

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 / Postcheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt 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 23 Pf., für den Stellenmarkt 17 Pf., $\frac{1}{2}$ Seite M. 325.—, $\frac{1}{2}$ Seite M. 170.—, $\frac{1}{4}$ Seite M. 90.—. Der Anzeigenraum wird in der Höhe von Trennungsstrich zu Trennungsstrich gerechnet. Bei Chiffreanzeigen kommen noch 75 Pf. Gebühren hinzu. Zahlungen ausnahmslos auf Postcheckkonto W. Moeser Buchhandlung, Leipzig 63673, erbeten.

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

Die Verordnung des Reichspräsidenten vom 6. Oktober 1931 5. Teil 5. Kap. nebst Durchführungsbestimmungen vom 9. Oktober 1931 (RGBl. I, 572)¹⁾.

Von Rechtsanwalt Dr. Fritz Bing, Mannheim.

Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Unter ihm ist der Verkehr der Personenkraftlinien schlechthin und der Güterfernverkehr (§ 1 Abs. 3) verstanden.

I. Der Verkehr der Personenkraftlinien war lange schon geregelt. Zuletzt galt das Gesetz über Kraftfahrlinien vom 26. Aug. 1925, und zu seiner Ausführung die KraftfLinVd. v. 20. Okt. 1928. Sie treten mit dem 1. Nov. 1931 außer Kraft (§ 33). Mit dem gleichen Tage, mit dem die Bestimmungen der RotVd. über den Überlandverkehr wirksam werden.

Als Unternehmer von Personenkraftfahrlinien wird von der Vd. derjenige bezeichnet, der gegen Entgelt Personen mit Kraftfahrzeugen über die Grenze eines Gemeindebezirks hinaus zwischen bestimmten Punkten regelmäßig befördern will (§ 1 Abs. 2). Nicht mehr gehört danach zum Begriff wie bisher, daß die Linie dem öffentlichen Verkehr dient, d. h. nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann benutzt werden kann (§ 1 Abs. 2 KraftfLinVd.). Auch wenn nur bestimmte Personengruppen für die Benutzung der Kraftfahrlinien in Betracht kommen, müßten sie unter die neue Vd. fallen. Die DurchfVd. definiert anders: Sie wiederholt die öffentliche Zweckbestimmung der KraftfLinVd. (§ 2 Abs. 1 DurchfVd.). Ob sie damit im Rahmen der erteilten Ermächtigung bleibt, ist zweifelhaft. Die Beförderung von Personen gilt als regelmäßig, wenn der Verkehr für einen längeren Zeitraum berechnet ist und die Öffentlichkeit sich auf ihn einrichten kann (§ 2 Abs. 2). Die vorgängige Festlegung eines Fahrplans war früher nicht notwendig (§§ 1 Abs. 6, 15 KraftfLinVd.). Jetzt muß nach der Vd. der Fahrplan vor der Einführung der Linie öffentlich bekanntgemacht werden (§ 14). In der DurchfVd. wird im Gegensatz dazu angenommen, daß der Fahrplan auch fehlen könne (§ 2 Abs. 5 DurchfVd.). Der Verkehr muß sich zwischen bestimmten Punkten abspielen. Früher hieß es auf bestimmten Strecken, und die sogenannten Rundfahrten (Besichtigungs- und Vergnügungsfahrten, § 1 Abs. 8 KraftfLinVd.) waren ausdrücklich ausgenommen. Jetzt liegt ihre Ausnahme schon in der Definition (§ 2 Abs. 3 DurchfVd.). Wie früher unterliegt der Betrieb von Personenkraftfahrlinien der staatlichen Genehmigung. Innerhalb eines Landesgebiets wird die zuständige Stelle von der obersten Landesbehörde bestimmt. Verkehrt die Kraftfahrlinie zwischen zwei Ländern, so bestimmen die obersten Landesbehörden gemeinsam (§ 5 Abs. 1). Einigen

sich die Landesbehörden nicht binnen drei Monaten, so entscheidet auf Antrag von einer von ihnen der Reichsverkehrsminister. Früher hatte der Reichsrat die Entscheidung (§ 1 Abs. 2 KraftfLinVd.). Hier wie an anderen Stellen erhöht die neue Vd. bewußt die Macht der Ministerialressorts. Voraussetzung für die Genehmigung ist die Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs. Die Prüfung durch die Verwaltungsbehörden soll sich hauptsächlich auf die Persönlichkeit des Unternehmers, die wirtschaftliche Grundlage des Unternehmens, die Beschaffenheit der Fahrzeuge beziehen (§ 9 Abs. 1 DurchfVd.). Das Unternehmen darf auch den öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen (§ 6 = § 2 KraftfLinVd.). Wann ein Unternehmen dem öffentlichen Unternehmen zuwiderläuft, ist in § 9 Abs. 3 DurchfVd. festgelegt. Es ist der Fall, wenn der Verkehr auf Wegen durchgeführt werden soll, die sich dafür nicht eignen. Aber auch dann, wenn die neue Linie vorhandenen Unternehmen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung vorgeht. Ist schon der Begriff „unbilliger Wettbewerb“ höchst subjektiv, so ist der Tatbestand des Vorgehens überhaupt nicht faßbar. Es ist gar nicht erforderlich, daß die bestehende Linie, deren Ausgestaltung nicht vorgegriffen werden darf, überhaupt eine Ausgestaltung im Sinn hat. Hier ist willkürliche Behandlung durch die Genehmigungsbehörde jederzeit möglich. Das Genehmigungsverfahren ist gegen früher stärker ausgebaut. Nach den alten Vorschriften waren vor Genehmigung nur die öffentlichen Verkehrsunternehmen des Bezirks und die Wegunterhaltungspflichtigen zu hören. Die Genehmigung erfolgte dann in eigener Machtvollkommenheit. Jetzt muß auch die zuständige Industrie- und Handelskammer gehört werden. Gegen die Genehmigung kann Widerspruch erhoben werden. Über ihn beschließt zunächst die Genehmigungsbehörde (§ 7). Wird der Widerspruch zurückgewiesen, so kann die Landesbehörde die Beschwerde mit aufschiebender Wirkung dagegen zulassen (§ 12). Ist der Widerspruch von einem öffentlichen Verkehrsunternehmen erhoben, weil das Unternehmen dem öffentlichen Interessen zuwiderläuft, so steht dem Widersprechenden auch ohne landesrechtliche Ermächtigung die Beschwerde an den Reichsverkehrsminister offen. Auf der anderen Seite kann auch dem Unternehmer von der Landesbehörde das Rechtsmittel der Beschwerde gegen die Verfassung der Genehmigung gegeben werden. Die Genehmigung wird jeweils einem bestimmten Unternehmer für eine bestimmte Zeit erteilt, ohne daß dadurch Rechte Dritter be-

¹⁾ Vgl. auch R. Dr. Fritz Oppenheimer: WabWirtschZ. 1931, 222 ff.

rührt werden (§ 8 Abs. 1 = §§ 10, 12 Abs. 1 KraftVnV.). Die Genehmigung kann unter bestimmten Voraussetzungen zurückgezogen werden (§ 16). Sei es, daß der Unternehmer sich als unzuverlässig erwiesen hat, sei es, daß die Voraussetzungen für die Genehmigung weggefallen sind. Im übrigen soll aber die Dauer der Genehmigung so bemessen werden, daß der Unternehmer innerhalb des Genehmigungszeitraumes sein Anlagekapital amortisieren kann (§ 11 DurchVnV.) — was nun wieder etwas weit geht.

Die Personenkraftfahrlinien der deutschen Reichspost sind ausdrücklich ausgenommen (§ 17). Auch das entspricht dem bisherigen Recht (§ 6 KraftVnV.). Die Reichspost hat jedoch vier Wochen vor der Einrichtung von Kraftfahrlinien dem Reichsverkehrsminister, der zuständigen Landesbehörde und jetzt auch der deutschen Reichsbahn Mitteilung zu machen. Die Landesbehörde kann künftig Widerspruch gegen eine neue Postkraftlinie nur erheben, wenn das Unternehmen den öffentlichen Interessen zuwiderläuft. Bisher hat genügt, daß sie den öffentlichen Interessen nicht genügend Rechnung getragen hat. Die deutsche Reichsbahn braucht zum Widerspruch nur geltend zu machen, daß ihre Interessen verletzt werden. Ihre Stellung ist schon hierin erheblich gestärkt. Wird von einer Stelle der Einführung einer Postkraftlinie widersprochen, so entscheidet nicht mehr wie bisher ein Schiedsgericht, dessen Vorsitzender vom Reichsgericht bestimmt war, sondern der Reichsverkehrsminister. An die Stelle einer gerichtlichen Entscheidung tritt also jetzt Verwaltungsersessen, und zwar das Ermessen eines Ministers, zu dessen Gebiet die zu schützende Reichsbahn, nicht die Reichspost gehört. Mit dem Reichspostminister hat sich der Reichsverkehrsminister nur ins Benehmen zu fügen.

II. Güterfernverkehr ist die Beförderung von Gütern gegen Entgelt für andere auf Entfernungen von über 50 km (§ 1 Abs. 2). Da der Verkehr für andere stattfinden muß, entfällt die Anwendung der VnV. auf den sogenannten Werksverkehr. Werksverkehr ist dann gegeben, wenn die Güter im Betriebe verbraucht oder verarbeitet oder von ihm hergestellt oder gefördert werden. Die Beförderung muß der Anschaffung zum Werk, dem Verkehr innerhalb des Werkes oder dem Absatz bei den Abnehmern dienen. Entgegen der allgemeinen Auffassung wird der Verkehr zwischen Werken verschiedener Rechtspersönlichkeiten, auch wenn sie wirtschaftlich eine Einheit bilden, nicht als Werksverkehr behandelt. Die Kraftfahrzeuge müssen vom Angestellten des Werks ausschließlich bedient werden und dem Werk „gehören“, von ihm gekauft, oder angemietet sein — wie es in der DurchVnV. (§ 4) in ungeschärflicher, nicht ganz klarer Ausdrucksweise heißt. Wie bei den Personenkraftfahrlinien ist auch beim Güterfernverkehr das Wesentliche die Genehmigungspflicht. Sie bestand hier bisher nicht. Wenn im KraftVnV. von Beförderung von Personen „und Sachen“ die Rede war, so war damit nicht der eigentliche Güterverkehr, vor allem nicht der Massengüterverkehr gemeint. Die neue Regelung hat sich nicht sowohl aus den Bedürfnissen des Kraftfahrverkehrs selbst entwickelt als aus den Bedürfnissen der Reichsbahn. Die Genehmigungspflicht beim Güterfernverkehr ist nicht Selbstzweck. Sie ist eingeführt, um dadurch dem Reich Einfluß auf die Bedingungen des Kraftverkehrs, insbesondere auf die Preisgestaltung, zu gewähren.

Voraussetzung für die Genehmigung ist hier lediglich die Gewähr für die Sicherheit des Betriebes und für die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften (§ 19). Vor der Entscheidung ist lediglich die zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören (§ 20). Im übrigen entspricht der Hergang des Genehmigungsverfahrens und Rechtsmittel in ihm den Bestimmungen des Personenverkehrs (§ 21). Bei den Gründen, die zu einer Rücknahme der Genehmigung führen können, kommt hier der Verstoß gegen die Preisbestimmungen hinzu (§ 26).

III. Nach der KraftVnV. waren Anordnungen über Beförderungspreise im Personenverkehr überhaupt nur zu treffen, wenn ein öffentliches Interesse dafür vorlag. Die Preise mußten dann an die Genehmigung der zuständigen Behörden gebunden werden. Ermäßigungen gegenüber den angegebenen Preisen, die nicht allen Beförderten gleichmäßig zugute kamen, waren dann verboten und nichtig (§ 17 KraftVnV.). Jetzt können schon bei der Genehmigung von der

genehmigenden Behörde Bestimmungen über Beförderungspreise getroffen werden (§ 9). Auch wo die Behörde zunächst keine Bestimmungen trifft, hat sie sich das Recht zu nachträglicher Genehmigung vorzubehalten (§ 12 Abs. 1 DurchVnV.). Die Preise sind stets unbedingt gleichmäßig anzuwenden (§ 14 Abs. 2). Für den Personenverkehr auf Kraftfahrlinien gilt also jetzt hierin dasselbe Recht wie für die Eisenbahn (§ 6 EVnV.).

Noch stärker wird die Einwirkung auf die Gestaltung des Güterfernverkehrs. Hier liegt der Kern der ganzen VnV. Die Bestimmungen über den Personenverkehr hätten ruhig so bleiben können, wie sie waren. Hätte es sich beim Güterfernverkehr bloß um die Genehmigungspflicht gehandelt, so hätte man mit zwei Paragraphen das erledigen können. Das Gesetz bezweckt aber die Anpassung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Güterfernverkehrs an die Eisenbahn. Oder richtiger: sie will die Eisenbahn von der Konkurrenz des Güterverkehrs im Kraftwagen befreien.

Die Genehmigung zum Güterfernverkehr, die irgendwo im Reich erteilt wird, wirkt für das ganze Reich (§ 18 Abs. 2). Für das ganze Reich auch setzt der Reichsverkehrsminister die Beförderungspreise einheitlich fest (§ 22 Abs. 1 Satz 1). Lokale Unterschiede werden nicht berücksichtigt. Unterschiede, die durch zweckmäßige oder unzweckmäßige Organisation im Kraftfahrbetrieb entstehen, werden nicht berücksichtigt. Ebensovienig etwa die aus der Eigenart des Betriebs entspringende besondere Bedeutung der Rückfrachten. Berücksichtigt wird bei der Bemessung der Preise lediglich, daß „der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftl. Aufbau des deutsch. Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird“ (§ 22 Abs. 1 Satz 2). Mit dieser Begriffsbestimmung ist alles und jedes möglich und unmöglich. Gewiß — die deutsche Reichsbahn ist kein Erwerbsunternehmen im gewöhnlichen Sinn. Ihre Beförderungsbedingungen und Preise sind für die Standortfrage und damit für die Existenz ganzer Industrien ausschlaggebend. Gewiß, die Reichsbahn trägt auch einen wesentlichen Teil der öffentlich-rechtlichen Lasten aus dem Friedensvertrag. Sie bleibt aber trotzdem ein Unternehmen, das durchaus nicht nur gemeinwirtschaftlich eingestellt ist. Wer etwa den Kampf kennt, der zwischen Reichsbahn und Rheinschiffahrt bestand und besteht, wer weiß, wie die „gemeinwirtschaftlichen“ Interessen, die die Schifffahrt nicht nur für sich, sondern auch für die am Strom gelegenen Städte zu vertreten hatte, von der Reichsbahn durch ihre Umschlagstarife bekämpft wurden und bekämpft werden, ohne daß die Reichsregierung Einfluß darauf nehmen konnte — der wird diesem Begriffe des gemeinwirtschaftlichen Aufbaus einigermaßen skeptisch gegenüberstehen.

Die Einwirkungsmöglichkeit des Reichs auf die Eisenbahntarife ist ungleich schwächer als die auf die Kraftverkehrstarife. Die Änderungen der Eisenbahntarife bedürfen allerdings der Genehmigung der Reichsregierung (§ 33 Abs. 2 RBahnV.). Die Reichsregierung kann auch Änderung der Tarife verlangen (§ 33 Abs. 5 a. a. O.). Sie kann jedoch nur das Reichsbahngericht anrufen, wenn die Reichsbahn sich ihrer Auffassung nicht anschließt. Beim Kraftverkehr aber entscheidet der Reichsverkehrsminister nach eigenem Ermessen, wie die Tarife sämtlicher Kraftfahrzeuge zu berechnen sind. Die Reichsbahn, die Spitzenvertretung der Kraftverkehrswirtschaft — die nach § 4 zu schaffen ist, und also wieder einmal, trotz aller von der Reichsregierung verkündeter Grundsätze ein bequem zu handhabendes Kartell voraussetzt — und ein aus sieben Wirtschaftsvertretern gebildeter Beirat sind vor der Tarifsetzung allerdings zu hören. Aber sie haben nur beratende Stimme. Der Abschluß von Beförderungsverträgen, die unter den Tarifen liegen, ist verboten (§ 22 Abs. 3). Das entspricht abermals § 6 EVnV. Wie aus besonderem Mißtrauen gegen die Kraftfahrunternehmen geboren, wirkt § 24. Bei jeder schuldhaften Zuwiderhandlung gegen das Verbot der billigeren Tarifgewährung wird ein Strafgehalt in Höhe der hundertfachen Differenz zwischen berechnetem und festgesetztem Preis erhoben. Es ist unklar, warum diese Strafbestimmung hier eingefügt wurde, die dem Eisenbahnrecht wie der Personenbeförderung der Kraftfahrzeuge fremd ist. Es hätte doch wohl hier wie bei der Personenbeförderung die Zurückziehung der Genehmigung genügt. Der Reichskraftwagentarif ist im Reichsministerialblatt zu veröffentlichen (§ 21 DurchVnV.). Die ersten

veröffentlichten Tarife liegen auf gleicher Höhe — und zwar für alle Güter — mit den höchsten Reichsbahntarifen für die wertvollsten Güter. Die bezweckte Drosselung war zu klar erkennbar, so daß der Reichsverkehrsminister in natürlich ganz unverbindlichen Versprechungen etwas wie eine Milderung in Aussicht zu stellen gezwungen war.

Der § 23 der V.D. verpflichtet den Unternehmer, dafür Sorge zu tragen, daß über jede Sendung Beförderungspapiere ausgestellt werden. Sie sollen das Gut begleiten und sind nach der Beförderung fünf Jahre lang aufzubewahren. Es war etwas unklar, was damit gemeint sein könnte. Denn dieses Beförderungspapier konnte nach der Natur der Dinge weder ein Frachtbrief, noch ein Frachtbriefdoppel noch etwa ein Ladeschein sein. Wie sich aus der Durchf.V.D. ergibt, hat man eine „Ladefliste“ geschaffen, in der alle mit einem Kraftfahrzeug beförderten Güter verzeichnet sein müssen. Damit ist die Kontrolle der Gütermengen und -arten gegeben. Mit dem Beförderungsvertrag hat die Ladefliste nichts zu tun. Sie ist von dem Unternehmer auszustellen und zu unterschreiben. Außerdem ist, wie bei der Bahn, die Ausstellung eines Frachtbriefs obligatorisch. Dieser Frachtbrief ist doppelt auszufertigen. Im allgemeinen Frachtverkehr ist es ein Recht des Frachtführers (§ 426 HGB.), die Ausstellung eines Frachtbriefs zu verlangen. Im Eisenbahnfrachtverkehr muß jede Sendung von einem Frachtbrief begleitet sein (§ 55 Abs. 1 E.V.D.). Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Absender auf dessen Verlangen ein Frachtbriefdoppel auszustellen (§ 455 HGB., § 61 Abs. 5 E.V.D.). Bei der neuen Regelung des Kraftverkehrs wird etwas ganz anderes bestimmt. Hier ist ein Frachtbrief zweifach auszufertigen (§ 24 Abs. 2 Durchf.V.D.). Das Frachtbriefdoppel der Eisenbahn wird bei der Aufgabe des Gutes dem Absender übergeben. Es dient zu seiner Legitimation für bestimmte Zwecke. Die zweite Ausfertigung des Frachtbriefs im Kraftverkehr hat diese Funktion nicht. Sie ist einfach eine Wiederholung des Frachtbriefsoriginals. Nicht ganz klar ist es, was es heißt, es könne zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung dahin getroffen werden, daß das zweite Frachtbriefexemplar dem Empfänger am Bestimmungsort auszuhändigen sei. Nach dem bis jetzt gültigen Verkehrsrecht ist jeder Frachtbrief dem Empfänger des Gutes auszuhändigen (§ 436 HGB.). Auf dem Frachtbrief quittiert ja auch nach dem der Durchf.V.D. beigegebenen Schema der Kraftwagenführer den Empfang der Fracht. Es ist also notwendig ein Dokument, das für den Empfänger bestimmt ist. Darum ist Sinn und Bedeutung der Durchf.V.D. insoweit nicht klar.

Die Gleichheit der Beförderungsbedingungen für alle, die Güter mit Lastkraftwagen aufgeben wollen, ist durch die V.D. zwar gewahrt, nicht aber ist die Möglichkeit gewahrt, daß jeder, der Güter aufgeben will, Kraftwagen benutzen kann. Die genehmigten Unternehmungen haben tatsächlich ein Monopol. Freie Unternehmungen wird es künftig nicht mehr geben. Die Verpflichtung, Güter zu gleichen Bedingungen anzunehmen, wäre das notwendige Korrelat der getroffenen Regelung. So wie es § 453 HGB. und § 3 E.V.D. für die Eisenbahn schafft. Das ist nicht geschehen. So wenig wie an andere Stelle das Interesse der Kraftfahrunternehmen, so wenig ist an dieser Stelle das Interesse der Allgemeinheit gewahrt worden. Gewahrt ist eigentlich nur das Interesse der Reichsbahn.

IV. Die grundsätzlich minder wichtigen Bestimmungen sollen hier nicht behandelt werden. So nicht die Strafvorschriften, die im wesentlichen unverändert geblieben sind. Nicht die Übergangsvorschriften und die Bestimmungen für den internationalen Verkehr, die eigentlich keine sind. Neu ist

nur in diesem zivilrechtlichen Gesetz die Bestimmung des § 3. Nach ihm kann durch Mißbrauch von Formen und Gestaltungsmöglichkeiten des bürgerlichen Rechts die Genehmigungspflicht nicht umgangen werden. Es ist genau derselbe Gedanke wie in § 5 R.V.D. (Ein ähnlicher Gedanke übrigens wie in § 3 Kap. 1, Teil 3 der V.D. v. 6. Okt.) In der R.V.D. hat die Bestimmung ihren Sinn. Es gibt Formen, die bürgerlich-rechtlich zulässig und einwandfrei sind, die aber steuerrechtlich nicht anerkannt werden können. Ziel des bürgerlichen Rechts und Ziel des Steuerrechts liegen auf zwei verschiedenen Ebenen. Darum bedeutet dort Mißbrauch nicht Mißbrauch im bürgerlich-rechtlichen Sinn, sondern nur für Steuerzwecke. Hier beim Überlandverkehr ist es anders. Hier liegen die Rechtsbegriffe auf einer Ebene. Damit, daß man einfach aus einem anderen Zusammenhang, wo sie hinpäkt, eine Gesetzesbestimmung herübernimmt, wird sie noch nicht für die neue Verwendung geeignet. Es kommt dazu, daß über die Anwendung des § 5 R.V.D. die Finanzgerichte entscheiden. Über den Mißbrauch von Formen des bürgerlichen Rechts nach § 3 wird nicht ein unabhängiges Gericht, sondern nach § 4 eine von der obersten Landesbehörde bestimmte Behörde entscheiden. Gegen ihren Spruch ist nur die Beschwerde an den Reichsverkehrsminister zulässig. Also ein reines Verwaltungsverfahren in einer reinen Rechtsfrage.

Was als Umgehung zu betrachten ist, ist in der Durchf.V.D. beispielhaft bestimmt. Die Genehmigungspflicht und damit die Verpflichtung zur Einhaltung der Beförderungspreise darf nicht umgangen werden durch eine Übereignung der Güter an den Unternehmer lediglich für die Zeit des Transports. Weiter durch Verminderung von Kraftfahrzeugen nur für einzelne bestimmte Beförderungsleistungen. Weiter dadurch, daß man eine Strecke, die über 50 km lang ist, in genehmigungsfreie Strecken von weniger als 50 km zerlegt. Endlich nicht dadurch, daß ein Speditionsunternehmen die Ausführung der Beförderung einem Güterfernverkehrsunternehmen überträgt, das ihm zu mehr als der Hälfte gehört (§ 5 Durchf.V.D.). Von den vier aufgeführten Fällen ist der erste wohl stets eine Umgehung i. S. des § 3 V.D. Alle anderen Fälle aber können wohl Umgehungen sein. Es kann aber ebenso gut ein wirtschaftlich berechtigter Vorgang vorliegen, bei dem die angewendeten Formen und Gestaltungen nicht mißbraucht, sondern gebraucht werden. Die V.D. selbst schützt dann den Anwendenden durch den Begriff des Mißbrauchs. Der Begriff des Mißbrauchs fehlt der Durchf.V.D. Sie geht viel weiter als die V.D. Sie zieht möglicherweise auch alle Fälle mit herein, die nach der V.D. selbst nicht betroffen werden würden. Zur Ausdehnung der in der V.D. enthaltenen Begriffe ist der Verkehrsminister nicht befugt. Soweit die Durchf.V.D. über die V.D. hinausgreift, ist sie rechtsungültig. Die Gefahr, daß bei dem vorgesehenen Rechtsgang gleichwohl diese Durchführungsbestimmungen für gültig angesehen werden, ist groß. Ein bedauerlicher Fall mehr, in dem die Form der R.V.D. mit ihren Auswirkungen dem Rechtsgedanken und der Rechtssicherheit nachteilig ist.

Die V.D. ist ein Versuch, ein neues, zum Teil billigeres Verkehrsmittel unter die Wirtschaftsbedingungen des alten Verkehrsmittels zu zwingen. Man versucht, investierte Kapitalien nicht wertlos werden zu lassen. Es ist das Gegenteil dessen, was sonst die Wirtschaft getan hat und tut. Man hat es hier durch die Monopolgestaltung leichter als auf anderen Wirtschaftsgebieten. Aber es fragt sich, ob die Verteuerung des Produktionskostenfaktors „Transport“ sich nicht schädlicher für die Wirtschaft auswirkt, als es die tarifliche Freigabe des Güterverkehrs im Kraftwagen getan hätte.

Die schärfere Haftpflicht des Kraftwagenführers im Lichte der Reform.

Von Oberstaatsanwalt Dr. Alf. Weber, Dresden.¹⁾

An Stelle der straffschärfenden Vorschriften der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2, 232 StGB. enthält § 269 Entw. 1927 lediglich die Bestimmung: „In den Fällen der §§ 259, 268 (vorläufige — fahrlässige Körperverletzung) wird die Tat nur auf Verlangen des Verletzten verfolgt. Des Verlangens

bedarf es nicht, wenn die Tat in oder bei Ausübung des Amtes oder in Ausübung eines Berufes oder Gewerbes begangen worden ist.“

Die geplante Neuerung ist mehrfach in ablehnendem Sinne beurteilt worden. Steffan: JW. 1930, 2844 möchte aus Billigkeitsrücksichten und praktischen Gründen alle Kraftfahrer gleichmäßig behandelt wissen, demgemäß das Er-

¹⁾ Siehe auch ders.: ZS. 1931, 1242.

fordernis „des Verlangens“ entweder streichen oder aber das Verlangen für jede von einem Kraftfahrer herbeigeführte Körperverletzung einführen. Danielcik: *AutRdsch.* 1930, 112 tritt ebenfalls für gleichmäßige Behandlung aller Fahrer ein, entscheidet sich aber auch nicht nach einer bestimmten Richtung.

Steffan erhofft von § 269 Entw. eine Lösung der heikelmittigen Frage, was unter „Berufs-“ und „Nicht-Berufsfahrer“ zu verstehen sei. Danielcik stellt die „Berufsfahrer“ den „Vergnügungsfahrern“ gegenüber. Tatsächlich ist der geplante Bestimmung der Gegensatz von „Berufs-“ und „Nicht-Berufsfahrern“ nicht zu entnehmen. Nicht auf die Eigenschaft des Fahrers wird abgestellt; vielmehr soll die unbedingte — einen Antrag (Verlangen) nicht voraussetzende — Strafbarkeit allein davon abhängen, ob die Fahrt „in Ausübung“ eines „Berufs“, „Gewerbes“ oder „Amtes“ ausgeführt worden ist.

Steffan empfindet es als eine Unbilligkeit, daß der Vergnügungsfahrer vom geltenden Gesetz milder angefaßt werde, als der gewerbliche (Berufs-, Amts-) Fahrer. Dieser schon oft und auch neuerdings (z. B. von Lechner: *JW.* 1930, 2862¹⁰) wieder erhobene Vorwurf, daß die sog. „Herrenfahrer“ von der verschärften Haftung frei seien, ist in Wahrheit nicht begründet. Das Gesetz enthält über die „Vergnügungsfahrer“ überhaupt keine Bestimmungen. Von einer Privilegierung der „Amateurfahrer“ könnte nur dann gesprochen werden, wenn auf sie die strafferhöhenden Umstände des Gesetzes nicht anwendbar wären. Davon kann jedoch keine Rede sein (vgl. hierzu meine Darlegungen: *JW.* 1929, 2026 ff.; 1930, 370 ff.). Zwar vermögen die Begriffsbestimmungen für „Gewerbe“ und „Amt“ eine verschärfte Haftung des „Herrenfahrers“ nicht zu begründen; wohl aber schlägt der Begriff des „Berufs“ unter Umständen ein. Im Schrifttum und in der Rspr. ist es anerkanntes Rechts, daß der „Beruf“ nichts weiteres erfordert, als eine selbstgewählte Tätigkeit, die jemand in der Weise dauernd entfaltet, daß sie sein Wirken, wenn nicht voll, so doch in erheblichem Maße ausfüllt, so daß also diese Tätigkeit für den Betreffenden seine oder doch eine seiner Lebensaufgaben bildet (vgl. *RGSt.* 1, 204; 37, 307; 50, 252; *JW.* 1925, 2469*). Steffan unterstellt, indem er von einem „Amateurfahrer“ spricht, eine Person, die seit Jahrzehnten ein Kraftfahrzeug führt, die sich alljährlich den modernsten Wagen leisten kann, die im Kraftfahrzeug weite Reisen im Kontinent unternimmt, die fahrtechnische Erfahrungen gesammelt und eine Sachkenntnis erlangt hat, wie sie viele „Berufs-“ und „Gewerbsfahrer“ niemals erlangen können. Daß gerade für eine solche Person das Kraftwagenführen mindestens einen ihrer Lebenszwecke bildet, dürfte nicht zu bestreiten sein. Die von Steffan vermischte schärfere Haftung für einen solchen Amateurfahrer besteht also in der Tat. Steffan erkennt dies, weil er — wie dies leider fast allgemein zu beobachten ist — die gesetzlichen Begriffe „Gewerbe“ und „Beruf“ nicht genügend auseinanderhält. Die meisten Personen, die ein „Gewerbe“ betreiben, sind freilich nicht nur gewerbliche, sondern auch berufliche Fahrer, weil sie das ausgeübte Gewerbe für die Zeit ihres Lebens zu betreiben beabsichtigen oder es doch für einen ihrer Lebenszwecke ansehen. Trotz dieses häufigen Zusammenfallens von „Gewerbe“ und „Beruf“ dürfen aber beide Begriffe nicht einander gleichgestellt werden. Daß der Gesetzgeber mit verschiedenen Begriffen rechnet, geht schon daraus hervor, daß er „Beruf“, „Gewerbe“, „Amt“ nebeneinander anführt. Ist der gewerbliche Fahrer zwar nicht begriffsnotwendig, aber doch praktisch meist auch ein Berufsfahrer, so ist dagegen von dem reinen Berufsfahrer schon dann, aber auch nur dann, zu sprechen, wenn die Voraussetzungen der oben erwähnten Begriffsbestimmung erfüllt sind. Der „Beruf“ als solcher wird nicht zu Zwecken des Erwerbes ausgeübt; er erfordert nur, daß die betreffende Tätigkeit einen Lebenszweck der betreffenden Person bildet. Als „Berufsfahrer“ ist demgemäß zwar nicht jeder anzusprechen, der zu Vergnügungszwecken ein Auto lenkt, wohl aber derjenige, der dies in solchem Umfange zu tun pflegt, daß er einen erheblichen Teil seines Lebens damit ausfüllt. Die Rspr. des *RG.* steht keinesfalls auf einem

anderen Standpunkt. Keine einzige Entsch. räumt den Vergnügungsfahrern eine privilegierte Stellung ein. Soweit das *RG.* von Fahrten zu Vergnügungszwecken spricht, hat es nicht „Vergnügungsfahrer“ im Auge, sondern solche Personen, die zu gewerblichen oder amtlichen Zwecken einen Kraftwagen zu führen pflegen, die aber im einzelnen Falle eine Fahrt lediglich als Erholungsfahrt unternehmen haben. Selbst für eine solche Vergnügungsfahrt hat das *RG.* aber nicht etwa angenommen, daß hier die sonst gegebene scharfe gewerbliche Haftpflicht aussehe, sondern es hat im Gegenteil diese Haftpflicht auch auf die Vornahme solcher Vergnügungsfahrten erstreckt (vgl. *RGSt.* 34, 66).

Ist demnach der Ausgangspunkt Steffans unrichtig, so muß auch seiner Ansicht widersprochen werden, es widerstrebe „dem natürlichen Rechtsgefühl und dem ethischen Empfinden“, wenn ein „gewerblicher Fahrer, ein in harter Tagesfron arbeitender Gewerbetreibender, z. B. ein von Ort zu Ort gehender Geschäftsreisender“, strenger verantwortlich sein solle, als der lediglich spazierenfahrende Vergnügungsfahrer. Dabei übersieht Steffan das gesetzgeberische Motiv für die Einführung der schärferen Haftung. Der Gesetzgeber ging davon aus, daß von demjenigen, der eine bestimmte Tätigkeit nicht nur gelegentlich zu irgendwelchen Zwecken entfaltet, sondern der sie ausübt, um dauernd damit sein Brot zu verdienen bzw. sein Leben auszufüllen, eine größere Umsicht und Sachkunde vorausgesetzt werden müsse. Eine Unbilligkeit kann hierin in keiner Weise gefunden werden. Wenn ein Verwundeter unsauber verbunden wird, so daß eine Blutvergiftung entsteht, so entspricht es jedenfalls dem gefundenen Rechtsempfinden, wenn der Vorwurf fahrlässigen Verhaltens mit größerem Nachdruck dem verbindenden Arzte gemacht wird, als dem Laien, der etwa aus Gefälligkeit bei einem Unfall solche Hilfe leistet. Von dem Laien kann man nicht verlangen, daß er hierbei besonderes Geschick zeige. Anders bei dem Mediziner, der eine besondere Ausbildung in der Wundbehandlung genossen und sich danach als Arzt niedergelassen hat, um durch solche Tätigkeit seinen Lebensunterhalt zu gewinnen. Dasselbe gilt von dem gewerblich mit Benzin hantierenden. Es widerstrebt keineswegs dem ethischen Empfinden, wenn er bei Berufsunfällen einer Benzinexplosion schärfer zur Verantwortung gezogen wird, als eine Hausfrau, die über die Gefährlichkeit dieses Brennstoffs nicht so genau unterrichtet und in seiner Verwendung weniger erfahren ist als der Gewerbetreibende. Wie aber steht es nun mit der Scheidung, die der Entw. 1927 neu einführen will? Es sollen nicht die Berufs-, Gewerbe-, Amtsfahrer in Gegensatz zueinander gestellt werden, vielmehr wird eine unterschiedliche Behandlung für die „berufliche“ und die „außerberufliche“, die „gewerbliche“ und die „außergewerbliche“ usw. Betätigung vorgesehen. Bisher vertrat das *RG.* (so *RGSt.* 34, 66) den Standpunkt, daß eine Trennung zwischen gewerblichem und außergewerblichem Wirken nicht Platz greifen könne, daß vielmehr, wer kraft seines Gewerbes verschärft hafte, dieser Haftung in jedem Falle unterliege. Dies ist mit Recht (vgl. z. B. *OpzKomm.*, 5. Aufl., S. 693) als eine unangebrachte Härte bekämpft worden. Es muß deshalb befremden, daß jetzt, wo der Gesetzgeber eine Unterscheidung zwischen gewerblich (beruflich usw.) und außergewerblich vorzunehmen sich anschickt, wiederum Stimmen laut werden, die dies als eine Ungerechtigkeit hinstellen. Wird kein Unterschied zwischen gewerblicher und außergewerblicher (außerberuflicher usw.) Betätigung gemacht, so hat dies die unbillige Folge, daß die verschärfte Haftung den Gewerbetreibenden, Amtsträger usw. in jedem Falle trifft. Wer aber die ganze Woche hindurch sein Gewerbe ausübt, hat einen Anspruch darauf, am Sonntag sich von seinem Geschäft vollständig loszulösen und, wie jeder andere, als Privatmann zu leben. Tut er dies, so wird ihm gerechterweise auch die Beobachtung der zu seinem Gewerbe erforderlichen besonderen Sorgfaltspflicht an diesem gewerblichen Ruhetage nicht anzufinnen sein. Dies auch dann nicht, wenn er am Sonntag eine gleiche Handlung vornimmt, wie er sie werktags in seinem Gewerbe vorzunehmen pflegt. Wer wochentags seinen Kraftwagen mit Ware belädt, um sie den Kunden zuzuführen, übt damit sein Gewerbe aus. Wer denselben Wagen aber am Sonntag

mit seinen Angehörigen besetzt, um zu seinem und deren Vergnügen spazierenzufahren, betätigt sich zweifellos dabei nicht gewerblich. Das RG. hat für derartige Fahrten die Anwendung der schärferen Strafbedingungen damit begründet, daß die vom „Gewerbe“ („Amt“, „Beruf“) vorausgesetzte und im Gewerbe erweiterte Sachkunde fortbestehe. Mag dies regelmäßig zutreffen, so sind doch auch Fälle denkbar, bei denen hiervon nicht die Rede sein kann. Müßte die einmal erlangte bzw. die vom Gesetz schon bei Beginn des Gewerbes (Berufs, Amtes) vorausgesetzte besondere Erfahrung und Sachkunde ausschlaggebend für die schärfere Haftung sein, so würde, da es nach der Rspr. des RG. auf den tatsächlichen Besitz dieser besonderen Sachkunde niemals ankommt, ein Gewerbetreibender auch dann noch erhöht haften, wenn er das Gewerbe längst aufgegeben hat. Wenn die neue Betätigung im Sinne des früheren Gewerbes z. B. 20 Jahre nach der Aufgabe des Geschäfts erfolgte, so wäre die frühere Übung und Erfahrung sicher verlorengegangen. Die bisherige Stellungnahme des RG. zu diesem Punkte muß aber nicht nur als eine unerträgliche Härte bezeichnet werden, sondern kann m. E. auch gegenüber dem Wortlaute des Gesetzes nicht standhalten, da § 232 StGB. ausdrücklich

davon spricht, daß die den schärferen Strafbestimmungen unterstellten Handlungen „mit Übertretung einer Gewerbs- (Berufs-, Amts-) Pflicht“ vorgenommen sein müsse. Wer den sonst nur seinem Gewerbe dienstbaren Wagen zu Vergnügungszwecken benutzt, von dem kann man sicherlich ebensowenig sagen, daß für ihn eine Gewerbepflicht bestehe, wie von demjenigen, der früher einmal ein Gewerbe betrieben hat und nach einer Reihe von Jahren die ehemals im Gewerbe täglich vorgenommene Handlung zufällig einmal wiederholt.

Zusammenfassend ist also zu sagen, daß — entgegen der herrschenden Lehre und der Rspr. des RG. — bereits vom Boden des geltenden Rechts aus die bei einer gewerblichen (beruflichen usw.) Fahrt verschuldete Körperverletzung strengere Ahndung finden müßte als die bei einer außergewerblichen (außerberuflichen usw.) Fahrt verursachte. Da aber die Praxis eine solche Unterscheidung gewerblich und außergewerblich (beruflich und außerberuflich, amtlich und außeramtlich), die allein zu befriedigenden Ergebnissen führt, bisher nicht anerkannt hat, so ist es mit Freude zu begrüßen, daß dieser günstigere Rechtszustand künftig von Gesetzes wegen sichergestellt wird.

Die Gefälligkeitsfahrt in der neueren Rechtsprechung des Reichsgerichts und der Oberlandesgerichte.

I. Es ist ein alltäglicher Vorgang, daß jemand in einem Kraftfahrzeug unentgeltlich mitgenommen wird. Die daraus sich ergebenden rechtlichen Beziehungen zwischen dem Fahrer, bzw. dem Halter des Kraftfahrzeuges gewinnen besondere praktische Bedeutung, wenn sich ein Unfall ereignet und der oder die Wageninassen Schadenserfahrungen aus Körperverletzung oder Sachbeschädigung geltend machen wollen.

II. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer und dem Beförderten scheiden die strenger gestellten Haftungsgesetze des KraftfG. mit Rücksicht auf § 8 Ziff. 1 KraftfG. aus. Es kommt also nur eine Haftung nach dem BGB. in Betracht, die einmal ihre Grundlage in vertraglichen Beziehungen haben kann, oder in den Bestimmungen über unerlaubte Handlungen gem. §§ 823 ff. BGB.

1. Vertragliche Beziehungen können geschaffen sein:

a) Bei entgeltlicher Beförderung als Dienstvertrag oder Werkvertrag. Dieser scheidet für die Gefälligkeitsfahrt aus.
b) Bei unentgeltlicher Beförderung dann, wenn beide Vertragsparteien, sei es ausdrücklich, sei es durch konkludente Handlungen, ihren Willen erklärt haben, sich rechtlich zu einem Tun oder Unterlassen zu verpflichten. Aus dem Fehlen eines Entgelts für eine Leistung kann nicht schlechthin darauf geschlossen werden, daß keine vertraglichen Beziehungen vorliegen. Dementsprechend sieht auch das OLG. Jena in der Entsch. v. 18. Okt. 1926 (Kraftf. 1927, 71) die Gefälligkeitsfahrt als unentgeltlichen Beförderungsvertrag an (vgl. ferner RG. 68, 429 = JZ. 1908, 473 und OLG. Jena v. 14. Nov. 1929 (DautoR. 1931, 39/40) sowie OLG. Rumburg v. 3. Jan. 1930: DautoR. 1931, 241 Nr. 80; RG. v. 6. Jan. 1931: JRP. 1931, 166/67). Hierzu ist aber zu bemerken, daß im allgemeinen bei der Gefälligkeitsfahrt den Parteien ein Verpflichtungswille wohl fernliegt (so auch RG. v. 14. April 1930 bei Oberländer-Innenlohnner, Kraftverkehrsrecht, 1930, Anm. 5 zu § 8 KraftfG.; ebenso ObGer. Danzig v. 2. Juli 1927, 2 W 216/27: VerKRsCh. 1928, 246; ferner Hartmann: Kraftf. 1927, 44).

2. Im allgemeinen wird die unentgeltliche Beförderung mehr als ein Vorgang gesellschaftlicher Natur anzusehen sein (so RG. vom 13. Dez. 1906; 65, 17 = JZ. 1907, 99; 67, 431 = JZ. 1908, 300; 68, 429 = JZ. 1908, 473; JZ. 1910, 234¹²; 1911, 285; 1912, 857¹⁰; Warn. 1908 Nr. 477; 1909 Nr. 22, 100; 1914 Nr. 259; RG. v. 14. April 1930: DautoR. 1930, 183, 184).

III. Je nachdem ein Vertrag oder nur tatsächliche Beziehungen vorliegen, sind die Haftungsgesetze verschieden.

1. Für die Haftung aus dem unentgeltlichen Beförderungsvertrag kommen folgende Gesichtspunkte in Betracht: Der Fahrer hat als Schuldner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten (§ 276 BGB.).

Im übrigen haftet der Halter des Fahrzeuges als Geschäftsherr für den Fahrer als Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB. Er hat das Verschulden des Führers im gleichen Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden und kann nicht den Entlastungsbeweis führen, wie ihn § 831 BGB. vorsieht.

2. Liegen im konkreten Falle vertragliche Beziehungen nicht vor, so besteht eine Haftung nur im Rahmen der Bestimmungen des BGB. über unerlaubte Handlungen. Es muß dem Fahrer nachgewiesen werden, daß er vorsätzlich oder fahrlässig den Schaden herbeigeführt hat (§ 823 BGB.).

Für den Geschäftsherrn (Halter) des Fahrzeuges gilt, soweit ihn nicht eigenes Verschulden i. S. des § 823 BGB. trifft, § 831

BGB., d. h. er haftet auch grundsätzlich für den Schaden, den der Fahrer dem Beförderten in Ausführung der Beförderung widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nicht ein, wenn der Halter bei der Auswahl des Führers und der Beaufsichtigung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

IV. Die unter III skizzierte Haftung kann indessen auch durch Vereinbarung ausgeschlossen werden.

1. Bei vertraglichen Beziehungen der Parteien gründet sich der Haftungsausschluß bezüglich des Führers auf § 276 BGB. Danach kann dem Schuldner die Haftung wegen Fahrlässigkeit im voraus erlassen werden. Ausgeschlossen ist ein Haftungserlaß wegen Vorsatzes. Dieser würde nichtig sein (§ 276 Abs. 2 mit § 134 BGB.).

Was den Halter anlangt, so besteht die Möglichkeit zum Haftungsausschluß für Fahrlässigkeit und Vorsatz (§ 278 Schlußsatz BGB.; RG. 92, 53).

Im übrigen macht es keinen Unterschied, welcher Art die Fahrlässigkeit ist. Auch für grobe Versehen kann die Haftung erlassen werden (Gruch. 46, 900; 42, 901 [RG. v. 17. Febr. 1902]; Recht 1908 Nr. 702).

2. Kommen nur die Haftungsgesetze über unerlaubte Handlungen zum Zuge, so erhebt sich zunächst die Frage, ob ein vertraglicher Ausschluß überhaupt zulässig ist. Proskauer (Kraftf. 1930, 420) verneint dies gegen Arndt (ebenda S. 418 ff.). In diesem Zusammenhang sei auf eine für öfter. Recht die Zulässigkeit einer derartigen Vereinbarung zu Unrecht verneinende Entsch. des OLG. Wien v. 18. März 1930, 20 b 245/30: VerKRsCh. 1930, 89 Nr. 60 und JZ. 1931, 909¹ mit zutreffender Kritik von Hoffmannsthal verwiesen.

Wenn man nun auch davon ausgehen muß, daß der vertragliche Ausschluß der Gewährleistungspflicht aus einem Vertrage an sich nicht von der Haftung aus unerlaubter Handlung befreit (RG. 88, 317), so wird man die Zulässigkeit einer derartigen Vereinbarung doch bejahen müssen und nur in concreto zu prüfen haben, ob der Ausschluß auch für unerlaubte Handlungen im Sinne der Vertragsabmachungen liegt (so auch RG. 81, 316; 117, 102 = JZ. 1927, 2210; JZ. 1907, 287⁵⁰; 1911, 285, 308, 714¹⁴; Warn. 1910, 426 Nr. 411; SeuffArch. 70, 315).

Liegen vertragliche Beziehungen im Hinblick auf die Beförderung überhaupt nicht vor, so kann sich eine Vereinbarung über den Haftungsausschluß ja nur auf eine solche aus unerlaubter Handlung beziehen.

Für diesen Haftungsausschluß aus unerlaubter Handlung gilt aber auch wiederum, daß die Zulässigkeit einer Vereinbarung des Haftungsausschlusses für den Vorsatz zu verneinen, während sie für Fahrlässigkeit zu bejahen ist, und zwar gleichermaßen für leichte wie grobe Fahrlässigkeit (Gruch. 46, 900).

Seine Grenze findet dieser Haftungsbefreiung in § 138 BGB., wenn er also gegen die guten Sitten verstößt (RG. 89, 6; Recht 1908 Nr. 702; SeuffArch. 70, 315).

V. Der Haftungsausschluß kann ausdrücklich oder stillschweigend erfolgen.

1. Liegt eine diesbezügliche ausdrückliche schriftliche oder mündliche Vereinbarung vor, so liegt der Fall klar (OLG. München v. 18. Juli 1930, VerReg. L 338/30 — III).

Vielfach lassen sich Kraftfahrer auch die Vereinbarung über den Haftungsausschluß schriftlich, zum Teil formularmäßig, bestätigen.

So sei auf die Vordrucke des Kraftfahrerverbandes der Ärzte verwiesen (Oberländer: *ADAC-Sport* 1928 Nr. 6).

Tropfend ist die Wirksamkeit dieser Haftungsausschlüsse nicht ganz unbestritten, wenigstens im Hinblick auf ihren Umfang. *OLG. München v. 20. Nov. 1928, AR 961/28/III*, hatte beg. eines derartigen Haftungsausschlusses ausgenommen, daß dieser sich nach Treu und Glauben nicht auf nachgewiesenes grobes Verschulden beziehen könne (vgl. *Innerlohner, ADAC-Motorwelt* 1929, 16; vgl. auch *Plaas: Rkraftf.* 1930, 422).

2. Häufig findet man in den Fahrzeugen Schilder mit der Aufschrift „Sie fahren in diesem Wagen auf eigene Gefahr“. Die Bedeutung dieser Schilder ist des häufigeren erörtert worden und umstritten. Zweifellos genügt die bloße Anbringung dieses Schildes nicht zum Haftungsausschluß. *Hartmann (Rkraftf.* 1927, 44) ist der Ansicht, daß der Halter bzw. Führer sich auf das Schild nur berufen kann, wenn er die beförderte Person auf dieses hinweist. *Julle* (im „Lexikon des Kraftverkehrsrechts“ im *Continental-Handbuch* S. 27) verlangt mindestens den Nachweis, daß der Insasse das Schild gelesen und sich mit seinem Inhalt, sei es ausdrücklich oder stillschweigend einverstanden erklärt hat. *Arnold Rkraftf.* 1930, 418 und *JW.* 1930, 1825) bejaht die rechtliche Bedeutung eines solchen Schildes in erster Linie und hält die Angelegenheit im übrigen für ein Problem der Beweislast. Er kommt dabei im Anschluß an die reichsgerichtliche *Rspr.* zu dem Ausschluß der Haftung des Gastwirts für Garderobe durch Anschlag und eine ähnlich lautende Entsch. des *OLG. Hamburg* zur Anwendung der Grundsätze des prima-facie-Beweises für den Halter, so daß der Insasse beweisen muß, daß er das Schild nicht gelesen hat. Gegen diese Deduktion wendet sich *Proskauer: Rkraftf.* 1930, 420 unten (vgl. im übrigen die Ausführungen von *Walter Proskauer: Rkraftf.* 1930, 421 und *Weigelt: Rkraftf.* 1930, 422). Diesseitigen Erachtens muß der Führer nachweisen, daß er entweder den Fahrgast ausdrücklich auf dieses Schild hingewiesen hat, oder der Fahrgast es ohnehin gesehen hat. Dem Fahrgast den Nachweis aufzuerlegen, daß er das Schild nicht gelesen habe, führt schon aus heuristischen Gründen zu unbilligen Härten (ebenso *LG. Berlin* vom 6. Febr. 1931: *Rkraftf.* 1931, 228 Nr. 60).

Man wird im übrigen den Haftungsausschluß auch hier zu verneinen haben für Unfälle, die ihre Ursache in einer dem Führer bzw. Halter bekannten Betriebsunsicherheit des Fahrzeuges haben (*OLG. Jena v. 14. Dez. 1929: DAutoR.* 1931, S. 4 Sp. 39 Nr. 29).

3. Von besonderer Bedeutung ist die Frage des Ausschlusses der Haftung durch stillschweigende Vereinbarung. Hierbei wird zu beachten sein, daß dieser Haftungsausschluß prima facie nur für Gefährdung gilt, nicht auch für Verschulden. Für letzteres müssen in der Regel besondere die Willenseinigung ergebende Umstände hinzukommen (*RG.: Gruch.* 55, 343; *RG.* 128, 229, 231 = *JW.* 1930, 2854; *Sardemann: Rkraftf.* 1931, 101; vgl. zu den ganzen Frage auch noch *Becker: Rkraftf.* 1931, 104 Nr. 4).

Das *RG.* erkennt im übrigen die Möglichkeit des Zustandekommens einer solchen stillschweigenden Vereinbarung an (*RG.* 65, 17 = *JW.* 1907, 99; *RG.:* *JW.* 1911, 285; 1915, 275; *RG.* v. 16. Nov. 1912, VI 212/12, und v. 15. April 1926, IV 647/25; v. 14. April 1930, VI 415/29; *JW.* 1930, 2854 = *DAutoR.* 1930, 183/184).

Während, wenn es sich um einen entgeltlichen Vertrag handelt, an die Annahme eines stillschweigenden Haftungsausschlusses auch für Fahrlässigkeitschäden strenge Anforderungen zu stellen sein werden (*RG.* v. 14. April 1930 a. a. O.), wird bei unentgeltlicher Beförderung das Moment der Unentgeltlichkeit als ein für den Ausschluß der Haftung auch für Fahrlässigkeitschäden sprechender Umstand, zwar keineswegs der Regel nach, wohl aber bei Hinzutreten weiterer Umstände, gewertet werden können (*RG.* v. 14. April 1930 a. a. O.).

Über diese weiteren Umstände, welche zu einer Bejahung des stillschweigenden Haftungsausschlusses bei unentgeltlicher Beförderung führen müssen, liegen eine Reihe von Entsch. vor.

a) In einem *Urt. v. 10. März 1930 (DAutoR.* 1930, 136/137) handelt es sich um das Verleiten des Führers eines Kraftwagens durch einen Fahrgast zur Teilnahme an einem nächtlichen Trinkgelage und einem tödlichen Unfall, der sich bei der Rückfahrt am frühen Morgen ereignete.

b) In dem bereits mehrfach genannten *Urt. des RG.* vom 14. April 1930 handelt es sich um einen Ausflug nach pfälzischen Weinorten, bei welchem in den verschiedensten Orten eingekehrt und getrunken wurde. Das *RG.* hebt in diesem Urteil hervor, daß der Fahrgast gewußt habe, bzw. habe wissen müssen, daß der Genuß von Alkohol, selbst in kleinen Mengen, wegen der damit verbundenen Nervenerregung für einen Kraftfahrzeugführer, der noch eine Fahrt vor sich habe, schlechthin unzulässig sei und erfahrungsgemäß die größten Gefahren für die Wageninsassen, wie für dritte Personen, herbeiführen könne. Wenn bei solcher Sachlage der Vorderrichter zu der Annahme eines stillschweigenden Verzichtesvertrages bezüglich aller dem Beförderten etwa erwachsenden Fahrlässigkeitschäden gelangt sei, so könne dem auch Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden (ebenso *RG.* v. 10. März 1930: *Rkraftf.* 1930, 455).

c) Bei einem Unfall auf der bekannten *Abus-Wagn* in Berlin leitete das *RG.* in einem *Urt. v. 20. Dez. 1929 (VerfRdsch.* 1930, 174

und *JW.* 1931, 891¹ mit *Ann. von Proskauer*) den stillschweigenden Haftungsverzicht aus unerlaubter Handlung daraus her, daß die Beförderte als Berlinerin selbstverständlich gewußt habe, daß auf der *Abus* eine erheblich höhere Geschwindigkeit entfaltet würde, als sonst allgemein üblich sei. Wenn sie sich trotzdem ohne weiteres zur Teilnahme an einer solchen Fahrt auf dem Soziusfahrrad eines Motorrads bereit gefunden habe, so habe sie jedenfalls die daraus sich ergebenden besonderen Gefahren freiwillig selbst übernommen und mindestens insoweit auf die Haftung des Führers für etwa eintretende Schadensfälle verzichtet, als diese nicht gerade auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

d) Das ebenfalls bereits in einem anderen Zusammenhang genannte *Urt. des OLG. München v. 18. Juli 1930* weist darauf hin, daß, wenn auch über die Möglichkeit eines vom Führer verschuldeten Unfalles ein Gedankenaustausch nicht stattgefunden habe, so doch die Möglichkeit eines solchen Unfalles trotz der Fahrgeschicklichkeit des Führers bei den bekannten Unfallgefährten bei der Führung eines Kraftfahrzeuges wohl im Vorstellungskreis auch des Beförderten gelegen habe. Hierzu kämen noch die besonderen Umstände dieses Falles: Auf Seiten des Führers habe nichts weiter als eine reine, von keiner Gegenleistung abhängige Gefälligkeit vorgelegen. Sie sei einem Verwandtschaftsverhältnis entsprungen und habe dem Führer keine Vorteile gebracht. Alle Vorteile hätten vielmehr auf Seiten des Beförderten gelegen, der durch die rasche Beförderung Zeit gewonnen habe und sich täglich nicht unerhebliche Kosten für die Fahrt auf der Bahn zur Arbeitsstelle erspart habe. Der Beförderte sei es auch offensichtlich gewesen, der in irgendeiner Weise die Anregung zu diesem Gefälligkeits-erweife gegeben habe. Er habe auch gegen die entwickelte große Geschwindigkeit des ihm als scharfer Fahrer bekannten Führers niemals etwas einzuwenden gehabt. Er habe auch gewußt, daß auch ein sehr erfahrener und gewandter Fahrer infolge irriger Beurteilung einer plötzlich auftretenden Gefahr eines Zusammenstoßes eine falsche Maßnahme treffen könne, die sich als Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt und damit als Verschulden erweise. Aus all diesen Gründen müsse daher angenommen werden, daß sich Führer und Fahrgast darüber einig gewesen seien, was unter ihnen beim Eintritt eines von dem Fahrer verschuldeten, aber mit gemeinsamer Gefahr verbundenen Unfalles rechtens sein solle, nämlich der Ausschluß der Haftung für schuldhaftes Handeln und damit Ausschluß jeder Schadenshaftung.

e) In einem ganz neuen und bisher noch nicht veröffentlichten *Urt. v. 22. Jan. 1931, Bf II 579/30*, nimmt das *OLG. Hamburg* auch zu diesem Fragenkomplex Stellung. Es schließt sich der oben wiedergegebenen *Rspr. des RG.* an und bejaht, daß der an sich zu lässige Verzicht auf Schadenersatzansprüche aus unerlaubter Handlung auch ohne daß die Parteien an einen solche Haftung begründenden Schadensfall gedacht hätten, als stillschweigende Willenserklärung durch das ganze Verhalten der betreffenden Person zum Ausdruck gelangen könne. Zur Ermittlung einer solchen Absicht ist gemäß § 157 *BGB.* auf alle Verhältnisse Rücksicht zu nehmen, und im Zweifel ist anzunehmen, daß die Beteiligten die Einzelheiten so geregelt wissen wollen, wie es der allgemeinen Anschauung bei einem Verkehr zwischen billig denkenden Menschen unter den besonderen Umständen des Falles entspricht (vgl. auch *Benjche: Rkraftf.* 1931, 228).

In Gemäßheit dieser Erwägungen hat das *OLG. Hamburg* einem Kaufmann, der einen Zug veräußert hatte und einen Kraftwagenführer bat, ihn mit zur nächsten Stadt zu nehmen, daraus einen Vorwurf gemacht, daß er mit dem Führer noch in ein Lokal einkerzte und dort sah, wie dieser mehrere Glas Bier und Kognak trank. Wenn nun durch Beteiligung an der Weiterfahrt der Beförderte die durch Alkoholgenuß des Führers erhöhte Gefahr auf sich genommen habe, so sei die Annahme eines hierin liegenden, durch Stillschweigen erklärten Verzichtes auf Schadenersatzansprüche für den Fall eines durch diese neuen Umstände herbeigeführten Unfalles durchaus berechtigt, wobei es gleichgültig sei, ob das Verhalten des Führers als leichte oder grobe Fahrlässigkeit anzusehen sei.

f) Für die Teilnahme an Sport- und Zuverlässigkeitsfahrten gelten besondere Gesichtspunkte (*RG.* v. 1. Febr. 1926, IV 399/25; *JW.* 1926, 2534 und *OLG. Jena v. 28. Okt. 1926, 3 U 764/26*). Hier kann u. U. schon die bloße Teilnahme an der Fahrt genügen (siehe unter 4).

g) Die Kenntnis des Mitfahrenden von dem Bestehen einer Haftpflichtversicherung des Führers, bzw. Halters spricht regelmäßig gegen einen Verzichtswillen des Beförderten (*RG.: VerfRdsch.* 1926, II, 831).

4. Man wird u. U. zu einem Haftungsausschluß aber rechtlich auch mit der Anwendung der Grundsätze kommen können, die das *RG.* über das Handeln auf eigene Gefahr aufgestellt hat. Wer bewußterweise außerhalb eines Vertragsverhältnisses ohne eine sonstige rechtliche oder sittliche Verpflichtung sich einer bestimmten Gefahr aussetzt, nimmt diese Gefahr auf sich (*RG.* v. 14. April 1930: *DAutoR.* 1930, 183/184; *OLG. Hamburg v. 22. Jan. 1931, Bf II 579/30*; vgl. auch *RGKomm.*, *Ann. 7 c* zu § 833, 6. Aufl., *Bd. II*, S. 613). Diese Gefahrenübernahme ist kein Verzichtvertrag, sondern stellt sich rechtlich als ein einseitiges Rechtsgeschäft dar (vgl. *Becker, Die Haftung für Gefälligkeitsfahrten im Kraftfahrzeug*,

Verlag Herm. Sack, Berlin W 30, und derselbe im Rraftf. 1931, 103 Ziff. 2).

5. Nicht unter den Haftungsausschluß fallen Schäden, die sich nach Abschluß der Gefälligkeitsfahrt ereignen, wie die Verletzung eines eben ausgestiegenen Mitfahrers durch Anfahren infolge mangelhafter Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges. Ein solcher Schaden ist in erster Linie nach dem Rraftf. zu beurteilen (RSt. v. 8. Jan. 1931, VI 264/30: WerkRsch. 1931, 98 Nr. 79).

6. Lediglich der Vollständigkeit halber sei noch bemerkt, daß neben diesen rechtlichen Gesichtspunkten naturgemäß noch Raum vorhanden ist für die Anwendung des § 254 BGB. im Verhältnis zwischen Führer und Beförderten. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann u. U. ein Haftungsausschluß gegeben sein (Becker: Rraftf. 1931, 104 Nr. 3).

W. Gerhard Koch I, Bremen.

Ausland.

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

1. Schweiz: JW. 1929, 2808.
2. Österreich: JW. 1929, 2810.
3. Frankreich

a) JW. 1929, 2038 und 2808.

b) Die französische Rechtsprechung im Jahre 1930.

Die Hauptursache für die seit Jahren bestehende Unsicherheit im franz. Kraftfahrzeugrecht dürfte wohl in dem Fehlen eines eigenen Rraftf. zu suchen sein. Allerdings war auf Grund der Rspr. der cour de cassation seit d. J. 1927 eine gewisse Stabilisierung der Grundsätze betr. die Haftung des Halters eines Kraftfahrzeuges (Art. 1384 § 1 c. c.) eingetreten. Der oberste franz. Gerichtshof war in mehreren Entsch. allmählich zur Anerkennung des Prinzips der Schuldvermutung, *présomption de faute*, gelangt. Der Wortlaut des Art. 1384 § 1 c. c. spricht jedoch durchaus gegen dieses Prinzip. Es ist daher zu begrüßen, daß die Vereinigten Kammern des Kassationshofes in dem Ur. v. 13. Febr. 1930 zu der Frage Stellung genommen, den bisherigen Standpunkt der cour de cassation aufzugeben und die These aufgestellt haben, daß in Art. 1384 c. c. die Fundierung des Prinzips der „*présomption de responsabilité*“ zu erblicken sei. Über die Tragweite dieser These gehen allerdings die Meinungen in der franz. Rechtslehre auseinander. Es ist vor allem Streit darüber entstanden, ob die Entsch. nicht doch auf den Gedanken der *faute*, des Verschuldens, habe abstellen wollen oder den Grundsatz einer objektiv-bürgerlich-rechtlichen, auf dem Prinzip der Haftung für eine Gefährdungsquelle beruhenden Verantwortlichkeit anerkannt habe (vgl. Jossierand, D. hebdomadaire 1930, Chronique, 25; Capitant, D. hebdomadaire 1930, Chronique 29; Cavarroc, Gaz. du Palais 1930, I, 838).

Die Entscheidungsgründe des Urteils zwingen m. E. zur Annahme der schrankenlosen Anerkennung des Gefährdungsprinzips durch den Kass. Die allgemeinen Grundsätze des *arrêt des chambres réunies de la cour de cassation* lassen sich, wie folgt, zusammenfassen: 1. Art. 1384 § 1 c. c. enthält eine Verantwortlichkeitsvermutung zu Lasten des Halters einer Sache, durch die einem Dritten ein Schaden entstanden ist. 2. Diese Vermutung kann nur widerlegt werden durch den Beweis eines Zufalls, höherer Gewalt oder einer fremden Ursache, die dem Halter nicht anzurechnen ist. Es genügt nicht, wenn der Halter beweist, daß ihn kein Verschulden trifft, oder daß die Ursache des Schadensfalles unbekannt geblieben ist. 3. Das Ges. unterscheidet nicht danach, ob ein Mensch die Sache in Betrieb gesetzt hat oder nicht. Art. 1384 stellt lediglich darauf ab, ob die fragliche Sache in der Aufsichtsgewalt, *sous la garde*, des Halters, sich befunden hat. 4. Die Haftungsvermutung knüpft an alle Sachen, bewegliche wie unbewegliche, an, ohne Rücksicht darauf, ob sie als gefährlich anzusehen sind oder nicht. — Diese Grundsätze sind in ihrer Allgemeinheit auf alle Schäden anwendbar, die durch die Einwirkung von Sachen entstehen. Die Verantwortlichkeit des Halters wird durch die grundsätzliche Umrisse. Von Interesse sind sie in diesem Zusammenhange nur insoweit, als es sich um den Halter eines Kraftfahrzeuges handelt. — Das Prinzip der *présomption de responsabilité* ist in der Folgezeit wiederholt anerkannt worden (vgl. zwei Ur. Cass. Civ. v. 17. März 1930; Cass. Civ. v. 18. März 1930; v. 24. Juli 1930; v. 18. Nov. 1930). So ist in einem Ur. der cour d'appel de Paris v. 18. Juli 1930 die Haftung des Halters eines Kraftfahrzeuges mit der Begründung festgestellt worden, daß das Plagen eines Autoreifens als vorhersehbar und somit keinen Fall höherer Gewalt oder Zufalls darstelle. In einem anderen Falle hat die cour de cassation (Cass. Req. v. 24. Juni 1930) es als unzweifelhaft bezeichnet, daß das eigene Verschulden des Verletzten dem Halter des Fahrzeuges nicht an-

zurechnen sei und ihn daher von jeder Verantwortlichkeit enthebe (so auch neuerdings Cass. Crim. v. 26. Febr. 1931).

Die Vermutung der *responsabilité* trifft nach dem Ges. *celui qui a la chose sous sa garde*, d. h. den Halter des Fahrzeuges. Die Frage, wer als Halter, *gardiens*, anzusprechen ist, hat die franz. Gerichte i. J. 1930 des öfteren beschäftigt. Aus der Reihe der Entsch. seien verschiedene Ur. von grundsätzlicher Bedeutung hervorgehoben. Die cour d'appel de Paris hat in einem Ur. v. 18. Juli 1930 entschieden, daß *gardiens* ist, wer die garde juridique hat, d. h. einen Grad von Unabhängigkeit, Befehlsgewalt, Direktion, tatsächlicher Überwachung und Kontrolle besitzt, die es ihm gestattet, dem Führer des Fahrzeuges seine Instruktionen und Weisungen zu erteilen. Der Begriff der garde juridique hat daher zur Voraussetzung, daß zwischen Halter und Führer ein Abhängigkeitsverhältnis, un lien de subordination, besteht. Dieses Verhältnis ist das Kriterium, das in den Fällen, in denen ein Dritter das Kraftfahrzeug führt, die entscheidende Rolle spielt. Es kommt entsprechend dem Gesetzeswortlaut (Art. 1384 § 3 c. c.) stets darauf an, wer *maître* bzw. *commettant*, Dienstherr bzw. Auftraggeber, und wer *préposé*, Angestellter im Einzelfalle, ist. Ob der *préposé* nur vorübergehend oder unentgeltlich tätig geworden ist, ist ohne Bedeutung (Appel Colmar v. 9. Jan. 1930, v. 13. Febr. 1930). Grundsätzlich ist der Eigentümer der Halter des Fahrzeuges und entweder unmittelbar oder mittelbar durch den *préposé* verantwortlich. Er kann sich jedoch von der Haftung durch den Nachweis befreien, daß die garde juridique auf eine Person übergegangen ist, die in keinem Verhältnis eines *préposé* zu ihm steht (Cass. Req. v. 1. Mai 1930). Wer ein Kraftfahrzeug zum persönl. Gebrauch entleiht, wird Halter des Fahrzeuges. Dasselbe gilt für denjenigen, der auf Grund eines Werkvertrages das Fahrzeug ausbeißert (Appel Paris v. 3. Juli 1930). Es ist darauf hinzuweisen, daß die Haftung des Halters nicht nur für Schäden gegeben ist, die durch den Angestellten bei der normalen oder ordnungsmäßigen Ausübung seiner Tätigkeit, sondern auch bei Überbreitung der Befugnisse (*abus des fonctions*) des *préposé* entstehen (Cass. Crim. v. 28. März 1930). Eine Ausnahme gilt nur für den Fall, daß der Schaden in keinem Zusammenhang mit den dem Führer übertragenen Verrichtungen steht (Cass. Crim. v. 16. Nov. 1929). Wird das Fahrzeug dem Halter gestohlen, so wird er von jeder weiteren Haftung frei, selbst wenn er den Diebstahl durch eigene Fahrlässigkeit erleichtert hat. Da er infolge des Abhandenkommens des Fahrzeuges nicht mehr in der Lage ist, seine Benutzung zu überwachen und zu kontrollieren, muß ihm die Haltereigenschaft in diesem Falle abgesprochen werden (Trib. Com. Marseille v. 22. Mai 1930). Der *gardiens* kann sich in allen Fällen eigener Verantwortlichkeit im Wege des Rückgriffs an den *préposé* halten. Letzterer haftet nur nach den Regeln der Art. 1382, 1383 c. c., d. h. nur für Verschulden. Die Beweislast trifft in diesem Falle den Kl. (Conseil de Préf. de la Seine v. 29. Jan. 1930).

Eine der meist umstrittenen Fragen des franz. Kraftfahrzeugrechts ist die der Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Fahrzeugen. Es werden von der franz. Rspr. folgende Auffassungen vertreten: 1. Beim Zusammenstoß von Fahrzeugen gleicher oder verschiedener Art wird die grundsätzliche für jedes Fahrzeug auf Grund des Art. 1384 § 1 c. c. bestehende *présomption de responsabilité* aufgehoben (so Appel Paris v. 12. April 1930; Trib. Civ. Seine v. 11. April 1930; Trib. Civ. Rouen v. 10. April 1930; Appel Montpellier v. 2. Dez. 1930). Die Haftung eines der beiden Fahrzeuge kann nur durch den Nachweis eines Verschuldens gem. Art. 1382, 1383 c. c. begründet werden. — 2. Diese Theorie der *annulation des présomptions* ist wiederholt bekämpft worden. So hat die cour de cassation (Civ. v. 24. Juli 1930) den Grundsatz aufgestellt, daß der Bekl., der bei dem Unfall keinen Schaden gelitten hat, für den Schaden verantwortlich ist. In der Begründung des Ur. wird ausgeführt, daß eine Aufhebung der beiderseitigen Vermutungen des Art. 1384 dazu führen würde, daß derjenige Teil, der keinen Schaden erlitten hat, unter einem billigen Vorwand seiner gesetzl. Verpflichtung zur Schadensbeseitigung entgehen würde (vgl. Cass. Civ. v. 18. Nov. 1930; Appel Paris v. 3. März 1930; v. 5. Juli 1930; Appel Grenoble v. 12. Nov. 1930). Die gleichen Grundsätze gelten nach dieser Auffassung für den Fall, daß es sich bei dem Opfer um einen Fußgänger oder Radfahrer handelt. Die cour d'appel billigt jedoch hier dem Führer des Kraftfahrzeuges den Entlastungsbeweis dahin zu, daß der Unfall auf ein Verschulden des Verletzten zurückzuführen ist (Ur. v. 5. Juli 1930: Cass. Crim. v. 26. Febr. 1931; v. 21. Nov. 1930). 3. Im Falle des Zusammenstoßes eines Kraftfahrzeuges mit einem anderen Fahrzeug wird in entsprechender Anwendung des Art. 407 c. com., der die Schadensregelung bei Schiffszusammenstößen betrifft, die Auffassung vertreten, daß jeder seinen eigenen Schaden selbst zu tragen hat (so Appel Montpellier v. 26. März 1930). 4. Bei beiderseitigen Schäden soll eine gemeinsame Schadenssumme gebildet und der Schaden zwischen den Fahrzeughaltern geteilt werden (Appel Douai vom 7. Juli 1930; Appel Colmar v. 27. Juni 1930).

Zu der Frage des Vorfahrtrechts besteht in der franz. Rspr. Übereinstimmung darüber, daß das dem von rechts kommen-

den Fahrzeug grundsätzlich zustehende Recht der Vorfahrt je nach Lage des Falles als verwirkt gelten muß (Cass. Req. v. 3. Dez. 1930). Es ist insbes. dann nicht gegeben, wenn das von links kommende Fahrzeug die Kreuzung zuerst erreicht hatte (Trib. com. Seine v. 18. Sept. 1930). Die Theorie der *axe médian*, u. a. vertreten von der *cour d'appel de Paris* (Urt. v. 4. Nov. 1930), wonach der Beweis für die erste Ankunft an der Kreuzung dadurch erbracht werde, daß eines der Kraftfahrzeuge die Mittellinie der Kreuzung zuerst überschritten habe, ist in dem vorerwähnten Urt. der *cour de cassation* m. R. verworfen worden. In einem Urt. des *Tribunal de commerce de Saint Etienne* v. 13. März 1930 ist mit stichhaltiger Begründung ausgeführt, daß die *théorie de l'axe médian* eine Prämie für den Kraftfahrer darstelle, der, obwohl er hätte anhalten müssen, durch Beschleunigung seiner Geschwindigkeit die Mittellinie der Kreuzung vor dem von rechts kommenden Fahrzeug überschritten hat. Im übrigen verwirkt der an sich Vorfahrtsberechtigte das *droit de priorité*, wenn er gegen die allg. Vorschriften des *Code de la Route* verstoßen hat. Hat er z. B. versäumt, vor Erreichen der Kreuzung die Geschwindigkeit zu vermindern bzw. Signal zu geben, oder ist er in vorschriftswidriger Weise in die Kreuzung eingebogen, so kann er sich nicht auf das Recht der Vorfahrt berufen (Cass. Req. v. 17. Nov. 1930; Trib. Com. Saint Etienne v. 10. Okt. 1930).

Die ständige *Mpr.* der franz. Gerichte, wonach bei Gefälligkeitsfahrten den unentgeltlich Befördernden der Schutz des Art. 1384 c. c. versagt ist, der Kl. vielmehr ein Verschulden des Führers gem. Art. 1382, 1383 c. c. — *culpa levis* des Führers genügt (Appel Paris v. 14. Febr. 1930) — zu beweisen hat, ist i. J. 1930 wiederholt bestätigt worden (Cass. Civ. v. 14. Mai 1930; v. 24. Juli 1930; v. 1. Aug. 1930; Trib. Civ. Arras v. 9. Juli 1930; Trib. Civ. Laval v. 23. Okt. 1930). Die Unanwendbarkeit des Art. 1384 wird damit begründet, daß diese Gesetz. nur diejenigen schützen soll, die das Fahrzeug nicht benutzt haben und daß der Mitfahrende in voller Kenntnis der Gefahr an der Fahrt des Kraftfahrzeugs teilgenommen hat. Besonderer Erwähnung verdient ein Urt. der *cour d'appel de Dijon* v. 20. Mai 1930, in dem zur Frage der Vorfahrtbarkeit eines Unfalls in Verbindung mit einem etwaigen Verschulden des Führers Folgendes ausgeführt ist: „Wer aus Gefälligkeit eine Person in seinem Automobil mitnimmt, übernimmt damit die Haftung nur für Verschulden und Tatsachen, die der andere normalerweise nicht vorhersehen konnte. Dieser muß damit rechnen, daß der Führer nicht immer die unbegrenzte Geistesgegenwart besitzt, so z. B. nicht, wenn plötzlich im Motor ein Brand entsteht. Der Kl. muß voraussetzen, daß der Wagenführer infolge eines derartigen Ereignisses eine unüberlegte und ungeschickte Bewegung in der Steuerung des Fahrzeugs macht.“

Ein Überblick über die franz. *Mpr.* i. J. 1930 läßt deutlich die Konsolidierung der wichtigsten Grundsätze des Kraftfahrzeugrechts erkennen, wobei allerdings nach wie vor eine weitgehende Divergenz der Auffassungen in der Frage der Haftung beim Zusammenstoß von Fahrzeugen festzustellen ist.

M. Dr. Josef Juba, Berlin.

Die Behandlung der Luftfahrzeuge im Entwurf des Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuches.

Der Rechtsausschuß der Wissenschaftl. Gesellschaft für Luftfahrt hatte das Thema „Die Behandlung der Luftfahrzeuge im Entwurf des ADStGB.“ auf die Tagesordnung seiner September-Sitzung gesetzt¹⁾. Der stark besuchten Sitzung wohnte auf Einladung der Sachbearbeiter des RM., DRegM. Dr. Wagner bei.

Der Berichterstatter, M. Dr. Volkmann, Düsseldorf, sprach sich gegen die Beibehaltung des § 5 Abs. 2 Entw. aus²⁾. Zur Begründung führte er an: Die Regelung des § 5 Abs. 2 stehe mit der Hoheit im Luftraum nicht in Einklang; die völlige Gleichstellung der Luftfahrzeuge mit den Seeschiffen sei bedenklich; Deutschland räume auch ausländischen Luftfahrzeugen in bzw. über deutschen Gebieten nicht die Stellung als fremde Gebietskörper ein, sondern unterstelle sie deutschem Recht; die Vorschrift, daß die deutschen Gesetze für die außerhalb der Heimat befindl. deutschen Luftfahrzeuge nicht nur während des Fluges, sondern ganz allgemein gelten sollen, führe zu untragbaren Konsequenzen.

¹⁾ Das Protokoll über die Sitzung des Rechtsausschusses ist in der Geschäftsstelle der Wissenschaftl. Gesellschaft für Luftfahrt, Berlin W 15, Blumeshof 17, erhältlich.

²⁾ § 5 Abs. 2 Entw. lautet: „Für Taten, die auf einem deutschen Seeschiff oder Luftfahrzeug begangen werden, gelten die Strafgesetze des Reiches, auch wenn das Seeschiff oder Luftfahrzeug zur Zeit der Tat nicht im Inlande ist.“ Der Wortlaut des Entw. umfaßt auch die Staatschiffe und Staatsluftfahrzeuge. Diese bleiben jedoch bei den folgenden Erörterungen unberücksichtigt.

Der Vertreter des RM. bekräftigte die Aufrechterhaltung der Vorschrift. Die Interessen des Deutschen Reichs und der deutschen Strafrechtspflege verlangten, daß deutsche Luftfahrzeuge überall außerhalb der Heimat, insbes. auch im ausländischen Lufthafen, dem deutschen Recht unterstellt würden. Der Entw. verfolge das Ziel „eine möglichst einfache, klare und praktische Lösung zu finden“. Die Lösung des Entw. schaffe für Schiffe und Luftfahrzeuge einen einheitl. Rechtszustand und biete vor allem auch den kriminalpolitischen Belangen des deutschen Strafrechts. Das Sicherheitsventil für die Machterweiterung des materiellen deutschen Strafrechts würde auf prozessualen Gebiet durch die Vorschrift des § 154 c Abs. 1³⁾ Einfluß erreichen.

In der Diskussion waren die Ansichten nicht einheitlich.

Ich kann nach wie vor⁴⁾ der Vorschrift des § 5 Abs. 2 nicht zustimmen. Es ist allerdings nichts dagegen einzuwenden, ja sogar erforderlich, daß die deutschen Strafgesetze uneingeschränkt für strafbare Handlungen gelten müssen, die auf deutschen Luftfahrzeugen über dem offenen Meer oder in staatenlosen Gebieten von In- und Ausländern begangen werden, da die dort fehlende Staatsgewalt durch die Staatsgewalt des Staates, dessen Nationalität das Fahrzeug besitzt, ersetzt werden muß. Die Geltung der deutschen Strafgesetze in diesen Fällen ergibt sich jedoch schon aus § 7 Abs. 2 Entw., so daß es hierfür der Vorschrift des § 5 Abs. 2 nicht mehr bedarf.

Dagegen erscheint es weder zulässig noch erforderlich, die deutschen Strafgesetze neben den in Betracht kommenden ausländischen Strafgesetzen⁵⁾ für alle von Inländern und Ausländern auf deutschen Luftfahrzeugen in fremden Staatsgebieten begangenen Straftaten gelten zu lassen.

Der Entw. verwirft zunächst m. E., trotz der gegenteiligen Äußerung des Vorsitzenden des Strafrechtsausschusses in der Sitzung v. 11. Okt. 1928⁶⁾, mit Recht den vielfach in der Völkerrechtsliteratur vertretenen, jedoch auch vom RM. abgelehnten⁷⁾ Standpunkt, daß Schiffe — und dementsprechend Luftfahrzeuge — als „wandernde Gebietsteile des Heimatlandes“ anzusehen seien; also deutsche Luftfahrzeuge im Ausland als „Inland“ und fremde Luftfahrzeuge bei uns als „Ausland“. Anderenfalls wären die Vorschriften des § 5 Abs. 2 Entw. und § 154 c Abs. 1 Satz 2 EinfG. überflüssig, da sich mit der Strafbarkeit der im „Inlande“ begangenen Taten bereits § 5 Abs. 1 Entw. und mit der Verfolgung der im „Auslande“ begangenen Straftaten bereits § 154 c Abs. 1 Satz 1 EinfG. befaßt. Die auf deutschen Luftfahrzeugen im fremden Staatsgebiet begangenen strafbaren Handlungen sind also im Auslande begangen.

Es widerspricht nun aber dem durch Übung anerkannten, die Staaten bindenden Völkerrecht⁸⁾, Ausländer für im Auslande begangenen Straftaten schlechthin den heimischen Strafgesetzen zu unterstellen, so daß § 5 Abs. 2 Entw. rechtlich nicht haltbar erscheint. Im übrigen ist auch nicht einzusehen, warum eine im Auslande begangene strafbare Handlung strafrechtlich anders beurteilt werden muß, je nachdem sie neben oder auf einem im Auslande gelandeten deutschen Luftfahrzeug begangen worden ist. Die deutschen Strafgesetze werden daher für die auf deutschen Luftfahrzeugen im Auslande begangenen Straftaten auch nur unter den im § 6 ff. Entw. näher bezeichneten Voraussetzungen angewandt werden können und dürfte dadurch auch allen Bedürfnissen Genüge geleistet sein.

Andererseits erscheint es zulässig und zweckmäßig, daß gem. § 154 c Abs. 1 Satz 2 EinfG. — in Übereinstimmung mit den Forderungen der Luftrechtswissenschaft seit ihren ersten Anfängen — von der Verfolgung der im Inlande, insbes. auf der Durchfahrt durch den deutschen Luftraum, auf ausländischen Luftfahrzeugen begangenen Straftaten abgesehen werden kann, wenn der inländische Staat kein Interesse an ihrer Verfolgung hat.

Es bleibt noch der Fall übrig, daß der Ort der auf einem deutschen Luftfahrzeug während der Fahrt begangenen strafbaren Handlung nicht feststellbar ist. Zur Sicherstellung der Bestrafung dieser Fälle dürfte sich eine Ergänzung des § 7 Abs. 2 Entw. dahin

³⁾ § 154 c Abs. 1 EinfG. soll folgende Fassung erhalten: „Bei Taten, die nicht im Inlande begangen worden sind (§§ 5—7 ADStGB.) kann von der Erhebung der öffentl. Klage abgesehen werden. Dasselbe gilt auch bei Taten, die auf einem ausländischen Seeschiff oder Luftfahrzeug im Inlande begangen worden sind.“

⁴⁾ Vgl. meinen Aufsatz „Die Begehung von strafbaren Handlungen auf Luftfahrzeugen nach dem Entw. zu einem ADStGB.“ (ZW. 1930, 3384).

⁵⁾ Daß der Entw. die deutschen Strafgesetze für die im Auslande auf deutschen Luftfahrzeugen begangenen strafbaren Handlungen nicht ausschließlich gelten lassen will und kann, ergibt sich aus der einfachen Tatsache, daß kein Staat einseitig die Gesetze eines anderen Staates ausschalten kann.

⁶⁾ RM-Druckf., IV. Wahlper., 1928, 21. Auschuß.

⁷⁾ Vgl. RMSt. 2, 17.

⁸⁾ Vgl. auch Art. 4 RVerf.

empfehlen, daß die deutschen Strafgesetze auch in solchen Fällen gelten sollen⁹⁾.

DRegR. Dr. Alex Meyer,
Vorj. d. RechtsAusfch. d. Wissenschaftl. Gesellsch. f. Luftfahrt, Berlin.

Internationaler Sachverständigenausfchuf für Luftprivatrecht.

(Paris, 19.—24. Okt. 1931.)

Der Ausfchuß (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens [Citéja]¹⁾) ist i. J. 1925 eingesetzt. Deutschland gehört dem Ausfchuß seit seiner Entstehung an. Besonders hervorzuheben ist, daß nunmehr auch die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, die bisher nur einen Beobachter in den Ausfchuß zu entsenden pflegte, ihren offiziellen Beitritt erklärt hat. Vom Jan. 1932 an wird der Ausfchuß damit aus den Sachverständigen von 38 Staaten bestehen — ein Zeichen dafür, welches Interesse die Regierungen der Entwicklung des internationalen Luftprivatrechts entgegenbringen.

Die diesjährige Tagung hatte ein überreichliches Programm zu bewältigen²⁾:

Die Entwürfe zu Abkommen über das Eigentum an Luftfahrzeugen und das Luftfahrzeugregister sowie über Hypotheken, dingliche Sicherheiten und Privilegien an Luftfahrzeugen wurden

⁹⁾ Ich habe zu den im Text berührten Fragen unter Angabe der einschlägigen Literatur nochmals ausführlich in einem Aufsatz „Luftfahrt und Strafrecht“ Stellung genommen, der in der zweiten Nummer 1932 des „Archiv für Luftrecht“, Osteuropa-Verlag, Berlin W 35, erscheinen wird.

¹⁾ Vgl. hierzu JZB. 1929, 3440 sowie die oben erschienene Broschüre „Le Comité international technique d'experts juridiques aériens, son origine, son but, son oeuvre“, Paris, 37 Ab. Nappe.

²⁾ Über den Inhalt der Entwürfe und den Stand der Arbeiten wird im nächsten Heft des Archivs für Luftrecht, der Vierteljahrschrift des Königsberger Instituts für Luftrecht, ein ausführlicher Aufsatz erscheinen.

endgültig verabschiedet. Das weitere Schicksal dieser Entwürfe ist freilich ungewiß: Einige Sachverständige, darunter die deutschen, konnten den vorgeschlagenen Lösungen nicht zustimmen, und eine erhebliche Zahl von Sachverständigen hat sich bei der Endabstimmung der Stimme enthalten. Bei dieser Sachlage erscheint es überaus zweifelhaft, ob es sich empfiehlt, die Entwürfe zum Gegenstand einer Staatenkonferenz zu machen, da damit gerechnet werden muß, daß sich eine Einigung über die strittigen Fragen zur Zeit nicht erzielen lassen wird.

Die Citeja hat weiter die Arbeiten an einem Entwurf über die rechtl. Stellung des Luftfahrzeugkommandanten vorläufig abgeschlossen. Sie hat ferner den Entwurf eines Abkommens über Vergütung und Hilfeleistung beraten und erstmalig die Aussprache über die auf deutschen Antrag in Angriff genommene Frage der Freistellung der Luftfahrzeuge von Pfändungen zu Sicherungszwecken (saisie conservatoire) aufgenommen. Schließlich befaßte sie sich mit der Frage der Sicherheiten, die vom Halter bzw. Eigentümer eines Luftfahrzeugs zu stellen sind, um die Erfüllung der Schadenersatzansprüche Dritter, die durch das Luftfahrzeug einen Schaden erlitten haben, zu gewährleisten. Dieser Entwurf soll nach seiner voraussichtlich im nächsten Jahre erfolgenden Verabschiedung durch die Citeja zusammen mit dem im Okt. 1930 in Budapest angenommenen Entwurf eines Abkommens über die Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs für Schädigung Dritter zum Gegenstand einer neuen internationalen Luftprivatrechtskonferenz gemacht werden. Mit der Annahme dieser Entwürfe würde das auf der Warschauer Konferenz von 1929 begonnene Werk der internationalen Vereinheitlichung des Luftprivatrechts seine Fortsetzung erfahren.

DRegR. Dr. Otto Riese, Berlin.

Preussischer Richterverein.

(Vertreterversammlung am 21. und 22. Nov. 1931 in Halle a. S.)

1. Gehaltskürzungen.
2. Besseren Richterschuf gegenüber Beleidigungen.

Referate:

RGPräf. Dr. Gülland, Halle: „Richterliche Dienstpflicht.“

RGK. Kruspi, Berlin: „Entwurf einer neuen JPD.“

RGDir. Burczek, Berlin: „Kleine Justizreform.“

Schrifttum.

Kraftfahrzeug-Verkehrsrecht. I. Teil. Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit Tabellen und ausführlichen Beispielen aus der Rechtsprechung unter Einbeziehung der Tatbestände der fahrlässigen Körperverletzung und fahrlässigen Tötung. Herausgeber: Landgerichtsdirektor Dr. Hoffmann und Rechtsanwalt Max Lurje, Stettin. Selbstverlag der Herausgeber. Preis 4,50 M.

Die unwillkürlich zuerst auftauchende Frage, ob neben den führenden Kommentaren auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugverkehrsrechts ein weiteres Erläuterungsbuch noch Zweck hat, darf mit dem Verf. bejaht werden.

In einer gerade auf die Bedürfnisse der Praxis zugeschnittenen, sehr glücklich gewählten Art der Darstellung, gibt der Verf. unter sorgfältiger Bewertung der Ergebnisse von Rpr. und Schrifttum gute Erläuterungen zu den gesetzlichen Bestimmungen. Hervorzuheben sind vor allem auch die tabellarischen Übersichten, die recht geeignet sind, vor Fehlern bei der prozessualen Durchsetzung der Ansprüche zu bewahren.

Ein Vorzug der Ausgabe ist auch die drucktechnische Anordnung, die es ermöglicht, Erfahrungen aus der Praxis und neue Entsch. in die Ausgabe einzufügen. Es würde wohl — rein drucktechnisch — noch eine Verbesserung darstellen, wenn über den einzelnen Seiten sich jeweils ein Hinweis auf die behandelten Paragraphen des Gesetzes befände.

Die Praxis wird mit Interesse dem von dem Herausgebern angekündigten zweiten Teil entgegensehen. D. S.

Dr. Ludwig Lehner: Rechtsanwalt in München: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. Zweite, völlig neu bearbeitete Auflage. München 1931. C. H. Beck'sche Verlagsbuchh. 594 S. Preis 9,50 M.

Das zum Jahresbeginn in der bekannten handlichen roten Beck'schen Sammlung deutscher Reichsgesetze erschienene Buch will eine erschöpfende Zusammenstellung aller reichsrechtlichen Gesetze und Ver-

ordnungen geben, die mit dem Kraftfahrzeug sich irgendwie beschäftigen. Die gestellte Aufgabe ist erfüllt: Die zivilrechtlichen, strafrechtlichen, polizeilichen, verwaltungsrechtlichen, steuerrechtlichen, internationalrechtlichen Normen über Kraftfahrzeuge sind in der Ende 1930 geltenden Fassung in dem Werk wiedergegeben. Es bringt mit Erläuterungen das KraftfG., die neueste KraftfVerkVO. v. 15. Juli 1930, das KraftfEinG. v. 26. Aug. 1925 mit der KraftfEinVO. v. 20. Okt. 1928, das KraftfStG. v. 21. Dez. 1927. Beigefügt sind die Verwaltungsvorschriften enthaltenden Anlagen der KraftfVerk. v. 15. Juli 1930, AusfVO. zum KraftfStVerkG. und das Internationale Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr v. 24. April 1926, mit der zugehörigen deutschen VO. v. 24. Okt. 1930.

Die Arbeit des Verf. teilt das Schicksal aller bisherigen Bücher über das den allgemeinen Verkehr immer mehr beherrschende Verkehrsmittel. Bald nach Veröffentlichung sind schon wieder neue Vorschriften erschienen. Der Verlag hat in dankenswerter Weise den Bezuhern des Buches alsbald in einem Nachtrag einen Abdruck des heute geltenden KraftfStG. v. 16. März 1931 zur Verfügung gestellt.

Der Verf. hat in den Erläuterungen eine reiche Kasuistik unter Angabe der Fundstellen zusammengetragen. Es darf gesagt werden, daß der Suchende für jede praktische Frage des Verkehrs eine Antwort aus einer mitgeteilten Entsch. oder Sonderanordnung finden wird. Die rechtliche Darlegung zu den einzelnen Paragraphen unterrichtet in klarer Weise über den Stand der bestehenden Streitfragen in der Rpr. mit Angabe der Fundstellen. Insbes. sei die Erläuterung zu dem § 17 des Gef. hervorgehoben, dessen Anwendung bekanntlich die schwersten Aufgaben stellt.

Das Werk wird dem praktischen Juristen, aber auch dem Kraftfahrzeughalter und -führer willkommen sein.

RM. Seuffert, Leipzig.

M. H. Remund, Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen. Materialbeitrag zu einem künftigen Automobilgesetz. Basel 1931. Verlag Benno Schwabe & Co. 199 Seiten. Preis 8 M.

Die Rekonstruktion eines Kraftfahrzeugunfalles ist gerichtlich-

medizinisch eine außerordentlich schwierige Aufgabe, die in der großen Mehrzahl der Fälle aus dem zu interpretierenden Material nur fragmentarisch, d. h. für die rechtliche Stellungnahme selten ganz befriedigend, gelöst werden kann. Auf dem Wege gerichtlicher-medicinischer Überlegungen kommt man zur Forderung der Kaufhaftung bei Motorfahrzeugunfällen. Die quantitativen Alkoholbestimmungen zeigen, in welchem Umfang und mit welcher Ubiquität die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Alkoholisierung erfolgt. Die Untersuchung in dieser Richtung ist in gleicher Weise wichtig für die Anklage wie für die Entlastung. Die Erfahrung zeigt, daß eine große Anzahl von körperlich oder geistig Untauglichen oder nur bedingt Tauglichen sich zum Führen von Motorfahrzeugen melden. Es muß daher gefordert werden, daß eine obligatorische ärztliche Durchuntersuchung für alle Bewerber stattfindet und daß periodische Kontrolluntersuchungen vorgenommen werden, oder daß, wie im englischen Gesetz, der Bewerber die Verantwortung für seine gesundheitliche Tauglichkeit in vollem Umfange in aller Form übernimmt. Bedingt Taugliche sind nicht allen Führeraufgaben gewachsen.

Die Schweiz besitzt bisher kein AutomobilhaftpflichtG. Verf. macht im Anschluß an seine Ausführungen Vorschläge für ein solches, wobei ihm die deutsche Regelung im ganzen vorbildlich erscheint.

DNegMedR. Dr. Schütz, Leipzig.

Rechtsanwalt Dr. Sebbä, Königsberg i. Pr.: Bedeutung und Wirksamkeit autonomer Vertragsbedingungen im Verkehrrecht. (Verkehrsrechtliche Beiträge des Deutschen Anwaltsvereins. Heft 3.) Leipzig 1931. Vertretungsverlag W. Moeser Buchhandlung. 22 Seiten. Preis 1,50 M.

Sebbä behandelt ein wirtschaftlich höchst wichtiges Gebiet, nämlich die Frage der Gültigkeit allgemeiner Vertragsbedingungen, die von einer maßgebenden Organisation der beteiligten Kreise geschaffen worden sind. Der Ausdruck „maßgebende Organisation“ wird hier gewählt, obgleich die Rspr. gewohnt ist, von monopolistischer Bedeutung oder von einer Gruppe von Unternehmern, die ein für den Verkehr unentbehrliches Gewerbe betreiben, zu sprechen. Aber diese Begriffe sind von der Rspr. so wenig unmissen, daß tatsächlich darunter alle wirtschaftlich bedeutsamen Vereinigungen verstanden werden können. Der Verf. behandelt vorzugsweise die allgemeinen Spediteurbedingungen. Die Spediteure waren noch niemals Lieblinge der Gesetzgebung und der Rspr. Geschichtlich betrachtet waren sie früher nicht immer vom besten Herkommen. Die Gesetzgebung hat ihnen deshalb von jeher eine sehr scharfe Haftung auferlegt. Inzwischen hat sich zwar die Sachlage von Grund aus geändert. Das Expeditionsgewerbe hat bei unserem entwickelten Verkehr an der Beförderung großer Massen mitzuwirken. Angesehene Unternehmungen haben sich deshalb dem Gewerbe gewidmet. Die Erstarkung führte zu Zusammenschlüssen und damit zu allgemeinen Geschäftsbedingungen, die die gesetzl. Haftung nach Voraussetzung und Höhe abzuschwächen versuchten. Dem trat nun wieder die Rspr. entgegen. Sie machte den Haftungsausschluß in der Praxis vielfach unwirksam. Der Verf. verwirft die Rspr. insoweit, als die Ungültigkeit der Klausel mit dem Verstoß gegen die guten Sitten begründet ist, der in der Ausnutzung des monopolistischen Charakters der Spediteurvereine liegen soll. Der Ausschluß dieser Haftung sei so wesentlich für den Spediteurauftrag, daß die Ungültigkeit der Klausel die Ungültigkeit des ganzen Vertrags nach sich ziehen müßte. In Wahrheit sei es nicht der Verstoß gegen die guten Sitten, sondern die exceptio doli, die die Gerichte, ohne sie zu nennen, verwenden. Nur so sei es mög-

lich, daß zwar der Vertrag bestehen bleibt, aber die Klausel nicht geltend gemacht werden könne. Die Einrede werde sich auch nicht gegen den Ausschluß der Haftung als solcher, sondern nur dagegen, daß sie unter Ausnutzung der Monopolstellung erzwungen sei. Daraus zieht der Verf. die Folgerung, daß da, wo die Bedingungen von einander gegenüberstehenden Verbänden vereinbart werden, die Ungültigkeit nicht Platz greifen könnte. Im übrigen sieht er den Zweck des Haftungsausschlusses in dem Einfluß, den die Klausel auf die Preisbestimmung hat. Der Verf. meint deshalb, wenn das Gericht die Haftung des Spediteurs ausspreche, so müsse es ihm einen höheren Preis bewilligen, der mit der Übernahme der Haftung im Einklang stehe. Der Fehler der Rspr. wird hier durchaus richtig erkannt. Wer weiß, wie lächerlich gering vielfach die gezahlten Vergütungen im Verhältnis zu den erhobenen Haftpflichtansprüchen sind, die zum Teil das Hundertfache der üblichen Provisionen erreichen, muß ohne weiteres erkennen, daß ohne Beachtung der Preise weder ein Ur. über den Verstoß gegen die guten Sitten, noch über die exceptio doli möglich ist. Kann man insoweit dem Verf. in seinen Auffassungen folgen, so ist doch die weitere Schlussfolgerung, die er daraus zieht, daß nämlich in einem solchen Fall der Forderung des Spediteurs eine höhere Vergütung an ihn zu zahlen sei, nicht folgerichtig. Dabei wird übersehen, daß nicht nur im Einzelfall billige Beförderung und Haftung, sondern daß sich billige Massenbeförderung und volle Haftung überhaupt ausschließen. Entweder die Massenbeförderung ist billig, oder sie ist überhaupt unmöglich. Übernahme der vollen Haftung erfordert ein derartiges Maß der Überwachungsaktivität, daß die zu befördernden Waren nicht mehr die Kosten tragen könnten. Das schlagendste Beispiel dafür bietet das 10-Pfennig-Porto, das ohne den Haftungsausschluß einfach undenkbar wäre. Der Postbetrieb würde genau so unmöglich sein, wenn zwar im Falle eines Schadens, wie es Sebbä will, ein der Haftungsaufnahme entsprechendes Porto bezahlt werden müßte, sonst aber nicht. Die Post würde dieses erhöhte Porto nur bei den ungünstig verlaufenden Risiken erhalten, während doch eine Deckung der Schäden nur möglich wäre, wenn auch in den Fällen ein erhöhtes Porto bezahlt werden müßte, in denen kein Schaden entstanden ist. Ebenso liegen die Dinge im Spediteurgewerbe. Wer die ermäßigten Sätze bezahlen will, muß sich mit einem gewissen Haftungsausschluß abfinden. Wer das nicht will, muß, wie bei der Post, den „Wertbrief“ wählen, d. h. er muß die Sendung versichern. Für das Gebiet des Auskunftswezens hat das RG.: ZW. 1931, 3085 die Zusammenhänge richtig hervorgehoben. Freilich kann auch unter Berücksichtigung des Gesichtspunktes des RG. die Ausnutzung einer monopolistischen Stellung erfolgen. Aber dafür müssen dieselben Voraussetzungen erfüllt sein, wie für den Wucher, der mit den hier behandelten Fällen die Ausnutzung der Notlage gemein hat. Die Gruppe, die die Bedingungen festlegt, muß die Absicht haben, Vorteile zu erstreben, die zu den Leistungen der Spediteure im Mißverhältnis stehen. Die Rechtsprechung müßte wie beim Einzelwucher feststellen, ob die Gesamtbedingungen so vorteilhaft sind, daß sie im allgemeinen den Haftungsausschluß gleichwertig erscheinen. Wo nicht schon in den Gesamtbedingungen Preise festgesetzt werden, erhält die Anwendung der allgemeinen Geschäftsbedingungen einen ausbeuterischen Charakter durch die Preisfestsetzung im einzelnen Fall oder die selbst bei niedrigem Entgelt noch ungenügende Leistung. Bisher haben die Gerichte diese Gesichtspunkte viel zu wenig beachtet, während nach der Formulierung der KartW. das KartVer. mehr zur Beachtung solcher Gesichtspunkte gedrängt wird. Die Sebbäische Schrift hat das Verdienst, zu einer schärferen Herausarbeitung des Begriffs des Gemeinschaftswuchers, um einen vielleicht nicht ganz zutreffenden Ausdruck zu gebrauchen, beizutragen.

Syndikus Dr. Weisbart, Berlin.

Rechtsprechung.

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 Huber.

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

I. Materielles Recht.

1. Kraftfahrzeuggesetz.

1. §§ 7, 9 KraftfG.; §§ 254, 276, 823, 831, 846 BGB.; §§ 17 Abs. 1, 18 KraftfVerkVO.

1. Ein Bremsweg von 1,20 m genügt den nach § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zu stellenden Anforderungen.

2. Die Tatsache, daß ein Fußgänger mit schnellen Schritten über die Straße gegangen ist, kann die Feststellung rechtfertigen, daß der Kraftfahrer annehmen durfte, er werde nicht plötzlich umkehren.

3. Wenn ein Fußgänger von einem Bürgersteig hinter einem seine Sicht beeinträchtigenden Kraftwagen auf den Fahrdamm geht, ohne sich umzusehen, obwohl ein Kraftwagen sich ihm schon auf 20 m, auch wohl hörbar, genähert hat, und überdies auch noch schräg über die Straße geht, so ist es nicht rechtsirrig, darin eine so

überwiegende Verursachung des Unfalls zu erblicken, daß eine Haftung aus § 831 BGB. und wegen Betriebsgefahr entfällt.

4. Wenn auch die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. sich nicht auf die unerlaubte Handlung des Angestellten als solchen, sondern auf die von ihm selbst in vermuteter Fahrlässigkeit begangene eigene unerlaubte Handlung gründet, so ist doch bei Abwägung des beiderseitigen Verschuldens nach § 254 BGB. auch das Verschulden des Angestellten in Betracht zu ziehen.†)

Am Nachmittag des 3. Juli 1928 fuhr der Sohn und Angestellte des Bekl., S., mit der dem Bekl. gehörigen Kraftdrochke in B. durch die B.straße nach Norden in der Richtung nach dem S.platz. An der Kreuzung mit der Z.straße hatte er seine Geschwindigkeit verlangsamt, bis der dort stehende Verkehrsschuttmann die Weiterfahrt freigegeben hatte. In dem Teil der B.straße, in den S. nun einfuhr, stand etwa 20 m von der Z.straße entfernt links am Fußgängerweg ein Personenkraftwagen und etwa 50 m entfernt rechts ein Lastkraftwagen. Als S. eben die Z.straße überquert hatte, kam hinter dem links haltenden Kraftwagen der Ehemann der Kl., T., mit schnellen Schritten hervor. Er kam aus dem „Frankfurter Hof“, vor dem der Personenkraftwagen stand, und wollte schräg über die Straße in sein auf der anderen Seite etwas nördlicher liegendes Haus gelangen. S. hupte und lenkte in der Annahme, T. werde seinen Weg in gerader Richtung fortsetzen, die Drochke etwas nach links, um ganz sicher an ihm vorbeizukommen. Als T. — erst infolge des Hupenzeichens — die Drochke bemerkte, setzte er seinen Weg nicht fort, sondern lief zurück, um auf den linken Bürgersteig zu kommen. Obwohl S. sofort bremste und die Drochke alsbald zum Stehen brachte, wurde T. noch von dem linken Kotflügel erfasst und zu Boden geworfen. Infolge des Sturzes erlitt er eine Schädelverletzung und starb am folgenden Tage.

Die Kl. machte den Bekl. auf Grund der §§ 823 ff. und des § 7 KraftfG. für den von ihr erlittenen Schaden verantwortlich. Die Klage wurde in allen Rechtszügen abgewiesen.

Das BG. legt zunächst in eingehenden Ausführungen dar, daß dem S. von der beweispflichtigen Kl. eine schuldhafteste Außerachtlaffung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht nachgewiesen sei. Einen Rechtsirrtum lassen diese Erwägungen nirgends erkennen. Insbes. ist die RevRüge nicht begründet, daß S. dem § 18 KraftfVerkVO. in der zur Unfallzeit geltenden Fassung v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) zuwider-

gehandelt habe. Die Rev. meint, mit Straßenüberquerungen durch Fußgänger müsse der Kraftfahrzeugverkehr stets rechnen und sich so einstellen, daß er durch vorsichtige und langsame Fahrt nicht auf 1,20 m — wie hier festgestellt sei —, sondern sofort zu halten in der Lage sei, wie solches auch die KraftfVerkVO. vorschreibe. Es kann unerörtert bleiben, ob hier überhaupt eine der Voraussetzungen gegeben war, nach welchen S. gemäß § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. allgemein zur Herabminderung seiner Fahrgeschwindigkeit auf ein solches Maß verpflichtet gewesen wäre, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung — nicht sofort, wie es in der ursprünglichen Fassung der KraftfVerkVO. v. 3. Febr. 1910 § 18 Abs. 3 (RGBl. S. 389) hieß — zum Stehen bringen konnte. Denn ein Bremsweg von nur 1,20 m genügt jedenfalls den nach § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zu stellenden Anforderungen. Auch die gebotene Rücksichtnahme insbes. gerade auf T. zwang den S. weder nach § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. noch nach der allgemeinen Vorschrift des § 276 BGB., noch langsamer zu fahren, als er es getan hat, oder gar anzuhalten; wenigstens hat die Kl. den Beweis hierfür nicht erbracht. Denn nach der Feststellung des angefochtenen Urts. ging T. mit schnellen Schritten über die Straße; S. durfte daher annehmen, daß T. seinen Weg fortsetzen und nicht plötzlich umkehren werde. Überdies hat S. sein Fahrzeug nach links gelenkt, um seinen Abstand von T. noch zu vergrößern. Daß er gehupt hat, um T. auf das Nahen des Kraftwagens aufmerksam zu machen, war vielleicht objektiv nicht richtig, da T. vielleicht seinen Weg fortgesetzt hätte, wenn er nicht durch das Hupen auf die Drochke aufmerksam geworden wäre. Aber der RevR. lehnt die Annahme eines Verschuldens des S. im Hinblick auf das Hupen mit der Begründung ab, daß vielleicht T. auch ohne das Hupen im letzten Augenblick doch noch die Drochke bemerkt und dann vielleicht noch kopfloser gehandelt hätte. Diese Erwägung liegt auf tatsächlichem Gebiet.

Ist hiernach eine Haftung des S. nach § 823 Abs. 1 und 2 BGB. rechtsbedenkensfrei verneint, so entfällt dadurch noch nicht die Haftung des Bekl. aus § 831 BGB., da dieser nach anerkannter Rspr. nur eine objektiv widerrechtliche Handlung, nicht aber ein Verschulden des Angestellten voraussetzt. Dies hat auch das BG. zutreffend angenommen und ebenso ohne Rechtsverstoß ausgeführt, daß der Bekl. den ihm obliegenden Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. nicht erbracht habe. Der Vorderrichter ist aber deshalb zur Klageabweisung gelangt, weil den T. ein überwiegendes, jeden Schadenersatzanspruch der Kl. ausschließendes Verschulden

Zu 1. I. Das Kraftfahrzeugverkehrsrecht der Zukunft wird die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Führers eines Kraftfahrzeugs durch die einschränkende Norm: „Der Kraftfahrzeugführer darf damit rechnen, daß die anderen Verkehrsbeteiligten, einschließlich der Fußgänger, die Verkehrsregeln beobachten“, auf das vernünftige Maß zurückführen. Die zeitige Rspr. des RG. hat bekanntlich diese Konsequenz aus der Entwicklung des modernen Verkehrs und der Schulung der sonstigen Verkehrsbeteiligten, insbes. der Fußgänger (Unterrichtskurse schon in der Volksschule) noch nicht gezogen. Sie mutet den Automobilisten zu, „auch mit entfernteren Möglichkeiten zu rechnen, die zwar verhältnismäßig selten eintreten, aber doch von einem verständigen Menschen in den Kreis der Berechnung gezogen werden können und müssen, es sei denn, daß es sich um ganz entfernt liegende außergewöhnliche Umstände handelt“ (vgl. Isaac-Sieburg, Anm. VII E 4 b zu § 7). Aus dieser für den „Normalmenschen“ geprägten Rechtsnorm ergibt sich als abgeleitete Norm der Satz: Der Führer eines Kraftfahrzeuges muß mit dem unvernünftigen Verhalten von Fußgängern rechnen, es sei denn, daß dieses außerhalb der Berechnungsmöglichkeit liegt.

Wendet man diese Norm auf den vorliegenden Fall an: — Ein Fußgänger überquert unvorsichtig mit schnellen Schritten schräg eine Straße, erschreckt durch das Hupenzeichen des Kraftfahrzeugs setzt er seinen Weg nicht fort, sondern läuft zurück —, so sind beide Lösungen: Mitschuld, Nichtschuld des Kraftfahrzeugführers möglich. Die strengere Auffassung wird den Satz prägen: Es liegt nicht außerhalb der Erfahrung des täglichen Lebens, daß ein Fußgänger unvernünftig die Straße überquert, und erschreckt durch das Hupenzeichen des Autos besonders unvernünftig wieder zurückläuft. Auf solches, nicht außerhalb der Berechnungsmöglichkeit liegende Verhalten muß der Kraftfahrzeugführer sich einstellen; es

reicht nicht aus, daß er in der Annahme, der Fußgänger werde seinen Weg fortsetzen, nach links ausweicht, er muß vielmehr seine Geschwindigkeit so herabsetzen, daß er in der Lage ist, bei einer unerwarteten Bewegung des Fußgängers sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen. Diese Konsequenz hat das BG. in zahlreichen Entsch. bekanntlich gezogen und sie richtig auf § 17 bzw. 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. gestützt (nicht § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.). Die Bejahung des Mitverschuldens des Kraftfahrzeugführers führte das BG. bei Abwägung der beiderseitigen Verursachungsgrundlagen gem. § 9 KraftfG. i. Verb. m. § 254 BGB. vielfach zur quotenmäßigen Verteilung hinsichtlich des Grundanspruchs des Verletzten auf Schadenersatz.

Im vorliegenden Falle hat das RG., der milderen Auffassung folgend, jegliches Verschulden des Kraftfahrzeugführers verneint und auch die Betriebsgefahr des Kraftfahrers gegenüber dem erheblichen Verschulden des Getöteten als nicht ursächlich gekennzeichnet. Es wäre zu weitgehend, wenn man aus vorliegender Entsch. des RG. den Schluß ziehen wollte, daß das RG. die in ständ. Rspr. geprägten Rechtsgrundsätze hinsichtlich der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugführers bewußt abgeschwächt hat. Auf jeden Fall ist jedoch die vorliegende Entsch. als ein Schritt vorwärts, auch vom diesseitigen abweichenden Standpunkt aus, zu begrüßen.

II. Zu Bedenken gibt jedoch Anlaß, daß das RG. die Verantwortungsfähigkeit grundförmlich auch dahin billigt, daß trotz Nichtverschulden des Führers die Gefährdungshaftung des Halters gem. § 7 KraftfG. Platz greife, da der Halter den ihm nach § 7 Abs. 2 KraftfG. obliegenden Beweis der völligen Schuldlosigkeit des Führers bzw. Halters nicht geführt habe. Es ist bekannt, daß die Rspr. des RG. aus dem Prinzip, die Gefährdungshaftung aufrechtzuerhalten, an den Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. so strenge Anforderungen stellt, daß man die Beweisführung in der Praxis fast als unmöglich ansehen muß.

Im vorliegenden Fall zumindestens müssen erhebliche Bedenken

treffe und T. den Unfall vorwiegend verursacht habe (§ 9 KraftfG., §§ 254, 846 BGB.). Nach dieser Richtung führt das angefochtene Urf. folgendes aus. Das Verhalten des T. nach der Abgabe des Puppenzeichens könne ganz außer Betracht bleiben, da ihm zugute gehalten werden müsse, daß er völlig kopflos geworden sei. Entscheidend sei allein, daß er auf einer so verkehrsreichen Straße wie der Bleichstraße in Pforzheim vom Bürgersteig hinter einem Kraftwagen auf den Fahrdamm gegangen sei, ohne sich umzusehen, obwohl der Wagen des Bekl. sich schon auf etwa 20 m genähert gehabt habe und bei einiger Aufmerksamkeit sogar wohl sicher schon zu hören gewesen sei. Dieses Verhalten stelle um so mehr eine grobe Fahrlässigkeit dar, als T. überdies auch noch schräg über die Straße gegangen sei. Daher habe T. den Unfall so überwiegend verursacht, daß die Schuld des Bekl., die darin zu erblicken sei, daß er, wovon er wenigstens das Gegenteil nicht nachgewiesen habe, seinen Sohn nicht ordnungsmäßig ausgewählt und überwacht habe, und die Betriebsgefahr des Kraftwagens selbst dann keine maßgebende Rolle spielen könnte, wenn die Betriebsgefahr durch Außerachtlassung jenes Höchstmaßes an Sorgfalt durch den Fahrer vermehrt gewesen sei.

Zu Unrecht meint die Rev., das Verhalten des T. vor der Abgabe des Puppenzeichens habe als Ursache für den Unfall ganz auszuweichen, weil S. den T. gesehen, gehupt und seine Fahrt, wenigstens zum Teil, nach ihm eingerichtet habe. An der Ursächlichkeit des Verhaltens des T. für den Unfall sowie daran, daß ihm nach dem vom Vorderrichter festgestellten Sachverhalt eine gröbliche Außerachtlassung der Verkehrssorgfaltspflicht zur Last fällt, kann nicht wohl ein Zweifel bestehen. Zu prüfen bleibt daher lediglich, ob die Abwägung des Verh. zu rechtlichen Bedenken Anlaß gibt. Dies ist nicht der Fall. Der Vorderrichter hat alle Umstände des Falles, auch die Betriebsgefahr des Kraftwagens, erwogen. Ein Rechtsirrtum ist nicht erkennbar.

Hiernach kann es auf sich beruhen, daß die Hilfserrwägung des angefochtenen Urf. nicht frei von Rechtsirrtum ist. Es führt aus, daß selbst, wenn dem S. ein Verschulden nachgewiesen wäre, es für die Abwägung gemäß § 831 BGB. nur auf das Verschulden des Bekl. (nicht ordnungsmäßige Auswahl und Beaufsichtigung) und nicht auf das Verschulden des Angestellten ankommen würde. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Zwar gründet sich die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. nicht auf die unerlaubte Handlung des Angestellten als solche, vielmehr hat der Geschäftsherr nach § 831 BGB. für die von ihm

sich geltend machen, ob nicht diese Rspr. einen Widerspruch in sich selbst trägt. In eingehenden Ausführungen kommt das RG. zu der gerechtfertigten Schlussfolgerung, daß unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte ein Verschulden des Führers zu verneinen sei; jede seiner Maßnahmen wird als vernünftig gekennzeichnet, insbes. wird sein Ausweichen nach links als richtige Maßnahme, die möglicherweise den Unfall verhüten könnte, gewertet. Man versteht also nicht, warum das unvernünftige Verhalten des Fußgängers für den Führer des Kraftfahrzeuges nicht im vorliegenden Fall ein unabweisbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. war, mithin auch mangels jeglichen Verschuldens des Halters nicht auch für diesen die Befreiung von der Gefährdungshaftung herbeiführte. Diese Lücke in der Begründung der Entsch. ist bedauerlich. Der Mangel wird auch nicht dadurch wieder wettgemacht, daß gemäß den Ausführungen zu I die Gefährdungshaftung aus § 7 KraftfG. ausgeräumt wird durch Bejahung der überwiegenden Verschuldenshaftung des Getöteten.

III. Eine Hilfserrwägung des BG. gibt dem RG. Gelegenheit, den dem § 831 BGB. zugrunde liegenden Gedankengang und das Verhältnis des § 831 BGB. zu § 254 BGB. bzw. § 9 KraftfG. erneut zu untersuchen. In der Entsch. RG. 71, 217 = JW. 1909, 456 hatte das RG. die Frage zu entscheiden, ob der Entlastungsbeweis, der dem Geschäftsherrn nach § 831 BGB. obliegt, auch allein durch den Nachweis eines eigenen Verschuldens des Geschäftsbeteiligten (§ 254 BGB.) geführt werden könne. Es bejaht diese Frage, „trotzdem § 831 BGB. die Vermutung eines Verschuldens des Geschäftsherrn aufstellt“. „Es besteht kein Anlaß, von dem allgemeinen Grundsatz des § 254 BGB. für das Gebiet des § 831 BGB. eine Ausnahme zu machen.“

Stand so fest, daß der Geschäftsherr sich auf das eigene Verschulden des Geschäftsbeteiligten schuldlos berufen dürfte, so konnte der Irrtum entstehen, daß ein Mitverschulden „des zur Verurteilung Bestellten“ bei der Ausgleichen zwischen Geschäftsherrn und Geschädigten gem. § 254 BGB. bzw. § 9 KraftfG. belanglos

selbst in vermuteter Fahrlässigkeit begangene eigene unerlaubte Handlung einzustehen (RG. 71, 2181). Bei der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens nach § 254 BGB. aber ist nicht nur das Verschulden des Geschäftsherrn, sondern auch das — etwaige — Verschulden des Angestellten in Betracht zu ziehen. Denn der Tatbestand der unerlaubten Handlung nach § 831 BGB. setzt sich aus der Tat des Angestellten und dem vermuteten Verschulden des Geschäftsherrn zusammen. Das Verhalten beider muß daher bei der Abwägung nach § 254 BGB. gewertet werden (RGKomm., Erl. 8 zu § 831; Planck, Erl. 4 zu § 831; Staubinger, Erl. 6d zu § 831; RGUr.: Recht 1923 Nr. 882, sowie v. 7. Jan. 1913, VI 358/12, und v. 6. Mai 1915, VI 34/15). (U. v. 18. Mai 1931; 18/31 VI. — Karlsruhe.) [S.]

2. §§ 7 Abs. 2, 10 Abs. 2 KraftfG.; § 18 Abs. 2 KraftfVerfB.D.; §§ 31, 89, 823, 831, 844 Abs. 2 BGB.; § 139 ZPO.

1. Notwendigkeit genauester Prüfung aller Tatumstände; insbes. Untersuchung, ob die geschlossene Führerlaube eines schweren Kraftomnibusses die Hörfähigkeit beeinträchtigt; daraus folgende Verschärfung der Sorgfaltspflicht.

2. Bei nicht passender einheitlicher Begrenzung der Rentenansprüche mehrerer Kläger ist gemäß § 139 ZPO. auf eine richtige Fassung des Antrages hinzuwirken.

3. Die Unterhaltsleistung des Ehemannes und Vaters kann auch in einer Tätigkeit im Geschäft der Ehefrau bestehen.)

Der Ehemann und Vater der Kl. verunglückte am 17. Jan. 1929 mit dem von ihm gemieteten Personenkraftwagen des W. Als letzterer mit dem Kraftwagen von der St.straße nach links in die rechtwinklig zu ihr verlaufende W.straße einbiegen wollte, wurde der Kraftwagen von dem auf der planmäßigen Fahrt befindlichen Kraftomnibus der Bekl. zu 1, der Deutschen Reichspost, der von dem Bekl. zu 2 gelenkt wurde, angefahren und eine Strecke mitgeschleift. Der Erblasser der Kl. erlitt dabei schwere Verletzungen, an deren Folgen er am 5. Febr. 1929 verstarb. Die Kl. forderten von den Bekl. als Gesamtschuldnern nach dem KraftfG. und den Vorschriften über unerlaubte Handlungen Ersatz der Heilungs- und Beerdigungskosten sowie Zahlung einer Unterhaltsrente. Sie maßten die Schuld an dem Unfall dem Bekl.

sei. Mit Recht stellt demgegenüber das RG. in der vorliegenden Entsch. im Einklang mit der herrschenden Lehre ausdrücklich fest: „Der Tatbestand der unerlaubten Handlung nach § 831 BGB. setzt sich aus der Tat des Angestellten und dem vermuteten Verschulden des Geschäftsherrn zusammen.“ Diese Feststellung hat für das Verhältnis des § 831 BGB. zu § 254 BGB. bzw. § 9 KraftfG. die zwingende Folge, daß bei der Abwägung nach § 254 BGB. das Verhalten beider gegenüber dem Verhalten des Verletzten zu Lasten des möglicherweise wie hier allein verklagten Geschäftsherrn gewertet werden muß.

Für das Kraftfahrzeugverkehrsrecht hat dieser zweifellos richtige Grundsatz erhebliche Bedeutung, da bekanntlich die Rspr. des RG. an den Entlastungsbeweis des Geschäftsherrn gem. § 831 BGB. sehr strenge Anforderungen stellt. (Nicht nur Pflicht zur sorgfältigen Auswahl des Angestellten, sondern auch Pflicht des Geschäftsherrn zur fortlaufenden Kontrolle des Führers. Nur ein gut beaufsichtigtes Personal ist ein gut ausgewähltes (vgl. RG. 128, 150 = JW. 1930, 2849). Im konkreten — hier nicht vorliegenden — Falle kann also doppeltes Verschulden auf der einen Seite das Mitverschulden auf der andern Seite mindern oder ganz ausräumen.

RM. Max Lurje, Stettin.

1) JW. 1909, 456.

Zu 2. 1. Hier liegt eins der Revisionsurteile vor, aus denen allgemeingültige Schlüsse zu ziehen kaum angängig erscheint.

Sei es nun, daß man sich aus der Entsch. ein Bild von dem offenbar nicht einfachen Sachverhalt machen kann, mag sehr wohl die Tatsachenermittlung durch das BG. noch ergänzungsfähig sein. Daß Fragen tatsächlicher Art von Revisionsurteilen so eingehend erörtert werden, wie hier, geschieht ja neuerdings sehr oft — nicht immer in überzeugender Weise, wie etwa RG.: JW. 1931, 856 erweist. Auch hier mag mindestens die Grenze solcher Erörterungen in der Revisi. erreicht sein.

Auf alle Fälle nimmt eine große Zahl nur diesem Verkehrs-

zu 2 zu, weil dieser trotz Glatteises zu schnell gefahren sei, auf Wegebenutzer in der Steinstraße keine Rücksicht genommen, insbes. zu spät gebremst habe und nicht nach links ausweichen sei. Demgegenüber wandten die Bekl. ein, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht sei; der Führer des Personenkraftwagens habe den Unfall allein verschuldet, indem er insbes. nicht das Vorfahrtrecht des Postwagens beachtet habe.

Das LG. erklärte den Klageanspruch der Bekl. zu 1 gegenüber aus KraftG. und § 831 BGB. dem Grunde nach für gerechtfertigt, wies jedoch die Klage gegen den Bekl. zu 2 mit der Begründung ab, daß ihm ein Verschulden nicht zur Last falle. Auf die Ver. der Bekl. zu 1 wies das BG. die Klage auch gegen diese Bekl. ab. Die Rev. führte zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung.

Das BG. kommt im Gegensatz zum LG. zu dem Ergebnis, daß die Bekl. zu 1 den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftG. geführt habe und somit auch eine Haftung der Bekl. zu 1 aus § 831 BGB. entfalle. Es begründet diese Entscheidung mit folgenden Feststellungen und Erwägungen. Die Bedenken des LG., der Entlastungsbeweis sei nicht erbracht, weil der feste Abschluß der Laube über dem Führer des Postwagens in Verbindung mit dem Rattern des Motors die Wahrnehmung von Hupensignalen beeinflusst habe und der Bekl. zu 2 bei ihrer rechtzeitigen Wahrnehmung den Zusammenstoß habe vermeiden können, weil ferner der Bekl. zu 2 noch langamer habe fahren und dann nach links habe ausweichen können, seien nicht begründet. Die Laube sei kein Beschaffenheitsfehler nach § 7 Abs. 2 KraftG., vielmehr zur Fernhaltung nachteiliger Witterungseinflüsse von dem Führer, namentlich im Winter, erforderlich, auch allgemein üblich und behördlich zugelassen. Die Geschwindigkeit des Postautos mit 25 km sei nicht zu beanstanden, auch nicht bei Berücksichtigung der durch die Laube etwas beeinträchtigten Hörmöglichkeit und der Einmündung der Steinstraße. Die Weststraße sei an dieser Stelle frei übersichtlich und die Steinstraße eine nicht durchgehende Nebenstraße; dem Postwagen habe daher das Vorfahrtrecht nicht nur nach § 42 Abs. 2 KraftVerfVO. i. Verb. m. § 19 PostG. vom 28. Okt. 1871 zugestanden, sondern auch nach § 24 KraftVerfVO. Ein Ausweichen nach links sei für den Bekl. zu 2 zunächst nicht sachgemäß gewesen, da der Fahrtrichtungsanzeiger des aus der Steinstraße kommenden Kraftwagens nach links eingestellt gewesen sei, der Bekl. zu 2 daher zunächst mit Recht habe annehmen können, daß der Kraftwagen im großen Bogen nach links vor dem Postauto herfahren werde, zumal er erst zum Stehen gekommen sei, als das Postauto bis auf wenige Meter, nach der Bekundung des Führers des Kraftwagens selbst auf 3—4 m, herangekommen gewesen sei. Nunmehr sei das Ausweichen nicht mehr möglich gewesen. Der Rev. muß zugegeben werden, daß das Urteil des BG. weder den Sachverhalt erschöpfend würdigt (§ 286 ZPO.) noch auch die in Betracht kommenden sachlich-rechtlichen Vorschriften richtig anwendet.

Der Ausgangspunkt des BG., daß dem Bekl. zu 2 das Vorfahrtrecht schon nach § 24 KraftVerfVO. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) zugestanden habe, ist allerdings grundsätzlich nicht zu beanstanden, wird auch von der Rev. nicht bemängelt. Das Vorfahrtrecht befreite den Bekl. zu 2 aber nicht von der Verpflichtung, bei der Ausübung dieses Rechts

unfall-eigner Umstände der Sache mindestens im jetzigen Stadium die grundsätzliche Bedeutung. Man wird z. B. nicht etwa sagen können, nunmehr sei die Weiterbenutzung von Kraftomnibussen mit ganz geschlossenen „Lauben“ gefährdet. Das RG. hat mit seinen Hinweisen hier nur die richtige Feststellung getroffen, daß die Hörmöglichkeit auf dem Führersitz unter Umständen eine Rolle spielen könne. Es ist auch nichts Neues, daß unter ganz ungewöhnlichen Verhältnissen, also falls etwa wie hier eine abschüssige und vereiste Straße vorliegt, auch Fahrzeuge mit modernen Bremsen gelegentlich einmal das vergleichsweise sehr geringe Tempo von 25 km noch unterschreiten müssen.

Nicht angängig wäre es sodann, und das muß besonders hervorgehoben werden, aus der Entsch. etwa eine Verschärfung der häufig verlaunbarten Ansichten des RG. darüber herauszulesen, welche Sorgfaltspflichten auch der Vorfahrtsberechtigte noch zu erfüllen hat. Gewiß darf er nicht blind darauf losfahren. In Fällen wie dem vorliegenden hat aber der aus der — nicht einmal durchgehenden — Nebenstraße in die Hauptstraße Einbiegende die Ver-

auf unermutet auftauchende Hindernisse, insbes. auf andere Wegebenutzer Rücksicht zu nehmen und sich auch darauf einzurichten, daß diese sich nicht richtig verhalten würden; keinesfalls durfte er sich allein auf sein Vorfahrtrecht verlassen (RG. 125, 203/08¹⁾). Insbes. hatte er seine Fahr- geschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage blieb, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten (§ 18 Abs. 1 KraftVerfVO.). Die Meinung des BG., die Geschwindigkeit von 25 km sei nicht zu beanstanden, kann mit der bisherigen Begründung nicht gebilligt werden. Bei der Prüfung dieser Frage hat es völlig außer acht gelassen, daß nach dem Vorbringen beider Parteien an dem Unfalltag Glatteis herrschte und außerdem der Fahrdamm der Weststraße in der Fahrtrichtung des Bekl. zu 2 etwas Gefälle hatte. Es hätte mithin in erster Linie der Erörterung bedurft, ob und inwieweit die Sicherheit des Fahrens i. S. des § 18 Abs. 2 KraftVerfVO. durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt war und ob der Bekl. zu 2 schon mit Rücksicht hierauf seine Geschwindigkeit soweit hätte herabmindern müssen, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Veranlassung zu dieser Erörterung war um so mehr gegeben, als die Bekl. selbst auch mit dieser Beschaffenheit der Straße die Unmöglichkeit eines Ausweichens mit dem schweren Postwagen begründeten. Jene Verpflichtung des Bekl. zu 2 aus § 18 Abs. 2 KraftVerfVO. bestand gegebenenfalls aber namentlich bei der Annäherung an die Steinstraße und in ganz besonderem Maße bei dem Sichtbarwerden des Kraftwagens in dieser Straße. Das Urteil des BG. läßt jede Feststellung darüber vermissen — insbes. eine Berücksichtigung der Ergebnisse des richterlichen Augenscheins im ersten Rechtszuge über die Breite der beiden Straßen sowie der Beweisergebnisse über die Länge der Brems- und Schleisspur und des bei Probeversuchen unmittelbar nach dem Unfall erzielten Bremswegs —, auf welche Entfernung vor der Einmündung der Steinstraße der Bekl. zu 2 bei pflichtmäßiger Beobachtung der nach § 7 Abs. 2 KraftG. gebotenen gesteigerten Sorgfalt den Kraftwagen bereits hätte erblicken oder dessen etwaige Signale, über deren Abgabe ebenfalls jede Feststellung fehlt, hätte hören können; ferner ob der Bekl. zu 2 von vornherein diese gesteigerte Aufmerksamkeit beobachtet und sein Verhalten auf unermutet auftretende Hindernisse eingerichtet hat. In diesem Zusammenhang insbes. wäre auch die Frage einer Beeinträchtigung der Hörmöglichkeit des Bekl. zu 2 durch die Laube des Führersitzes und in Verbindung damit durch die Geräusche des Motors einer Erörterung zu unterziehen gewesen und nicht lediglich unter dem Gesichtspunkt einer fehlerhaften Beschaffenheit des Postwagens. Lag eine solche Beeinträchtigung vor, so war der Bekl. zu 2 um so mehr verpflichtet, sein ganzes Verhalten, insbes. die Fahr- geschwindigkeit, von vornherein auf unermutet auftauchende Hindernisse einzustellen. Widerspruchsvoll und auch sonst rechtlich bedenklich ist das Urteil des BG. in dieser Hinsicht auch, soweit es die Möglichkeiten für den Bekl. zu 2, den Zusammenstoß durch Ausweichen nach links zu vermeiden, erörtert. Wenn es dazu ausführt, dieses Ausweichen sei zunächst nicht sachgemäß gewesen, da der Bekl. zu 2 anfänglich damit habe rechnen dürfen, daß der Kraftwagen in großem Bogen nach links vor dem Postwagen herfahren werde, so läßt es dabei anscheinend die Voraussetzungen außer acht, von denen nach der Rpr.

mutung gegen sich, daß er es an der nötigen Vorsicht habe fehlen lassen. Das hat vielleicht das RG. nicht mit der nötigen Schärfe beachtet.

2. Den Bemerkungen über die Genauigkeit der Antragsformulierung ist beizupflichten. Solche Unklarheiten häufen sich in der Praxis und müssen von vornherein durch den Richter ausgeräumt werden.

Mit Recht verlangt das RG. endlich auch nähere Nachprüfung bezüglich des Unterhalts. Es kommt in der Tat nicht darauf an, moher der Unterhaltspflichtige das Einkommen bezieht, aus dem er seine Verpflichtungen erfüllt. Arbeitete er als Angestellter seiner Ehefrau, so kann man ihr durchaus nicht die Berechtigung absprechen, nochmals Nutzen aus dem von ihr selbst gezahlten Gehalt zu ziehen. Für geleistete Arbeit muß sie auf alle Fälle bezahlen, an ihren Ehegatten oder an einen fremden Angestellten, der den Arbeitsplatz übernimmt.

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

¹⁾ JW. 1929, 2816.

des RG. (RG. 125, 203 ff.²⁾) die Zulässigkeit eines derartigen Verhaltens des Führers des Kraftwagens abhängig war. Stand nämlich, wie das BG. zum Ausgangspunkt nimmt, dem Bekl. zu 2 das Vorfahrtrecht zu, so durfte der Führer des Kraftwagens dieses Vorfahrtrecht nur dann unberücksichtigt lassen, wenn er — abgesehen von dem hier nicht in Betracht kommenden Fall der Nichtausübung dieses Rechts — die Kreuzungsstelle mit einem derartigen Vorfahrt vor dem Bekl. zu 2 erreicht hatte, daß er mit Sicherheit annehmen durfte, er werde die Kreuzung bereits hinter sich haben, ehe der Bekl. zu 2 mit seinem Fahrzeug die Schnittlinie der beiden Wagen erreichen werde. Ein wesentlicher Umstand kann hierbei die Geschwindigkeit der beiden Fahrzeuge sein. Bisher liegt aber keine Feststellung des BG. vor, aus der sich objektiv das Vorliegen jener Voraussetzungen zugunsten des Führers des Kraftwagens oder seine Absicht des Vorbeifahrens ergeben ließe, oder aus der sich zum mindesten eine Annahme des Bekl. zu 2, jener wolle noch vor ihm herfahren und werde das auch ungefährdet können, auch bei Beobachtung der gesteigerten Sorgfalt aus § 7 Abs. 2 Kraftf.-Gef. als gerechtfertigt erkennen ließe. Insbes. hat das BG. in diesem Zusammenhang das Verhalten des Führers des Kraftwagens, vornehmlich auch hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Abgabe von Signalen bei Annäherung an die Weststraße, überhaupt keiner Erörterung unterzogen. Eine rechtliche Nachprüfung ist aber ohne Feststellungen auch nach dieser Hinsicht nicht möglich. Zu beachten ist dabei, einmal, daß Unklarheiten zu Lasten der Bekl. gehen (RG. 114, 73 bis 77³⁾), zum anderen, daß etwaiges schuldhaftes Verhalten des Führers des Kraftwagens den Kl. nicht nach §§ 9, 17 Kraftf.-G., § 254 BGB. entgegengehalten werden kann, da ihr Erblasser nicht Halter oder Führer des Kraftwagens war, sondern als dessen Fahrgehl verlegt wurde, das Verhalten des Führers des von ihm benutzten Kraftwagens mithin nur unter dem Gesichtspunkt des von der Bekl. zu erbringenden Entlastungsbeweises nach § 7 Abs. 2 Kraftf.-G. beurteilt und verworfen werden kann. Auch soweit die Möglichkeit eines Ausweichens des Bekl. zu 2 in einem späteren Zeitpunkt in Betracht kommt, fehlt es bisher an Feststellungen, die die Auffassung des BG. gerechtfertigt erscheinen lassen könnten. Es hat insbes. nicht erörtert, wie weit der Kraftwagen in die Weststraße hineinragte, als er zum Stillstand kam, um wieviel mithin der Bekl. zu 2 mit dem Pkw nach links hätte ausweichen müssen, um einen Zusammenstoß zu verhindern. Hier von wird in erster Linie die Entscheidung darüber abhängen, ob dieses Ausweichen, sei es bei der von dem Bekl. zu 2 eingehaltenen Geschwindigkeit, sei es zum mindesten bei Einhaltung der etwa nach § 18 Abs. 2 Kraftf.-Verb.-VO. gebotenen geringeren Geschwindigkeit, noch auszuführen war, weiterhin aber auch die Entscheidung darüber, ob die etwa festzustellende Unmöglichkeit dieses Ausweichens von der Bekl. zu 1 nach § 7 Abs. 2 Kraftf.-G. zu vertreten sein würde. Die Verneinung der Haftung der Bekl. zu 1 nach dem Kraftf.-G. läßt sich hiernach nicht aufrechterhalten.

Daraus ergibt sich aber auch bereits ein gleiches hinsichtlich ihrer Haftung nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen. Eine endgültige Beurteilung ist rechtlich auch insoweit erst möglich, wenn der Sachverhalt vom Tatrichter erschöpfend festgestellt ist. Mit Recht weist die Rev. aber auch darauf hin, daß die Haftung der Bekl. zu 1 auch aus § 823 BGB. zu prüfen gewesen wäre. Falls tatsächlich eine beachtliche Beeinträchtigung der Hörmöglichkeit des Führers durch die Laube des Führersitzes vorlag — wozu das BG., auch an Hand der Ergebnisse der Beweiserhebung im ersten Rechtszug, noch Stellung zu nehmen hat —, so würde unter dem Gesichtspunkt der §§ 823, 31, 89 BGB. rechtlich entweder die Unterlassung der Verwendung derartiger Wagen überhaupt oder zum mindesten die Vorsorge besonderer Unterbringung und Anweisung der Führer zu besonders vorsichtigem Verhalten in Frage kommen können. Soweit endlich der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. in Betracht käme, würde ebenfalls die Frage der Beschaffung ordnungsmäßiger Gerätschaften (Abs. 1 Satz 2) zu prüfen sein. Im Zusammenhang damit wird das BG. aber auch erneut zu prüfen haben, wodurch im einzelnen die Beeinträchtigung der Hörmöglich-

keit des Führers durch die Laube des Führersitzes nach Art und Beschaffenheit dieser Laube begründet ist. Erst nach dieser tatsächlichen Aufklärung wird sich rechtlich beurteilen lassen, ob ein die Führung des Entlastungsbeweises nach § 7 Abs. 2 Kraftf.-G. ausschließender Fehler vorliegt.

Mit Recht rügt endlich die Rev. auch die Stellungnahme des BG. zu der von den Kl. geforderten Unterhaltsrente. Seine Annahme, diese Rente sei zeitlich und beschränkt gefordert, trifft allerdings für den Wortlaut des Klageantrags zu. Aber bereits in der Begründung der Klage (S. 5 Bl. 12) ist eine zeitliche Begrenzung ausdrücklich hervorgehoben. Soweit diese Begrenzung einheitlich für Ehefrau und Kinder des Verunglückten gewählt ist, wäre es nach § 139 ZPO. Sache des VerK., auf eine richtige Fassung des Antrags hinzuwirken. Das gilt auch für die Trennung der Rentenbeträge für die einzelnen Forderungsberechtigten. Rechtlich nicht einwandfrei sind endlich auch die Ausführungen des BG., es beständen Bedenken bezüglich der Unterhaltspflicht des überschuldeten Verstorbenen, der im Geschäft seiner Ehefrau tätig gewesen sei und selbst von ihr seinen Unterhalt bezogen habe; die Darlegungen der Kl. im Schriftsatz v. 4. Juni 1930 seien nicht ausreichend, eine Unterhaltspflicht des Verstorbenen (§§ 844, 1360, 1601 BGB.) zu begründen. Hierbei hat das BG. anscheinend lediglich auf den Zustand abgestellt, wie er beim Tode des Erblassers bestand. Sowohl in § 10 Abs. 2 Kraftf.-G., wie in § 844 Abs. 2 BGB. ist jedoch auch der Fall vorgesehen, daß der Getötete unterhaltspflichtig werden konnte. Die Kl. hatten aber ausdrücklich Beweis dafür angetreten, daß die Übertragung des Geschäfts auf die Kl. zu 1 nur eine vorübergehende Maßnahme gewesen sei und schon bald rückgängig gemacht worden sein würde. Das BG. hätte sich daher zum mindesten mit der mutmaßlichen Entwicklung der Dinge befassen müssen. Darüber hinaus aber würde das Vorbringen der Kl. auch noch unter einem anderen rechtlichen Gesichtspunkt zu prüfen sein. Danach steht nämlich in Frage, ob der Getötete den Unterhalt der Kl. dadurch leisten sollte und auch leistete, daß er das der Kl. zu 1 übertragene Geschäft führte und damit den Kl. den Unterhalt durch den Ertrag seiner Tätigkeit verschaffte, zumal, wie die Kl. weiter unter Beweis gestellt hatten, die Möglichkeit der Fortführung und die Ertragsfähigkeit des Geschäfts von der Tätigkeit des Getöteten allein abhängig waren, beides aber mit seinem Tode in Fortfall gekommen ist.

(U. v. 13. April 1931; 500/30 VI. — Hamm.)

[5.]

3. §§ 7, 9, 17, 18 Kraftf.-G.; §§ 254, 823 ff. BGB.; § 529 Abs. 2 ZPO.

1. Der Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs ist, wie bei der Anwendung des § 7 überhaupt, so auch bei Anwendung des § 17 von demjenigen zu fordern, der aus der Vorchrift Rechte gegen einen anderen ableitet.

2. Ist die über das Kraftf.-G. hinausgehende Haftung schon in der Klage auf § 831 BGB. gestützt worden, so ist die Anwendung des § 529 Abs. 2 nicht zu beanstanden, wenn der Entlastungsbeweis erst in der VerInst. angetreten wird.⁴⁾

Das BG. kommt zu dem Ergebnis, daß die Bekl. den ihnen obliegenden Entlastungsbeweis nach §§ 7 Abs. 2, 18 Abs. 1 Satz 2 Kraftf.-G. nicht geführt haben, der Bekl. zu 2 vielmehr den Unfall schuldhaft herbeigeführt habe. Das Verschulden dieses Bekl. findet es darin, daß er die Einbiegung nach links mit zu großer Geschwindigkeit und in zu engem Bogen ausgeführt habe. Es stellt die Geschwindigkeit auf 25 km in der Stunde fest und erachtet sie nach den beson-

Zu 3. Feststellungen und Beweiswürdigung der Tatsacheninstanzen, die der reichsgerichtlichen Nachprüfung nicht unterlagen, müssen mit dem für derartige Verkehrsunfälle besonders geschärften Bewußtsein hingenommen werden, wie unendlich schwierig selbst bei Anwendung größter Sorgfalt in der Ortsbesichtigung und der Vernehmung etwaiger Zeugen meist die Rekonstruktion von Vorfällen ist, die sich in Sekunden oder gar Sekundenbruchteilen abgespielt haben mögen und bei deren Aufklärung man auf die durch zahlreiche Experimente als beispiellos unzuverlässig und subjektiv erwiesenen „Beobachtungen“ von Zeugen angewiesen ist, die von ver-

²⁾ ZB. 1928, 2816.

³⁾ ZB. 1927, 891.

deren Umständen des Falles deswegen für zu hoch, weil auf dem Bahnhofsplatz lebhafter Verkehr geherrscht habe und dem Bekl. auch der Überblick über die Fahrbahn infolge des großen Kraftomnibus genommen gewesen sei; er habe aber zudem auch damit rechnen müssen, daß auf der R.straße ein ihm gegenüber zur Vorfahrt berechtigter Wegebenußer herankommen könne. Die Beibehaltung der Geschwindigkeit von 25 km verstoße daher gegen § 18 i. Verb. m. § 24 KraftfVerbD. Auch bei der Ausführung des Linksablenkens hätte er, zumal angesichts seiner Geschwindigkeit, den Omnibus berücksichtigen müssen, der ihm und anderen den Ausblick versperrt habe. Er habe den Bogen zu nahe der Straßenmitte ausgeführt und dadurch, wie er als Berufsfahrer auch habe erkennen müssen, von links kommende Fahrzeuge in Gefahr gebracht, somit auch gegen § 21 KraftfVerbD. verstoßen. Die Abgabe von Warnungszeichen habe diese Vorsichtsmaßnahme nicht ersetzen können. Das BG. ist der Überzeugung, daß diese Verstöße des Bekl. zu 2 ursächlich für den Zusammenstoß gewesen seien; denn bei langsamerem Fahren in größerem Bogen würde der Kl., der entgegen der Behauptung der Bekl. sein Kraftfahrzeug nicht schon auf weitere Entfernung nach links gesteuert habe, Raum und Zeit gewonnen haben und rechts an dem Kraftwagen vorbeigekommen sein. Das BG. verneint eine Mithaftung des Kl. nach §§ 9, 17 KraftfG., § 254 BGB. mit der Begründung, daß die Bekl. den ihnen nach dieser Richtung obliegenden Beweis nicht ausreichend erbracht haben. Es hält nicht für erwiesen, daß der Kl., der seine Geschwindigkeit im Strafverfahren eidlich auf höchstens 10 km in der Stunde angegeben habe, und dem auch ein Zeuge langsames Fahren auf der rechten Seite bestätigt habe, zu schnell gefahren sei. Weiter hält es auch, im Gegensatz zum BG., nicht für sicher feststellbar, daß für den Kl. genügend Platz vorhanden gewesen sei, zwischen dem Kraftwagen der Bekl. und dem Omnibus durchzufahren. Selbst wenn das aber objektiv notdürftig möglich gewesen sein sollte, würde sein Verhalten angesichts des sehr rasch und unvermutet vor ihm auftauchenden Kraftwagens nicht ohne weiteres als fahrlässig anzusehen sein. Insbes. sei es sachgemäß gewesen, daß er bei der Linkslenkung Vollgas gegeben habe, da er sich dadurch vor noch schlimmerem Unheil bewahrt habe. Es sei auch nicht sicher, daß er sich durch Anhalten (§ 22 KraftfVerbD.) hätte retten

schieden Standorten aus den Vorfällen vielleicht ganz verschieden fassen, deren allgemeine Intelligenz und besondere Beobachtungsgabe stark differieren mögen und von denen der eine wieder ganz andere einschlägige Erfahrung und Perzeptionsgabe haben mag als der andere.

Immerhin soll in den hier besonders engen Grenzen menschlicher Erkenntnis und zuverlässiger Rekonstruktion auf die bei steigender Frequenz der Kraftfahrzeuge immer wichtiger und dringlicher werdende Respektierung des Vorfahrtrechts und den in der neueren einschlägigen Rspr. besonders entwickelten Satz hingewiesen werden, daß das von einer Seitenstraße in einen Hauptverkehrsraum einbiegende Fahrzeug sich langsam und vorsichtig in diesen „hineinzutasten“ hat, zumal wenn der betreffende Hauptverkehrsraum ein belebter ist und der Fluß des Verkehrs auf ihm im Interesse einer reibungslosen Abwicklung der Kraftfahrzeugfahrt sichergestellt werden muß.

Hätte sich somit die Revisionsinstanz vorliegendensfalls nur noch im relativ luftleeren Räume der Beweislastverteilungsfrage zu bewegen, so ist gegen diese Verteilung, die auf der früheren reichsgerichtl. Rspr. fußt, nichts zu erinnern. Die Härte, die eine so schematische Beweislastverteilung mit sich bringen kann, wird eine verständige und elastische Rspr. stets unter dem Gesichtspunkte der freien Beweiswürdigung zu mildern wissen. Die Beweislastverteilung bleibt aber ein ebenfalls aus der Begrenzung menschlichen Erkennens abgeleitetes notwendiges Übel, und jede andere Maxime, etwa die aus dem Strafprozeß zu übernehmende Ermittlungsmaxime, würde in Wahrheit da, wo die menschliche Erkenntnis oder Rekonstruktionsmöglichkeit versagt, gleichermaßen auf eine Beweislastverteilung hinauslaufen.

Einen Hinweis verdient schließlich noch die auch hier zur Anwendung gelangte Vorschrift des § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG., die i. Verb. m. der im § 7 statuierten, neuerdings viel bekämpften und unzeitgemäßen Gefährdungshaftung aus einer Ära ganz anderen Verhältnisses von Mensch zu Maschine stammt. Die Anwendung dieser Vorschrift in allen Fällen des Zusammenstoßes zweier im Betriebe befindlichen Kraftfahrzeuge mit der Folge der Verletzung des einen oder anderen Halters oder der Beschädigung des einen oder

anderen; denn die Sachlage spreche für seine Behauptung, daß er dann von der linken Seite des Kraftwagens getroffen oder frontal überfahren worden wäre. Ein mitwirkendes Verschulden des Kl., dem zudem das Vorfahrtrecht zugestanden habe, sei sonach nicht dargetan. Seine Mithaftung nach § 17 KraftfG. lediglich aus dem Gesichtspunkt der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs sei nicht angezeigt, weil diese für den Erfolg kaum ursächlich gewesen sei, da sein Fahrzeug im Falle des Anhaltens (Nichtbetriebs) voraussichtlich ebenso angefahren worden wäre. Zu dem von der Bekl. zu 1 in der Verhaft. angetretenen Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. führt das BG. in erster Linie aus, angesichts der Vorstrafe, die der Bekl. zu 2 kurz vor dem Unfall wegen ähnlicher Verfehlung erhalten habe, sei die Zwischenzeit zu kurz für einen ausreichenden Entlastungsbeweis. In zweiter Linie weist es ihn nach § 529 Abs. 2 ZPO. zurück.

Der Rev. kann nicht zugegeben werden, daß das BG. die Beweislast verkannt habe. Soweit die Haftung der Bekl. nach dem KraftfG. in Betracht kommt, hat es zunächst erkennbar dem Kl. den Beweis dafür aufgebürdet, daß seine Verletzung und der auf ihr beruhende Schaden bei dem Betriebe des Kraftwagens der Bekl. (§§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 Satz 1 KraftfG.) herbeigeführt ist, in ursächlichem Zusammenhang mit diesem Betriebe steht. Das entspricht der Rechtslage. Ebenso hat es auch den Kl. als beweispflichtig angesehen, soweit er seine Ansprüche auf §§ 823 ff. BGB. stützt. Auch das entspricht dem Gesetz. Beides wird auch von der Rev. nicht bemängelt. Diese meint jedoch, weil die Beschädigung des Kl. bei dem Zusammenstoß der beiden Kraftfahrzeuge eingetreten sei, hätte das BG. zunächst prüfen müssen, ob der Schaden durch beide Fahrzeuge verursacht worden sei, und dann hätte die Beweislast so verteilt werden müssen, daß der Kl. den Nachweis für die alleinige Verantwortlichkeit der Bekl. gemäß § 17 KraftfG. zu erbringen habe. Sie bittet dabei um Nachprüfung der vom RG. in RG. 114, 73¹⁾; 123, 164²⁾ aufgestellten Grundsätze. Diese Nachprüfung kann jedoch nur zur Aufrechterhaltung dieser Grundsätze führen. Daß bei der Anwendung des § 17 KraftfG. die Frage der Ursächlichkeit der Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge oder des schuldhaften Verhaltens ihrer Führer in erster Linie zu prüfen ist, trifft allerdings zu (RGUrt. v. 9. März 1931,

anderen Wagens zwingt zu höchst wunderlich-schwierigen, beinahe abstrakten Feststellungen; denn § 17 Abs. 1 Satz 2 bedeutet eine Abwandlung des § 254 BGB. in der Richtung, daß nicht die Frage mitwirkenden Verschuldens, sondern die Frage geprüft werden muß, ob bei Entstehung des Unfalls auch der Umstand mitgewirkt hat, daß der beschädigte Wagen oder der verletzte Halter auch seinerseits „eine Betriebsgefahr gesetzt“ hat (vgl. die im Urteil selbst zit. RGEntsch. im 114. und 123. Bande sowie Müller, KraftfG. zu § 17). Die Gerichte haben also „die mitwirkende Verursachung“ des beschädigten Fahrzeuges oder des verletzten Halters zu prüfen, und zwar mit der Folge, daß eine Ausgleichspflicht nur dann in Frage kommt, wenn der verletzte Halter oder der Halter des beschädigten Wagens, falls er nicht sich selbst bzw. seinen Wagen, sondern einen Dritten verletzt hätte, diesem kraft Gesetzes nach § 17 Abs. 1 Satz 1 i. Verb. m. § 7 Abs. 1 und 2 schadensersatzpflichtig bzw. mitschadensersatzpflichtig geworden wäre; eine Prüfung gleichfalls in reichlich luftleerem Räume, die von der natürlichen und nächstliegenden Frage nach dem mitwirkenden Verschulden in den dunklen und undurchsichtigen Seitenwegen der Frage nach der mitwirkenden Verursachung durch Betriebsgefahr zwingt und zu künstlichen Ergebnissen führen muß, wo nicht die innerliche Verneinung mitwirkenden Verschuldens des anderen nach außen hin als eine zu seiner Haftungsbefreiung führende, ganz überwiegende Verursachung des anderen konstruiert wird. Wohin dagegen eine Nichtabotierung, vielmehr ehrliche und beuogte Anwendung dieser Bestimmung führt und vor welcher kaum lösbare Aufgaben der Erkenntnis und Rekonstruktion sie die Gerichte in einzelnen Fällen stellt, zeigt die vorliegende Entscheidung, in der sich das OLG. zu der Nachprüfung in der Revisionsinstanz entzogenen Feststellung gezwungen sah, eine Mithaftung nach § 17 aus dem Gesichtspunkte der Betriebsgefahr „sei nicht angezeigt“, weil diese für den Erfolg „kaum“ ursächlich gewesen sei, da das Fahrzeug des Verletzten im Falle des Anhaltens (Nichtbetriebs) „voraussichtlich ebenso angefahren worden wäre“, eine vermutlich einigermaßen kühne Rekonstruktion, die nur zeigt, welcher Hülfsmittel es bedarf, wenn man die Mithaftung im Gefühl des nicht mitwirkenden Verschuldens mit einer dem § 17 angepaßten Konstruktion verneinen will.

Die Anwendung des § 529 Abs. 2 ZPO. gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Dr. Anton Feinzig, Berlin.

¹⁾ ZB. 1927, 891.

²⁾ ZB. 1929, 917.

VI 446/30; v. 2. Febr. 1931, VI 417/30). In gleicher Weise nämlich, wie eine Haftung nach § 7 Abs. 1 (§ 18 Abs. 1 Satz 1) KraftfG. den ursächlichen Zusammenhang zwischen Betrieb und Schaden zur Voraussetzung hat, setzt auch die in § 17 Abs. 1 Satz 2 (§ 18 Abs. 3) KraftfG. vorgesehene Ausgleichung zwischen mehreren Haltern (oder Führern) voraus, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und dem Betrieb eines jeden der beteiligten Fahrzeuge gegeben ist; denn die Ausgleichungspflicht beruht auf einer Schadensersatzpflicht der zur Ausgleichung herangezogenen Beteiligten, und zwar einer Schadensersatzpflicht, die kraft Gesetzes — nicht aus Vertrag — gegeben ist. Diese gesetzliche Haftung kann entweder nach dem KraftfG. (Betriebsgefahr) oder nach allgemeinen Vorschriften (Verschulden nach §§ 823 ff. BGB.) zu beurteilen sein. Das Vorliegen ihrer Voraussetzungen ist aber von demjenigen zu beweisen, der sich auf sie beruft. Zu diesen Voraussetzungen gehört in erster Linie der ursächliche Zusammenhang zwischen Schaden und gesetzlichem Haftungstatbestand, sowohl bei der Gefährdungshaftung nach dem KraftfG., wie bei der Verschuldenshaftung nach §§ 823 ff. BGB. Es ist daher nur folgerichtig, wenn der Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs auch bei Anwendung des § 17 (§ 18) KraftfG., in gleicher Weise wie bei der Anwendung des § 7 (§ 18) KraftfG.) überhaupt, von demjenigen gefordert wird, der aus der Vorschrift Rechte gegen einen anderen ableitet. Im übrigen aber ergibt sich, wenn die Ursächlichkeit i. S. § 7 KraftfG. feststeht, die Aufklärungs- und Beweisspflicht des nach dieser Vorschrift in Anspruch genommenen Halters (oder Führers) hinsichtlich eigenen mitwirkenden Verschuldens des Verletzten sowohl aus der Vorschrift in § 9 (§ 18) KraftfG. i. Verb. m. § 254 BGB., als auch nach § 18 (§ 18) KraftfG., wie das in RG. 114, 73³) [77] des näheren dargelegt ist. Das BG. hat die Frage der Ursächlichkeit der Betriebsgefahr des Kraftwagens des Kl. wie auch seines etwaigen Verschuldens geprüft. In seinen Ausführungen, mit denen es eine Mithaftung oder Ausgleichungspflicht des Kl. ablehnt, ist ein Rechtsirrtum nicht erkennbar. Die Haftung der Bekl. nach dem KraftfG. und des Bekl. zu 2 nach § 823 BGB. ist danach gegeben.

In zweiter Linie rügt die Rev. die Zurückweisung des von der Bekl. zu 1 angetretenen Entlastungsbeweises nach § 831 BGB. Diese Rüge ist jedoch nicht begründet, da die Ablehnung des Beweisanspruchs nach § 529 Abs. 2 ZPO. gerechtfertigt ist. Die über das KraftfG. hinausgehende Haftung der Bekl. zu 1 war bereits in der Klageschrift auf § 831 BGB. gestützt. Sache dieser Bekl. war es demnach, den Entlastungsbeweis nach dieser Vorschrift bereits im ersten Rechtszuge anzubieten. Unterließ sie das, bot sie den Beweis vielmehr ohne Darlegung beachtlicher Gründe für diese Unterlassung erst im zweiten Rechtszuge an, so kann die Anwendung der Vorschrift des § 529 Abs. 2 ZPO. nicht beanstandet werden. Wenn die Rev. in diesem Zusammenhang die Heranziehung des Umstandes bemängelt, daß hinter der Bekl. eine Versicherungsanstalt stehe, so hat das BG. damit nur zum Ausdruck bringen wollen, daß die rechtliche Bedeutsamkeit dieses Beweisanspruchs der Bekl. bekannt war. In diesem Sinne verstanden, kann der Hinweis nicht mißbilligt werden. (U. v. 26. März 1931; 554/30 VI. — Stuttgart.) [H.]

4. § 7 KraftfG.; § 18 KraftfG.; § 286 ZPO. Schon dann, wenn der Führer eines Kraftwagens Zweifel hegen kann, ob der andere sein Vorfahrtsrecht berücksichtigt, muß er für den anderen Fall Vorsorge treffen.)

Die Kl. mieteten am 12. Mai 1928 zu einer Überlandfahrt einen Opelwagen von dem Bekl. S., der als Führer den Bekl. M. bestellte. Als der Opelwagen auf seiner Fahrt

von D. nach M. die Landstraße von M. nach S. zu überqueren begann, fuhr auf dieser Straße ein größerer Duxwagen, dessen Halterin die beklagte Bank war und den der Wagenführer M. lenkte, in der Richtung nach S. Obwohl M. den Duxwagen ganz nach rechts steuerte und scharf bremste und obgleich der Bekl. M. von seiner Fahrtrichtung ab nach links in die Landstraße nach S. einbog, ließ sich ein heftiger Zusammenstoß beider Wagen kurz hinter der Kreuzung auf der Landstraße nicht mehr vermeiden. Hierbei wurden beide Kl. verletzt. Sie nahmen den Bekl. S. auf Grund des Beförderungsvertrags, M. wegen unerlaubter Handlung und die Bank als Halterin des Duxwagens auf Schadensersatz in Anspruch und erzielten in erster und zweiter Instanz auch gegen letztere ein Teilurteil im Rahmen des KraftfG. Die Rev. der Bank wurde zurückgewiesen.

Die in diesem Rechtszuge allein noch streitige Haftung der mitbeklagten Bank als Halterin des Duxwagens stützt das OLG. im wesentlichen auf folgende Ausführungen. Der Zusammenstoß der beiden Wagen, bei dem die Kl. als Inassen des Opelwagens verletzt worden seien, müsse auf den Betrieb des Duxwagens mit zurückgeführt werden. Ein unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. liege nicht vor. Wenn auch dem auf dem Hauptverkehrsweg fahrenden Duxwagen das Vorfahrtsrecht zugestanden habe, so hätte doch der Führer M. zumal in ländlicher Gegend damit rechnen müssen, daß das Vorfahrtsrecht nicht immer beachtet werde. In großen Städten pflegten die Verkehrsregeln strenger befolgt zu werden, während man auf dem Lande gleichgültiger handle. Der Leiter des Duxwagens hätte sein Augenmerk auf die aus den Nebenstraßen kommenden Fahrzeuge richten und seine Geschwindigkeit danach einstellen müssen, daß er in der Lage blieb, seinen Pflichten zu genügen und namentlich jeden Unfall zu verhüten. Da beide Straßen im Winkel zusammentreffen, hätte er rechtzeitig erkennen können und müssen, daß der Leiter des Opelwagens sein Vorfahrtsrecht nicht achtete und auf den Hauptverkehrsweg fahren wolle. Dann hätte er früher bremsen müssen und so den Wagen früher zum Halten bringen können. Der Führer M. habe daher nicht die nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet. Inwieweit der Unfall mehr oder weniger durch das Verhalten des einen oder des anderen der beiden Wagenführer verursacht worden sei, bedürfe keiner Prüfung, weil die Bekl. dem Kl. als Gesamtschuldner haften.

Die Rev. rügt Verletzung des § 286 ZPO. und des § 7 KraftfG. Sie kann aber keinen Erfolg haben. Die Ausführungen des OLG. stehen mit der Rspr. des RG. im Einklang. Wiederholt ist ausgesprochen, daß auch der Vorfahrtsberechtigte sich nach den Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr zu richten und alles zu tun hat, um der Gefahr von Zusammenstößen vorzubeugen. Er darf daher nicht unbedingt vorfahren, sondern er muß auf die Umstände Rücksicht nehmen und nötigenfalls auf sein Vorrrecht ganz verzichten, wenn es zur Abwendung von Gefahren für Leben und Eigentum anderer erforderlich ist (RG. 125, 208¹); JW. 1930, 2945¹⁴; 1931, 854², 879²²). Die Rev. hält zunächst die Erwägung für verfehlt, daß in ländlicher Gegend mit der Beachtung der Verkehrsregeln weniger zu rechnen sei als in Großstädten. Hier seien die beiden Wagen auf eine längere Strecke sichtbar gewesen, während die Kreuzungen in den Städten oft unübersichtlich seien.

Der Gedanke, daß der geringere Verkehr auf dem Lande zu einem leichtsinnigeren Fahren verleite, als es in Städten üblich sei, unterliegt allerdings in dieser Allgemeinheit erheblichen Bedenken. Dies bedarf aber keiner weiteren Erörterung, weil das Ur. darauf nicht beruht. Denn das OLG. stellt wesentlich auf die Umstände des Falles ab. Aus den

gert: RKraftf. 1927, 71; RG.: JW. 1928, 3187; OLG. Dresden: RKraftf. 1930, 177; RG.: RKraftf. 1930, 356 ausgesprochen.

Daß eine derartige Einstellung der Gerichte das Vorfahrtsrecht, insbes. das Vorfahrtsrecht des Hauptverkehrsweges vollkommen illusorisch macht, liegt auf der Hand.

Denn wenn der Kraftfahrer an jeder Straßenkreuzung damit rechnen muß, daß ein vorfahrtsverpflichtetes Fahrzeug aus dem Seitenweg das Vorfahrtsrecht nicht achtet, müßte er vor jeder Straßenkreuzung seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er vor der

Zu 4. Es hat zunächst den Anschein, als ob das RG. den fortschrittlichen Standpunkt des Ur. des 2. Sen. v. 3. Febr. 1930 (vgl. JW. 1930, 1967 und die Anm. des Verf. daf.) wieder aufgegeben wolle.

Es sieht zunächst so aus, als ob das RG. auch jetzt noch wieder fordern wolle, der Vorfahrtsberechtigte müsse damit rechnen, daß der Vorfahrtsverpflichtete sein Vorfahrtsrecht nicht achtet.

Tatsächlich haben sich in diesem Sinne nicht nur die in der obenerwähnten Anm. genannten Entsch., sondern auch OLG. Stutt-

Urteilsgründen unter Heranziehung dessen, was zu der Mithaft der Bekl. M. und S. gesagt ist, ergibt sich, daß der Opelwagen in gleichbleibender Fahrt der Kreuzung zustrebte und dabei dem Duxwagen halb die Rückseite zuwendete und zuwenden mußte, weil der Seitenweg im spitzen Winkel auf die Landstraße M.—S. zuführt. Auf diese Umstände und nicht, wie die Rev. meint, auf die erst nachfolgende Tatsache des Zusammenstoßes hat das OLG. die Feststellung gestützt, daß der Führer des Duxwagens die Nichtachtung seines Vorfahrtsrechts so rechtzeitig hätte erkennen müssen, daß er früher, als geschehen, mit Bremsen beginnen mußte. Diese Feststellung genügt und es war nicht erforderlich, noch näher zu umschreiben, wann nach Meinung des OLG. die Bremspflicht eintrat. Nicht verständlich und anscheinend auf tatsächlichen Irrtum beruhend sind die Ausführungen der Rev., daß der Opelwagen vor Erreichung der Hauptstraße noch um eine Ecke habe fahren müssen. Das ist weder im Urte. festgestellt, noch aus der bei der Augenscheinseinnahme aufgenommenen Zeichnung zu entnehmen. Die Seitenstraße mündet danach geradlinig im spitzen Winkel auf die Hauptstraße ein. Ersichtlich geht die Rev. ferner von der Meinung aus, es komme darauf an, wann der Wagenführer bemerken konnte, daß der Führer des Opelwagens ihm die Vorfahrt nicht gewähren wolle. Diese Auffassung ist rechtsirrig. Schon dann, wenn der Führer des Duxwagens Zweifel hegen konnte, ob der andere sein Vorfahrtsrecht berücksichtigte, mußte er für den anderen Fall Vorsorge treffen. Bei der über die gewöhnliche Verkehrsvorsorge hinausgehende besondere Umsicht und Geistesgegenwart, welche nach § 7 KraftfG. von dem Kraftwagenführer zu verlangen ist, hätten den Führer M. schon in dem Zeitpunkte, als er den Opelwagen schräg vor sich auf die Kreuzung zufahren zuerst sah, mit Gefahren rechnen müssen. Der Führer M. konnte nicht mit Sicherheit wissen, ob der Leiter des Opelwagens bei der für ihn erschwerten Sicht nach rechts hinten, den Duxwagen überhaupt bemerkt habe oder noch so zeitig bemerken werde, daß er

noch vor Erreichung der Landstraße halten könnte. In dieser Richtung hätte noch darauf hingewiesen werden können, daß der Bankdirektor R. in seiner Klage gegen S. und M., die dem erf. Sen. zur gleichzeitigen Entsch. über die Rev. der Bekl. vorliegt, behauptet hat, M. habe durch ein Zeichen mit einer Trillerpfeife den Leiter des Opelwagens aufmerksam zu machen versucht (vgl. auch die Äußerung R.s v. 11. Juni 1928 in der Strafjade). Hieraus ist zu schließen, daß M. nicht bloß Zweifel hätte hegen müssen, sondern auch tatsächlich gehagt hat darüber, ob der Führer des Opelwagens ihn bemerkt habe. Angesichts dieser Zweifel und bei der dringenden Gefahr hätte die Vorsicht geboten, daß M. spätestens gleichzeitig mit der Abgabe des Warnungszeichens seine Geschwindigkeit, die die Bekl. selbst auf mindestens 60 km angegeben hat, so stark zu ermäßigen, daß er auf der Stelle und jedenfalls vor der Kreuzung halten konnte. Dadurch, daß der Führer des Duxwagens ohne Verminderung der sehr hohen Geschwindigkeit bis nahe an die Kreuzung heransuhr, hat er gegen § 18 KraftfVerfW. verstoßen (RG. 120, 1562; 130, 167³). Die Rev. sucht schließlich darzulegen, daß bei dem Zusammenrennen der Opelwagen den Hauptstoß geführt und den Duxwagen angefahren habe. Das OLG. brauchte keinen Wert darauf zu legen, was der Führer M. in der Not des letzten Augenblicks getan hat. Und jedenfalls wird durch die Vorgänge beim Zusammenstoß das mehrere Sekunden vorher liegende unvorsichtige Verhalten des M. nicht ausgeschlossen. Die Unvorsichtigkeit des M. ist mit Recht darin gefunden, daß er nicht schon beim ersten Anblick des Opelwagens, also als der Duxwagen sich etwa 100 m vor der Kreuzung befand, ausreichend gebremst hat. (U. v. 7. Mai 1931; VI 606/30.) [S.]

5. § 9 KraftfG.; § 254 BGB. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen liegt der Regel nach nicht jenseits aller Erfahrung, daß in dem Augenblick, in welchem ein Fußgänger eine Landstraße über-

Mitte der Kreuzung halten kann, um einen Zusammenstoß mit einem vorfahrtswidrig fahrenden Fahrzeug aus dem Seitenweg zu vermeiden. Ein fließender Verkehr auf dem Hauptverkehrsweg, ein Verkehr auf der Chaussee in einem nur einigermaßen angemessenen Reisetempo wäre also unmöglich.

Bei näherer Prüfung der vorliegenden RGEntsch. ergibt sich aber, daß das RG. im vorliegenden Fall lediglich folgendes festgestellt hat:

Der Vorfahrtsberechtigte auf dem Hauptverkehrsweg, der erkannt hatte, daß der Vorfahrtsverpflichtete in unveränderter Fahrt der Kreuzung zustrebte, durfte sich nicht darauf verlassen, daß dieser im letzten Moment bremsen und den Vorfahrtsberechtigten vorbeilassen werde. Er durfte sich um so weniger darauf verlassen, weil begründete Zweifel bestanden, ob der Vorfahrtsverpflichtete den Vorfahrtsberechtigten überhaupt bemerkt habe.

Hier liegen die entscheidenden tatsächlichen Feststellungen des OLG., die vom RG. aus gerichtsbekannten Tatsachen noch ergänzt sind. Gegen die Zulässigkeit der Verwendung von Kenntnissen aus Parallelprozessen zur Ergänzung des Tatbestandes sind Bedenken kaum zu erheben. Wenn die Entscheidung also davon ausgehen konnte, daß der Beifahrer des vorfahrtsberechtigten Wagens so erhebliche Zweifel darüber hatte, ob der Vorfahrtsverpflichtete ihn bemerkt habe, daß er zu dem untauglichen Versuch griff, ihn mit einer Trillerpfeife zu warnen, so ist der daraus gezogene rechtliche Schluß, der Fahrer M. habe nicht alle erforderliche Sorgfalt, die einem Kraftfahrer obliege, angewandt, in keiner Weise zu beanstanden.

Schon in JW. 1930, 1967 ist ausgeführt, daß es in erster Linie bei der Prüfung von Vorfahrtsfällen darauf ankommt, ob die beteiligten Fahrer sich sehen konnten und sehen mußten.

Hier mußte der Fahrer M. sehen, daß der Vorfahrtsverpflichtete sein Vorfahrtsrecht nicht beachten werde. Aus welchem Grunde das geschah, war vollkommen gleichgültig. Wenn aber schon wirklich begründete Zweifel entstanden, ob der Vorfahrtsverpflichtete den schräg von hinten kommenden Vorfahrtsberechtigten überhaupt bemerkt habe, so durfte der Vorfahrtsberechtigte keinesfalls mit einem Tempo von 70 km weiter auf die Kreuzung zufahren. Er mußte sein Tempo sofort ermäßigen und unter ständiger Beobachtung des Vorfahrtsverpflichteten sich abwartend verhalten. Er mußte in diesem Falle ständig darauf gefaßt sein, sein Fahrzeug vor der Kreuzung zum Stehen bringen zu müssen, um eine Kollision zu vermeiden.

Hier kann man tatsächlich sagen, daß der Vorfahrtsberechtigte im Bewußtsein einer Kollisionsgefahr, auf sein Vorfahrtsrecht pochend, rücksichtslos darauflos gefahren ist. Er hat in diesem

Falle nicht nur nicht „jede“ — außerordentlich streng zu beurteilende — „nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. beachtet, sondern er hat geradezu leichtfertig gehandelt und ist auch nach § 823 ff. BGB. haftbar. Im vorliegenden Falle käme allerdings weder diese Haftung noch die Frage, inwieweit nun ein Verschulden des M. gegenüber einem Verschulden des Vorfahrtsverpflichteten abzuwägen war, zur Entscheidung, da die Bekl. nur nach Maßgabe des § 7 Abs. 2 KraftfG. haftbar gemacht war und sie dem M., unbeschadet etwaiger Ausgleichsansprüche gegen Fahrer und Halter des vorfahrtsverpflichteten Fahrzeuges, in voller Höhe zu haften hatte.

Durchaus ähnliche Tatbestände liegen den im gleichen Sinne ergangenen Entsch. des BayObLG. (I 1018/29) und des RG. 125, 203 = JW. 1929, 2816, insbes. aber des RG. v. 27. März 1930 (RKraftf. 1931, 239) zugrunde.

In all diesen Entscheidungen ist gesagt: „Wenn ein Vorfahrtsberechtigter einen Vorfahrtsverpflichteten herannahen sieht und auch nur Zweifel darüber hegen kann, ob ihn der Vorfahrtsverpflichtete erkannt hat, oder ob er sein Vorfahrtsrecht respektieren wird, so muß er so vorsichtig fahren, daß er in der Lage ist, eine Kollision zu vermeiden.“

Diese Forderung, die jeder anständige Kraftfahrer praktisch auch erfüllen wird, steht durchaus nicht im Widerspruch zu den Entsch. des OLG. Hamburg v. 11. Febr. 1929 (RKraftf. 1930, 23/24); v. 21. Febr. 1929 (RKraftf. 1929, 465/66); v. 12. März 1928 (RKraftf. 1929, 470); v. 21. Juni 1928 (RKraftf. 1929, 470); des LG. Wismar v. 30. Jan. 1929 (RKraftf. 1929, 471); des RG. v. 7. Febr. 1929 (RKraftf. 1930, 22) und schließlich des OLG. Celle v. 5. März 1930 (RKraftf. 1930, 361). In all diesen Entsch. ist nur gesagt, und das ist ein begrüßenswerter und feitzuhaltender Fortschritt, daß der Fahrer auf dem Hauptverkehrsweg, solange er nichts Gegenteiliges bemerkt, damit rechnen kann, daß die aus den Nebenstraßen kommenden Fahrzeuge sein Vorfahrtsrecht beachten. Das OLG. Hamburg drückt dies sehr gut in folgenden Sätzen aus:

„Im allgemeinen kann zwar der Fahrer, welcher auf einem Hauptverkehrswege fährt, damit rechnen, daß der aus den Seitenwegen kommende Verkehr sich dem Verkehr auf dem Hauptverkehrswege vorsichtig anpaßt, doch befreit dieser Umstand den auf dem Hauptverkehrswege fahrenden Fahrer nicht von der Pflicht, sein Augenmerk auch auf die aus den Querstraßen kommenden Personen und Fahrzeuge zu richten, um sich einen Überblick über alle in Betracht kommenden Gefahrenquellen zu verschaffen.“

RM. Dr. Otto Albing, Kiel.

²) JW. 1928, 1721.

³) JW. 1931, 875.

quert, ein Kraftfahrzeug die gleiche Stelle durchfährt. Entsteht bei solchem auf Fahrlässigkeit beruhendem Überqueren ein Unfall, so wird in der Regel der adäquate Kausalzusammenhang gegeben sein.^{†)}

Am 9. Nov. 1928, um etwa 17 Uhr, wanderte der damals etwa 56 Jahre alte, mit einem ungefähr 10 Pfund schweren Gepäckstück beladene Kl. auf der Landstraße von Rheidt nach Rheindahlen unter Benutzung der linken Straßenseite. Auf der rechten Straßenseite kam in gleicher Richtung das Pferdewerk des dem Kl. bekannten J. herangefahren. Der Kl. überquerte die Landstraße, um auf das Fuhrwerk aufzusteigen. Als er an diesem angekommen war, wurde er von dem rechten Kotflügel des dem Erstbekl. gehörigen, vom Zweitbekl. gesteuerten Kraftwagens, der das Fuhrwerk des J. überholen wollte, erfasst und zu Boden geschleudert. Der Kl. erlitt hierbei erhebliche Verletzungen. Er machte für den von ihm erlittenen, nach den Feststellungen des angef. Urteils auf Verschulden des Bekl. zu 2 zurückzuführenden Schaden die Bekl. im Wege der Leistungs- und der Feststellungsfrage auf Grund der §§ 823 ff. BGB. und der Bestimmungen des KraftfG. verantwortlich. Die Bekl. wenden unter anderem eigenes Verschulden des Kl. ein und begehren im ersten Rechtszuge Klageabweisung.

LG. und OLG. erklärten durch Teil- und Zwischenurteil die Leistungsansprüche des Kl. dem Grunde nach für gerechtfertigt und willfährte dem Feststellungsbegehren, beides jedoch dem Bekl. zu 1 gegenüber nur im Rahmen des KraftfG.; die Entsch. darüber, ob auch der Erstbekl. nach §§ 823 ff. BGB. hafte, behielt es vor (§ 831 daf.). Gegen dieses Urteil legten die Bekl. insoweit Ver. ein, als das LG. nicht mindestens in Höhe von 50% des Schadens ein Mitverschulden des Kl. angenommen hatte, und sie beantragten insoweit Klageabweisung. Das RG. hat zurückverwiesen.

In der RevInst. ist nur noch die Frage in Streit, ob ein für den Unfall ursächliches mitwirkendes Verschulden des Kl. (§ 9 KraftfG., § 254 BGB.) vorliegt. Das BG. hat dies mit folgender Begründung verneint. Zwar habe der Kl. insofern unvorsichtig gehandelt, als er es unterlassen habe, sich vor dem Überqueren der Straße darüber zu vergewissern, ob ein Kraftwagen sich näherte. Indessen sei der Bekl. zu 2 dadurch nicht gehindert worden, den Unfall zu vermeiden, wie es ihm leicht möglich und seine Pflicht

gewesen wäre. Zwischen dem Verhalten des Kl. und dem Unfall bestehe hiernach kein adäquater Kausalzusammenhang.

Die RevRüge, daß in diesen Ausführungen der Rechtsbegriff des adäquaten Kausalzusammenhangs verkannt sei, ist begründet. Daß ein natürlicher ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Kl. und seinem Unfall besteht, kann keinem Zweifel unterliegen; denn hätte der Kl. nicht in dem Zeitpunkt die Straße überquert, als der Kraftwagen der Bekl. an dem Fuhrwerk des J. vorbeifuhr, so hätte der Kl. nicht von dem Kraftwagen erfasst werden können. Dies stellt anscheinend auch der Vorberrichter nicht in Abrede. Aber auch ein adäquater Kausalzusammenhang muß nach bisheriger Sachlage als gegeben angesehen werden. Ein solcher besteht dann, wenn eine Handlung oder Unterlassung im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Lauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung des eingetretenen Erfolgs geeignet gewesen ist (vgl. u. a. RG. 66, 409¹⁾; 69, 59²⁾; 72, 326³⁾; 81, 360⁴⁾; 86, 436⁵⁾; 115, 155; 129, 131⁶⁾; RGKomm. Erl. 3 vor § 249 I, 394, 395). Daß es aber in Anbetracht der heutigen Verkehrsverhältnisse jenseits aller Erfahrung (vgl. § 4 I 6 PrALN.) läge, daß in dem Augenblick, in welchem ein Fußgänger eine Landstraße überquert, ein Kraftfahrzeug die gleiche Stelle durchfährt, wird sich in aller Regel nicht vertreten lassen. Anscheinend ist auch der VerR. derselben Meinung; denn er findet eine Unvorsichtigkeit des Kl. darin, daß dieser nicht vor dem Überschreiten des Weges nach etwa nahenden Kraftfahrzeugen Umschau gehalten hat, und bejaht damit ein Verschulden des Kl. (§ 276 BGB.).

Demnach ist die Verursachung und das Verschulden beider Parteien gemäß § 9 KraftfG., § 254 BGB. abzuwägen.

(U. v. 22. Juni 1931; 46/31 VI. — Düsseldorf.) [H.]
<= RG. 133, 126.>

6. §§ 17, 18 KraftfG.

1. Für den Halter besteht keine Ausgleichspflicht aus § 17 Satz 2 KraftfG., wenn er den Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 geführt hat, für den Führer besteht sie nicht, wenn ihn kein Verschulden trifft.

2. Für den, dem nur die Gefährdungshaftung

schaft zu ziehen. Der Sorglose kann von seinem Mitmenschen nicht erwarten, daß dieser sein Leben höher einschätzt, als er es selbst tut. Diese, man könnte doch wohl fast sagen, als selbstverständlich anzusehende Meinung, wird aber von der Rspr. nicht geteilt, so daß man einsteilen jedenfalls noch damit zu rechnen hat, daß der Kraftfahrer die Folgen der Unbesonnenheiten anderer auf sich nehmen muß, die durch diese ihre Unbesonnenheit häufig nicht nur sich selbst, sondern auch Leib und Leben ihrer Mitmenschen in allergrößte Gefahr bringen, also mehr und sorgfältiger für diese Unbesonnenen sorgen muß, als der Törichte selbst. Diese Sorglosigkeit findet daher in der bisherigen Rspr. die stärksten Stütze; man darf sich daher auch nicht über die Selbstverständlichkeit wundern, mit der häufig in solchen Fällen Ansprüche erhoben und gelegentlich unter Anwendung brutaler Gewalt verwirklicht werden. Das RG. kennt diese Folgen seiner Rspr. nicht, sonst würde es schon von sich aus dazu geführt werden, seine bisherigen Urteile einer strengen Kritik nach der Richtung hin zu unterziehen, ob darin nicht die Begriffe der Fahrlässigkeit und der Voraussetzbarkeit überpannt werden. Ein Nachgeben in diesem Punkte und ein schärferes Hervorheben der Pflicht, in erster Linie selbst für die eigene Sicherheit zu sorgen, würde unfallverhütend wirken. Würden solche Urteile, wie das vorliegende, allgemein bekannt, was dann der Fall sein würde, wenn diese Urteile sich ständig wiederholen, so würden sie eine außerordentlich erzieherische Wirkung haben; deshalb begrüße ich das vorliegende Urteil ganz besonders.

Leider hat der Bekl. nicht ebenfalls Rev. eingelegt, so daß das RG. sich nicht mit der Frage beschäftigen konnte, ob nicht die Betriebsgefahr so sehr und so völlig hinter dem eigenen grobfahrlässigen Verhalten des Verletzten zurücktreten mußte, daß die Klage in voller Höhe hätte abgewiesen werden müssen.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

Zu 5. Der Entsch. ist in allen Teilen zuzustimmen.

I. Die Unterscheidung zwischen einem natürlichen ursächlichen Zusammenhang und einem adäquaten Kausalzusammenhang entspricht der ständigen Rspr. des RG. Trotzdem empfiehlt es sich, ihre Bedeutung immer wieder hervorzuheben.

II. Die Anwendung des § 254 BGB. auf einen Kraftfahrzeugunfall ist ebenfalls nicht neu; sie findet sich z. B. in der Entsch. v. 27. Okt. 1930: JZ. 1931, 853 und neuerdings in dem noch nicht veröffentlichten Ur. v. 4. Mai 1931 (VI 583/30). Auch den Entsch. der OLG. ist sie nicht fremd; so z. B. OLG. Stettin v. 31. Jan. 1931 und HansOLG. v. 20. Okt. 1930: DAutoR. 1931 Nr. 13 S. 8, allerdings hier mit Unterwerfung unter strafrechtliche Grundsätze, da sie in Strafsachen ergangen sind.

In den RGE. vermißt man dagegen fast stets eine dem Kraftverkehr gerecht werdende Beurteilung; ja man kann geradezu einen ständigen Kampf zwischen zwei sich widerstrebenden Anschauungen feststellen: LG. und OLG.: fortschrittlich gefinnt; RG.: festhaltend an vielfach für überholt gehaltenen Ansichten. Der gelegentlich unternommene Versuch einer Verteidigung der RGOspr. konnte nicht überzeugen. Man wird also damit rechnen müssen, daß in absehbarer Zeit eine Änderung dieses Zustandes nicht eintreten und das RG. nach wie vor verlangen wird, was zu erfüllen, für die menschliche Natur unmöglich ist.

Zwar ist eigene Unvorsichtigkeit dem Verletzten grundsätzlich regelmäßig zur Last gelegt worden. Zu heftigen Kritiken führt aber immer wieder das Maß der Ausgleichung. Das RG. neigt dazu, die Betriebsgefahr immer sehr hoch einzuschätzen, das eigene Verschulden des Verletzten dagegen gering, letzteres deshalb, weil der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten anderer Wegebenutzer, also auch der des Verletzten, zu rechnen hat. Im bewußten Gegensatz zu der herrschenden Ansicht habe ich diesen Grundsatz ständig bekämpft; denn für eigene Unvorsichtigkeit hat der Verletzte erst einmal selbst einzustehen. Wer sich unvorsichtig auf der Straße bewegt, wer gedankenlos den Fahrdamm betritt, wer schlafend auf dem Bock seines Fuhrwerks sitzt, hat kein Recht, für die Folgen dieses seines unverantwortlichen Tuns andere zur Rech-

¹⁾ JZ. 1907, 750. ²⁾ JZ. 1908, 299. ³⁾ JZ. 1910, 157.

⁴⁾ JZ. 1913, 546. ⁵⁾ JZ. 1915, 1355. ⁶⁾ JZ. 1931, 871.

auf Grund des KraftfG. obliegt, kommt eine Ausgleichung hinsichtlich seines eigenen Schmerzensgeldanspruchs nicht in Betracht.)

Die Parteien sind Motorradfahrer und wollten an der für den 15. Aug. 1926 angeetzten Kniebis-Bergprüfungsfahrt im Schwarzwald teilnehmen. Am Nachmittag vorher machten die Parteien Probefahrten. Als hierbei der Bekl. vom Kniebis bergab nach G. fuhr, stieß er kurz hinter einer Rechtskurve mit dem aufwärts fahrenden Kl. zusammen. Dieser wurde vom Rade geschleudert und verletzt und klagte auf Schadenersatz. Das LG. sprach seine summenmäßigen Klageanträge dem Grunde nach zu $\frac{3}{4}$ zu und stellte die Verpflichtung zum Ersatz des weiteren Schadens zu $\frac{3}{4}$ fest.

Das RG. hat aufgehoben und zurückerwiesen.

Das LG. hält auf Grund der Beweisaufnahme für erwiesen, daß der Zusammenstoß sich auf der von unten gesehen rechten Straßenseite zugetragen habe. Der Bekl. habe sich somit auf der falschen Seite befunden, da er nach § 21 KraftfVerfVO. in der damals geltenden Fassung v. 5. Dez. 1925 in die Straßenkrümmung nach rechts in kurzem Bogen hätte einfahren müssen. Der Bekl. habe nach seiner Angabe absichtlich die linke Fahrbahn aufgesucht, um dem Kl. das Schneiden der Kurve zu ermöglichen. Das würde indessen den Bekl. nicht entlasten, zumal in dem Rennauschreiben auf das Einhalten der Verkehrsordnung an den Übungstagen ausdrücklich hingewiesen worden sei. Wenn aber der Bekl. infolge zu schnellenfahrens oder in augenblicklicher Verwirrung auf die linke Seite getrieben sei, so würde in seinem Verhalten ein Verstoß gegen § 18 KraftfVerfVO. zu finden sein. Der Bekl. habe eine durch den Berghang und den Baumbestand unübersichtlich scharfe Straßenkrümmung vor sich gehabt, und er hätte deshalb so langsam fahren müssen, daß er auf kürzeste Entfernung hätte halten können. Der Bekl. habe also schuldhaft, sei es vorsätzlich oder fahrlässig, die Vorschriften der KraftfVerfVO. übertreten und, da diese ein Schutzgesetz bilde, hafte der Bekl. auch aus § 823 Abs. 2 BGB. Diese dem Kl. günstigen Ausführungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen.

Dagegen verneint das LG., daß den Kl. ein Mitverschulden treffe (§ 254 BGB.). Er sei auf der richtigen Straßenseite gefahren. Seine anfängliche Stundengeschwindigkeit von 30–40 km sei nicht zu hoch; diese Geschwindigkeit habe er beim Begegnen mit einem Holzfuhrwerk gemindert und nochmals stark gebremst, nachdem er den Bekl. gesehen hatte. Durch völliges Anhalten sei die Gefahr nicht vermeidbar gewesen; außerdem habe der Kl. beim Verhalten des Bekl. nicht voraussehen können, wohin dieser sich wenden werde. Die von dem Motorrad des Kl. ausgegangene Betriebsgefahr habe jedoch zu dem Zusammenstoß wesentlich

beigetragen. Denn, wenn der Kl. zu Fuß gegangen wäre, hätte er sich aller Voraussicht nach durch einen Sprung nach der Bachseite retten können. Deshalb sei dem Kl. $\frac{1}{4}$ des Schadens aufzuerlegen. Die erste Voraussetzung des § 17 KraftfG. ist, daß ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wird. Die Beantwortung der Frage, ob für den Zusammenstoß die Betriebsgefahren beider Kraftfahrzeuge oder nur die des einen ursächlich war, hängt wesentlich von der tatsächlichen Beurteilung der Umstände im einzelnen Falle ab. Zur Lösung dieser Frage vermag allerdings nichts beizutragen die im Urteil vornehmlich angestellte Erwägung, der Kl. hätte, wenn er nicht mit dem Motorrad, sondern zu Fuß unter sonst gleichen Umständen dem Bekl. begegnet wäre, der Gefahr des Überfahrenwerdens wohl entgehen können. Beim Zusammentreffen eines einzigen Kraftfahrzeugs mit einem Fußgänger liegt überhaupt kein Fall des § 17 KraftfGef. vor. Der Vergleich eines solchen ganz anders gearteten Falls mit dem Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge würde zu dem unannehmbaren Ergebnis führen, daß für jeden durch den Zusammenstoß entstandenen Schaden ausnahmslos die Betriebsgefahren beider Fahrzeuge als Ursache zu gelten hätten. Die Frage ist vielmehr dahin zu stellen, ob bei dem festgestellten Sachverhalt anzunehmen ist, daß auch die Betriebsgefahr des dem Kl. gehörigen Kraftwagens eine Bedingung für den Zusammenstoß gesetzt hat. Bejaht das LG. nach nochmaliger Prüfung diese Frage, so folgt daraus noch nicht ohne weiteres, daß es zulässig ist, den Kl. mit einem Teil des Schadens zu belasten. Nach der ständigen Mspr. des RG. ist für die im § 17 Satz 2 KraftfG. verordnete Ausgleichspflicht Voraussetzung, daß auf Seiten des verletzten Halters oder Führers eine Verpflichtung zum Schadenersatz bestände, falls er nicht sich selbst, sondern einen anderen verletzt hätte (RG. 84, 431; 123, 165¹; 129, 159²; 130, 130³). Die Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 KraftfGef. entfällt aber, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis i. S. des Abs. 2 a. a. O. verursacht ist. Das LG. lehnt ein Mitverschulden des Kl. hauptsächlich mit der Begründung ab, daß er ordnungsmäßig gefahren sei. Dann war die Prüfung geboten, ob der Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. geführt ist, zumal das LG. am Schlusse seines Urteils darauf eingeht. Das Urteil erweckt den Zweifel, ob sich der VerKl. der rechtlichen Bedeutung des § 7 Abs. 2 i. Verb. m. § 17 KraftfG. bewußt gewesen ist, soweit der Kl. als Halter des Kraftfahrzeugs haftbar gemacht wird. In seiner Eigenschaft als Führer des Kraftwagens würde er beim Fehlen eines Verschuldens weder nach dem BGB. noch auf Grund des KraftfG. (§ 18 Satz 2 das.) Schadenersatzpflichtig sein, und damit würde auch seine Ausgleichspflicht nach § 17 KraftfG. entfallen. Räte für den Kl. gegenüber

Zu 6. Die Ausgleichungspflicht des Kl. hängt — worauf das obige Urteil mit Recht hinweist — nach § 17 KraftfG. davon ab, daß 1. der Schaden durch die beiden Kraftfahrzeuge verursacht ist, und daß 2. auch der Kl., falls ein Dritter der Verletzte wäre, zum Schadenersatz verpflichtet sein würde.

Das RG. meint, die Beantwortung der ersten Frage, der Verursachung durch die beiderseitigen Kraftfahrzeuge, hänge davon ab, ob nach dem festgestellten Sachverhalt auch die Betriebsgefahr des dem Kl. gehörigen Kraftwagens eine Bedingung für den Zusammenstoß gesetzt habe, und es gibt dem BG. eine nochmalige Prüfung dieser Frage auf. M. E. muß indessen im vorliegenden Falle diese Frage ohne weiteres bejaht werden. Wenn das Gesetz von einer Verursachung durch mehrere Fahrzeuge spricht, so bedeutet dies — wie auch das RG. in Übereinstimmung mit dem Schrifttum schon früher ausgesprochen hat (vgl. RG. 123, 164 = JW. 1929, 917) — nichts anderes, als daß der Schaden „bei dem Betriebe mehrerer Kraftfahrzeuge“ entstanden sein muß. Nun läßt sich m. E. nicht bezweifeln, daß bei einem Zusammenstoß zweier in der Fahrt begriffener Motorräder der Schaden, gleichviel auf welcher Seite das Verschulden liegt, „bei dem Betriebe“ beider Fahrzeuge entstanden ist. Die Betriebskräfte der beiden haben zur Entstehung des Unfalls zusammengewirkt, wobei zunächst dahingestellt bleiben kann, wie die für die Entstehung des Schadens gesetzten Bedingungen im Verhältnis zueinander zu werten sind. In diesem Sinne hat sich auch RG.: JW. 1919, 104⁴, das einen gleichartigen Fall behandelt, ausgesprochen. Der Kl. war beim Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge zu Schaden gekommen. Das RG. nahm an, daß sich der Unfall bei dem Betriebe beider Fahrzeuge ereignet habe. „Beide Fahrzeuge befanden sich in der Fahrt und bewegten sich durch die treibende Kraft ihrer Maschinen auf der öffentlichen Straße. Diese Bewegung beider Fahrzeuge hat

zum Zusammenstoße geführt... Für die Frage, ob sich der Unfall im Betriebe des Kraftfahrzeuges der Bekl. ereignete, kommt es auf weiteres nicht an, namentlich nicht darauf, welcher von beiden Kraftwagenführern durch eine letztbestimmende Betriebsabhandlung der Urheber des Zusammenstoßes gewesen ist.“ Es wird dann weiter als unerschöpflich bezeichnet, daß das andere Fahrzeug, wie eingewendet war, infolge einer unvorsichtigen Leitung durch seinen Führer das Kraftfahrzeug der Bekl. erfaßt und beiseitegeschleudert habe. Das RG. verweist auch auf den Fall, daß ein Eisenbahnzug auf einen anderen auffährt und die Wagen des letzteren zum Entgleisen bringt, und bemerkt, daß ein hierbei entstandener Schaden gleichfalls als bei dem Betriebe beider Bahnen entstanden zu erachten sei (vgl. RG.: JW. 1900, 188¹⁰).

Aber mit der Bejahung der ersten Voraussetzung ist noch nicht die Frage entschieden, ob der Kl. mit einem Teil des Schadens belastet werden könne. Vielmehr muß hinzukommen, daß auf seiner Seite, wenn ein Dritter der Verletzte wäre, eine Schadenersatzpflicht gegeben ist. Den Ausführungen des obigen Urteils zu dieser Frage ist nur zuzustimmen. Daß der Kl. selbst das Motorrad geführt hat, schließt — trotz § 8 Ziff. 1 KraftfG. — seine Ausgleichspflicht nicht aus (RG. 130, 129 = JW. 1930, 2943).

Ergibt sich hiernach, daß die Mithaftung des Kl. an sich gegeben ist, so greift dann erst die Abwägung gem. § 17 Abs. 1 Platz. Auch diese Abwägung kann, mit Rücksicht auf die besonderen Umstände, insbes. das alleinige Verschulden des Bekl., dazu führen, eine so überwiegende Verursachung auf Seiten des letzteren anzunehmen, daß die Ausgleichungspflicht des Kl. entfällt.

RA. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

¹) JW. 1929, 917. ²) JW. 1930, 3319. ³) JW. 1930, 2943.

einem Dritten nur die Gefährdungshaftung auf Grund des KraftfG., nicht aber eine Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung nach dem BGB. in Betracht, so würde er nicht auf Schmerzensgeld haften und könnte daher auch nicht hinsichtlich seines eigenen Schmerzensgeldanspruchs nach § 17 Satz 2 KraftfG. ausgleichspflichtig gemacht werden. Andernfalls würde man zu einer Ausgleichspflicht ohne entsprechende Schadensersatzpflicht gelangen, was nach der oben angeführten Rspr. des RG. nicht angeht. Das Gegenteil ist nicht in der vom OLG. angezogenen Entsch. des Sen. v. 28. Febr. 1929: JZ. 1929, 1462^s ausgesprochen, vielmehr ist in jenem Falle die Ausgleichspflicht völlig verneint. Hiernach kann das Urteil, soweit zum Nachteil des Kl. erkannt ist, mit der bisherigen Begründung nicht aufrechterhalten werden. Denn im Urteil sind zwar nicht ausdrücklich, aber dem Sinne nach die Klageansprüche zu 1/4 abgewiesen. Die neue Verhandlung wird dem Verkl. Gelegenheit zu der Nachprüfung geben, ob der Befl. den Schaden so vorwiegend verursacht hat, daß demgegenüber die Mithaft des Kl. nicht in Betracht kommt, wie solches die Rev. meint.

(U. v. 2. Febr. 1931; 417/30 VI. — Karlsruhe.) [G.]

****7.** §§ 17, 18, 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. i. d. Fassung v. 16. März 1928; §§ 276 Abs. 1 Satz 2, 823 Abs. 1 und 2, 831 BGB.

1. Der Rechtsbegriff der Haltestelle erfordert nicht, daß der Punkt, an dem die Straßenbahn hält, durch eine Tafel mit entsprechender Aufschrift als Straßenbahnhaltestelle gekennzeichnet ist; es genügt vielmehr, daß der Haltepunkt üblicher und in einer dem Verkehr erkennbaren Weise unter Duldung der Straßenbahn vom Publikum zum Ein- oder Aussteigen benutzt wird.

2. Wenn eine Person auf dem Bürgersteig in der Richtung nach einem abfahrbereiten Straßenbahnwagen läuft, muß der Kraftfahrer mit der Möglichkeit rechnen, daß sie plötzlich unachtsam über die Fahrbahn läuft.)

Nach § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. dürfen an einer Haltestelle haltende Schienenfahrzeuge auf der Seite, auf der die Fahrgäste ein- und aussteigen, nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen seitlichen Abstand überholt werden, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden. Der Begriff der Haltestelle ist in der KraftfVerkVO. nicht erläutert, sie ergibt sich aber aus dem Zweck des § 23, den Fahrgästen der Straßenbahnen ein gefahrloses Erreichen und Verlassen der Wagen zu ermöglichen und sie, auch im Interesse schnel-

Zu 7. Der Entsch. ist nicht durchweg beizupflichten.

1. Die Vorschr. des § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. bezieht sich nur auf solche Straßenbahnen, die an einer Haltestelle halten. Auf der Strecke haltende Bahnen brauchen daher an sich weder in Schrittgeschwindigkeit noch unter Wahrung eines genügenden seitlichen Abstandes überholt zu werden, sofern sich dies nicht aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht etwa ergeben sollte (vgl. unter 2). Als Haltestellen i. S. dieser Vorschr. sollen nun, wie das RG. ausführt, nicht etwa nur die durch Tafeln als solche kenntlich gemachten Stellen anzusehen sein. Vielmehr soll es genügen, daß die Stelle, auch wenn sie nicht äußerlich als Haltestelle gekennzeichnet ist, in einer dem Kraftfahrer erkennbaren Weise als solche dient. Das wäre an sich zu billigen, wenn andere, jedem Fahrer erkennbare Merkmale für das Vorhandensein einer Haltestelle im vorl. Falle festzustellen wären. An solchen Merkmalen fehlt es hier jedoch. Alles, was in dieser Beziehung angeführt wird, kann ebensogut beim Halten der Bahn auf freier Strecke vorliegen. Die Befüllung des Wagens mit Fahrgästen ist auch beim Halten unterwegs gegeben. Auch die Abgabe des Klingelzeichens durch den Führer ist keineswegs ein zwingendes Indiz für das Vorhandensein einer Haltestelle. Das einzige wirkliche Unterscheidungsmerkmal zwischen der inoffiziellen Haltestelle und dem Halten auf freier Strecke wäre die stillschweigende Billigung der Straßenbahnverwaltung, durch die es den Fahrgästen gestattet war, an dieser Stelle ein- und auszu steigen. Gerade dieses Merkmal ist indessen nach außen nicht erkennlich. Die Aufstellung einer Tafel mit entsprechender Aufschrift stellt eben die einzige praktische und im Verkehr anerkannte Möglichkeit dar, das Vorhandensein einer Haltestelle nach außen einwandfrei kenntlich zu machen. Ohne das Vorliegen einer solchen Tafel muß daher das Vorhandensein einer Haltestelle i. S. des § 23 KraftfVerkVO. verneint werden.

2. Bedenkenfrei ist es indessen, wenn das RG. eine Ver-

ler Abwicklung des Straßenbahnverkehrs, von der Pflicht zu befreien, sich durch dauerndes Umschauen darüber zu vergewissern, ob mit ihrem unvermeidlichen Aufenthalt auf dem Fahrdamm nicht Kraftfahrzeuggefahren verbunden sind; sie sollen sich mit ungeteilter Aufmerksamkeit dem Ein- und Aussteigen und den damit verbundenen weiteren Handlungen widmen können. § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. unterscheidet nicht, ob der Punkt, an dem die Straßenbahn hält, durch eine Tafel als Haltestelle gekennzeichnet ist oder ob der Haltepunkt in verkehrsüblicher und erkennbarer Weise unter Duldung der Straßenbahn, also nicht verbotswidrig, vom Publikum zum Ein- oder Aussteigen benutzt wird. Verkehrsüblich ist es, daß die Fahrgäste, ohne Widerspruch der Straßenbahnverwaltungen, die Wagen bereits an den Endhaltestellen, an denen die Straßenbahnzüge rangiert und zusammengekehrt werden, besteigen; diese gelten daher als Haltestellen i. S. des § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. Im vorl. Fall war es aus der Befüllung der Wagen mit Fahrgästen und der Abgabe des Klingelzeichens durch den Führer, durch das die Fahrgäste auf die bevorstehende Abfahrt des Wagens aufmerksam gemacht werden sollen, offensichtlich, daß dort bereits Fahrgäste in die Wagen stiegen.

Der bef. Kraftwagenführer hat danach dem § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. zuwider gehandelt; er haftet dem verunglückten Kl. aus § 823 Abs. 2 BGB. (RG. 84, 425).

Diese Haftung träte auch ein, wenn der fragliche Haltepunkt als Haltestelle i. S. des § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. anzusehen wäre. Der Befl. überholte kurz vor der Stelle, an der der Straßenbahnzug hielt, das in schnellem Trabe befindliche, ihm den Überblick nach rechts zeitweise erschwerende Pferdewerk. Der Straßenbahnführer gab das Abfahrtszeichen. Der Befl. sah, wie darauf der Kl., ein älterer, fortpulenter, in seiner Bewegungsfreiheit behinderter Mann, auf dem Bürgersteig zu laufen begann. Trotzdem hat der Befl. nicht sofort seine Fahrgeschwindigkeit ermäßigt. Er hätte sich bei einiger Überlegung sagen müssen, daß der Verunglückte sich beeile, um die Straßenbahn noch zu erreichen, und daß er in seiner Hast vielleicht vor dem Betreten des Fahrdamms keine Umschau halten werde. Es ist unerheblich, ob der Befl. gemerkt hat, daß der Kl. durch den vorbeifahrenden Kraftwagen in Gefahr gebracht werden würde, und ob er also § 20 KraftfVerkVO. verletzt hat. Aber er hätte die Gefahr, in die er den Kl. bei Fortsetzung der Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit bringen konnte, bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.) und der allg. sich aus §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. ergebenden Verkehrsorgfaltspflicht eines Kraftfahrzeugführers merken und sich darauf einrichten müssen, ihr zu begegnen. Nicht darauf kommt es an, ob er das Ansahren des Kl. nicht mehr vermeiden konnte, als dieser sich unmittelbar vor seinem Wagen befand, sondern darin liegt das Verschulden, daß er

Leitung der allgemeinen Sorgfaltspflicht durch den Befl. annimmt. Auch wenn für den Befl. die Haltestelle nicht erkennbar gewesen sein sollte, so mußte ihn doch das von ihm beobachtete Verhalten des Chemanns der Kl. zu entsprechenden Gegenmaßnahmen veranlassen. Das Verschulden des Befl. wird mit Recht schon darin erblickt, daß er nicht mit der Möglichkeit gerechnet hat, der Chemann der Kl. werde die Straßenbahn besteigen wollen. Diese Möglichkeit lag um so näher, als die Straßenbahn hielt. Wenn auch das Vorbeifahren in Schrittgeschwindigkeit an haltenden Straßenbahnen außerhalb von Haltestellen grundsätzlich nicht verlangt werden kann, so muß doch vom Kraftfahrer eine gesteigerte Beobachtung der Vorgänge auf dem Bürgersteig gegenüber der haltenden Bahn gefordert werden. Denn die Verkehrserfahrung lehrt, daß auch Straßenbahnen, die auf der Strecke halten, von Passanten zum Ein- und Aussteigen benutzt werden. Ein solches Verhalten der Fußgänger muß zwar als unbesonnen bezeichnet werden, da sie nicht unter dem Schutz der Haltestelle stehen und daher der allgemeinen Pflicht, sich bei dem Betreten des Fahrdamms anzusehen, nicht entoben werden. Aber mit solchen Unbesonnenheiten, die nach der Verkehrserfahrung nicht ungewöhnlich sind, muß der Kraftfahrer rechnen (vgl. die beiden grundlegenden Urte. des RG.: JZ. 1930, 2876). Es war daher zum mindesten die Pflicht des Befl., seine Fahrt zu verlangsamen und rechtzeitig Abwehrmaßnahmen zu treffen. Da er dies unterlassen hat, ist er durch eigene Schuld in die gefährdende Situation hineingeraten. Auf die Frage, ob der Anprall selbst durch zweckmäßigeres Verhalten des Befl. hätte vermieden oder gemildert werden können, kommt es daher nicht mehr an.

W. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

nicht von vornherein Maßnahmen ergriffen hat, die die Entstehung einer Gefahr ausschlossen.

Dem M. ist ein für seinen Unfall ursächliches Selbstverschulden entgegenzuhalten (§§ 254, 846 BGB., §§ 9, 16 KraftfG.). Da er jedoch die Überquerung des Fahrdamms in unmittelbarer Nähe der Haltestelle versucht hat, erscheint sein Verschulden mit Rücksicht auf § 23 Abs. 2 KraftfVerfB.D. in wesentlich milderem Licht.

(U. v. 12. Okt. 1931; 190/31 VI. — Berlin.) [H.]

8. §§ 17, 18 KraftfG.; §§ 18, 21, 22—25, 28 KraftfVerfB.D.; § 131 RVerf.

1. § 131 RVerf. kommt auch dann zur Anwendung, wenn das Verschulden des Beamten, an dessen Stelle der Staat haften soll, auf der gesetzlichen Vermutung des § 18 KraftfG. beruht.

2. Schuldhaft handelt der Kraftfahrer, der, nachdem er links überholen mußte, auf der linken Straßenseite länger verbleibt, als das Überholen es erforderte.

3. Die Vorschrift des § 25 Abs. 1 KraftfVerfB.D. v. 1928 gewährt nur solchen Fahrzeugen der Polizei das dort erwähnte Vorrecht, die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen. Auch sie haben grundsätzlich die rechte Seite der Straße einzuhalten und sind von der Beachtung der §§ 18, 22—24, 28 KraftfVerfB.D. nur bei Gefahr im Verzuge befreit.¹⁾

Am 30. Mai 1928 stießen auf der Fabrikstraße in D. gegen 1 Uhr mittags ein in der Richtung zum Friedrichsplatz fahrender Adler-Personenkraftwagen der Vereinigten Stahlwerke AG. und ein aus entgegengesetzter Richtung kommender Gefangenentransportkraftwagen des befl. preuß. Staatsfiskus zusammen. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Die Kl. forderte auf Grund Abtretung Ersatz des Schadens, der an dem Personenkraftwagen entstanden sei, mit 905,85 M. Das BG. erklärte den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Rev. wurde zurückgewiesen.

Die Rev. ist nach § 547 Abs. 2 ZPO., § 71 Abs. 3 ZVG., § 39 PrAGG. ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstandes zulässig, da das BG. die Haftung des Befl. gemäß Art. 131 RVerf. aus schuldhaftem Verhalten des Führers des Gefangenentransportkraftwagens für gegeben erachtet. Die Rev. ist nicht begründet.

Die Annahme des BG., daß der Führer des Gefangenewagens, der Polizeihauptwachmeister M., sich bei Ausübung der Fahrt in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt befand, ist zutreffend, wird von der Rev. auch nicht beanstandet. Diese meint jedoch, angesichts der Inanspruchnahme des Befl. aus Art. 131 RVerf. komme § 18 KraftfG. nicht zur Anwendung, die Kl. müsse daher ein Verschulden des Führers nachweisen. Der Angriff geht fehl. Nach der Rspr. des RG. (RG. 125, 98¹⁾; RGUrt. v. 26. Juni 1930, VI 656/29²⁾; vgl. auch RGWarn. 1930 Nr. 96) kommt Art. 131 RVerf. auch dann zur Anwendung, wenn das Verschulden des Beamten, an dessen Stelle der Staat haften soll, auf der gesetzlichen Vermutung des § 18 KraftfG. beruht. Die Führung des Entlastungsbeweises gemäß dieser Vorschrift ist demnach vom BG. an sich mit Recht dem Befl. aufgebürdet worden.

Das BG. hat darüber hinaus aber auch auf Grund der Beweisaufnahme bei der Abwägung nach § 17 KraftfG. ohne Rücksicht auf die Beweislast ein Verschulden des Führers des Gefangenewagens angenommen. Der Unfall hat sich nach seiner Feststellung in folgender Weise ereignet. Der Kraft-

wagen der Vereinigten Stahlwerke AG. fuhr auf der rechten Straßenseite in langsamer Fahrt. Der Führer des entgegenkommenden Gefangenewagens war an haltenden Straßenbahnwagen und hinter ihnen befindlichen Straßenkehrern links vorbeigefahren, dadurch auf die linke Straßenseite geraten. Diese Fahrt auf der linken Seite behielt er bis über die Einmündung der von links kommenden Amtsgerichtsstraße bei, die der Personenkraftwagen noch nicht erreicht hatte. Der Zusammenstoß ereignete sich dann dadurch, daß die beiden Führer einander auszuweichen suchten, indem sie beide (gleichzeitig) zur Straßenmitte hin einschwenkten. Das BG. kommt zu dem Ergebnis, daß die weit überwiegende, und zwar schuldhafte Verursachung bei dem Führer des Gefangenewagens liege. Es erwägt, dem Führer des Personenkraftwagens könne ein Vorwurf aus dem Abschwanken nicht gemacht werden. Er habe allen Anlaß gehabt, dem Polizeiwagen nach der einzig freien Seite hin auszuweichen, um nicht durch Weiterfahren in der bisherigen Richtung oder auch durch Stehenbleiben den Zusammenstoß unvermeidlich zu machen. Die Berufung des Befl. auf § 25 KraftfVerfB.D. lehnt es mit der Begründung ab, der Führer des Personewagens habe alles getan, um dem Polizeifahrzeug freie Bahn zu schaffen. Er habe sich so verhalten, daß dieses unbehindert hätte weiterfahren können, wenn es die Fahrt auf seiner linken Straßenseite fortgesetzt hätte. Der Führer des Polizeiwagens habe die gefährliche Sachlage herbeigeführt. Wenn der Führer des Personewagens nicht so zweckmäßig verfahren sei, wie es geschehen sein würde, wenn er Zeit zu ruhiger Überlegung gehabt hätte, so könne ihm das nicht zum Vorwurf gereichen.

Die Meinung der Rev., es sei nicht erkennbar, worin das Verschulden des Führers des Polizeiwagens bestehen solle, kann als gerechtfertigt nicht anerkannt werden. Vielmehr erblickt das BG. sein Verschulden ersichtlich darin, daß er die linke Seite der Straße auch dann noch besuhr, als er durch irgendwelche Hindernisse nicht mehr hierzu veranlaßt wurde, und daß er dieses verkehrswidrige Verhalten sogar so weit ausdehnte, daß dadurch die unmittelbare Gefahr des Auseinanderfahrens der beiden Kraftwagen entstand. Nicht das Rechtsausweichen an sich wird ihm, wie die Rev. annimmt, zum Vorwurf gemacht, sondern der Umstand, daß er dieses Rechtsausweichen zu spät, und zwar so spät vorahm, daß dem Führer des Personenkraftwagens nichts anderes mehr übrig blieb, als nach links zur Straßenmitte auszuweichen. Die Tatsache, daß das Ausweichen beider Führer gleichzeitig und im letzten Augenblick erfolgte, beruht somit nach der Feststellung des BG. auf dem Verhalten des Führers des Polizeiwagens. Die rechtliche Beurteilung des BG. würde allerdings zu beanstanden sein, wenn der Befl. sich für die Fahrt des Polizeiwagens und namentlich für die Fahrweise seines Führers auf die Vorschrift in § 25 Abs. 1 KraftfVerfB.D. i. d. Fassung v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) berufen könnte. Nach dieser Vorschrift ist für Fahrzeuge der Polizei, die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen, schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen. Dieser Verpflichtung in dem von dem Befl. aus der Vorschrift entnommenen Sinne würde der Führer des Personenkraftwagens allerdings nicht, wie das BG. annimmt, schon dann nachgekommen sein, wenn er erst im letzten Augenblick durch Ausweichen zur Straßenmitte die Fahrbahn des Polizeiwagens freigab; vielmehr hätte er dann bereits erheblich früher ausweichen müssen und durch eine Unterlassung nach dieser Richtung würde er die gefährliche Lage geschaffen haben. Die Berufung des Befl. auf § 25 Abs. 1 KraftfVerfB.D. geht aber fehl. Die Vorschrift gewährt zunächst keineswegs allen Fahrzeugen der Polizei jenes Vorrecht, sondern nur solchen, die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen. Ein hörbares Zeichen steht vorliegend nicht in Frage. Das in dem Rundverlaß des PrZnmM. v. 26. Febr. 1926 (MinBl. 227) i. d. Fassung v. 6. April und 5. Sept. 1927 (MinBl. 401 und 917) unter Ziff. II vorgesehene besondere Verkehrskennzeichen, bestehend in einer hochzuhaltenden oder am Fahrzeug zu befestigenden Blechscheibe in bestimmten Abmessungen mit der Aufschrift: „Staatliche Polizei“, hat der Gefangenewagen nach der eigenen Angabe des Befl. nicht geführt. Ob daneben, wie der Befl. meint, noch weitere Zeichen an dem Fahrzeug die Voraussetzung des § 25 Abs. 1 KraftfVerfB.D.

Prof. Dr. Walter Jellinek, Heidelberg.

¹⁾ ZB. 1929, 3151. ²⁾ ZB. 1930, 2848.

erfüllen können, kann dahingestellt bleiben. Auch die danach in Betracht kommenden Fahrzeuge der Polizei sind, wie sich aus § 44 KraftfVerkVO. ergibt, von der Verpflichtung nach § 21 KraftfVerkVO., grundsätzlich die rechte Seite der Straße einzuhalten, nicht befreit, von der Beachtung der §§ 18, 22 bis 24 und 28 KraftfVerkVO., auch nur bei Gefahr im Verzuge. Auch sie müssen mithin grundsätzlich die Verkehrsregeln beachten (vgl. RG. 129, 303/04) und haben keinen Freibrief für unachtsames oder unbekümmertes Darausfahren (Isaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., 1931, Erl. 5 zu § 25 KraftfVerkVO. S. 581). Eine Befugnis des Führers des Gefangenenwagens, die linke Straßenseite auch nach dem Passieren der Hindernisse weiter einzuhalten, war aber nach den Feststellungen des BG. nicht gegeben. Danach ist die Meinung des BG. über das verkehrswidrige Verhalten dieses Führers rechtlich nicht zu beanstanden. Auch die Abwägung nach § 17 KraftfVO. läßt einen Rechtsirrtum zu Lasten des Bekl. nicht erkennen.

(U. v. 17. April 1931; 582/30 VI. — Düsseldorf.) [H.]

9. §§ 254, 276, 823 BGB.; §§ 17, 18 KraftfVO. Ein schuldhaftes Verhalten des an sich Vorfahrtsberechtigten kann nach den Umständen so schwer wiegen, daß daraus eine gleichmäßige Verteilung der Verursachung abzuleiten ist.†)

Sowohl der auf der Hauptverkehrsstraße, wie der auf dem Seitenweg sich nähernde Fahrzeugführer hatte infolge der Unübersichtlichkeit der Fahrbahn an der Einmündungsstelle seine Geschwindigkeit gem. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. so einzurichten, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Für den Kl. folgt diese Pflicht insbes. aus dem Vorfahrtsrecht des Bekl. Auch der Bekl. war

verpflichtet, sich der Einmündungsstelle vorsichtig zu nähern. Er durfte sich nicht auf sein Vorfahrtsrecht verlassen, sondern mußte auch zur Nachtzeit damit rechnen, daß aus der Seitenstraße Fahrzeuge herankommen und beim Erreichen der Kreuzung in seine Fahrbahn geraten könnten. Er mußte dabei insbes. auch mit der Möglichkeit verkehrswidrigen Verhaltens der Führer solcher Fahrzeuge rechnen (RG. 125, 203¹⁾). Im übrigen hat der Bekl. aber mit Recht auch die gewöhnliche Sorgfalt (§ 276 BGB.) außer acht gelassen, da er auf das Herannahen des Krafttrades auch dann nicht geachtet hat, als ihm die örtlichen Verhältnisse dies ermöglichten.

Die schweren Unfallsfolgen fallen hauptsächlich dem Bekl. zur Last. Hätte er richtig gehandelt, wäre der Zusammenstoß nicht so stark und die Verletzung des Kl. nicht so schwer gewesen. Wenn dieser auch durch die Nichtbeachtung des Vorfahrtsrechts die eigentliche Unfallursache geschaffen hat, so ist doch die Verursachung beiden Teilen gleichmäßig zuzurechnen, insbes. bei Berücksichtigung der beiderseitigen Unachtsamkeit. Diese gleichwertige Verteilung der Schadensursache führt nicht zur Ausschaltung des Vorfahrtsrechts. Aus der Verpflichtung des Vorfahrtsberechtigten, nach Lage der Umstände die erforderliche Vorsicht bei Überquerung von Einmündungsstellen zu beobachten, ergibt sich rechtlich die Möglichkeit, daß eine Verletzung dieser Verpflichtung als allein oder mit ursächlich für einen Unfall zu beurteilen ist. Die Abwägung unterliegt in erster Linie dem Tatrichter; die Nachprüfung durch das RevG. beschränkt sich darauf, ob sie von Rechtsirrtum beeinflusst ist. Daß aber ein schuldhaftes Verhalten des Vorfahrtsberechtigten so schwer wiegen kann, daß daraus eine gleichmäßige Verteilung der Verursachung abzuleiten ist, ist rechtlich nicht zweifelhaft.

(U. v. 12. Okt. 1931; 193/31 VI. — Naumburg.) [H.]

Zu 9. Die Entsch. entspricht der bisherigen Rspr. des RG., doch ist sie darum nicht weniger bedenklich. Es handelt sich um die für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr grundsätzliche Frage, wieweit der Vorfahrtsberechtigte mit verkehrswidrigem Verhalten des Vorfahrtsverpflichteten rechnen muß. Auf der einen Seite räumt § 24 KraftfVerkVO. ausdrücklich dem auf dem Hauptverkehrswege sich bewegenden Fahrzeug die Vorfahrt vor dem aus dem Seitenwege kommenden ein. Auf der anderen Seite besteht die Verpflichtung des § 18 Abs. 1 u. 2 KraftfVerkVO.

In zahlreichen Urten nimmt nun das RG. an, daß der Vorfahrtsberechtigte mit einer Verletzung der Vorfahrtsregeln des § 24 durch den Vorfahrtsverpflichteten rechnen und sein Verhalten danach einrichten müsse (vgl. außer den im Urte. zit. Entsch. namentlich RG. v. 13. Mai 1929, VI 562/28; Recht 1929 Nr. 1586; RGSt. v. 27. Juni 1929, 2 D 314/29; DRZ. 1929, II, 442/43 und KRafff. 1930, 23; RGSt. v. 19. Juni 1928, 1 D 191/28; ZBl. 1928, 2325 und KRafff. v. 19. Juni 1930, 2 D 243/30; Recht 1930, 513). Auf gleichem Standpunkt steht auch das BG. (vgl. u. a. Urte. v. 21. Juni 1930, 2 S 216/30 in meiner AutorechtsRdsch. 1930, 108) und das DLG. Dresden (vgl. namentlich Urte. v. 14. Mai 1929, 2 OStA 39/29; KRafff. 1929, 430 und v. 24. Sept. 1929, 2 OStA 103/29; KRafff. 1930, 177). Sine qua non stehen andere DLG., namentlich das DLG. Hamburg, DLG. Celle und DLG. Hamm sowie das BayDLG., auf dem Standpunkt, daß der Vorfahrtsberechtigte grundsätzlich mit einer Mißachtung seines Rechts durch andere Kraftfahrzeuge nicht zu rechnen braucht (vgl. DLG. Hamburg v. 12. März 1928, R III 22/28; KRafff. 1928, 294 sowie v. 21. Juni 1928, R III 91/28; KRafff. 1929, 470; v. 11. Febr. 1929, R III 9/29; KRafff. 1930, 23/24 und besonders v. 21. Febr. 1929, R III 17/29; KRafff. 1929, 465/66; DLG. Celle u. a. v. 15. März 1930, 5 U 337/29; KRafff. 1930, 358 und DLG. Hamm u. a. v. 5. Juli 1930, 9 U 153/30; KRafff. 1930, 448; BayDLG. v. 18. Dez. 1928; KRafff. 1929, 474).

Bei der Entsch. der Frage spielt eine wesentliche Rolle, ob das Vorfahrtsrecht aus der primären Alternative, nämlich aus dem Verhältnis von Hauptweg zu Seitenweg, oder aus der subsidiären des von rechts kommenden Fahrzeugs hergeleitet wird. Ist der erste Fall gegeben — und dieser Fall lag hier vor, wie aus den übrigen Feststellungen des Urte. ersichtlich ist —, so darf die ratio legis, die zur Privilegierung des auf dem Hauptverkehrswege sich bewegenden Fahrzeugs geführt hat, nicht außer acht gelassen werden. Der Zweck dieser Vorfahr. war, den Verkehr auf den Hauptstraßen fließend zu gestalten und möglichst rasch abzuwickeln. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn die auf dem Hauptverkehrswege sich bewegenden Fahrzeuge tatsächlich darauf rechnen dürfen, daß die aus den einmündenden Seitenwegen kommenden Wegebenutzer die gesetzl. Vorfahr. beachten und sich unter Beobachtung der gehörigen Sorgfalt an die Hauptstraße herantasten. Würde man, wie es das RG. tut, die auf der Hauptstraße fahrenden Kraftfahrer verpflichten, an jeder Einmündung eines Seitenweges mit der Möglichkeit des Herausfahrens eines andern Fahrzeugs in schnellem Tempo zu rechnen, so

würde der Verkehr auf den Hauptstraßen in unerträglicher Weise verlangsamt und abgedrosselt werden. Da nahezu an jeder Einmündung eines Seitenweges in der Großstadt die Übersicht durch Häuser behindert ist, da also fast regelmäßig der Fall des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. gegeben ist, so würde der Kraftfahrer nicht nur zum Langsamfahren verpflichtet sein, er würde vielmehr an jeder Einmündung eines Seitenweges entsprechend der Anordnung des § 18 so langsam fahren müssen, daß sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Das kann nicht der Sinn des Gesetzes sein. Besteht einmal ein Vorfahrtsrecht für die Hauptstraßen, dann müssen und dürfen sich auch die Kraftfahrer danach richten. Anders liegt die Situation beim Vorfahrtsrecht des von rechts kommenden Fahrzeugs. Dieses Privileg ist nur subsidiär und nicht zur Erzielung größerer Geschwindigkeiten geschaffen worden.

Die Rspr. des RG. übersieht auch, daß es einen wesentl. Unterschied macht, ob Unbesonnenheiten von Fußgängern oder solche von Kraftfahrern in Rechnung zu ziehen sind. Man mag dem Fußgänger nachsehen, daß er die Verkehrsregeln noch nicht hinreichend beherrscht. Unbesonnenheiten von Fußgängern können daher bis zu einem gewissen Grade als der Verkehrserfahrung entsprechend bewertet werden, wenngleich auch hier vom RG. des Guten zuviel getan wird. Von Kraftfahrern indessen, die die Fahrprüfung abgelegt haben, muß und kann vorausgesetzt werden, daß sie die Fahrregeln kennen und beherrschen. Es wirkt geradezu wie eine Prämie auf Verkehrsverstöße, wenn das RG. immer wieder betont, daß der Kraftfahrer mit der Verletzung des Vorfahrtsrechts durch die aus Seitenwegen kommenden Fahrer rechnen müsse. Man würde besser daran tun und zur Erziehung der undisciplinierten Kraftfahrer wesentlich beitragen, wenn man das verbotmäßig schnelle Überqueren der Hauptstraßen unter Mißachtung des Vorfahrtsrechts der auf diesen Straßen sich bewegenden Fahrzeuge als das bezeichnen würde, was es ist, nämlich als eine grob fahrlässige und schärfste Mißbilligung verdienende Pflichtverletzung, und sich auch entschließen würde, die hieraus resultierenden rechtl. Konsequenzen zu ziehen.

Die vorl. Entsch. ist um so bedenklicher, als das RG. das Maß der Verursachung im Verhältnis der beiden Kraftfahrzeuge zueinander gleichmäßig verteilt hat. Keinesfalls reichen die getroffenen Feststellungen dazu aus, dem Erblasser der Kl., also demjenigen gegenüber, der durch die Verletzung der elementarsten Regel des Kraftfahrzeugverkehrs die hauptfaktliche Ursache für den Unfall gesetzt hat, eine Mitverantwortlichkeit des Vorfahrtsberechtigten in gleichem Maße anzunehmen. Inwiefern dem Bekl. gerade die schweren Unfallsfolgen in der Hauptsache zur Last zu legen sind, nachdem das RG. selbst davon ausgeht, daß der vorfahrtsverpflichtete Erblasser der Kl. die erste und eigentliche Unfallursache geschaffen habe, ist überdies nicht erfindlich. RM. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

¹⁾ ZBl. 1929, 2816.

10. § 24 KraftfVerfVO. Wer links fährt, hat kein Vorfahrtsrecht.†)

Am 20. Sept. 1928 stieß der auf seinem Krafttrabe auf der Staatsstraße vom Bahnhof K.-G. in der Richtung nach J. fahrende K. an der Einmündung dieser Straße in die von J. nach K. führende Staatsstraße mit einem Personenkraftwagen zusammen, der vom Bekl. gelenkt wurde. Wegen des erlittenen Körper- und Sachschadens machte er den Bekl. klagenhaftbar, weil dieser — wie unstreitig — auf der linken Seite fuhr. LG. und OLG. gaben seiner Klage in vollem Umfange statt. Die Rev., mit der der Bekl. anstrebt, nur zur Hälfte schadenserzulpflichtig gemacht zu werden, hatte keinen Erfolg.

Das OLG. hat seinem Urteil eine die Örtlichkeit veranschaulichende Skizze beigelegt, deren Richtigkeit nicht bestritten und die vom OLG. auch seiner Entscheidung zugrunde gelegt worden ist, die übrigens auch mit der vom Bekl. in der Revisionsverhandlung vorgelegten amtlichen Karte im wesentlichen übereinstimmt. Danach macht die Straße J.—K., auf welcher der Bekl. fuhr, an der Unfallstelle einen stark gekrümmten Bogen, während die sich nach dem Bahnhof K.-G. abzweigende Straße annähernd als gerade Fortsetzung der von J. kommenden Straße erscheint. Demgemäß hat das BG. angenommen, daß der K., der vom Bahnhofe kam, seine Fahrtrichtung nicht geändert habe. Hierauf beruht wesentlich die getroffene Entscheidung, die von der Rev. ohne Grund angegriffen wird.

Daß der Bekl. einen Fehler gemacht hat, indem er auf der linken Straßenseite fuhr, hat er in der Verznst. selbst nicht mehr in Abrede gestellt. Was ihn zu diesem Verhalten veranlaßt hat, ist unverständlich. Seine ursprüngliche Angabe, er sei durch einen auf der rechten Seite haltenden, von Frauen und Kindern umlagerten Obitwagen zum Befahren der linken Straßenseite genötigt gewesen, hat sich nach Ausweis des gegen ihn ergangenen Strafurteils nicht bewahrt, ist demgemäß schon vom OLG. als unrichtig behandelt und von ihm in der Verznst. auch nicht mehr vorgebracht worden. Mit Recht legt ihm deshalb das BG. einen groben Verstoß gegen § 21 KraftfVerfVO. (Fassung v. 16. März 1928 [RGBl. I, 91] und 13. Juli 1928 [RGBl. I, 204]) zur Last.

Die Rev. kommt aber darauf zurück, daß die Straße J.—K., auf welcher der Bekl. fuhr, gegenüber der Straße, auf welcher der K. herankam, der Hauptverkehrsweg sei und daß darum der Bekl. nach § 24 KraftfVerfVO. das Vorfahrtsrecht gehabt habe. Das BU. erklärt das für unrichtig, denn beide Straßen seien, wie gerichtsbekannt, Staatsstraßen und als Hauptstraßen zu werten. Damit hat das BG. nicht gesagt, wie die Rev. meint, daß zwei zusammen treffende Staatsstraßen notwendig gleichwertig und darum beide Hauptverkehrswege seien. Sondern dem BG. ist bekannt nicht nur, daß beide Straßen Staatsstraßen sind, sondern auch, daß beide als Hauptverkehrswege zu werten sind, und zwar, wie angenommen werden muß, wegen des gerichtsbekannten Verkehrs, der sich auf ihnen abspielt. Es besteht kein Grund, den angeführten Worten des BU. eine andere Meinung unterzulegen, zumal kurz darauf gesagt ist, daß die Straße, auf welcher der K. kam, zum Bahnhof führt. Danach hatte also der K., da er von rechts kam, und nicht der Bekl. das Vorfahrtsrecht. Übrigens hätte der Bekl. schon darum kein Vorfahrtsrecht gehabt, weil er auf der linken Straßenseite fuhr (Urt. des erf. Sen. v. 12. März 1931, VI 453/30: RG. 132, 100 vgl. unten S. 3345 Nr. 21). Er mußte also den K. vorbeilassen, und dazu hätte es nach der Feststellung des BG. genügt, wenn er wenigstens noch kurz vor dem Zusammenstoß nach rechts, anstatt noch mehr nach links, ausgebogen wäre.

Das BG. stellt weiter ausdrücklich fest, daß der K.

nicht in rechthaberischer Weise weitergefahren ist. Die Ausführungen der Rev., die sich mit dieser Feststellung in Widerspruch setzen, sind nach § 561 Abs. 2 ZPO. unbeachtlich. Nach der Feststellung des BG. hat der K. vielmehr seine an sich richtige Fahrweise beibehalten, weil er annahm und annehmen konnte, der Bekl. werde seinen Fehler nicht so weit treiben, daß er ihn, den K., nicht einmal vorbeilassen, sondern anfahren werde. Das liegt auf tatsächlichem Gebiet.

Bei dieser Sachlage enthält es keinen Rechtsirrtum, wenn das BG. ein Verschulden des K. nicht darin findet, daß er weder angehalten noch seine Geschwindigkeit von 25 km verlangsam hat. Ein Hupezeichen des K. war nach der Feststellung des BG. überflüssig, weil seine Annäherung ohnehin dem Bekl. erkennbar war. Einem Armzeichen nach der einzuschlagenden Fahrtrichtung (§ 26 KraftfVerfVO.) bedurfte es nach der eingangs dargestellten Örtlichkeit nicht, denn der K. behielt seine Fahrtrichtung bei. Auch in dem Unterlassen dieser Zeichen brauchte daher das BG. kein Verschulden des K. zu finden.

Das BG. konnte nach alledem ohne Rechtsirrtum zu dem Ergebnisse kommen, daß die Schuld an dem Zusammenstoße ausschließlich auf Seiten des Bekl. lag. Es hat aber auch die Möglichkeit erwogen, daß der K., wenn ihn auch kein Verschulden i. S. des § 276 BGB. traf, doch vielleicht nicht jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet, also den gesteigerten Anforderungen nicht völlig genügt hat, die § 7 KraftfG. an die Geistesgegenwart des Kraftfahrzeugführers stellt (RG. 86, 151¹⁾). Das BG. findet jedoch die Ursache des Unfalls so überwiegend in dem groben Verschulden des Bekl., daß es demgegenüber alles für unerheblich erachtet, was etwa dem K. zur Last gelegt werden könnte. Diese, auf Grund des § 17 KraftfG. vorgenommene Abwägung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen.

(U. v. 9. Juli 1931; 104/31 VI. — Augsburg.) [H.]

2. Bürgerliches Gesetzbuch.

11. §§ 254, 276, 823 Abs. 2, 832 BGB.; § 8 Nr. 1 KraftfG.; § 25 (jetzt 32) Abs. 2 KraftfVerfVO.)

1. Ohne Rücksicht auf das Vorliegen einer rechtsgeschäftlichen Willenserklärung erfüllt der tatsächliche Vorgang des Mitfahrens die Voraussetzungen des § 8 Nr. 1 KraftfG., so daß also aus diesem Gesetz auch dann keine Haftung erwächst, wenn ein Kind heimlich mitfährt.

2. Der Führer eines Lastkraftzuges hat die Pflicht, nach jeder, auch kurzen, Fahrtunterbrechung, bevor er den Wagenzug wieder in Bewegung setzt, nachzusehen, ob der Beifahrer an seinem Platze ist.

3. Wenn festgestellt ist, daß einem Kind die Einsicht in die Gefährlichkeit des Spielens an Kraftwagen innegewohnt habe, so bleibt für die Anwendung des § 254 BGB. doch immer noch die Mit einem sehr jugendlichen Alter regelmäßig verknüpfte geringe Überlegungsfähigkeit und Besonnenheit zu berücksichtigen.†)

Durch einen Lastkraftwagen und Anhänger, welche den beiden Erstbekl. G. gehörten, wurden am 8. März 1928 Steine zu einem Neubau Ecke Hinrichsen- und Sentastraße in G. gefahren. Nachdem man dort angekommen war, zeigte sich, daß die Wagen für die ordnungsmäßige Abladung zu nahe herangefahren waren. Deshalb fuhr der Bekl. M. als Motorwagenführer alsbald um ein Häuserviertel Sentastraße—Lohkoppelstraße—Ortrudstraße, um besser vorzufahren. Hierbei

*) ZB. 1915, 404.

Zu 11. Zu 1. Daß auf den K. der § 8 Nr. 1 KraftfG. anzuwenden ist, wird man mit dem BG. unbedingt bejahen. Der klare Wortlaut dieser Gesetzesbestimmung läßt keinen Zweifel daran, daß es allein auf die objektive Tatsache des „Besördertwerdens“ ankommt.

Zu 2. Diese Ausführungen erscheinen bedenklich: Gewiß ist § 25 (jetzt § 32) KraftfVerfVO. ein Schutzgesetz. Aber unterstellt man selbst seine Verletzung, so fehlt es doch am Kausalzusammen-

Zu 10. Das Urt. stellt unter Bezugnahme auf das gleichfalls erst jüngst in RG. 132, 100 unten S. 3345 Nr. 21 erschienene den Satz auf, daß das die linke Seite des Wegs befahrende Kraftfahrzeug an Kreuzungen und Wegeeinmündungen kein Vorfahrtsrecht habe. Wenn sich dies auch nicht als Prinzip aus der KraftfVerfVO. ableiten läßt, so wird doch in vielen Fällen, insbes. bei Unübersichtlichkeit der Seite der Straßenkreuzung oder Einmündung ein Verzicht auf das Vorfahrtsrecht geboten sein.

RA. Dr. S. Wille, München.

bemerkte er nicht, daß der Beifahrer B. vom Anhänger abgestiegen war. Mehrere Kinder waren auf den Anhänger geklettert, darunter hatte der 7½ Jahre alte M. den Führerstand des Anhängers erkliegen. Die übrigen Knaben sprangen ab und der M. suchte an einem schmalen Vorsprung des Wagens nach hinten zu gelangen, um dort abzuspringen. Er stolperte über eine den Wagen überspannende Kette, hielt sich noch kurze Zeit und fiel dann so hinab, daß sein rechtes Bein vom Hinterrad des Wagens zerquetscht wurde und abgenommen werden mußte. Nach der Darstellung der Klage ist der M. auf den haltenden Wagen gestiegen, während die Bekl. behaupten, die Kinder seien erst abgestiegen, als der Zug sich schon wieder in Bewegung gesetzt hatte. Der M. forderte Heilungskosten, ferner Schmerzensgeld und eine kapitalisierte Rente. LG. und OLG. wiesen ab. Das RG. hat aufgehoben.

1. Das OLG. stellt fest, daß der M. erst nach dem Wiederanfahren auf den Führerstand des Anhängers gewechselt sei. Es folgert hieraus, daß der M. sich eine kurze Strecke habe befördern lassen und daß deshalb die Gefährdungshaftung aus § 7 durch § 8 Nr. 1 KraftfG. ausgeschlossen sei.

Die Rev. hält zunächst die Anwendung der Ausnahmevorschrift des § 8 Nr. 1 KraftfG. für rechtsirrig. Daß der M. nicht habe befördert werden wollen, gehe daraus hervor, daß er schon bald nach Beginn der Fahrt in der Sentastraße versucht habe, den Wagen wieder zu verlassen. Wenn der M. den Wagen in der Annahme bestiegen habe, daß er sofort wieder halten werde, so liege keine Beförderung mit dem Willen des M. vor. Sein Wille würde auch nicht ausgereicht haben, weil die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters fehle. Nach allgemeiner Lebenserfahrung sei aber überhaupt nicht anzunehmen und sehr unwahrscheinlich, daß der M. den fahrenden Wagen bestiegen und sofort Angst bekommen haben sollte, die ihn zum Wiederabsteigen genötigt hätte. Diesen allgemeinen Erfahrungssatz hätte das OLG. berücksichtigen müssen bei der Beantwortung der streitigen Frage, ob der M. vor oder nach Beginn der Fahrt aufgesprungen sei.

Die Rev. kann insoweit keinen Erfolg haben. Wäre der M. auf den haltenden Lastzug in der Annahme aufgestiegen, daß vor Abladung der gesamten Steine die Abfahrt nicht statfinde, und hätte sich der Lastzug wider sein Erwarten in Bewegung gesetzt, so möchte vielleicht die Anwendbarkeit des § 8 Nr. 1 KraftfG. zweifelhaft sein. So liegt die Sache aber nicht. Das OLG. hält den 7½-jährigen M. für fähig, den Führerstand des langsam anfahrenen Lastwagens zu erklettern. Wenn der M. dann alsbald sich bemühte, wieder abzustiegen — etwa weil die übrigen Kinder absprangen und weil er fürchtete, der Wagen werde zu weit fahren — so kann nicht anerkannt werden, daß die schnelle Auseinanderfolge des Auf- und Absteigens der Kindesnatur oder der allgemeinen Lebenserfahrung widerspräche. In diesem Rechtszuge kann daher nur von der getroffenen tatsächlichen Feststellung ausgegangen werden, daß der M. auf den schon in Bewegung befindlichen Anhängergewagen geklettert ist. Der M. hat danach sich durch das Fahrzeug auf kurze Zeit befördern lassen. Nach der Sachlage hat er dabei lediglich seinen kindlichen Spieltrieb betätigt und damit ist unvereinbar, daß er einen Beförderungsvertrag oder eine sonstige Rechtshandlung habe vornehmen wollen, zumal der Führer von seiner Unwissenheit nichts erfahren hatte. Eine rechtsgeschäftliche Willenserklärung, die der Zustimmung des gesetzlichen Vertreters bedurft hätte, steht nicht in Frage, sondern nur ein tatsäch-

licher Vorgang. Der Wortlaut des § 32 zeigt einwandfrei, daß es dem Gesetzgeber auf die Bremsfähigkeit ankam, auf nichts weiter; daher die Erlaubnis, ohne Anhängerbelastung zu fahren, wenn ein durchgehendes mechanisches Bremssystem vorhanden ist. Auf unsern Fall angewendet, hätte das die Schullosigkeit des Wagenführers bedeutet, wenn er einen solchen derartigen bremsbaren Wagenzug fuhr; dann brauchte er ja nicht nachzusehen! Solch ein Privileg einer besondern Wagenklasse kann aber doch nicht zugelassen werden. Es zeigt sich, daß die vom RG. verlangte Prüfung, ob der Beifahrer wieder Platz genommen habe, gar nicht auf die Beschaffenheit des Anhängers abzielte. Es ist gewiß möglich, daß vielleicht der M. dabei entdeckt worden wäre; aber die Bremsfähigkeit, auf die sich der § 32 allein bezieht, hatte mit dem Unfall nichts zu schaffen. Mithin ist eine zusammenhängende Ursachenkette nicht vorhanden. Der M. ist gar nicht verletzt worden, weil der Bekl. gegen das Schutzgesetz verstieß. Hinzu kommt, daß die Ansicht des OLG., der Fahrer habe mit Fahrtteilnahme des Anhängerfahrers

licher Vorgang. Das genügt aber, um die Voraussetzungen des § 8 Nr. 1 KraftfG. zu erfüllen. Es heißt dort: Die Vorschriften des § 7 finden keine Anwendung, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte durch das Fahrzeug befördert wurde. Nach dieser Fassung ist nicht der Rechtsgrund der Beförderung entscheidend, sondern für jeden Inzassen des fahrenden Kraftwagens soll die Gefährdungshaftung entfallen. Dem entspricht auch die bei Müller, AutomobilG., Vorbem. 1 zu § 8 wiedergegebene amtliche Begründung zu der Vorschrift. Danach bezweckt das Gesetz, die Öffentlichkeit vor den ihr durch den Kraftwagenverkehr aufgedrungenen Gefahren zu schützen. Dagegen sah man die Vergünstigung als entbehrlich an für die Personen, welche durch Benutzung des Fahrzeugs zur Beförderung die damit verbundenen Gefahren auf sich genommen hätten. Mag auch der Gedanke der freiwilligen Gefahrübernahme im Gesetz keinen Ausdruck gefunden haben, so läßt doch der Wortlaut der Vorschrift keinen Zweifel, daß die erhöhte Haftung aus § 7 KraftfG. nur nach außen, nicht für die Inzassen des Kraftfahrzeugs gelten soll. Hier hat der M. sich bewußt dem Lastwagen anvertraut und dessen Bewegung ausgenutzt und es ist unerheblich, daß er nur sehr vorübergehend an der Fahrt teilzunehmen wollte. Während des gefährlichen Umherkletterns auf dem Anhängergewagen, das schließlich zum Abstürzen führte, war der M. noch Fahrtteilnehmer, so daß für seine Verletzung Halter und Führer nicht nach den §§ 7, 18 KraftfG. haften.

2. Dagegen wendet sich die Rev. mit Recht gegen die Ausführungen, mit denen das OLG. die Haftung der Bekl. auf Grund der Vorschriften des BGB. über unerlaubte Handlungen ablehnt. Nach § 25 Abs. 2 Satz 2 KraftfVerfBd. (jetzt § 32) in der zur Zeit des Unfalls geltenden Fassung v. 31. Jan. 1928 (RGBl. 1925, 445; 1928, 14) muß auf dem Anhänger ein Bremser mitfahren und eine Verständigung zwischen diesem und dem Führer möglich sein, wenn nicht der Führer von seinem Sitze aus die Bremse des Anhängergewagens bedienen kann oder dieser mit einer vorchriftsmäßigen selbsttätigen Bremse versehen ist. Daß die letzteren Ausnahmen hier vorliegen, ist nicht festgestellt, auch nicht anzunehmen, da tatsächlich ein Begleiter für den Anhänger zur Verfügung stand. Für den verkehrssicheren Zustand des Anhängergewagens ist dem Führer ausdrücklich die Verantwortung auferlegt (§ 25 Abs. 2 Satz 1 — jetzt § 16 — KraftfVerfBd.). An die von dem Führer danach zu beobachtende Sorgfalt stellt das OLG. zu geringe Anforderungen, indem es meint, der Bekl. M. habe nicht damit rechnen können, daß der Bremser abgestiegen sei. Der Führer hat die Pflicht, nach jeder, auch kurzen, Fahrtunterbrechung, bevor er den Wagenzug wieder in Bewegung setzt, nachzusehen, ob der Beifahrer an seinem Platz ist. Wollte man zulassen, daß der Führer seine Fahrt antreten oder nach einem Aufenthalt fortsetzen dürfe in der irrümlichen Annahme, der Beifahrer befinde sich auf dem Anhänger, so würde die Erfüllung der zwingenden Vorschrift im § 25 Abs. 2 (jetzt § 32 Abs. 2) KraftfVerfBd. über das Mitfahren eines Bremfers in keiner Weise gewährleistet sein. Auf die Dauer des Aufenthalts und darauf, ob der Motor abgestellt war, kann es nicht ankommen, es müßte denn sein, daß dem Bremser für gewisse Fälle streng unterlag wäre, ohne Erlaubnis des Führers abzustiegen. Das ist nicht festgestellt. Hier kommt hinzu, worauf die Rev. zutreffend hinweist, daß das Ziel der Fahrt an sich erreicht war und daher der Begleiter mit einem durch das Abladen der Steine be-

rechnen dürfen, den billigerweise an den Fahrer zu stellenden Pflichtanforderungen besser genügt, als das allenfalls formal zutreffende, in der Praxis überaus erscheinende Verlangen des RG.

Zu 3. Was über die Möglichkeit einer Verschuldensminderung bei Augenblicken gesagt wird, trifft an sich zu. Ist es nicht aber bedenklich, solche Umstände in einem Falle wie hier zu berücksichtigen? Der Erfolg ist nämlich eine Verschärfung der Schuldanrechnung beim Bekl.; sein Verschulden wiegt ja bei der Ausgleichung aus § 254 BGB. um so schwerer, je leichter das des M. angesehen wird. M. a. W.: er wird mit etwas belastet, wofür er nichts kann. Er hat nichts damit zu tun, ob ein siebenjähriges Kind oder ein älteres, vernünftigeres am Wagen sich zu schaffen macht. Hier muß billigerweise eben doch das richterliche Ermessen bei der Schuldbewägung helfen, d. h. muß im Ergebnis eine nur theoretische Erörterung bleiben, ob wegen geringerer Einsichtsfähigkeit das Verschulden des Kindes vermindert war.

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

dingten längeren Aufenthalt rechnen durfte, sofern er nicht das Gespräch wahrgenommen hatte, welches der Führer mit dem Bauarbeiter über die Notwendigkeit des nochmaligen Vorfahrens geführt hatte. Nach dem bisherigen Sachverhalt ist eine nicht unerhebliche Pflichtverletzung und ein Verschulden des Bekl. M. darin zu finden, daß er die Fahrt fortsetzte, ohne sich zu überzeugen, daß der Beifahrer seinen Platz auf dem Anhänger eingenommen hatte (§ 276 BGB.). Die Vorschriften des § 25 Abs. 2 dienen der Verkehrssicherheit und dem Schutze der Allgemeinheit gegen die besonderen Gefahren, welche das Fahren eines aus mehreren Wagen bestehenden Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen mit sich bringt. Sie sind daher als Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. anzusehen (RGZ. 84, 425). Ohne Rechtsirrtum nimmt das OLG. einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem schuldhaften Verstoß gegen das Schutzgesetz und dem Unfall an. Denn hätte der Bekl. M. pflichtgemäß für das Vorhandensein des Beifahrers gesorgt, so würde dieser als Hüter des Anhängewagens die Aufgabe gehabt und aller Voraussicht nach erfüllt haben, die spielenden Kinder, um sie vor Schaden zu bewahren, rechtzeitig wegzuführen; namentlich würde er den Kl. von dem Erklettern seines eigenen Führerstandes während der Fahrt zurückgehalten und jedenfalls den Unfall, so wie er geschehen ist, verhindert haben. Auf die fahrlässige Verletzung des allgemeinen Schutzgesetzes kann sich nach § 823 Abs. 2 BGB. auch der Kl. berufen, obwohl er Inhaber des Fahrzeugs war (§ 16 KraftfG. und Müller, AutomobilG., 6. Aufl., Bem. IIIb2 dazu). Ist somit auf Grund der bisherigen Feststellungen eine Haftung des Bekl. M. auf Schadensersatz anzunehmen, so haben sich die Erstbekl. nach § 831 BGB. zu entlasten. Und zwar sind an die Sorgfalt des Kraftwagenhalters bei der Auswahl und Beaufsichtigung seines Chauffeurs nach der ständigen Rspr. des RG. besonders strenge Anforderungen zu stellen (RG. 120, 161¹⁾; 128, 153²⁾). Einen gleichen Entlastungsbeweis haben die Erstbekl. zu führen hinsichtlich des Begleiters W., falls auch diesem ein Verschulden zur Last fällt, wie das OLG. anzunehmen scheint, aber nicht deutlich feststellt. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß § 831 BGB. nur eine widerrechtliche Schadenszufügung, nicht aber ein Verschulden des Angestellten voraussetzt (RG. 70, 76³⁾; 129, 60⁴⁾).

3. Die Rev. rügt schließlich, daß das Mitverschulden des Kl. rechtlich nicht erschöpfend gewürdigt sei. Eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens ist regelmäßig erst möglich, wenn das Maß des beiderseitigen Verschuldens festgestellt ist (ZB. 1905, 44; WarnRspr. 1914 Nr. 327; das zum Abdruck bestimmte Ur. des Sen. v. 5. Jan. 1931, VI 445/30⁵⁾). Das Verschulden der Erstbekl. ist bisher nicht aufgeklärt. Auch abgesehen hiervon bestehen Bedenken gegen die Beurteilung des Verschuldens auf Seiten des Kl. Das OLG., auf dessen Ausführungen das BG. verweist, nimmt ungenau an, der Kl. sei zur Zeit des Unfalls acht Jahre alt gewesen, während er nach dem Tatbestande des OLG. am 18. Aug. 1920 geboren ist, also 7 Jahre 6 $\frac{2}{3}$ Monate zählte. Er hatte mithin das Mindestalter für die Verantwortlichkeit nur wenig überschritten. In Kenntnis dieser Tatsache billigt jedoch das OLG. die Annahme des OLG., daß dem Kl. die Einsicht in die Gefährlichkeit des Spielens an Kraftwagen innegebohrt habe, da er deswegen von seiner Mutter verwahrt worden sei. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Abwägung des hiernach an sich vorliegenden Mitverschuldens des Kl. i. S. des § 254 BGB. war es jedoch zulässig, die mit seinem sehr jugendlichen Alter regelmäßig verknüpfte geringe Überlegungsfähigkeit und Besonnenheit zu berücksichtigen (RG. 68, 422⁶⁾; 76, 187; 108, 90; 114, 294; Warn. 1910 Nr. 19; RGRKomm. Erl. 4 zu § 828 BGB.). Aus dem Ur. erhellt nicht, daß das BG. sich der Möglichkeit bewußt gewesen ist, das Verschulden des Kl. milder zu beurteilen. In dieser Richtung hebt die Rev. hervor, daß es dem Kl. infolge seiner geringen Einsicht entgangen sein werde, daß es sich nur um eine kurze Rundfahrt handle und er deshalb keinen Grund hatte, den Wagen während der Fahrt wieder zu verlassen. Danach wird erneut zu prüfen sein, ob es auch unter dem angegebenen Gesichtspunkte gerechtfertigt ist, den Kl. ausschließlich verantwortlich zu

machen und nicht vielmehr eine Verteilung des Schadens in Betracht kommt. Auf ein etwaiges Mitverschulden der Eltern des Kl. durch Vernachlässigung ihrer Aufsichtspflicht (§§ 832, 823 BGB.) ist die Entsch. nicht abgestellt. Ein solches Mitverschulden würde dem Kl. nach § 254 BGB. nicht entgegengehalten werden können, wie der Rev. zuzugeben ist (RG. 62, 346; 77, 211).

(U. v. 21. Jan. 1931; 294/30 VI. — Hamburg.) [H.]
 <= RG. 131, 190.>

12. §§ 254, 823, 31 BGB.; § 1 HaftpfG.; § 17 KraftfG.

1. Die erhöhte Betriebsgefahr setzt nicht notwendig ein Verschulden des Betriebsunternehmers oder eines seiner Angehörigen voraus. Sie wird aber durch das Singutreten eines solchen gesteigert.

2. Daß ein Kl. eine Beschränkung in der rechtlichen Beurteilung der vorgebrachten Tatsachen selbst wünscht, ist so sehr die Ausnahme, daß es dem Gericht obliegt, die rechtliche Würdigung der vorgetragenen Tatsachen unabhängig von den Rechtsausführungen der Parteien vorzunehmen, wenn ein solcher Wille nicht erkennbar ist.

3. Regelmäßig kann angenommen werden, daß gegen die Gefahren eines nicht durch Schranken gesicherten Bahnübergangs von der Bahnverwaltung in anderer Weise genügend Sorge getragen wird, ohne daß der vorsichtig fahrende Kraftfahrer sein Rad zum Stehen zu bringen brauchte.

4. Das Fehlen einer Schranke kann eine wesentliche Erhöhung der Betriebsgefahr bilden, wenn der Art des neuzeitlichen Verkehrs und seinem Umfang nicht Rechnung getragen ist. Noch mehr ist die Schranke bei Wertung des Mitverschuldens des Verletzten zu berücksichtigen, wenn die Unterlassung der Anbringung auf einem Verschulden des Betriebsunternehmers beruhte.

5. Der Umstand, daß eine Partei den Zustand der Ortschaft, der zur Zeit des Unfalls bestand, nachher wesentlich verändert hat, ohne daß eine sichere Feststellung des Zustandes vorausgegangen ist, kann die Frage der Beweis-pflicht beeinflussen.)

Der Kl. fuhr am 30. Mai 1928 morgens gegen 6 Uhr mit seinem Kraftrade in R. über den sog. Kiesel, eine schmale Straße, die das Bahngleise der Eisenbahnstrecke R.—D. fast im rechten Winkel schneidet. Der Bahnübergang ist durch Schranken nicht gesichert. Beim Überqueren der Geleise wurde der Kl. von einem fahrplanmäßigen Personenzuge am Hinterrad des Motorrades erfaßt und zu Boden geschleudert. Er trug schwere Verletzungen davon, auch wurde das Kraftrad beschädigt. Er klagte auf Schadensersatz.

Das OLG. erklärte sodann den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt; das OLG. hat in Höhe von $\frac{3}{4}$ des Schadens abgewiesen. RG. hat aufgehoben.

Das BG. beurteilt in seiner Entsch. in getrennten Abschnitten einerseits den durch die Verletzung des Kl. entstandenen Schaden und andererseits den Sachschaden. Im ersten Abschnitt stellt das BG. an die Spitze der Erörterungen die Erwägung, die Entsch. hänge gemäß § 1 HaftpfGef. i. Verb. m. § 254 BGB. davon ab, inwieweit der Schaden durch die allgemeine bzw. erhöhte Betriebsgefahr

Zu 12. Das Ur. bewegt sich in den Gedankengängen, die das RG. in ständ. Rspr. innegehalten hat. Namentlich finden sich für die Erwägung, daß grundsätzlich der Richter in der rechtlichen Würdigung des tatsächlichen Parteivorbringens frei ist, vielfach Vorgänge auf dem Gebiete der Haftpflicht (vgl. Seligsohn, 2. Aufl., S. 339). Nachteilig für die verklagte Eisenbahn war die Boreiligkeit, mit der — wahrscheinlich infolge übergeordneter Organe — der zur Zeit des Unfalls bestehende Zustand vor der gerichtlichen Endentsch. verändert worden ist.

Wirkl. Geh. Rat Fritsch, Wiesbaden.

¹⁾ ZB. 1928, 1721. ²⁾ ZB. 1930, 2849. ³⁾ ZB. 1909, 136.

⁴⁾ ZB. 1:30, 2857. ⁵⁾ ZB. 1931, 856. ⁶⁾ ZB. 1908, 494.

der Bahn oder durch Verschulden des Verletzten, der hier auch noch die Betriebsgefahr des Krafttrades zu vertreten habe, verursacht worden sei. Auch im Verlaufe dieser Erörterungen spricht das BG. lediglich von der Betriebsgefahr und der erhöhten Betriebsgefahr der Bahn. Dagegen wird bei der Prüfung des auf Sachschaden gegründeten Anspruchs ausgeführt: Die Bekl. habe die ihr obliegende Verkehrspflicht, den Übergang über das Geleise möglichst gefahrlos zu gestalten, schuldhaft verletzt, weil sie nicht für die genügende Sicht auf dem Bahngleise gesorgt, dies vielmehr erst nach dem Unfall getan habe, und weil sie den sehr gefährlichen offenen Übergang nicht wenigstens durch ausreichende Warnungszeichen (Dampfpfeife der Lokomotive) gesichert habe. Dieses Verhalten der Bekl. verwertet das BG. bei der Feststellung des Anteils, den die Bekl. an dem Sachschaden aus § 823 i. Verb. m. § 254 BGB. zu tragen hat. Die Gegenüberstellung der Ausführungen des BG. zu den beiden Ansprüchen ergibt, daß das BG. bei der Prüfung des ersten Anspruchs im Gegensatz zur Beurteilung des zweiten Anspruchs das Verschulden der Bekl. nicht in Erwägung gezogen hat. Das ist rechtsirrtümlich. Eine erhöhte Betriebsgefahr liegt allerdings schon dann vor, wenn Umstände in Betracht kommen, die nicht schlechthin und regelmäßig mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, sondern ergeben, daß dieser Betrieb im Einzelfalle mit besonderen Gefahren verbunden ist. Die Betriebsgefahr wird aber auch dadurch gesteigert, daß ein schuldhaftes Verhalten des Betriebsunternehmers oder eines seiner Angestellten hinzutritt (RG.: JW. 1920, 434; RG.: LZ. 1920, 958; Seligsohn, RStPflG., 2. Aufl., S. 143). Die erhöhte Betriebsgefahr setzt nicht notwendig ein Verschulden dieser Personen voraus (vgl. aus neuerer Zeit RG.: JurMdsch. 1931 Nr. 325). Es geht deshalb nicht an, bei der Abwägung der erhöhten Betriebsgefahr und dem eigenen Verschulden des Verletzten das Verschulden des Betriebsunternehmers oder seiner Angestellten außer acht zu lassen; vielmehr muß es als einer der zu wertenden Umstände mitberücksichtigt werden. Diese Betrachtungsweise stimmt mit § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Kraftf.-Ges. überein, wonach im Verhältnis der beiden Beteiligten die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbes. davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Darunter fällt das erwähnte schuldhafte Verhalten des Betriebsunternehmers oder eines seiner Angestellten (RG. 84, 432). Die Nichtberücksichtigung dieses Umstandes mußte im Umfange der Verschwerung des Kl. zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen, und zwar auch insoweit, als über den Sachschaden erkannt worden ist, da offensichtlich die Art der Teilung dieses Schadens beeinflusst ist durch die Teilung des Schadens, der durch die Verletzung des Kl. entstanden ist.

Dazu kommt folgendes: Das BG. beurteilt den persönlichen Schaden, wie seine Ausführung auf S. 8 der zu den Akten gelangten beglaubigten Abschrift ergibt, nur unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des RStPflG.; es bezeichnet den Anspruch als einen im Rahmen dieses Gesetzes erhobenen Anspruch, nimmt also an, daß der Kl. diesen Anspruch im Gegensatz zum Sachschadenanspruch nur auf dieses Gesetz habe stützen wollen. Worauf diese Unterscheidung beruht, ist nicht ersichtlich. Die in der Klage enthaltene Bemerkung, daß der Anspruch auf das RStPflG. gestützt werde, läßt nicht erkennen, daß der Kl. auf eine anderweitige rechtliche Beurteilung der dem Gericht unterbreiteten Tatsachen verzichten wollte. Daß ein Kl. eine Beschränkung in der rechtlichen Beurteilung der vorgebrachten Tatsachen aus einem bestimmten Grunde in zulässiger Weise selbst wünscht, mag vorkommen, wie in dem RG. 123, 273¹⁾ entschiedenen Falle. Das ist aber die Ausnahme. Wo ein solcher Wille nicht erkennbar ist, liegt es dem Gericht ob, die rechtliche Würdigung der ihm vorgetragenen Tatsachen unabhängig von Rechtsausführungen der Parteien vorzunehmen (RG. 129, 60²⁾). Im vorliegenden Falle ist kein Grund ersichtlich, aus dem der Kl. etwa mit der beschränkten Haftung der Bekl. aus dem RStPflG., für die nach der jetzigen Lage der Gesetzgebung immer noch die WD. v. 24. Okt. 1923 (RGBl. I, 993) gilt

(RG. 124, 179³⁾), sich begnügen und auf eine andere rechtliche Beurteilung (unerlaubte Handlung) verzichten wollte. Es liegt vielmehr nahe, daß er bei der Anführung der ihm zutreffend erscheinenden Gesetzesvorschrift lediglich die Rechtslage nicht vollkommen erkannt hat.

Neben den erwähnten zwei Umständen, in denen das BG. ein Verschulden der Bekl. erblickt hat, kommt ein weiterer Umstand in Betracht, der vom BG. daraufhin geprüft werden muß, ob unter den vorliegenden Umständen ein Verschulden der Bekl. gegeben ist. Das ist das Fehlen einer Schranke. Dieser Mangel kann als solcher im einzelnen Falle eine wesentliche Erhöhung der Betriebsgefahr bilden, wenn der Art des neuzeitigen Verkehrs und seinem Umfange nicht Rechnung getragen worden ist (RGUrt. v. 25. Okt. 1928, VI 143/28; RG.: JW. 1926, 573 u. a.; aus früherer Zeit etwa Recht 1910 Nr. 586; Warn. 1910 Nr. 57; JW. 1918, 689). Noch mehr ist aber die Schranke bei der Wertung des Mitverschuldens des Verletzten zu berücksichtigen, wenn die Unterlassung der Anbringung auf einem Verschulden des Betriebsunternehmers beruht (§ 31 BGB.). Ein solches ist nicht ohne weiteres zu verneinen, wenn man die Örtlichkeit berücksichtigt, wie sie vom BG. festgestellt ist.

Dazu kommt, daß das BG. allein zu Lasten des Kl. erwägt, er hätte bei Wahrung der erforderlichen Sorgfalt auch berücksichtigen müssen, daß er die Warnungszeichen der Bahn bei dem Knattern seines Krafttrades leicht überhören könne. Diese Erwägung ist an sich richtig; nur hätte auch zu Lasten der Bekl. in Betracht gezogen werden müssen, daß auch eine Vergrößerung der Betriebsgefahr vorliegt, wenn Schutzvorrichtungen, die regelmäßig wirksam sind, durch die besonderen Umstände des Einzelfalles in ihrem Wirksamwerden behindert werden (JW. 1926, 573). Und in dieser Beziehung kann noch besonders ins Gewicht fallen, daß die Benutzung eines sehr wirksamen Warnungsmittels, der Dampfpfeife, seitens der Beklagten zur Zeit des Unfalls noch nicht angeordnet war.

Die Auffassung des BG., daß der Kl. sein Kraftrad vor dem Bahnübergang hätte zum Stillstand bringen müssen, um sich zu überzeugen, ob ein Zug nahe, würde nur unter bestimmten Umständen als berechtigt anerkannt werden können. Regelmäßig kann angenommen werden, daß gegen die Gefahren eines nicht durch Schranken gesicherten Bahnübergangs von der Bahnverwaltung in anderer Weise genügend Sorge getragen wird, ohne daß der vorsichtig fahrende Kraftfahrer sein Rad zum Stehen zu bringen brauchte. Der Umstand, daß der Ausblick 10—12 m vor dem Übergang für den langsam Fahrenden für einige Sekunden frei war, der Fahrer aber eine entsprechende Wahrnehmung nicht macht, kann höchstens dazu führen, daß ihm diese Unterlassung als Verschulden angerechnet wird; es ist aber nicht schlüssig, daß die Nichtwahrnehmung eine Pflicht zum Halten begründen soll. Außerdem steht nicht fest, ob in jenem Augenblick der Eisenbahnzug in Sicht war; das hängt mit der Geschwindigkeit des Zuges zusammen, über die bisher nichts festgestellt ist.

Allgemein ist noch zu bemerken, daß die Bekl. für das Mitverschulden des Kl. bei der Verursachung des Unfalls in vollem Umfange beweispflichtig ist, und zwar im vorliegenden Falle um so mehr, als sie den Zustand der Örtlichkeit, der zur Zeit des Unfalls bestand, nachher wesentlich verändert hat, ohne daß eine gerichtliche Beweisaufnahme darüber stattgefunden hat oder wenigstens anderweitig eine sichere Feststellung des Zustandes vorausgegangen ist.

(U. v. 15. Mai 1931; 633/30 VI. — Düsseldorf.) [S.]

13. §§ 276, 823 BGB.

1. Die Eigentümer von Gegenständen, die zum Zwecke des Verkehrs auf der Straße bestimmt sind, haben die Pflicht, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, daß die Gegenstände dem Verkehr nicht gefährlich werden.

2. Der Eigentümer eines Kleinkrafttrades, der merkt, daß ein anderer, von dem er nicht weiß, daß er in der Benutzung eines solchen geübt und zuverlässig ist, das Rad benutzen will,

¹⁾ JW. 1929, 1462.

²⁾ JW. 1930, 2857.

³⁾ JW. 1929, 2053

ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß dies nicht geschieht.†)

Nach der Feststellung des BG. handelt es sich bei dem dreirädrigen Kraftfahrzeug, mit dem der Kl. von dem Gesellen des Bekl., D., angefahren worden ist, um ein Kleinkraftfahrzeug. Infolgedessen kommen nach § 27 KraftfG. die Bestimmungen dieses Gesetzes für die Haftung des Bekl. nicht in Frage. Das BG. hat aber eine Haftung des Bekl. auf Grund des § 823 BGB. für gegeben erachtet und angenommen, daß der Bekl. die ihm in bezug auf das Kleinkraftfahrzeug obliegende Obhutspflicht verletzt und dadurch den Unfall mitverursacht habe. Es hat erwogen, daß nach anerkannten Rechtsgrundsätzen der Eigentümer von Gegenständen, die eine Gefahr für andere mit sich bringen könnten, verpflichtet sei, diese Gegenstände in eine sachgemäße und unter Umständen strenge Obhut zu nehmen, damit sie nicht in der Hand von Unbefugten einem Dritten Schaden bringen könnten. Zur Erfüllung einer solchen Obhutspflicht gehöre auch, daß die Gegenstände nicht solchen Personen anvertraut würden, von denen zu erwarten sei, daß sie nicht im Sinne des Auftraggebers mit den Sachen verfahren würden. Ein Kleinkraftfahrzeug gehöre zu den Gegenständen, für die eine solche Obhutspflicht bestehe. Wenn daher damit zu rechnen sei, daß sich Unbefugte mit dem Rade zu schaffen machten und es benutzen würden, so habe der Eigentümer eines solchen Rades mit erhöhter Aufmerksamkeit darauf bedacht zu sein, einen Mißbrauch zu verhüten. Diese Verpflichtung habe der Bekl. nicht beachtet. In tatsächlicher Beziehung ist das BG. nach den Ausführungen des angefochtenen Urteils im Anschluß an die Aussagen der in erster Instanz vernommenen Zeugen K. und M. davon ausgegangen, daß K., als er mit dem Kleinkraftfahrzeug gegen 7 Uhr von dem Besuche der Kundschaft zurückgekehrt ist, dieses draußen auf der Straße vor dem Hause hat stehen lassen, um nachzuhören, ob noch etwas wegzubringen sei, und daß dann D. den Bekl. gefragt hat, ob er das Rad in die Garage fahren dürfe, und daß dieser die Erlaubnis dazu erteilt hat. Dazu, ob der Bekl. dem D. das Fahren auf dem Rade ausdrücklich oder stillschweigend gestattet hat, hat das BG. keine Stellung genommen. Nach den weiteren Feststellungen des angefochtenen Urteils besaß D., als er das Kleinkraftfahrzeug zum Fahren brauchte, keine genügende Erfahrung im Lenken von Motorrädern, der Bekl. hatte auch noch kein Urteil darüber gewinnen können, ob D. im übrigen vertrauenswürdig war, da dieser erst zwei Tage bei ihm in Diensten stand. Wie das BG. weiter festgestellt hat, war es dem Bekl. längst aufgefallen, daß D. fortgesetzt nach einer Gelegenheit suchte, einmal mit dem Rade zu fahren, und er hatte bereits mehrfach Anlaß genommen, diesem das Fahren mit dem Rade zu verbieten. Nach der Aufassung des BG. war in dem Eifer, mit dem sich D. an dem hier fraglichen Abend bemühte, das Motorrad in die Garage fahren zu dürfen, unschwer die Absicht zu erkennen, den Mechanismus in Betrieb zu setzen und vielleicht auch mit dem Rade eine Fahrt, nicht bloß bis zur Garage, zu unternehmen. Unter diesen Umständen hätte der Bekl., so hat das BG. ausgeführt, ernstlicher, als geschehen, dafür sorgen müssen, daß das Rad nicht mißbräuchlich benutzt wurde; er hätte, als die

verdächtigen Absichten des D. offenbar geworden seien, anordnen müssen, daß eine zuverlässige Person, etwa K., der mit dem Rade gekommen sei, das Rad an sich nehme, oder er hätte sich in irgendeiner Weise darüber vergewissern müssen, daß der Auftrag, das Rad in die Garage zu fahren, auch wie gegeben ausgeführt werde, indem er wenigstens den Gesellen für die wenigen Meter bis zur Garage im Auge behielt. Daß er in beiderlei Richtung nichts unternommen habe, müsse ihm als Verschulden angerechnet werden.

Die Rev., welche demgegenüber Verletzung des § 823 BGB. und des § 286 ZPO. rügt, ist unbegründet.

Mit dem BG. ist davon auszugehen, daß Eigentümer von Gegenständen, die ihrer Beschaffenheit nach und durch ihren Gebrauch Dritten gefährlich werden können, dafür zu sorgen haben, daß durch ihren Gebrauch nicht Schaden für Dritte entsteht (RG. 52, 373; 54, 53; 89, 120). Daraus ergibt sich für die Eigentümer von solchen Gegenständen, wenn sie zum Zwecke des Verkehrs auf der Straße bestimmt sind, die Pflicht, im Interesse des Verkehrs die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, daß die Gegenstände dem Verkehr nicht gefährlich werden. Dazu gehört auch die Pflicht, dafür zu sorgen, daß der Gebrauch dieser Gegenstände auf der Straße nur von solchen Personen geübt wird, von denen anzunehmen ist, daß sie durch den Gebrauch den auf der Straße verkehrenden Personen keinen Schaden zufügen werden. Daß auch ein Kleinkraftfahrzeug zu diesen Gegenständen gehört, ist vom BG. ohne Rechtsirrtum angenommen. Wenn auch nach den Bestimmungen der KraftfVerfVO. Kleinkraftfahrzeuge von Personen über 16 Jahren benutzt werden dürfen, ohne daß sie im Besitze eines Führerscheins sind, so ergibt sich daraus noch nicht ihre völlige Ungefährlichkeit für den Verkehr. Ein Kleinkraftfahrzeug der Hand eines mit der Handhabung nicht vertrauten oder sonst unzuverlässigen Führers kann den Verkehr in erheblicher Weise gefährden. Das BG. ist deshalb mit Recht davon ausgegangen, daß auch für den Bekl. in Ansehung seines Kleinkraftfahrzeuges eine Obhutspflicht bestand, kraft deren er darauf zu achten hatte, daß das Rad nicht in die Hände von solchen Personen geriet, die durch den Gebrauch die Sicherheit des Verkehrs gefährden könnten. Das Maß der hier aufzuwendenden Verkehrsforgfalt (§ 276 BGB.) richtet sich nach den jeweiligen Umständen des besonderen Falles. Es kann dem BG. auch nicht darin entgegengetreten werden, wenn es ausführt, der Eigentümer eines Kleinkraftfahrzeuges müsse mit erhöhter Aufmerksamkeit darauf bedacht sein, einen Mißbrauch zu verhüten, wenn damit zu rechnen sei, daß sich Unbefugte mit dem Rade zu schaffen machten und es benutzen würden. In dieser Beziehung hat das BG. aber besondere Feststellungen getroffen. Hiernach war es dem Bekl. längst aufgefallen, daß D. fortgesetzt nach einer Gelegenheit suchte, einmal mit dem Rade zu fahren; er hatte schon mehrfach Anlaß genommen, ihm das Fahren mit dem Rade zu verbieten. Das BG. nimmt weiter an, daß dem Bekl. als lebenserfahrenen Manne angesichts des Eifers, mit dem D. sich darum bemüht habe, das Motorrad in die Garage fahren zu dürfen, nicht entgangen sein könne, daß dieser die Absicht gehabt habe, den Mechanismus in Betrieb zu setzen und vielleicht auch eine Fahrt, nicht nur bis zur Garage, zu

Zu 13. Mit dem hier nicht zum ersten Male aufgestellten Satze, daß der Eigentümer von Gegenständen, die eine Gefahr für andere mit sich bringen könnten, verpflichtet ist, diese Gegenstände in sachgemäße und unter Umständen strenge Obhut zu nehmen, bringt das RG. im Einklang mit dem BG. das in der deutschen Gesetzgebung nicht ausdrücklich ausgesprochene Rechtsprinzip zur Geltung, das im Code civil Art. 1384 längst dahin formuliert ist, daß „on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde“. Da englische Recht kennt die Regel, daß nicht nur das Inverkehrbringen, sondern schon der bloße Besitz gefährlicher Sachen zu besonderer Vorsicht verpflichtet, deren Außerachtlassung Schadensersatzpflichtig macht, also eine gesteigerte Sorgfaltspflicht eben mit Rücksicht auf die besondere Gefährlichkeit der Sache (vgl. J. Charlesworth, Liability for dangerous things, Theist, London 1922; Beven, Negligence in law⁴, 1928, I, 511 ff.; Clerk und Lindsell, Law of torts³, 1929, 385 ff.). Während die deutschen Gerichte in solchen Fällen für die Haftung, wie dies auch zweifellos dem § 823 BGB. entspricht, den Nachweis eines Verschuldens fordern, den das RG. in der vorliegenden

Entsch. in einer m. E. etwas gezwungenen und das Maß des Zumutbaren außerordentlich weit spannenden Weise konstruiert, ist die französische Jurisprudenz (was ich in RabelsZ. 5, 567 ff. eingehender dargelegt habe) im Begriffe, sich hier von dem reinen Verschuldensprinzip mehr und mehr zu emanzipieren. Schon lange hat sie, sofern es sich um Schädigung durch „choses dangereuses“ handelt, den ursprünglichen Standpunkt verlassen, daß der Kl. das Verschulden des Bekl., wenn es bestritten wird, erst beweisen muß, und hat sie zuungunsten des Bekl., der die schädigende Sache sous sa garde hat, eine Verschuldensvermutung aufgestellt; neuestens geht sie noch einen Schritt weiter und läßt aus Code civil Art. 1384 an Stelle der Verschuldensvermutung eine Haftungsvermutung heraus, gegründet auf die Idee der Gefährdung.

Rechtspolitisch betrachtet ist eine möglichst strenge Haftung gerade für Motorräder, dieses rohe, gefährliche und so häufig von Rücksichtslosen benutzte Verkehrs- und Vergnügungsmittel, nur zu begrüßen. Es wäre zu wünschen, daß ihnen gegenüber, wenigstens im städtischen Verkehr, auch die polizeilichen Vorschriften noch schärfer, als es manchmal geschieht, durchgeführt würden.

Prof. Dr. E. Riezler, München.

unternehmen. Soweit die Rev. sich gegen die damit von dem BG. getroffenen tatsächlichen Feststellungen wendet, bewegen sich die Angriffe auf einem Gebiete, das der Nachprüfung des RevG. entzogen ist. Wenn sie geltend macht, D. habe nach der Aussage des Zeugen K. nicht gebeten, das Rad in die Garage fahren zu dürfen, er habe vielmehr nur um die Erlaubnis gefragt, das Rad in die Garage schieben zu dürfen, so hat das BG. in dem Zusammenhange, in dem es diesen Punkt erörtert, sichtlich auf den Ausdruck „fahren“ im Gegensatz zu „schieben“ keinen ausschlaggebenden Wert gelegt, ihm ist vielmehr nur wesentlich gewesen, daß D. überhaupt ohne jede sonstige sichtliche Veranlassung besonderen Eifer gezeigt hat, das Rad in die Garage bringen zu dürfen. Wenn das BG. mit Rücksicht auf die Tatsache, daß der Bekl. bereits mehrfach Anlaß genommen hatte, dem D. das Fahren mit dem Rade zu verbieten, angenommen hat, daß bei dem besonderen Eifer, mit dem sich D. bemüht habe, das Rad in die Garage bringen zu dürfen, dessen wirkliches Vorhaben, den Mechanismus in Bewegung zu setzen und mit dem Rade zu fahren, nicht verborgen geblieben sein könne, so handelt es sich um eine auf dem Gebiete der Tatsachenwürdigung liegende Erwägung, der aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden kann. Geht man aber mit dem BG. davon aus, daß das wahre Vorhaben des D. dem Bekl. nicht entgangen sein kann und nicht entgangen ist, so bedeutet es auch keine Überspannung des Maßes der von dem Bekl. zu erfordernden Verkehrsforgfalt, wenn das BG. angenommen hat, der Bekl. hätte sich nicht damit begnügen dürfen, dem D. die erbetene Erlaubnis zu geben, und ihn dann weiter unbeobachtet zu lassen, sondern entweder dafür sorgen müssen, daß eine zuverlässige Person das Rad an sich nahm, oder sich in sonstiger Weise darüber vergewissern müssen, daß das Rad auch wirklich sofort in die Garage gebracht würde. Denn mußte er, wie das BG. angenommen hat, damit rechnen, daß D. den Mechanismus des Motors in Bewegung setzen werde, so durfte er es nicht geschehen lassen, daß D. selbständig über das Rad verfügen konnte, ehe er sich nicht davon überzeugt hatte, daß D. nicht nur mit dem Mechanismus und der Führung des Rades vertraut, sondern auch in dem Gebrauche des Rades auf der Straße zuverlässig war. Hierzu genügt weder die Auskunft, die der Bekl. nach der Befragung des Zeugen L. über die Führung des Kl. erhalten hatte noch war in dieser Beziehung erheblich, ob D. bereits fünf Jahre lang mit einem Fahrrad gefahren war und außerdem auch im Jahre 1927 das Motorradfahren gelernt hatte. Denn daraus ergab sich noch nicht seine Zuverlässigkeit im Gebrauche des Motorrades. Eine Verletzung des § 286 ZPO., wie sie in der Rev. gerügt wird, ist deshalb in der Nichtvernehmung des Zeugen L. über diesen letzteren Punkt nicht zu erblicken. Daß D. in der Tat in dem Gebrauche des Motorrades auf der Straße nicht zuverlässig gewesen ist, ergibt sich aus den Feststellungen, die das BG. über den Hergang des Unfalls getroffen hat.

Ist hiernach im Hinblick auf die vom BG. getroffenen Feststellungen dessen Annahme, daß der Bekl. die ihm in Ansehung des Kleinkrafttrades im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit obliegende Obhutspflicht (§ 276 BGB.)

Zu 14. Das vorliegende Urteil hat interessanterweise zwei eigentlich verschiedene kraftfahrrechtliche Gesetzesbestimmungen zur Grundlage für die Verurteilung im Zivilprozeß gemacht. Die §§ 18 Abs. 1 und 20 KraftfVerkVO. sind, soweit sie hier in Frage kommen, nämlich insofern unterschiedlich, als zu ersterer Übertretung Fahrlässigkeit genügt, während — auch nach Ansicht des RG. — dies bei § 20 nicht ausreichend ist. In letzterem Falle steht nämlich die oberste Rechtspredung auf dem Standpunkt, daß nur eine vorsätzliche Handlungsweise die subjektive Voraussetzung für das Vorliegen einer Übertretung ist (so auch Urt. des BayObLG. v. 19. Febr. 1929: RevReg. I Nr. 59/29). Das Gericht sagt in dem vorliegenden zu besprechenden Urteil, daß der Fahrer bemerken konnte und mußte, daß die Begegnung hier so, wie tatsächlich stattgefunden, sich abspielen werde. Es erblickt also in dem Verhalten desselben eine vorsätzliche Handlungsweise, die auch den Tatbestand des § 20 KraftfVerkVO. erfüllt.

Es bleibt nur die Frage aufzuwerfen: Wie groß hätte die Fahrgeschwindigkeit sein dürfen, mit der der Führer vorbeifahren durfte? Es ist etwas unbefriedigend, daß das reichsgerichtliche Urteil sich darüber nicht näher ausläßt. Die tatsächlich festgestellte Fahrgeschwindigkeit betrug zirka 40—45 km. Die Vorschrift des § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. ist eben eine Rautschukbestimmung. Ihre neuer-

verlezt habe, rechtlich nicht zu beanstanden, so ist die Haftung für den dem Kl. durch den Unfall entstandenen Schaden aus § 823 BGB. gegeben.

Gegen die Annahme des BG., daß den Kl. ein Mitverschulden an dem Unfälle nicht treffe, sind Rechtsbedenken nicht zu erheben. Auch die Rev. hat in dieser Beziehung keine Beanstandungen erhoben.

(U. v. 19. März 1931; 442/30 VI. — Düsseldorf.) [H.]

14. § 823 BGB.; §§ 7, 18 KraftfG. Wenn der Kraftfahrer sieht, daß er auf einem verengten Straßenteil mit einem Radfahrer zusammenstößt, muß er seine Fahrgeschwindigkeit entsprechend ermäßigen, so auch, wenn er sieht, daß der Radfahrer sich an einem die Fahrbahn verengenden Wagen haltend anhält, um den Kraftwagen vorbeifahren zu lassen.†)

Der Kl. fuhr am 17. Okt. 1928 mit seinem Fahrrad auf einer Staatsstraße. Auf der rechten Seite der Straße in seiner Fahrtrichtung stand ein unbespannter Leiterwagen, den die Eheleute G. mit Laub beluden. Aus der entgegengesetzten Richtung näherte sich gleichzeitig der dem Bekl. zu 1 gehörende, von dem Bekl. zu 2 gesteuerte Personenkraftwagen. Um dessen Vorbeifahrt abzuwarten, hielt der Kl. am Ende des Leiterwagens auf dessen linker Seite an, indem er sich, auf dem Rade sitzen bleibend, mit der rechten Hand an dem Wagen festhielt. Er kam dabei zu Fall und wurde schwer verletzt. Für den Schaden machte er mit Leistungs- und Feststellungsklage beide Bekl. als Gesamtschuldner nach KraftfG. und §§ 823 ff. BGB. verantwortlich, indem er behauptete, der Kraftwagen sei zu weit rechts gesteuert worden, infolgedessen an einen Baum geprallt und im Rückschlag auf ihn gefahren. Die Bekl. bestritten, daß der Kl. von dem Kraftwagen überhaupt erfasst worden sei. Sie führten seine Verletzungen allein auf seinen Sturz zurück und behaupteten, daß dieser ausschließlich von ihm selbst verschuldet, von dem Bekl. zu 2 aber jede Vorsicht beobachtet sei. Das BG. erklärte die Klageansprüche zu 70% dem Grunde nach für gerechtfertigt, gegen den Bekl. zu 1 jedoch mit Ausnahme des Anspruchs auf Schmerzensgeld, da dieser nur nach dem KraftfG. hafte. Die Ver. der Bekl. wurde vom OLG., das der Formel eine andere Fassung gab, zurückgewiesen. Die Rev. hatte keinen Erfolg.

Der Unfall hat sich nach der Feststellung des BG. in folgender Weise ereignet. Die Straße war an der Unfallstelle 5,50 m breit und an sich vollkommen übersichtlich. Sie war geteert und zeigte in der Fahrtrichtung des Kraftwagens leichtes Gefälle. Der Leiterwagen hatte, in den beiden oberen lose aufgelegten Brettern gemessen, eine solche Breite, daß er 2,50 m in die Fahrbahn hineinragte. Der verbleibende Raum von 3 m war an sich ausreichend, daß der Kraftwagen der Bekl., der eine größte Breite von 1,72 m hatte, an dem Leiterwagen ungehindert vorbeifahren konnte. Inzwischen war aber der Kl. an den Leiterwagen herangelangt. Er hielt auf der linken Seite des Wagens und verengte auf diese Weise den dem Kraftwagen zur Verfügung stehenden Raum auf etwa 2,30 m. Der Bekl. zu 2 fuhr hart

liche, so große Ausdehnung durch die Aspr. bewirkt geradezu eine Gefährdungshaftung, auch im Strafrecht, und Verschärfung der Haftung, welche im KraftfG. normiert ist. Man würde hier an sich auf einem einfacheren und eigentlich für das Rechtsgefühl richtigeren Wege zu dem gleichen Ergebnis kommen können, wenn man § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. anwenden könnte, wo es heißt, daß an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer verengt ist, das Überholen verboten ist. Es hätte also in diesem Fall der Wagen nicht überholen dürfen, bis der Radfahrer die verengte Stelle verlassen hatte. Gegen die Anwendung dieser Vorschrift spricht aber die Ansicht des RG., daß der Begriff des Überholens voraussetzt, daß der zu überholende Straßenbenutzer in Bewegung ist oder zum mindesten nur zu einem ganz kurzen, vorübergehenden Halt sich hingestellt hat (RG. v. 9. Jan. 1930, 2 D 840/29).

In dem vorliegenden Falle würde dem Begriff des Überholens noch der Umstand entgegenstehen, daß der Leiterwagen eigentlich mit Fahrtrichtung gegen das Auto dastand.

Verwunderlich erscheint, daß das RG. so wenig dem Umstand Bedeutung beilegt hat, daß sich der Kl. an einem aufsteigenden, lofen Breit, statt an dem Wagen selbst angehalten hat.

RA. Dr. Ludwig Lehner, München.

rechts mit einer Geschwindigkeit von 45—50 km in der Stunde. Er hatte vor der Annäherung an den Leiterwagen Dupenzeichen gegeben, auch den Kl. bemerkt. Das Brett des Leiterwagens, an dem der Kl. sich festhielt, lag nur lose auf und schnellte alsbald in die Höhe. Der Kl. verlor dadurch das Gleichgewicht, geriet ins Wanken, stürzte mit dem Rad in die Fahrbahn des Kraftwagens und wurde dabei von diesem schwer verletzt. Der Bekl. zu 2 hatte in Höhe der Deichsel des Leiterwagens zu bremsen begonnen, den Kraftwagen aber nicht mehr zum Stehen gebracht; vielmehr geriet dieser hinter dem Leiterwagen in den linken Straßengraben und vor einen Bretterzaun, an dem er umstürzte. Das BG. hält für erwiesen, daß der Kl. seine Verletzungen nicht nur durch seinen Sturz und auch nicht durch Überfahrenwerden erlitten habe, sondern dadurch, daß er gegen den Kraftwagen gefallen und dabei von diesem gestreift worden sei.

Auf Grund dieses Sachverhalts, gegen dessen Feststellung durch das BG. verfahrensrechtliche Angriffe von der Rev. nicht erhoben werden, kommt das BG. zu dem Ergebnis, daß der den Bekl. nach dem KraftfG. offenstehende Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 (Bekl. zu 1) und § 18 Abs. 1 Satz 2 (Bekl. zu 2) nicht erbracht, dem Bekl. zu 2 vielmehr ein Verstoß gegen § 823 Abs. 1 und 2 BGB. nachgewiesen sei. Die Rügen, die die Rev. in dieser Hinsicht vorbringt, sind nicht begründet.

Mit Recht nimmt das BG. an, es sei mit den Pflichten des Bekl. zu 2 nicht vereinbar, daß er bei der Annäherung an den Leiterwagen eine Geschwindigkeit von 45—50 km einhielt und den Versuch machte, mit dieser unverminderten Geschwindigkeit an dem Kl., der sich an dem Leiterwagen festhielt und auf diese Weise in die Fahrbahn hineinragte, die dem Bekl. zur Verfügung stand, vorbeizufahren. Nach § 17 Abs. 1 KraftfVerfVO. v. 16. März und 13. Juli 1928 (RGBl. I, 66, 91 und 204) ist der Führer eines Kraftwagens ganz allgemein zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet. Die Fahrgeschwindigkeit insbes. hat er nach § 18 Abs. 1 VO. stets so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, und das Vorbeifahren ist nach § 20 VO. entweder ganz zu unterlassen oder in langsamer Fahrt zu bewirken, wenn der Führer merkt, daß durch das Vorbeifahren Menschen in Gefahr gebracht werden. Nach der Feststellung des BG. konnte und mußte der Bekl. zu 2 schon bei Anwendung der nach § 276 BGB. gebotenen Sorgfalt frühzeitig erkennen, daß die Begegnung zwischen seinem Kraftwagen und dem Kl. gerade auf dem durch den Leiterwagen erheblich verengten Straßenteil zu erwarten war. Es ist daher keine Überspannung der Sorgfaltspflicht, sondern rechtlich durchaus zu billigen, wenn das BG. von dem Bekl. zu 2 verlangt, daß er die Geschwindigkeit des Kraftwagens schon bei der Annäherung an die voraussichtliche Begegnungsstelle herabminderte. Die Herabminderung mußte derart erfolgen, daß er sogar unerwarteten Ereignissen gegenüber, die namentlich auch in unbesonnenem Verhalten des Kl. ihren Grund haben konnten, in der Lage war, seinen Pflichten gerecht zu werden. Hierzu gehörte insbes., daß er den Kraftwagen jederzeit sofort zum Halten bringen konnte, wenn dies nach den besonderen Umständen der Begegnung erforderlich werden sollte. Diese Verpflichtung hatte er um so mehr, als er nach der Feststellung des BG. zunächst noch nicht beurteilen konnte, wie sich der Kl. verhalten werde, ob dieser insbes. den Versuch machen werde, zwischen Leiterwagen und Kraftwagen, die ihm nur einen Raum von etwa 1,20 m offen ließen, hindurchzufahren. Die Verbehaftung einer Geschwindigkeit von 45—50 km sieht das BG. bei dieser Sachlage mit Recht als einen groben Verstoß gegen die Pflichten eines Kraftwagenführers an. Dieser Verstoß wird nicht dadurch ausgeräumt, daß der Kl. alsdann nicht weiterfuhr, sondern neben dem Leiterwagen anhielt. Auch nunmehr war der Bekl. zu 2, entgegen der Meinung der Rev., keineswegs berechtigt, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren, sondern nach wie vor zu ihrer Ermäßigung verpflichtet. Auch insoweit ist die Annahme des BG. rechtlich zutreffend, daß der Bekl. zu 2 gegen seine Führerpflichten schuldhaft verstoßen habe.

Daß dieser Verstoß des Bekl. zu 2 ursächlich war für den Unfall, hat das BG. ebenso rechtlich einwandfrei fest-

gestellt. Es nimmt ohne Rechtsverstoß an, daß der Bekl. zu 2 den Kraftwagen rechtzeitig hätte zum Halten bringen können, wenn er die Geschwindigkeit in dem gebotenen Maße herabgesetzt hätte. Daß der Sturz des Kl. die erste Ursache des Unfalls in dem Sinne war, daß der Unfall ohne diesen Sturz überhaupt nicht eingetreten, der Kraftwagen dann vielmehr ohne Gefährdung des Kl. vorbeigekommen wäre, hat das BG. keineswegs verkannt; das nimmt es sogar nach dem Zusammenhang seiner Gründe als erwiesen an. Dadurch wird aber die Ursächlichkeit auch des Verschuldens des Bekl. zu 2 für den Unfall nicht ausgeschlossen. Denn nach der Feststellung des BG. wären die schweren Verletzungen des Kl. trotz seines Sturzes auch dann nicht eingetreten, wenn der Bekl. zu 2 den Kraftwagen rechtzeitig zum Stehen gebracht hätte, wozu er bei Beobachtung der gebotenen Sorgfalt in der Lage und somit auch verpflichtet war. Die grundsätzliche Haftung der Bekl. für den Schaden des Kl. nach dem KraftfG. und darüber hinaus auch des Bekl. zu 2 nach § 823 BGB. — hinsichtlich des Bekl. zu 1 verneint es eigenes Verschulden und erachtet es den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. für erbracht — ist demnach vom BG. rechtlich zutreffend angenommen.

Ein Verschulden des Kl. erblickt das BG. nicht darin, daß er sich an dem nur lose ausliegenden Brett, statt an dem Wagen selbst festgehalten habe, da er mit jenem Umstand nicht habe rechnen können. Es findet sein Verschulden aber darin, daß er nicht abgestiegen sei und die Vorbeifahrt des Kraftwagens hinter dem Leiterwagen abgewartet habe, sondern statt dessen den immerhin gefährlichen Versuch gemacht habe, während des Vorbeifahrens des Kraftwagens neben dem Leiterwagen mit seinem Fahrrad stehen zu bleiben, obwohl er erkannt habe, daß die Fahrbahn verengt war. Diese Beurteilung des Verhaltens des Kl. sowie die Abwägung des nach der Feststellung des BG. ebenfalls für den Unfall ursächlichen Verschuldens des Kl. gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftwagens und dem Verschulden des Bekl. zu 2 läßt einen Verstoß gegen § 9 KraftfG., § 254 BGB. entgegen der Meinung der Rev. nicht erkennen. Wenn das BG. hierzu erwägt, daß der Bekl. zu 2 die gefährliche Lage durch die Verbehaftung der ungeminderten Geschwindigkeit geschaffen habe und der Kl. in eine gewisse Zwangslage geraten sei, als er erkannt habe, daß er an dem Leiterwagen nicht vor dem Herannahen des Kraftwagens vorbeikommen werde, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Die Rev. erweist sich hiernach als unbegründet. Jedoch muß die Formel des BU. berichtigt werden. Das BG. hat, im Gegensatz zum LG., richtig erkannt und in den Gründen auch dargelegt, daß die Verurteilung der Bekl. zum Feststellungsanspruch des Kl. nicht nach § 304 ZPO. (Zwischenurteil) ausgesprochen werden kann, sondern nur nach § 301 ZPO. (Teilurteil). Es hat aber übersehen, das auch in der Formel zum Ausdruck zu bringen. Mit der Zurückweisung der Rev. ist demgemäß zugleich die Berichtigung auszusprechen.

(U. v. 22. Juni 1931; 86/31 VI. — Augsburg.) [H.]

15. §§ 823, 31, 89 BGB.

1. Außergewöhnliche Verhältnisse betreffend die Verkehrssicherheit einer Straße nötigen auch bei nur zeitweiligem Vorliegen zu außergewöhnlichen Maßnahmen.

2. Auch die Eröffnung eines beschränkten Verkehrs verpflichtet zur Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes.

3. Grundsätzlich kann das Maß der Sorgfalt bei Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsstraßen regelmäßig erst auf Grund der Verkehrswichtigkeit der in Betracht kommenden Straße beurteilt werden. †)

Der Unfall des Bekl. — gegen den die negative Feststellungsfrage erhoben war und der dann Widerlage auf Schadensersatz erhoben hatte — hat sich nach der Feststellung

Zu 15. Aus dem Obersatz, daß der Wegeunterhaltungspflichtige, in der Regel also die Land- oder Stadtgemeinde, für die Verkehrssicherheit des Weges zu sorgen habe und daß die an die Ver-

des BG. unter folgenden Umständen ereignet. Die Essener Straße in St., die durchgehende Hauptverkehrsstraße zwischen Gelsenkirchen und Essen, war in Richtung nach Essen von der Friedrichstraße, einer stillen Seitenstraße, ab wegen Ausbesserungsarbeiten gesperrt. Die Umleitung des Verkehrs in der Richtung nach Essen war in doppelter Weise vorgesehen und durch Straßenschilder kenntlich gemacht: einmal am Beginn der von der Essener Straße abzweigenden und dann zum Teil in gleicher Richtung verlaufenden Grabenstraße durch diese und sodann an der Friedrichstraße durch diese zur Grabenstraße. Der Führer des von Gelsenkirchen kommenden Kraftwagens, in dem der Bekl. saß, war an der ersten Umleitungsstelle vorbeigefahren und nahm den Weg durch die Friedrichstraße. Diese Straße, etwa 175 m lang, war zur Zeit des Unfalls nicht gepflastert, sondern nur chauffiert und ohne Beleuchtung. Etwa auf der Mitte der Strecke zweigt von ihr, in Richtung zur Grabenstraße rechts, die Ruhstraße ab, die damals noch nicht ausgebaut war. In dieser wurden, in etwa 80 m Abstand von der Friedrichstraße, Neubauten aufgeführt. Von den dabei beschäftigten Fuhrleuten der Baufirma waren zwecks Erleichterung der Fuhren einige der durchlaufend angebrachten Bordsteine der Friedrichstraße im Zuge der Ruhstraße entfernt und zunächst längs der stehengebliebenen Bordsteine gelegt worden. Durch die Fuhrwerke waren zwei Bordsteine an der Ecke der beiden Straßen aus ihrer Lage gebracht und in die Fahrbahn der Friedrichstraße geschoben. In diese ragten sie etwa $1\frac{1}{2}$ m hinein. Am Unfalltag hatten sie dort bereits drei bis vier Tage, vielleicht sogar schon länger gelegen. Von dem Straßenmeister der Gemeinde, der mit der Beaufsichtigung dieses Teiles der Straßen betraut war und mindestens wöchentlich einmal die ganze ihm unterstellte Strecke zu begehen hatte, waren sie noch nicht bemerkt worden. Der Kraftwagen, der die rechte Straßenseite einhielt, fuhr mit den beiden rechten Rädern über einen dieser Steine. Infolge des dadurch hervorgerufenen Stoßes wurde der Bekl. gegen die Decke des Wagens geschleudert. Neben einer geringfügigen Verletzung des Schädels erlitt er eine Stauchung der Wirbelsäule und eine Verletzung der Weichteile der Beckenauskleidung. Diese führten in der Folgezeit zu einer Entzündung und darauf beruhenden Thrombose der Beckenvenen und dadurch weiterhin auch der Schenkelvenen. Infolgedessen entwickelten sich nach und nach schwere Stauungserscheinungen mit stärksten Venenerweiterungen am ganzen Leib und an den Beinen mit der Folge völliger Erwerbsunfähigkeit des Bekl. ohne Aussicht auf Besserung. Die Ursächlichkeit des Unfalls für dieses Leiden des Bekl. nimmt das BG. auf Grund der Gutachten mehrerer ärztlicher Sachverständigen als erwiesen an.

kehrsfähigkeit des Weges zu stellenden Anforderungen sich nach den besonderen örtlichen und zeitlichen Verhältnissen bestimmen, wobei auf veränderte Verhältnisse und auf Art und Umfang des Verkehrs Rücksicht zu nehmen sei, leitet das RG. — auf der Basis der offenbar sorgfältigen tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanzen — eine Reihe von Sätzen ab, die auf den speziellen Fall zugeschnitten, der auf negative Feststellung ihrer Schadensersatzpflicht klagenden Stadtgemeinde E. ungünstig und m. E. in keiner Weise zu beanstanden sind. Auch verrät die Entsch. eine billigenwerte Tendenz, wenn sie bei dem mitgeteilten Tatbestande dem Versuch der Gemeinde, sich zu Lasten des Straßenmeisters von der Haftung zu befreien, mit Entschiedenheit entgegentritt. Von Überspannung der an die Sorgfaltspflicht des Straßenmeisters und an die Überwachungspflicht der Gemeinde gestellten Anforderungen kann vorliegendenfalls wohl keine Rede sein.

Zu der Feststellung der Kausalität zwischen dem Unfall und den hier anscheinend sehr weitgehenden unglückseligen Schadensfolgen kann naturgemäß nicht Stellung genommen werden. Die Frage weiterhin des eigenen mitwirkenden Verschuldens des Verletzten wird nur gestreift und verneint, vermutlich mit guten Gründen. Worauf die Gemeinde die Behauptung eigenen Verschuldens des Verletzten bei der Entstehung des Unfalls gründete, ist nicht ersichtlich. Grundsätzlich mag aber betont werden, daß die etwaige Unterlassung eines von dem Verletzten an den neben ihm sitzenden Führer gerichteten Warnungsrufes bei rechtzeitigem Erblicken des in die Fahrbahn etwa $1\frac{1}{2}$ m hineintragenden Bordsteines als Verschulden grundsätzlich nicht zu werten wäre. Für die Fahrmaßnahmen ist allein der Führer verantwortlich, und jeder Führer weiß aus eigener Erfahrung, wie unerwünscht, irritierend, ja häufig geradezu gefährlich ein innerliches Mitarbeiten des nachbarlichen Fahrgastes ist, das sich in Zurufe oder womöglich plötzliche Warnungsschreie umsetzt.

Diese Erwägung legt aber sogleich die Frage nahe, die der Prozeß

Dabei führt es aus, diese Ursächlichkeit habe erst spät erkannt werden können. Sie sei erst erkannt im Verlauf einer am 25. Febr. 1928 in die Erscheinung getretenen schweren Erkrankung des Bekl., die zunächst als eine Lungenentzündung von ungewöhnlichem Verlauf angesehen worden sei, sich endlich aber als eine Verschließung eines größeren Lungengefäßes durch einen Blutpfropf herausgestellt habe, die auf jener Venenerkrankung beruht habe. Das BG. kommt weiterhin zu dem Ergebnis, daß der Unfall durch ein Verschulden der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Gemeinde St. hinsichtlich der Wegeunterhaltungspflicht verursacht sei. In dem Umstand, daß die Bordsteine solange auf der Fahrbahn der Friedrichstraße gelegen haben, erblickt es eine für den Unfall ursächliche schuldhaftige Verletzung der dem Stadtbaumeister und dem Bürgermeister, zum mindesten dem letzteren obliegenden Beaufsichtigungspflicht dahin, daß diese angesichts des durch die Umleitung gesteigerten Verkehrs in der Friedrichstraße und der Neubauten in der Ruhstraße für eine häufigere Nachprüfung der Friedrichstraße auf ihre verkehrssichere Beschaffenheit hätten Sorge tragen müssen. Wäre eine solche Nachprüfung von dem Straßenmeister vorgenommen, so würden die Steine rechtzeitig entfernt und damit der Unfall vermieden worden sein. Ein eigenes Verschulden des Bekl. bei der Entstehung des Unfalls selbst, wie auch hinsichtlich der Unfallfolgen lehnt das BG. ab. Demgemäß kommt es zur Verurteilung der Kl. in dem im Tatbestand mitgeteilten Umfang. Die Rev. der Kl. ist nicht begründet.

Die Rev. rügt in erster Linie, von dem BG. sei das Maß der Sorgfalt verkannt, das nach Lage der Verhältnisse von den gesetzlichen Vertretern der früheren Gemeinde St. habe verlangt werden können. Dem kann jedoch nicht beigetreten werden. Das BG. entnimmt die Haftung der früheren Gemeinde St., somit jetzt der Kl., nicht aus dem Verhalten des mit der Beaufsichtigung der in Betracht kommenden Straßen betrauten Straßenmeisters (§ 831 BGB.), sondern aus schuldhaftem Verhalten der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Gemeinde (§§ 31, 89, 823 BGB.). Daß diesen eine, je nach den besonderen Umständen des Einzelfalles zu bemessende aus § 823 BGB. abzuleitende allgemeine Pflicht zur Überwachung der Beamten und Angestellten obliegt, die mit der verkehrssicheren Instandhaltung der Straßen betraut sind, hat das BG. zutreffend in Übereinstimmung mit der ständigen Rspr. des RG. angenommen (vgl. u. a. RG. 89, 136¹); 70, 118²); RGUrt. v. 17. Sept. 1923, VI 981/22; v. 14. April 1918, VI 444/18; v. 12. Okt. 1916, VI 196/16). Zutreffend ist auch seine weitere Annahme, daß ebenso nach den Umständen des Einzelfalles zu beurteilen ist, welches Maß von Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit einer Straße zu stellen ist, und daß nach beiden Richtungen außergewöhnliche Verhältnisse auch bei nur zeitweiligem Vorliegen zu

zu behandeln anscheinend keinen Anlaß hatte, ob vorliegendenfalls nicht ein Mitverschulden des Führers in Frage stand, also gegenüber dem Verletzten etwa ein Gesamtschuldverhältnis von Gemeinde und Fahrzeugführer. Nach dem nicht mitabgedruckten kurzen Tatbestande hat sich der Unfall Mitte Oktober 1927 gegen 8 $\frac{3}{4}$ Uhr ereignet, und zwar anscheinend, was der Tatbestand nicht ergibt, gegen 8 $\frac{3}{4}$ Uhr abends, da die Entscheidungsgründe von der mangelnden Beleuchtung der Straße sprechen. Wenn aber der Bordstein $1\frac{1}{2}$ m in die Fahrbahn ragte und laut Tatbestand eine Höhe von 30–40 cm hatte, so bildete er, wofür ja auch die Schwere des Unfalls spricht, doch offenbar ein so erhebliches Hindernis, daß es dem Führer weder bei Tageslicht noch bei Scheinwerferbeleuchtung entgehen durfte. Unter allem Vorbehalt, der sich für die Beurteilung derartiger Fälle generell aus der Nichtkenntnis des genauen Aktieninhalts und des Ergebnisses der — in den Tatsacheninstanzen vermutlich vorgenommenen — Ortsbesichtigung ergibt, ist mir daher prima facie nicht ersichtlich, wie vorliegendenfalls nicht auch ein Verschulden des Führers vorgelegen haben sollte, und zwar, da § 8 KraftfG. auch auf dessen § 18 Anwendung findet, mit der Haftungsfolge der §§ 18 Abs. 2, 16 nach bürgerlich-rechtl. Grundsätzen. Auch eine Haftung des vorliegendenfalls mit dem Führer anscheinend nicht identischen Halters wäre nach § 16 immerhin denkbar. Jedenfalls scheint von dem Verletzten nur die Gemeinde in Anspruch genommen worden zu sein, die aber unter Umständen, falls in der Tat eine bürgerlich-rechtliche Verschuldenshaftung des Führers oder gar des Führers und des Halters gegeben wäre, auf Grund eines solchen Gesamtschuldverhältnisses einen internen Ausgleichsanspruch haben könnte.

RA. Dr. Anton Feinzig, Berlin.

¹) ZB. 1917, 155. ²) ZB. 1909, 69.

außergewöhnlichen Maßnahmen nötigen (RGUrt. v. 19. Jan. 1912, III 68/11). Wenn das BG. solche außergewöhnliche Verhältnisse in dem Zusammentreffen der Umleitung eines Teiles des Verkehrs von und zur Essener Straße durch die Friedrichstraße mit der zeitweiligen außergewöhnlichen Inanspruchnahme auch der Friedrichstraße durch die Neubauten in der Ruhstraße, insbes. durch die dadurch nötig gewordenen Führen erblickt, so ist dem vom Rechtsstandpunkt aus nur beizutreten. Die besondere Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der Friedrichstraße lag nach den Feststellungen des BG. darin, daß die für die Neubauten in der Ruhstraße bestimmten Fuhrwerke über die durchlaufend gelegten Bordsteine der Friedrichstraße hinwegfahren mußten. Dadurch entstand die Gefahr, daß ein Zustand eintreten konnte, der die Verkehrssicherheit durch Bordsteine, die aus ihrer Lage gebracht und nicht rechtzeitig aus der Fahrbahn entfernt wurden, beeinträchtigte und gefährdete. Sache der Vertreter der Gemeinde selbst wäre es daher gewesen, hier von vornherein Maßnahmen zu treffen, die eine solche erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit während der Ausführung der Neubauten ausschlossen; sie durften sich dabei nicht auf, wenn auch sorgfältig ausgewählte Angestellte (Straßenmeister) verlassen (vgl. RGUrt. v. 25. April 1918, VI 27/18; v. 22. März 1917, VI 18/17). Diese Verpflichtung war besonders deswegen gegeben, weil infolge der Sperrung der Durchgangstraße eine, wenn auch nur teilweise Umleitung des Verkehrs auch durch die sonst „stille“, d. h. verkehrsarme und verkehrsunbedeutende Friedrichstraße angeordnet wurde. Auch die Eröffnung eines beschränkten Verkehrs verpflichtet zur Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes (RGUrt. v. 10. Dez. 1915, II 223/15). Das BG. nimmt nach dem Zusammenhang der Gründe mit Recht an, daß die Vertreter der Gemeinde bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.) zu einer Prüfung nach dieser Richtung verpflichtet waren und bei Vornahme einer solchen Prüfung die Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der Friedrichstraße erkannt haben würden. Die Meinung der Rev., für eine Industriestadt von 50 000 Einwohnern, wie es die Gemeinde St. zur Zeit des Unfalls war, in der allenthalben Bauarbeiten vorgenommen würden, hätten die Bauarbeiten gerade in der Ruhstraße keine besondere Beachtung durch die Vertreter der Gemeinde erfordert, diese hätten sich vielmehr auf den zuverlässigen und gewissenhaften Straßenmeister verlassen dürfen, ist bei dem festgestellten besonderen Sachverhalt als rechtsirrig abzulehnen. Die Rüge der Rev., das Maß der Steigerung des Verkehrs auf der Friedrichstraße sei nicht festgestellt, ist ebenfalls nicht begründet. Wenn es auch grundsätzlich zutrifft, daß das Maß der Sorgfalt bei Ausbau und Instandhaltung von Verkehrsstraßen, der Grund der zu erfordernden Verkehrssicherheit regelmäßig erst auf Grund der Verkehrswichtigkeit der in Betracht kommenden Straße beurteilt werden kann (RGUrt. v. 13. Dez. 1930, IX 303/30), so reichen die Feststellungen des BG. in dieser Hinsicht doch völlig aus. Nach ihnen war allerdings die Umleitung des Durchgangsverkehrs zwischen Gelsenkirchen und Essen (und umgekehrt) durch die Grabenstraße vorgesehen, aber für den Verkehr durch die Friedrichstraße kamen nicht nur diejenigen Fahrzeuge aus der Richtung von Gelsenkirchen her in Betracht, deren Führer die Umleitung an der Grabenstraße übersehen hatten, sondern auch solche Fahrzeuge in der Richtung von und nach Essen, die die zwischen Friedrichstraße und Grabenstraße liegenden Teile der Essener Straße und die daran sich anschließenden Straßenzüge erreichen wollten. Daß solche Benutzer der Friedrichstraße immerhin zu erwarten waren und auch tatsächlich erwartet wurden, stellt das BG. ohne Rechtsirrtum schon auf Grund der Tatsache fest, daß auch an der Friedrichstraße eine Umleitung besonders kenntlich gemacht war. Einer weiteren Feststellung des Umfangs der tatsächlich eingetretenen oder zum mindesten erwarteten oder zu erwartenden Steigerung des Verkehrs durch die Friedrichstraße bedurfte es bei dieser Sachlage nicht. Rechtlich nicht zu beanstanden ist auch weiterhin die Anforderung des BG. hinsichtlich des Ausmaßes der außergewöhnlichen Maßnahmen. Eine Anweisung und Überwachung des Straßenmeisters dahin, daß er jeden zweiten Tag während der Dauer des außergewöhnlichen Zustandes in der Friedrichstraße deren Verkehrssicherheit besonders sorgfältig nachprüfe, ist entgegen der Meinung der Rev. nicht als Überspannung der den be-

sonderen Umständen des Falles anzupassenden Sorgfaltspflicht der Vertreter der Gemeinde St. anzusehen, zumal eine wirtschaftliche, etwa nicht zumutbare Belastung der Gemeinde hierdurch nicht eintrat. Auch die weitere Feststellung, daß die Unterlassung der hiernach erforderlichen Anweisung und Überwachung des Straßenmeisters für den Unfall ursächlich gewesen sei, wird von der Rev. zu Unrecht mit dem Hinweis bekämpft, es fehle an einer Feststellung des Zeitpunkts, in dem jene Anordnungen erforderlich geworden seien, insbes. nach der Richtung, ob dieser Zeitpunkt vor Eintritt des ordnungswidrigen Zustandes an der Unfallstelle oder auch nur so zeitig vor dem Unfall selbst liege, daß der Straßenmeister die Bordsteine rechtzeitig hätte bemerken und beseitigen müssen. Denn die Verpflichtung der Vertreter der Gemeinde begann spätestens mit der Umleitung des Teilverkehrs durch die Friedrichstraße. Daß diese aber zur Zeit des Unfalls des Bekl. nicht mindestens bereits jene drei oder vier Tage bestand, in denen die Bordsteine auf der Friedrichstraße lagen, ist von der Kl. nicht behauptet worden. Zu einer genaueren Feststellung des Zeitpunkts war somit für das BG. keine Veranlassung gegeben. Von der Rev. nicht bemängelt und auch nicht zu beanstanden ist die Annahme des BG., daß auch der Gemeindebaumeister verfassungsmäßig berufener Vertreter der Gemeinde St. war. Nach ihrer Organisation war er Vorsteher der Verwaltungsabteilung IV, und ihm unterstand als selbständigem und verantwortlichem Leiter des ganzen Bauwesens der Gemeinde die Baupolizei, die Wegpolizei, der Wegebau usw. Damit waren die Anforderungen erfüllt, die für seine Stellung als Vertreter der Gemeinde nach §§ 31, 89, 823 BGB. vorliegend in Betracht kommen (vgl. RGUrt. vom 29. Febr. 1908, V 266 u. 296/07³); v. 21. Dez. 1907, V 271/07; RG. 70, 118⁴). Die Haftung der Kl. für den Unfall des Bekl. ist demnach vom BG. überall rechtlich einwandfrei festgestellt. Die Nachprüfung des BU. ergibt auch im übrigen hinsichtlich der Unfallfolgen, sowie hinsichtlich der Verneinung eines eigenen mitwirkenden Verschuldens des Bekl. bei dem Unfall selbst und auch in der Folgezeit bei der Behandlung seines Leidens keinerlei rechtliche Bedenken. Die Rev. ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

(U. v. 11. Juni 1931; 560/30 VI. — Hamm.) [H.]

16. §§ 823 ff. BGB.; §§ 7 Abs. 2, 18 Abs. 1 KraftfG.

1. Für die Haftung nach §§ 823 ff. BGB. ist der Kl. für die Haftung nach der Vorschrift des KraftfG. ist der Bekl. für den ursächlichen Zusammenhang beweispflichtig.

2. Wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten, so ergibt sich jedenfalls die Frage, ob die Verletzungen bei Innehaltung der zulässigen Geschwindigkeit gleich schwer gewesen wären.

3. Für die Frage der Ursächlichkeit des zu schnellen Fahrens kann die Tatsache von Erheblichkeit sein, daß ein langsam sich bewegendes Kraftwagen mehr Geräusch verursacht und somit weiter gehört wird, als ein in schneller Fahrt befindlicher.

4. Die Annahme, daß ein Kind dadurch allein erschrocken sei, daß es einen Kraftwagen in nächster Nähe wahrnahm, liegt soviel ferner als die Annahme, daß es durch sein schnelles Herannahen erschrocken ist, daß die erstere Annahme besonderer Begründung bedarf.

5. Ein Lupenzeichen, kurz vor dem zu Überholenden gegeben, kann Schreckwirkung auslösen.⁵)

Der auf § 823 BGB. und auf das KraftfG. gegründeten Klage gab das BG. statt, aber nur im Rahmen des KraftfG. Nur die Bekl. legten Ver. ein. Das BG. wies die Klage ab. Die Rev. führte zur Aufhebung des Urteils.

³) JW. 1908, 269. ⁴) JW. 1909, 69.

Zu 16. Das Ur. löst Mißbehagen aus, einmal durch die offensichtliche Überspannung der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers, vor

Das BG. erachtet folgenden Sachverhalt für erwiesen. Am 20. März 1929 um etwa 8½ Uhr befanden sich der Kl. und seine Mitschüler K. und D. in K. in der D. Straße auf dem Wege zur Schule, die an der rechten Seite dieser Straße kurz vor dem Golltenwald liegt. Sie benutzten, da der nicht gepflasterte Bürgersteig sehr schmutzig war, den etwa 8 m breiten Fahrdamm, und zwar ging D. rechts am Rande des Fahrdamms, K. in der Mitte und der Kl. am weitesten links mehr nach der Mitte des Fahrdamms zu. Kurz vor ihnen fuhr ein Dungwagen, an dessen linker Seite der Kutscher S. ging, vor diesem einen zweiten Wagen. In einer Entfernung von etwa 100 m folgte, ebenfalls in Richtung nach dem Golltenwald, ein dritter Wagen, das Pferdewerkzeug des Zeugen A. Alle hielten sich auf der rechten Seite der Straße. So war die Verkehrslage, als von rückwärts der Kraftwagen der Bekl. nahte. Der Zweitbekl. gab, als er sich zur Überholung des A. schen Wagens anschickte, Puppenzeichen und wiederholte diese, als er in der Nähe der Knaben war. Um nunmehr diese und die beiden vor ihnen befindlichen Fuhrwerke zu überholen, steuerte er den Kraftwagen auf die linke Straßenseite. Mit welcher Geschwindigkeit er in diesem Augenblick gefahren ist, hat sich nicht genau feststellen lassen. Da jedoch der Kraftwagen etwa 20 m hinter der Unfallstelle zum Halten kam, so nimmt der Vorderrichter, falls dieser Auslaufweg als Bremsweg anzusehen ist, als festgestellt an, daß der Zweitbekl. mit einer Stundengeschwindigkeit von mehr als 30 km, jedenfalls aber von nicht mehr als 40—45 km, gefahren ist. Als der Wagen bei den Knaben angelangt war, liefen diese auseinander, und zwar K. und D. nach rechts, der Kl. dagegen nach links. Dabei geriet er in die Fahrbahn des Kraftwagens, der sich schon auf ganz kurze Entfernung genähert hatte, und wurde von dessen vorderer rechter Seite erfasst.

Diesen Sachverhalt würdigt das OLG. wie folgt:

Dem Bekl. zu 2 falle zur Last, daß er die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten und damit gegen § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. in der zur Unfallzeit geltenden Fassung v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) verstoßen habe. Damit sei aber nicht gesagt, daß eine Verurteilung auf § 7 Abs. 2 KraftfG. ausgeschlossen und ohne weiteres die Haftung der Bekl. aus dem KraftfG. und nach §§ 823 ff. BGB. gegeben sei. Vielmehr könne der Verstoß gegen § 18 KraftfVerkVO. nur dann zu einer Haftung der Bekl. führen, wenn er für den Unfall ursächlich gewesen sei. Das aber müsse verneint werden. Für die zu hohe Geschwindigkeit als solche sei, wie

allen aber durch seine schiefe Einstellung zu den Tatsachen des heutigen Verkehrs.

Zunächst für das letzte einige Beispiele:

Das RG. tadelt die Grundanschauung des OLG. über die Verkehrssorgfaltspflichten eines Kraftfahrzeugführers, weil es eine Geschwindigkeit von 40—45 km eine „nicht allzu erhebliche“ Überschreitung der Höchstgrenze nennt.

Sollte den Richtern, die in einer so verkehrsreichen Stadt, wie L., leben, wirklich nicht bekannt sein, daß dort wie anderwärts 40—45 km das normale Stadtempo ist? Kein Sachverständiger wird dies Tempo auf gerader und überfüllter Straße für unzulässig halten, kein Polizist dagegen einschreiten.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, in engen oder belebten oder unübersichtlichen Straßen kann ein Tempo von 30 km, von 20 km leichtsinnig sein. Aber das hat mit der Höchstgrenze des § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. nichts zu tun, sondern folgt aus § 18 Abs. 1 u. 2 KraftfVerkVO.

Es soll auf der Straße glatt gewesen sein. Das Ur. des OLG. sagt hiervon nichts. Das zur Korrektur des Tatbestandes herangezogene Ur. des SchöffG. enthält keine klaren Feststellungen, insbes. darüber nicht, ob der Fahrer die Glatte kannte oder kennen mußte.

Wenn das RG. aber schon davon ausgeht, die Fahrbahn sei glatt gewesen, kann es nicht auf der andern Seite die Feststellung des OLG. angreifen, der Bremsweg von 20 m entspreche einer Geschwindigkeit von 40—45 km Stundenkilometern. War die Fahrbahn wirklich glatt, so ist der relativ lange Bremsweg gerade dadurch erklärt.

Das RG. macht dem OLG. Vorwürfe, weil es auf die Geschwindigkeitschätzungen der Zeugen und auf weitere Beweisangebote in dieser Richtung nicht eingegangen sei. Ich finde das furchtbar vernünftig vom OLG. St. Nicht der beste Sachverständige ist in der Lage, die Geschwindigkeit eines in letzter Sekunde beobachteten Autos sicher zu schätzen. Am allerwenigsten sind zuverlässige Schätzungen zu erwarten, wenn ein Unfall die Stimmung der Beobachter

näher dargelegt wird, der ursächliche Zusammenhang mit dem Unfall ohne Zweifel abzulehnen. Das OLG. habe nun diesen Zusammenhang in der Form für möglich gehalten, daß das Erschrecken des Kl. gerade die Folge der besonderen Plöcklichkeit gewesen sei, mit der der Kraftwagen infolge seiner großen Geschwindigkeit hinter dem Kl. aufgetaucht sei. Diese Möglichkeit habe aber auszuschließen, weil die Fahrgeräusche eines mit einer Stundengeschwindigkeit von etwa 45 km fahrenden Kraftwagens im allgemeinen schwächer seien als die Fahrgeräusche, die ein die zulässige Höchstgeschwindigkeit innehaltender Kraftwagen verursache. Im übrigen biete aber die Beweisaufnahme auch keinen Anhalt dafür, daß der Kl. gerade durch die zu große Geschwindigkeit des Kraftwagens und damit zusammenhängende Umstände erschreckt worden sei. Der Senat nehme vielmehr nach der ganzen Sachlage an, daß der Kl. nur deshalb von Schreck erfasst worden sei, weil er wahrgenommen habe, daß überhaupt ein Kraftwagen in nächster Nähe von ihm gewesen sei.

Im übrigen habe der Bekl. zu 2 sowohl der gewöhnlichen als auch der nach § 7 Abs. 2 KraftfG. von einem Kraftfahrzeugführer zu fordernden gesteigerten Sorgfaltspflicht genügt. Zunächst seien Warnungszeichen in einwandfreier Weise gegeben worden. Schon das erste Zeichen beim Überholen des A. schen Wagens sei so eindringlich gewesen, daß es von D. und S. wahrgenommen worden sei. Der Bekl. zu 2 habe dann noch ein zweites Mal gehupt. Sollte dies ganz kurz vor dem Erreichen der Kinder geschehen sein, was jedoch nicht festgestellt werden könne, so würde es mit Rücksicht auf die Warnung durch die ersten Zeichen dennoch nicht als ein schuldhaftes Verhalten angesehen werden können. Sodann sei bei dem Überholen der Knaben ein genügend weiter Abstand gewahrt worden. In Frage könnte danach nur noch kommen, ob für den Bekl. zu 2 Veranlassung vorgelegen habe, eine so niedrige Geschwindigkeit einzubalten, daß sie ein Abstoppen des Wagens auf eine Entfernung von 1—2 m ermöglicht haben würde. Das müsse aber verneint werden. Die Verkehrslage habe keine Schwierigkeiten aufgewiesen, da die Fuhrwerke und die Knaben sich auf der rechten Straßenseite bewegt hätten und der Fahrdamm bei einer Breite von etwa 8 m genügend Raum für ein gefahrloses Überholen geboten habe. Die Knaben hätten auch nach ihrem aus ihrer äußeren Erscheinung zu schätzenden Alter und nach ihrem Verhalten auf der Straße keinen Grund zu der Befürchtung gegeben, daß einer von ihnen seinen völlig gefahrlosen Platz hinter dem ihn schützenden

gegen den Fahrer beeinflusst hat. Das ist so und so oft experimentell festgestellt.

Das RG. geht — hier übrigens ebenso das OLG. — davon aus, daß die „Fahrgeräusche“ bei 45 km schwächer seien als bei 30 km Stundengeschwindigkeit. Sachkundige werden sich vergeblich den Kopf zerbrechen, wie die Gerichte hierauf gekommen sind.

Das OLG. meint, es sei bisher nicht festgestellt, daß der 11jährige Kl. gegenüber anderen Autos vor Schreck so koplos gewesen wäre, daß er in das Fahrzeug hineingelaufen sei, also müsse hier ein besonderer Grund für dies kopflose Verhalten vorgelegen haben. Nun, man kann nicht gut verlangen, daß der 11jährige Junge die vom RG. gewünschten Feststellungen ermöglichen sollte. Das wäre ihm sicher nicht gut bekommen. Aber es ist wohl eine „außergewöhnliche Auffassung“, die Annahme des OLG. für absurd zu halten, der Kl. sei durch die bloße unmittelbare Nähe des Autos erschreckt worden. Die unmittelbare Nähe eines Autos erschreckt auch Erwachsene, gerade das RG. hat das in andern Ur. oft festgestellt.

Es ist richtig, daß das bei den vorliegenden Verhältnissen normalerweise nicht zu vermuten war, aber das hätte das RG. allein und entscheidend dahin berücksichtigen müssen, daß es die Voraussetzbarkeit des Unfalls für den Kraftwagenführer verneint.

Das RG. nimmt an, für das Auge des Kl. sei die Schreckwirkung eines mit 45 km herannahenden Wagens größer gewesen als die eines mit 30 km fahrenden. Das Auto kam ja überhaupt von hinten. Es findet sich nicht einmal eine Andeutung in den Feststellungen dafür, daß der Kl. sich umgekehrt habe. Hätte er es wirklich im letzten Moment, also auf 10—20 m Abstand getan, so wäre ihm das Auto mit 30 km Geschwindigkeit genau so schrecklich vorgekommen, wie bei einem Tempo von 40—45 km.

Es gibt noch allerhand Beispiele für den mangelnden Wirklichkeitsinn in diesem Urteil.

Erwähnt seien nur noch zwei besonders auffallende Sätze:

1. Es ist zweifelhaft, ob ein Puppen 10 Sekunden (= 100 m) vor dem Überholen noch rechtzeitig ist.

2. Es ist zweifelhaft, ob Kinder von 11 Jahren, die einen

Dungwagen verlassen würde, um völlig verkehrswidrig nach links in die Fahrbahn des herannahenden Kraftwagens zu laufen. Gewiß sei bei wahrgenommener Anwesenheit von Kindern besondere Vorsicht bei der Führung eines Kraftwagens am Plage. Hier aber habe der Bekl. zu 2 nach allem ohne Verschulden erwarten können, daß die Knaben ihren Weg fortsetzen würden. Sonach liege ein unabweisbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. vor und der Zweitbekl. habe bewiesen, daß ihn an dem Unfall des Kl. kein Verschulden treffe (§ 18 Abs. 1 Satz 2 daf.).

Sowohl die sachlich-rechtlichen wie die prozessualen (§ 286 ZPO.) Angriffe der Rev. sind zumeist begründet. Das BG. hat nach mannigfacher Richtung das Gesetz verlegt.

1. Geht man zunächst davon aus, daß der Zweitbekl. mit der nach § 18 Abs. 3 KraftfVerfVO. zulässigen Höchstgeschwindigkeit und also mit einer Geschwindigkeit von 30 km — die Zulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km durch die höhere Verwaltungsbehörde für Kl. zur Unfallzeit ist von den Bekl. bisher nicht behauptet worden — fahren durfte, so hat der Zweitbekl. dadurch, daß er die vorgeschriebene Stundengeschwindigkeit, wie das angefochtene Urte. feststellt, überschritten hat, gegen § 18 Abs. 3 KraftfVerfVO. verstoßen, wobei es für die Frage, ob überhaupt eine solche Zuwiderhandlung vorliegt, nicht darauf ankommt, um wieviel Kilometer die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten ist. Immerhin mag gegenüber den Sätzen des angefochtenen Urte., die zulässige Höchstgrenze von 30 km sei zwar überschritten worden, aber doch nicht allzu erheblich, höher als 40—45 km sei die Geschwindigkeit des Bekl. zu 2 jedenfalls nicht gewesen, soviel bemerkt werden, daß eine Überschreitung der Höchstgrenze um ungefähr die Hälfte für recht erheblich zu erachten ist und daß schon jene Urteilsätze rechtliche Bedenken gegen die Grundanschauung erwecken, die der VerR. von den Verkehrsorgfaltspflichten eines Kraftfahrzeugführers hat. Hat hiernach der Zweitbekl. gegen § 18 Abs. 3 KraftfVerfVO., der ein Schutzgesetz darstellt (RG. 84, 425), verstoßen, dadurch aber zugleich auch die allgemeine Verkehrsorgfaltspflicht (§ 276 BGB.) verletzt, so ergibt sich seine Schadenersatzpflicht sowohl aus § 823 Abs. 2 BGB. wie aus Abs. 1 daf. und auch der Erstbekl. haftet dem Kl. auf Ersatz des Schadens in vollem Umfang, sofern er nicht den in § 831 BGB. nachgelassenen Entlastungsbeweis dahin führt, daß er sowohl bei der Auswahl wie auch bei der planmäßigen Beaufsichtigung seines Angestellten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat; nach beiden Richtungen sind an die Führung dieses Entlastungsbeweises strenge Anforderungen zu stellen (vgl. u. a. RGUrte. v. 15. Nov. 1928, VI 76/28¹); Jähr. d. Anwaltskammer im OLGBezirk Frankfurt a. M. 1929, 117, sowie RG. 120, 161²); 128, 153, 154³). Voraussetzung für die Schadenersatzpflicht der Bekl. aus der Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ist allerdings deren Ursächlichkeit für den Unfall. Dabei regelt sich die Beweislast so, daß für die Haftung nach §§ 823 ff. BGB. der Kl. für den ursächlichen Zusammenhang beweispflichtig ist, für die Haftung nach den Vorschriften des KraftfG. aber die Bekl. die Richtursächlichkeit beweisen müssen (§§ 7 Abs. 2, 18 Abs. 1 Satz 2 daf.).

Kraftwagen mit 40—45 km Geschwindigkeit auf sich zufahren sehen, nicht überlegen können, das Auto könne einen vor ihnen fahrenden Düngewagen anfahren und sie seien deshalb auf ihrem Plage nicht sicher.

Es braucht wohl nicht auseinandergelegt zu werden, wie weit diese beiden Sätze vom tatsächl. Anschauungsvernügen entfernt sind. In diesen und anderen Vermutungen, in den Angriffs gegen die tatsächlichen Feststellungen des BG. über die Geschwindigkeit des Wagens, über seinen Abstand von den überholten Knaben, drückt sich unverkennbar der Wunsch aus, dem „etwas laien“ Instanzgericht die wahre Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers klar zu machen.

Ergebnis: Überspannung dieser Sorgfaltspflicht! Überspannung, genau so wie im Urte. v. 18. Juni 1931 (3 K 289/31). (Ein Motorradfahrer, der auf eine Kindergruppe rechts der Straße zu achten hatte, habe auch damit rechnen müssen, daß von links hinter einem Fuhrwerk hervor ein anderes Kind über die Straße stürme.) Überspannung, wie in den Urte. v. 3. Okt. 1929 (VerkRdsch. 1929, 468) und 6. Mai 1929 (DRZ. 1929, 249).

Überspannung der Verkehrsorgfalt, wie in dem berüchtigten

Nun hat zwar der Vorderrichter diesen den Bekl. obliegenden Beweis für geführt erachtet, aber seine Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum.

Zunächst ist schon nicht ersichtlich geprüft, ob die Verlegungen des Kl. gleich schwer gewesen wären, wenn der Zweitbekl. die zulässige Höchstgeschwindigkeit innegehalten hätte; hierauf hatte sogar der Sachverständige L. in der schöffengerichtlichen Verhandlung besonders aufmerksam gemacht (Bl. 41 R Bl.). Sodann sind zwar die Ansichten des Vorderrichters über die Stärke der von schneller und langsamer fahrenden Kraftwagen ausgehenden Fahrgeräusche in der RevInst. ebenso wenig nachprüfbar wie die sonstigen Beurteilungen automobiltechnischer Fragen, die das angefochtene Urte. enthält. Aber die Rev. macht mit Recht darauf aufmerksam, daß gerade deshalb, weil ein langsam sich bewegender Kraftwagen mehr Geräusch verursacht, als ein in schneller Fahrt befindlicher, der Kl. vielleicht früher auf den Kraftwagen der Bekl. infolge des stärkeren Geräusches aufmerksam geworden wäre, wenn der Wagen langsamer gefahren wäre, und daß der Kl. dann vielleicht nicht erschrocken wäre oder sich noch rechtzeitig hätte in Sicherheit bringen können. Gar nicht erörtert ist weiter, ob für das Auge die Schreckwirkung eines schnell sich nähernden Wagens größer ist als die, welche ein langsam fahrender Wagen ausübt. Endlich ist der Satz des angefochtenen Urte., „nach der ganzen Sachlage“ sei anzunehmen, daß der Kl. nur deshalb von Schreck erfaßt worden sei, weil er wahrgenommen habe, daß überhaupt ein Kraftwagen in nächster Nähe von ihm gewesen sei, nicht nur nicht überzeugend, er gibt vielmehr auch zu rechtlichen Bedenken aus § 286 ZPO. Anlaß, wie die Rev. zutreffend geltend macht. Eine so außergewöhnliche Auffassung, wie sie der Vorderrichter in jenem Satze ausspricht, hätte der näheren Begründung um so mehr bedurft, als gewichtige Umstände gegen ihre Richtigkeit sprechen könnten und daher der Erörterung bedurft hätten. Es mag dahingestellt bleiben, ob trotz der neuzeitlichen Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs Kinder im Alter von elf Jahren in entlegenen Dörfern noch darüber erschrecken, daß überhaupt in ihrer nächsten Nähe ein Kraftfahrzeug sich bewegt. Denn der Kl. lebt in einer Stadt und hat sich sicherlich schon öfter in nächster Nähe von Kraftwagen befunden, ohne daß er vor Schreck so kopflos geworden wäre, daß er in das Fahrzeug hineingelaufen wäre; wenigstens ist Derartiges bisher nicht festgestellt. Hätte schon diese Erwägung dem Vorderrichter Anlaß geben sollen zu der Prüfung, ob nicht der besondere Umstand, daß der Kraftwagen sich mit hoher Geschwindigkeit näherte, die erhebliche Schreckwirkung bei dem Kl. ausgelöst hat, so lag hierzu um so mehr Anlaß vor, als auch die beiden Gefährten des Kl., K. und D., davon gelaufen sind, sobald sie des Wagens ansichtig wurden. Jeden Versuch einer Aufklärung für dieses ungewöhnliche Verhalten auch dieser beiden Knaben läßt das angefochtene Urte. vermissen. Dabei erwägt das Urte. an anderer Stelle zugunsten des Zweitbekl., er habe annehmen dürfen, die Kinder würden ihren Platz hinter dem Dungwagen nicht verlassen. Auch die von den Zeugen A. und B. bekundete Wirkung, welche die rückwärts gerichtete Fahrweise des Zweitbekl. auf das Kl. Pferde fuhr-

Urt. über den Kraftfahrer, der durch eine geöffnete Bahnschranke fuhr, ohne sich vorher beim Bahnwärter zu erkundigen, ob er die Schranke vielleicht nur aus Versehen nicht geschlossen habe (Urte. v. 22. Sept. 1930, vgl. Kraftf. 1931, 141).

Selbstverständlich muß der Kraftfahrer die Fahrbahn und den angrenzenden Teil des Bürgersteiges auf das schärfste daraufhin beobachten, ob ihm irgendwer oder irgendwas vor die Räder kommen könnte. Selbstverständlich muß er bei Kindern, Frauen und erkennbar Gebrechlichen oder Betrunknen auch diese Aufmerksamkeit noch verdoppeln (vgl. Arndt, Kraftf. 1931, 264). Wie sagt das Bezirksgericht Zürich im „Berner Bund“ v. 22. Febr. 1925 so schön: „Bei Frauenpersonen, Kindvieh und Hühnern ist unberechenbar, auf welche Seite sie vor einem Auto plötzlich ausweichen“.

Aber mehr als angespannte Aufmerksamkeit kann nicht verlangt werden. Nur den wenigsten Gerichten scheint die psychologische Erfahrungstatsache bekannt zu sein, daß es unmöglich ist, zwei Vorgänge, die nur etwa in 10—20 m Abstand voneinander sich abspielen, konzentriert zu beobachten. Nur dem einen oder dem andern kann die volle Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Auf diese Tatsache sei hier übrigens nur wegen des oben erwähnten Urte. v. 18. Juni 1931 hingewiesen.

Für das hier abgedr. Urte. v. 7. Mai 1931 ist entscheidend die

1) ZB. 1929, 912. 2) ZB. 1928, 1721. 3) ZB. 1930, 2849.

werk ausgeübt hatte, hätte der Vorderrichter in den Kreis seiner Betrachtungen ziehen sollen, sofern jenen Aussagen Glauben zu schenken war.

2. Auf die nähere Bestimmung der Geschwindigkeit, mit welcher sich der Kraftwagen der Bekl. dem Kl. genähert hat, könnte es vielleicht für die Frage der Rechtzeitigkeit der Abgabe des Puppenzeichens und dann ankommen, wenn das BG. entsprechend dem von den Bekl. im Schriftsatz v. 8. April 1930 S. 8 erhobenen Einwände (§ 9 KraftfG., § 254 BGB.) ein mitwirkendes Verschulden des Kl. darin finden sollte, daß dieser nicht auf dem Bürgersteig, sondern auf dem Fahrdamm gegangen ist. Zu der Frage der Fahrgeschwindigkeit des Zweitbekl. mag daher folgendes bemerkt werden. Ob so allgemein, wie der Vorderrichter annimmt, aus der Länge des Bremsweges auf die Fahrgeschwindigkeit geschlossen werden kann oder ob es nicht auf die besonderen Umstände, z. B. das Gewicht des Wagens, die Konstruktion und Beschaffenheit der Bremsen, den Zustand der Gummibereifung, die Bodenbeschaffenheit der Fahrbahn, dabei entscheidend ankommt, mag dahinstehen. Der Verkl. meint dann weiter, die Schätzungen von Zeugen, die im Kraftfahrwesen nicht bewandert seien, über die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen wiesen erfahrungsgemäß sehr starke Fehler auf und könnten daher nur mit Einschränkungen verwertet werden. Nun hatten hier sechs Zeugen, D., der Kutscher S., der Postkaffner K., dieser mit dem Zusatz, ein Herr habe zu ihm gesagt: „Nun sehen Sie bloß, wie der (den Zweitbekl. meinend) wieder rast“, D., dieser mit dem Zusatz, der Zweitbekl. habe zu seiner Entschuldigung gesagt, daß er es sehr eilig gehabt habe, der Fuhrwerksbesitzer A., der Kutscher W., eine übermäßige Fahrgeschwindigkeit des Zweitbekl. bekundet, zum Teil unter Hervorhebung bezeichnender Einzelheiten. Wenn gleichwohl das OLG. die Aussagen dieser Zeugen für nicht überzeugend erachtet hat, so hat es sich damit im Rahmen des dem Vorderrichter in § 286 ZPO. eingeräumten freien Ermessens gehalten und vom Rechtsstandpunkte ist gegen eine solche Beweiswürdigung nichts zu erinnern. Allein zureichend vermisst die Rev. die prozessgerechte Grundlage für die Annahme des Vorderrichters, daß keiner dieser sechs Zeugen etwas vom Automobilwesen verstehe, und vor allem führt die Rev. mit Recht darüber Beschwerde, daß der Beweisanspruch des Kl. in dem vorgetragenen Schriftsatz v. 8. Jan. 1930 gänzlich übergangen ist. Dort war der Kraftwagenführer K. als Zeuge für das überschnelle Fahren des Zweitbekl. benannt worden; es war also gerade bei dem Unfall des Kl. nach dessen Behauptung ein Zeuge zugegen gewesen, der annehmbar im Kraftfahrwesen bewandert ist.

3. Auch die Ansicht des BG., der Zweitbekl. sei nicht verpflichtet gewesen, seine Fahrgeschwindigkeit auf das in § 18 Abs. 2 KraftfVerfVO. bestimmte Maß herabzumindern, begegnet nach den bisherigen Feststellungen und den für die Rev.Jnst. als richtig zu unterstellenden Behauptungen des Kl. rechtlichen Bedenken. Auch insoweit liegt die Beweislast bei den Bekl., soweit ihre Schadenersatzpflicht im Rahmen des KraftfG. in Frage kommt.

a) Nach der Feststellung des schöffengerichtlichen Urts. war die D.er Straße am Unfalltage von Schnee und Eis glatt und ein plötzliches Halten für Kraftwagen dadurch erschwert. Nach dem Tatbestand des angefochtenen Urts. sind die Straftaten Gegenstand der Verhandlung gewesen.

Frage: Konnte und mußte der Kraftfahrer erwarten, daß von den auf 8 m breiter Straße rechts in genügend weitem Abstand und zwischen zwei Wagen geschliffen marschierenden 11- und 12jährigen Knaben der eine ihm unmittelbar in den Wagen hineinlaufen werde.

Die Frage aufzustellen, heißt sie verneinen. Des Verhalten des Kl. kam unerwartet, unvorhersehbar, war unerklärlich, wie das RG. ja selbst sagt.

Daß solche Fälle jenseits der Grenze auch der gesteigertsten Sorgfaltspflicht liegen, hat gerade auch das RG. schon früher ausgesprochen (vgl. Gruch. 47, 923).

Die Instanzgerichte haben sich in der letzten Zeit in zunehmendem Maße auf den Standpunkt gestellt, der Kraftfahrer braucht nicht unter allen Umständen damit zu rechnen, daß ein nicht erkennbar unaufmerksames Kind ihm plötzlich vor den Wagen läuft (vgl. OLG. Hamm: MRAff. 1928, 367; RG. ebd. S. 185; vgl. auch Fälle, Lexikon des Kraftverkehrsrechts, S. 282 und die dort zit. Urte.: MRAff. 1929, 435; 1928, 21; DAutR. 1929, 140).

RM. Dr. D. Alving, Kiel.

b) Es scheint unstreitig zu sein, daß zur Unfallzeit Markttag in J. und es kurz vor Schulbeginn war. Nach der Aussage des Zeugen A. fuhrten viele Fuhrwerke auf der D.er Straße nach J. zum Markt; der Zeuge A. hat bekundet, daß Schulkinder, und zwar zum Teil auf beiden Seiten des Fahrdamms gingen. Danach hätte Anlaß zu der Prüfung bestanden, ob die Fahrbahn übersichtlich war und ob lebhafter Verkehr herrschte. Die Unterlassung dieser Prüfung wird von der Rev. mit Recht gerügt. Die Beweislast liegt auch insoweit bei den Bekl., soweit sie auf Grund des KraftfG. in Anspruch genommen werden.

4. Im übrigen ist noch auf folgendes hinzuweisen: a) Der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. setzt unter anderen voraus, daß der Führer des Fahrzeugs „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ beobachtet hat. Eine solche Sorgfalt geht erheblich weiter, als die in § 276 BGB. vorgeschriebene allgemeine Verkehrssorgfalt; sie umfaßt auch die umsichtige Erfassung jedes geeigneten, nur irgendwie erdenklichen Mittels zur Abwendung der Gefahr und bedeutet eine ganz besonders gespannte Aufmerksamkeit (RG. 86, 151⁴); 92, 38; 96, 131; RGUrte.: NZ 1928, 797, 1723³; Gruch. 1930, 420 Nr. 47). Diese erhöhte Sorgfaltspflicht setzt nicht erst dann ein, wenn der Führer sich bereits in einer gefährvollen Lage befindet, sondern sie verlangt, daß der Führer von vornherein es vermeidet, sich in eine Lage zu bringen, aus der Gefahren entstehen können (RGUrte. v. 8. Jan. 1931, VI 254/30, und v. 12. März 1931, VI 453/30). Es bedarf aber nicht der Heranziehung des Gesichtspunktes der gesteigerten Sorgfaltspflicht, sondern es ergibt sich schon aus §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerfVO. nicht minder als aus § 276 BGB., daß es die unbedingte Pflicht des Kraftfahrzeugführers ist, bei dem Vorbeifahren an Kindern, die sich ohne Aufsicht Erwachsener auf dem Fahrdamm aufhalten, die größte Vorsicht walten zu lassen und insbes. die Fahrgeschwindigkeit auf ein solches Maß herabzusetzen, das dem Führer ein alsbaldiges Halten ermöglicht. Insbes. hat dies dann zu gelten, wenn der Führer nicht die Gewißheit erlangt hat, daß die Kinder das Rahen des Fahrzeugs bemerkt haben, und namentlich beim Überholen. —

Der Verkl. erkennt nun zwar grundsätzlich an, daß bei Anwesenheit von Kindern besondere Vorsicht bei der Führung eines Kraftwagens am Plage ist. Er billigt aber die Beibehaltung einer Fahrgeschwindigkeit von 40—45 km oder wenigstens von 30 km durch den Zweitbekl. bei dem Vorbeifahren an dem Kl. und seinen beiden Gefährten, weil die Knaben nach ihrem aus ihrer äußeren Erscheinung zu schätzenden Alter und nach ihrem Verhalten auf der Straße keinen Grund zu der Befürchtung geboten hätten, daß einer von ihnen seinen völlig gefahrlosen Platz hinter dem ihn schützenden Dungwagen verlassen würde, um völlig verkehrswidrig nach links in die Fahrbahn des Kraftwagens zu laufen. Diese Auffassung ist auch von Rechtsirrtum beeinflusst. Die Rev. hätte schon rügen können, daß die Feststellung über die äußere Erscheinung des Kl. und seiner beiden Mitschüler der prozessgerechten Unterlage entbehre. Soweit wenigstens die Akten erkennen lassen, ist keiner der drei Knaben vor dem OLG. oder auch nur vor dessen Berichtstatter erschienen und kein Zeuge hat sich über die äußere Erscheinung der Kinder auch nur andeutungsweise ausgelassen. Die Annahme ferner, daß ein mit 40—45 km fahrender Kraftwagenführer sich in den etwa 9—10 Sekunden, die ein Kraftwagen bei dieser Geschwindigkeit die Strecke von etwa 100 m durchläuft, ein einigermaßen zuverlässiges Bild von dem Alter von Kindern machen könne, muß Bedenken begegnen. Auch rechtlich zu beanstanden ist aber die Ansicht des Vorderrichters, daß die Beobachtung des Verhaltens von Kindern während einer so kurzen Zeitpanne einem Kraftfahrzeugführer genügen dürfe, um ihm die Gewißheit zu verschaffen, er werde die Kinder mit einer Geschwindigkeit von 40—45 km gefahrlos überholen können. Auch wenn weiter anzunehmen sein sollte, daß der von den Kindern eingenommene Platz hinter oder vielmehr, von der Fahrtrichtung des Kraftwagens aus gesehen, vor dem Dungwagen objektiv völlig gefahrlos war, so hat der Vorderrichter einmal nicht die Aussagen der Zeugen D. und K. erkennbar berücksichtigt, die beide überein-

*) JW. 1915, 404.

stimmend bekunden, daß der Kl. etwas mehr außerhalb des Dunggagens gegangen ist; diese Aussagen hatten die Bekl. zu widerlegen. Vor allem aber ist nicht erkennbar erwogen, ob man denn von Kindern im Alter von etwa elf Jahren, die einen Kraftwagen mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 45 km in ganz kurzer Entfernung auf sich zufahren sehen, die alsbaldige Überlegung voraussetzen darf, daß der Kraftwagen nicht gegen den Dunggagen fahren werde und sie deshalb auf ihrem Plage sicher seien. Überhaupt nicht Stellung genommen hat das BG. zu den Aussagen der Zeugen F., G. und D., wonach der Zweitbekl. geäußert haben soll, er habe schon vor dem Unfall das Empfinden gehabt: „Wenn ich davon nur keinen unter die Räder bekomme.“ Auch insoweit rügt die Rev. mit Recht Verletzung des § 286 ZPO.

b) Zutreffend macht die Rev. dem Vorderrichter mit Rücksicht auf die letzteren Bekundungen, die nicht etwa als unglaubwürdig bezeichnet sind, auch den weiteren Vorwurf, daß die Prüfung der Frage geboten gewesen wäre, ob der Zweitbekl. den § 20 KraftfVVO. verletzt habe. Im Rahmen der Haftung nach dem KraftfG. hätten die Bekl. beweisen müssen, daß der Bekl. zu 2 nicht gemerkt habe — merken müssen genügt allerdings nicht —, daß durch das Vorbeifahren mit dem Kraftwagen Menschen in Gefahr gebracht wurden. Zu einer solchen Prüfung hätte um so mehr aller Anlaß vorgelegen, als der Zweitbekl. eben erst, sofern den Aussagen der Zeugen A. und B. zu glauben sein sollte, durch seine rücksichtslose Fahrweise das A.sche Pferdeunfallwerk gefährdet hatte.

c) Auch der Rechtsstandpunkt des BG. in der Frage der Abgabe der Warnungszeichen ist verfehlt. Das angefochtene Ur. hat nicht feststellen können, daß der Zweitbekl. noch ganz kurz vor dem Erreichen der Kinder gehupt hat. Dabei ist zunächst schon die Beweislast verkannt, soweit Haftung nach dem KraftfG. in Betracht kommt. Es enthält aber auch eine Verkenntung des Begriffs des Verschuldens, wenn das BG. ausführt, der Zweitbekl. habe deswegen ganz kurz vor der Überholung der Anaben hupen dürfen, weil er sie durch die in der Nähe des A.schen Fuhrwerks abgegebenen Zeichen gewarnt habe. Nach § 19 Abs. 1 KraftfVVO. hat der Fahrer rechtzeitig durch Warnungszeichen auf das Nahe des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen. Der offensichtliche Zweck dieser Vorschrift ist der, daß der übrige Straßenverkehr auf das Erscheinen des Kraftfahrzeugs so frühzeitig hingewiesen werden soll, daß er sich auf dieses Fahrzeug einstellen kann. Das Gegenteil dieser vom Gesetzgeber erstrebten Wirkung wird erreicht, wenn ein Fahrer erst so spät hupt, daß die übrigen Wegebenutzer keine Maßnahmen mehr treffen können, um dem Kraftfahrzeug auszuweichen oder eine Änderung ihrer Richtung zu unterlassen. Muß es schon insbes. auch erwachsenen Personen gegenüber als eine Verletzung der Verkehrsforgfalt erachtet werden, wenn ein Fahrer kurz vor dem Vorbeifahren an solchen ein Warnungszeichen abgibt, weil dadurch nur eine Schreckwirkung ausgelöst wird, so müßte es vollends als ein Verschulden größtenteils Art bezeichnet werden, wenn der Zweitbekl., zumal bei einer Fahrgeschwindigkeit von 40–45 km, ganz kurz vor der Überholung der vor ihm gehenden Kinder gehupt haben sollte. Der Rechtfertigungsversuch des BG. für ein derartiges Verhalten, der Zweitbekl. habe ja schon vorher — nämlich in einer Entfernung von etwa 100 m und etwa 10 Sekunden früher — gehupt, geht schon an sich fehl, zumal es zweifelhaft ist, ob ein Hupen 10 Sekunden vor dem Überholen von Kindern noch rechtzeitig ist. Es kommt aber noch hinzu, daß nicht festgestellt ist, daß der Zweitbekl. angenommen hat und ohne Verschulden annehmen durfte, daß der Kl. die ersten Warnungszeichen wahrgenommen hatte. Gerade dieses späte Hupen soll nach der Angabe des Zeugen D. für diesen Anaben die Schreckwirkung herbeigeführt und ihn zum Davonspringen veranlaßt haben. Auch auf diesen Punkt hätte der Vorderrichter eingehen sollen.

d) Die unbestimmte Feststellung, der Zweitbekl. habe beim Überholen des Kl. einen genügend weiten Abstand gewahrt, ermöglicht nicht die rechtliche Nachprüfung, ob das BG. insoweit das Maß der einem Kraftfahrzeugführer obliegenden Verkehrspflichten zutreffend beurteilt hat; Unaufklärbarkeit des Sachverhalts geht auch hier im Rahmen des KraftfG. zu Lasten der Bekl. Das angebliche, von den

Zeugen F., G. und D. bekundete Schuldbekenntnis des Zweitbekl. und die Aussagen der Zeugen A. und B., nach denen der Zweitbekl. an dem A.schen Wagen so nahe vorbeigefahren ist, daß er diesen bald gestreift hätte, hätte das BG. auch in diesem Zusammenhang erörtern müssen, wie die Rev. zutreffend geltend macht.

Nach alledem blieb nur übrig, das angefochtene Ur. aufzuheben und die Sache in die Vorinstanz zurückzuverweisen (§ 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO.). Daß sich der Kl. bei dem landgerichtlichen Ur. beruhigt hat, würde den VerR. an einer Bestätigung dieses Ur. auf Grund der §§ 823 ff. BGB. nicht hindern (RG. 130, 168^o); RGUr.: JW. 1929, 1462^o); nur müßte die Vorschrift des § 536 ZPO. beachtet werden, die einer Abänderung des ersten Ur. zum Nachteil der Bekl. solange entgegenstehen würde, als der Kl. nicht zulässigerweise (§ 521 Abs. 1 ZPO.) Anschlußber. einlegt.

(U. v. 7. Mai 1931; 602/30 VI. — Stettin.) [H.]

17. § 823 BGB.; § 17 KraftfG.; § 26 KraftfVVO.

1. Der Umstand, daß der verletzte Fahrzeughalter selbst durch das Fahrzeug befördert wurde, steht der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. nicht entgegen. Es ist demnach nicht nur zu prüfen, ob ihn eigenes Verschulden getroffen hat, sondern auch, ob der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen ist.

2. Auch wo kein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben ist, kann sich aus der Sachlage die Notwendigkeit gewisser Vorsichtsmaßregeln ergeben.

3. Eine Auslegung des § 26 KraftfVVO. dahin, daß unter Fahrtrichtung nicht immer die Richtung geradeaus, sondern diejenige zu verstehen sei, die sich im Einzelfalle nach vernünftiger Verkehrsauffassung als solche darstelle, ist nicht zu beanstanden.

4. Wenn vor einer Straßengabelung die Fahrzeuge allgemein ein Rechtszeichen zu geben pflegen, dann kann man dem, der kein Linkszeichen gegeben hat, das nicht ohne weiteres zum Verschulden anrechnen, auch wenn man das Linkszeichen für das der Vorschrift entsprechende erachtet.

5. Wenn ein auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegendes Fahrzeug in einen Seitenweg einbiegen will und hierbei die Fahrtrichtung eines auf dem Hauptverkehrsweg von rechts kommenden Fahrzeugs schneiden muß, so hat dieses letztere Fahrzeug die Vorfahrt.†)

Am 3. Febr. 1929 fuhr der Bekl. mit seinem Personenkraftwagen die von B. nach G. führende Provinzialstraße entlang bis zur Einmündung der Fabrikstraße und wollte durch diese weiterfahren. Die Provinzialstraße macht an dieser Stelle einen Bogen nach rechts und führt dann unter einer Eisenbahnbrücke hindurch, während die Fabrikstraße die gerade Verlängerung der von B. kommenden Provinzialstraße bildet. Der Bekl. mußte also, um in die Fabrikstraße zu gelangen, die Provinzialstraße überqueren. In diesem Augenblicke kam von der Eisenbahnbrücke her der Ehemann der Kl. auf einem Motorrad, stieß an der Spitze

*) JW. 1931, 875.

Zu 17. Das Urteil ist in mehreren Punkten beachtlich; nicht in allen vermag ich ihm zuzustimmen.

I. Nach § 17 KraftfG. findet unter mehreren an einem Unfall beteiligten Kraftfahrzeugen eine Schadensausgleichung bergestalt statt, daß im Innenverhältnis unter den mehreren Kraftfahrzeughaltern der Schaden nach dem Grade verteilt wird, in dem die einzelnen Kraftfahrzeuge den Schaden verursacht haben. Gleiches soll gelten, wenn der Schaden nicht einem Dritten verursacht wurde, sondern einem der am Unfall beteiligten Halter selbst. Anerkanntes Rechts ist, daß § 17 keine selbständige Schadenersatzpflicht schafft, sondern eine bereits vorhandene voraussetzt („und sind die beteiligten Fahrzeughalter ... zum Ersatze ... verpflichtet“); nur wer an sich ersatzpflichtig ist, kommt für eine Heranziehung zur

der dort vorgelagerten Verkehrsinsel mit dem Kraftwagen des Bekl. zusammen und erlitt tödliche Verletzungen.

Die Kl. legte dem Bekl. Verschulden zur Last, weil er seine Absicht, in die Fabrikstraße zu fahren, nicht erkennbar gemacht und seine Fahrt nicht verlangsamt, auch das Vorfahrtrecht ihres Ehemanns nicht beachtet habe. Sie verlangte Schadenersatz. Der Bekl. bestritt den Anspruch. Er leugnete, daß er zum Abgabe eines Zeichens verpflichtet gewesen sei und dem Ehemann der Kl. die Vorfahrt habe lassen müssen. Nach seiner Behauptung trifft den Verunglückten die alleinige Schuld, da dieser zu schnell gefahren sei und die Kurve geschnitten habe.

OG. und OOG. gaben dem Klageanspruch im wesentlichen statt. Die Rev. des Bekl. führte zur Aufhebung.

Die Rev. rügt mit Recht die Begründung der Nichtanwendung des § 17 KraftfG. Das BG. ist hier von einer Ansicht ausgegangen, die sich zwar gelegentlich auch in zwei Entsch. des RG. findet, sonst aber vom RG. abgelehnt worden ist, nämlich von der Ansicht, daß der beim Zusammenstoße mehrerer Kraftfahrzeuge verletzte Fahrzeughalter nur eigenes Verschulden zu vertreten habe, nicht aber gemäß § 7 KraftfG. auch die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs, wenn er durch dieses selbst befördert worden sei. Diese auf § 8 Nr. 1 KraftfG. gestützte Ansicht findet sich in der vom BG. angeführten Entscheidung des ehemaligen 6. Zivilsen. RG. 96, 69¹) und in neuerer Zeit in dem Urte. des erf. Sen.: VI 578/29 (ZB. 1930, 893). Der erf. Sen. hat sie inzwischen aufgegeben, weil die Entstehungsgeschichte des KraftfG. keinen Anhalt dafür bietet, daß die Ausnahmenvorschrift des § 8 Nr. 1 auch für den Fall des § 17 Abs. 1 Satz 2 BGB. Bedeutung haben soll, und weil, wenn man dies annähme, das Anwendungsgebiet des § 17 Abs. 1 Satz 2 BGB. sich außerordentlich verengen würde. Die Vorschrift würde nämlich dann, abgesehen von Sachschäden, nur noch für solche Fälle von Bedeutung sein, in denen bei einem durch mehrere Kraftfahrzeuge verursachten Schaden der verletzte Fahrzeughalter sich zur Zeit des Unfalls außerhalb des Fahrzeugs befunden hätte; für den weitaus häufigsten Fall aber, daß er sich selbst im Fahrzeug befindet und verletzt wird, würde die Abwägung ebenso wie nach § 254 BGB. (§ 9 KraftfG.) vorzunehmen, die Vorschrift des § 17 Abs. 1 Satz 2 also über-

flüssig sein. Der erf. Senat hat sich daher unter Aufgabe jener nur gelegentlich ausgesprochenen Ansicht endgültig der in Rspr. und Schrifttum überwiegenden Meinung angeschlossen, wonach der Umstand, daß der verletzte Fahrzeughalter selbst durch das Fahrzeug befördert wurde, der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 BGB. nicht entgegensteht (RG. 130, 129²); LZ. 1931, 34 Nr. 6). Nun hat das BG., jener Ansicht folgend, nur untersucht, ob den Verunglückten ein eigenes Verschulden getroffen hat (§ 276 BGB.), dagegen nicht, ob der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen ist (§ 7 Abs. 2 KraftfG.). Nicht schon bei der Verneinung eines eigenen Verschuldens, sondern erst bei Annahme eines für den Verunglückten unabwendbaren Ereignisses hatte aber § 17 KraftfG. auszuschneiden. Da das BG. sich hierüber im Rechtsirrtum befunden hat, so mußte schon aus diesem Grunde das Urteil aufgehoben und die Sache zurückerwiesen werden.

Die wiederholte Verhandlung wird dem BG. aber auch Gelegenheit geben, die Frage des ursächlichen Verschuldens beider Beteiligten nachzuprüfen. Das BG. nimmt an, daß der Bekl. sich sowohl nach Abs. 1 wie nach Abs. 2 des § 823 BGB. verantwortlich gemacht habe. Die Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB. wird damit begründet, daß die allgemeine Verkehrssorgfalt, ganz abgesehen von den Vorschriften der KraftfVerfVO., ihn habe bestimmen müssen, das Hineinfahren in die Fabrikstraße und das dazu erforderliche Überqueren der Provinzialstraße so auszuführen, daß Entgegenkommende seine Abfahrt rechtzeitig erkannten und nicht gefährdet wurden. Hierin liegt, entgegen der Meinung der Rev., kein Rechtsirrtum. Auch wo kein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben ist, kann sich aus der Sachlage die Notwendigkeit gewisser Vorsichtsmaßregeln ergeben. Das nimmt das BG. hier auf Grund tatsächlicher Erwägungen an. Keinesfalls lag die Sache so, daß der Bekl. sich mit der KraftfVerfVO. in Widerspruch gesetzt haben würde, wenn er seine Absicht, in die Fabrikstraße zu fahren, durch Vinfstellung des Richtungsweisers angekündigt hätte; denn ein gefahrbringendes Mißverständnis hätte dadurch nicht hervorgerufen werden können. Das hat auch der Sachverständige nicht angenommen. Für das Maß des Verschuldens und demgemäß für die Abwägung nach § 17 KraftfG. ist es aber erheblich, ob dem Bekl. außer der Verletzung der allgemeinen Verkehrssorg-

Ausgleichung in Betracht; wen keine Ersatspflicht trifft, für den kann sie auch nicht auf dem Weg über eine Heranziehung zur Ausgleichung geschaffen werden. Ist nun der Geschädigte nicht ein Dritter, sondern einer der beteiligten Halter, so machte seit langem die Frage Ausgleichungsschwierigkeiten, unter welchen Voraussetzungen er für eine Ausgleichung des ihm selbst entstandenen Schadens in Betracht kommt; wie steht es mit der Voraussetzung einer solchen, namentlich der an sich gegebenen Ersatspflicht? RG. hatte in Übereinstimmung mit dem Schrifttum die Ausgleichungspflicht des selbst geschädigten Halters dann angenommen, wenn dieser Halter, wäre an seiner Stelle ein anderer (Dritter) der Verletzte, diesem anderen ersatpflichtig sein würde. Die Anwendung dieses Grundsatzes stieß aber da auf Schwierigkeiten, wo der geschädigte Halter nicht z. B. als Fußgänger verletzt worden, sondern Insasse seines Fahrzeugs war. Dem Insassen gegenüber besteht die besondere Haftpflicht des KraftfG. nicht (§ 8); von dem in seinem Kraftfahrzeug verletzten Halter kann demnach nicht schlechthin gesagt werden, er würde, wenn an seiner Stelle ein anderer als Insasse verletzt worden wäre, diesem ersatpflichtig sein. Folgerichtig lehnte zunächst die Rspr. eine Heranziehung des in seinem Kraftfahrzeug verletzten Halters zur Ausgleichung mit den übrigen am Unfall beteiligten Haltern für den Regelfall ab; es bedurfte schon des Nachweises eines Verschuldens des verletzten Halters, um ihn zur Ausgleichung heranzuziehen; denn bei Verschulden haftet der Halter ja auch dem Insassen gegenüber (§ 16 KraftfG., § 823 BGB.). Diese Schwierigkeit hat BG. nicht erst jetzt erkannt, aber erst jetzt hat es eine klare Weisung zu ihrer Behebung gegeben.

Zwei Auswege hätten sich ihm m. E. geboten:

a) Sollte der Grundsatz aufrechterhalten werden, daß der in seinem Kraftfahrzeug verletzte Halter ausgleichungspflichtig nur dann sei, wenn er einem an seiner Stelle geschädigten Dritten ersatpflichtig sein würde, so hätte wenigstens für eine Reihe Fälle § 831 BGB. helfen können. Der Führer ist ja regelmäßig vom Halter zu seiner Verrichtung bestellt. Wird dem Insassen des Kraftfahrzeugs durch den Führer in Ausführung der Verrichtung rechtswidrig (Verschulden nicht erforderlich) ein Schaden zugefügt, so ist der Halter dem Dritten

ersatpflichtig. Also wäre er auch bei eigenem Schaden ausgleichungspflichtig, jedoch nur, wenn er den Entlastungsbeweis aus § 831 nicht erbrächte. Täte er dies doch, so würde also auch dieser Weg über § 831 nicht zur Heranziehung zur Ausgleichung führen. Eine befriedigende Lösung wäre das nicht gewesen.

b) Sie war zu erreichen durch Aufgeben des Gedankens, daß der in seinem Fahrzeug verletzte Halter ausgleichungspflichtig nur dann sei, wenn er einem an seiner Stelle geschädigten Dritten ersatpflichtig sein würde. Diesen Weg ist BG. gegangen. Der verletzte Halter wird zur Ausgleichung schon dann herangezogen, wenn nach dem Grundsatz der Gefährdungshaftung ein unbeteiligter Dritter einen Ersatanspruch an den Halter hätte. Damit ist die Ausgleichungspflicht überall da gegeben, wo nicht der Unfall für den selbstverletzten Halter haftungsbefreiendes unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 war. Einen maßgeblichen Schritt in dieser Richtung hatte schon RG. 130, 129 = ZB. 1930, 2943 getan; dort wurde bereits ausgeführt, der verletzte Halter müsse sich „die von seinem Fahrzeug ausgehende für den Schaden ursächliche Betriebsgefahr auch ohne Vorliegen eines Verschuldens auf seiner Seite zur Ausgleichung anrechnen lassen“; aber hier machte BG. noch den von der bisherigen Rspr. beeinflussten Zusatz „soweit er, falls nicht er selbst, sondern ein Dritter verletzt worden wäre, diesem schadenersatzpflichtig sein würde“. Ebenso übrigens das RG. Urte. v. 6. Nov. 1930: ZB. 1931, 863. Mit solch einschränkendem Zusatz hätte man schon damals zu befriedigenden Ergebnissen dann kommen können, wenn man ihm nicht als Voraussetzung der Ausgleichungspflicht das Erfordernis entnahm, daß der Halter einem an seiner Stelle verletzten Dritten ersatpflichtig sein würde, sondern einem Dritten schlechthin. In obigem Urteil nun hat BG., soweit bekannt, erstmalig, den einschränkenden Zusatz nicht mehr wiederholt, er ist also, wie im Interesse der Klarheit zu begrüßen, offenbar endgültig fallen gelassen. Darin liegt die besondere Bedeutung dieses Urteils, die Fortentwicklung der Rspr.; die Heranziehung des in seinem Fahrzeug verletzten Halters wird fortan gutgeheißen werden müssen, wenn mindestens auf Grund der Gefährdungshaftung eine Haftung einem Dritten gegenüber bestünde; und das ist der Fall, wenn nicht der Unfall für

¹) ZB. 1919, 731.

²) ZB. 1930, 2943.

falt auch noch ein fahrlässiger Verstoß gegen die Kraftverkehrs-VO., also gegen ein Schutzgesetz, oder gar ein mehrfacher Verstoß dieser Art vorgeworfen werden kann (§ 823 Abs. 2 BGB.). In dieser Hinsicht wendet sich die Rev. gegen die Anwendung des § 26 KraftverkehrsVO. Das BG. legt die Vorschrift, daß bei Änderung der Fahrtrichtung ein Zeichen gegeben werden muß, dahin aus, daß unter der „Fahrtrichtung“ nicht immer die Richtung geradeaus, sondern diejenige zu verstehen sei, die sich im Einzelfall nach vernünftiger Verkehrsauffassung als solche darstelle, im vorliegenden Falle die Richtung in der Fortsetzung der Provinzialstraße. Die Bedenken, die von der Rev. gegen diese Auslegung erhoben werden, sind zwar nicht begründet. Nicht mit Unrecht weist sie aber darauf hin, daß der Sachverständige K. die Vorschrift anders ausgelegt hat als das BG. und daß nach seiner Wahrnehmung die Fahrzeuge, die in die Fabrikstraße hineinfuhren, kein Linkszeichen gaben, wohl aber die Fahrzeuge, die durch die Kurve der Provinzialstraße nach G. weiterfuhren, ein Rechtszeichen. Bei dieser Zweifelhaftheit der Auslegung bedarf es der nochmaligen Prüfung, ob dem Bekl. der Vorwurf einer fahrlässigen Nichtbeachtung der Vorschrift zu machen ist (vgl. Müller, AutomobilG., 7. Aufl., § 26 KraftverkehrsVO. Num. 3a). Ferner fehlt es bisher, worauf die Rev. ebenfalls hinweist, an einer klaren Feststellung, ob der von rechts kommende Ehemann der K. den Richtungsanzeiger überhaupt sehen konnte, ob also dessen Nichtanwendung für den Unfall ursächlich gewesen ist (vgl. hierzu das Gutachten des Sachverständigen K. Keinen Bedenken begegnet jedoch die Annahme des BG., daß der Ehemann der K. gegenüber dem Bekl. das Vorfahrtsrecht gehabt habe. Diese Ansicht ist zwar vom BG. nicht näher begründet worden; sie entspricht aber, da der Ehemann der K. von

rechts kam, der Auslegung, die das RG. dem § 24 KraftverkehrsVO. gibt (RGSt. 63, 265). Der hiergegen gerichtete Angriff der Rev. ist unbegründet.

Andererseits vermißt die Rev. eine Berücksichtigung des Umstandes, daß dem Ehemann der K. die Gefährlichkeit der Stelle nicht minder bekannt gewesen sei als dem Bekl., vielleicht sogar noch mehr, da ersterer in Br. selbst gewohnt habe. Das BG. wird bei der wiederholten Prüfung Gelegenheit haben, auch hierzu Stellung zu nehmen. Endlich rügt die Rev. als Verletzung des § 286 ZPO. die Annahme des BG., daß der Ehemann der K. wegen der Vereisung der Straße nicht habe scharf rechts fahren können; sie findet darin einen Widerspruch mit der Aussage des Zeugen T., daß nach dem Rinnstein zu mehr Schnee gelegen habe als in der Mitte. Die Rüge ist nicht begründet, da T. auch ausgesagt hat, daß sich wegen der Wölbung der Straße auf der Seite schlecht habe fahren lassen, das BG. sich also im Rahmen der freien Beweiswürdigung gehalten hat. Inbessenen wird das BG. den Sachverhalt auch in dieser Hinsicht nochmals zu würdigen und dabei zu beachten haben, daß auch der Vorfahrtberechtigte Vorsichtsmaßregeln nicht unterlassen darf (RG. 125, 208⁹).

(U. v. 12. März 1931; 497/30 VI. — Hamm.)

18. § 823 BGB.; § 286 ZPO.

1. Es bedeutet eine unzulässige Vorwegnahme des Beweisergebnisses, wenn die Vernehmung eines Sohnes als Zeugen nur mit der Begründung abgelehnt wird, daß bei dem nahen verwandtschaftlichen Verhältnisse die Frage durch die Vernehmung nicht würde geklärt werden können.

den beteiligten Halter haftungsbefreiendes unbewendbares Ereignis war. Daß diesem Ergebnis beizupflichten ist, habe ich bereits in der Bemerkung ZB. 1931, 863 dargelegt.

In dem Absatz „In sachlicher Hinsicht“ ist dreimal § 17 BGB. angezogen; gemeint ist jedesmal § 17 KraftG.

II. Maßstab der Ausgleichung ist der Grad der Verursachung. Ursache ist hier die allgemeine Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge, ferner aber auch jeder, diese Gefahr erhöhende Umstand, insbes. also auch schuldhaftes oder gar schuldhaftes Verhalten eines Beteiligten. Und bei Wertung des Verschuldens ist wieder von Bedeutung, ob lediglich Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht vorliegt oder ferner ein solcher gegen ein Schutzgesetz. Darin ist dem RG. durchaus beizutreten und ebenso seiner Hervorhebung der Notwendigkeit, zu prüfen, ob fahrlässige Verletzung des § 26 KraftverkehrsVO. über die Zeichenabgabe bei Fahrtrichtungswechsel vorliegt. Aber ich trage Bedenken, dem RG. uneingeschränkt darin zu folgen, daß unter der Fahrtrichtung nicht immer die Richtung geradeaus, sondern diejenige zu verstehen sei, die sich im Einzelfalle nach vernünftiger Verkehrsauffassung als solche darstelle. Mit solcher Auslegung kann eine gefährliche Unsicherheit in den Verkehr hineingetragen werden. Macht, wie im vorliegenden Falle, die Hauptstraße einen Knick nach rechts, und setzt sich die bisherige Richtung der Hauptstraße in eine Straße geringerer Verkehrsbedeutung fort, so mag es vom Standpunkt der Verkehrssicherheit noch hingehen, im Verbleiben auf der Hauptstraße keine, die Pflicht zur Zeichenabgabe auslösende Änderung der Fahrtrichtung zu erblicken; denn gefahren wird grundsätzlich rechts (§ 21 KraftverkehrsVO.); das auf der Hauptstraße nach rechts abbiegende Fahrzeug bietet mit dieser Bewegung im allgemeinen keine und höchstens insoweit eine Gefahr, als ein dicht nachfolgendes und geradeaus bleibendes Fahrzeug auf das im Hinblick auf die Rechtskurve langsamer werdende Fahrzeug auffährt. Anders liegt es, wenn die Hauptstraße den Knick nach links macht; dann schneidet das auf ihr verbleibende Fahrzeug beim Ausfahren der Linkswendung dem nachfolgenden geradeaus bleibenden den Weg ab; ist in solchem Falle das Linksrichtungszeichen nicht gegeben, so liegt die Gefahr des Zusammenstoßes nahe. In beiden Fällen vergrößern sich die Gefahren mit der Verringerung des Abzweigwinkels, und mit kleiner werdendem Winkel kann man immer weniger von einem Verbleiben der bisherigen Fahrtrichtung sprechen, wird weiter der Begriff „vernünftige Verkehrsauffassung“, der für die Frage maßgebend sein soll, ob Richtungsänderung vorliegt, unsicherer und unbrauchbarer.

Verkehrsschwierigkeiten werden nur mit klarer, von subjektivem Ermessen losgelöster Regelung vermieden; sie ergibt sich ungezwungen aus dem Festhalten an der Vorschrift; liegt, örtlich aufgefaßt, keine Richtungsänderung vor, so soll man auch nicht von Richtungsänderung sprechen, sie der tatsächlichen Sachlage zuwider fingieren. Wer geradeaus bleibt, braucht grundsätzlich kein Richtungsänderungszeichen zu geben, und wer die Richtung (an einer Wege-

gabel) ändert, muß es tun, mag auch sein Weg die bisherige Straße nicht verlassen. Daran muß man so mehr festgehalten werden, als das Verhältnis der mehreren Straßen einer Gabel zueinander auch vielfach zweifelhaft sein wird.

Bei solcher Auffassung vermag ich auch dem RG. darin nicht zu folgen, auf den vorliegenden Fall den Grundsatz anzuwenden, daß, auch wo kein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben ist, sich aus der Sachlage die Notwendigkeit gewisser Vorsichtsmaßregeln ergeben kann. Gewiß kann der Gesetzgeber nicht für alle erdenklichen Fälle besondere Vorschriften geben; dessen ist er sich selbst bewußt, wie die Tatsache beweist, daß er die Bestimmung des § 17 Abs. 1 KraftverkehrsVO. für erforderlich erachtet hat. Hier aber wird das Verhalten des Führers durch § 26 geregelt, und wenn man davon ausgeht, daß man von einer Änderung der Fahrtrichtung dann nicht sprechen kann, wenn tatsächlich eine solche nicht vorliegt, so muß es genügen, wenn der Führer das Richtungszeichen da unterläßt, wo eine Richtungsänderung tatsächlich nicht stattfindet. Nimmt man dagegen mit RG. an, daß der hier in Rede stehende Fall — Fortsetzung der Richtung in eine Nebenstraße, Richtungsänderung der Hauptstraße — nicht zu den in § 26 geregelten gehört, daß sich danach „aus der Sachlage die Notwendigkeit gewisser Vorsichtsmaßregeln ergibt“, so müssen insoweit mögliche Zweifel, wie RG. zutreffend tut, dem Führer in der vom RG. gewiesenen Richtung zugute gehalten werden.

Die Unterlassung des vom RG. im vorliegenden Fall für erforderlich erachteten Zeichengebens müßte außer Betracht bleiben, wenn der Unfall auch bei Erfüllung der Verpflichtung eingetreten wäre; und das wäre dann anzunehmen, wenn der Verletzte das Zeichen doch nicht hätte wahrnehmen können. Zutreffend weist RG. auf die Notwendigkeit entsprechender Prüfung. Aber gerade dieser Hinweis legt den Gedanken nahe, die vom RG. entwickelte Auffassung über das Zeichengeben (Entbehrlichkeit bei Verbleiben auf der Hauptstraße trotz Änderung ihrer Richtung) auf die praktische Durchführbarkeit zu prüfen. Dann ergibt sich die Richtigkeit obiger, das RG. bekämpfender Darlegung, mag nun die Hauptstraße in einen rechten oder linken Knick übergehen. RG. verlangt vom geradeaus bleibenden Fahrzeug vor dem Rechtsknicke der Hauptstraße das Linkszeichen. Dieses Zeichen ist von dem Führer des auf der Hauptstraße jenseits des Knicks entgegenkommenden Fahrzeugs (hier der K.) nicht wahrzunehmen. Beim Linksknicke der Hauptstraße müßte nach Auffassung des RG. das geradeaus bleibende Fahrzeug Rechtszeichen geben, dieses wäre wiederum von dem, auf der Hauptstraße jenseits des Knicks entgegenkommenden Fahrzeug nicht zu sehen. Die Sachlage ändert sich sofort, wenn man umgekehrt dem auf der Hauptstraße verbleibenden Fahrzeug die Pflicht auferlegt, vor dem Knick das entsprechende Zeichen zu geben. Dieses ist dann für jeden Entgegenkommenden sichtbar, mag er sich auf dem Hauptweg befinden oder auf dem Nebenweg.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

⁹) ZB. 1929, 2816.

2. Steht einmal fest, daß eine Partei eine erhebliche Schreckwirkung erlitten hat, dann ist in Ansehung der Frage, ob diese Wirkung schon am zweiten Tag nach dem Unfall verschwunden war, die andere Partei beweispflichtig.

3. Bestehen nach einem Unfall Beschwerden, die vorher nicht bestanden hatten, so muß der ursächliche Zusammenhang mit dem Unfall nach der Regel des Prima-facie-Beweises solange angenommen werden, als nicht eine andere Ursache dafür gefunden ist.

4. Das Vorhandensein einer psychopathischen Veranlagung macht nicht schon für sich allein das Auftreten von Begehrungsvorstellungen zu inäquaten Folgen des Unfalls. †)

Am 12. Juli 1928 fuhr ein von dem Feuerwehrmann H. gelenkter Lastkraftwagen des Bekl. schräg über eine Straße auf das dort haltende Einspannerfuhrwerk des Kl. los. Der Kl. selbst fiel vom Bock. Er behauptete, daß er infolge dieses Unfalls an Kopfschmerzen und Schwindel leide und außerstande sei, seinen Beruf als Landwirt und Lebensmittelverkäufer auszuüben. Er klagte auf eine Monatsrente von 160 RM. Der Bekl. führte das Verhalten des H. auf eine plötzlich auftretende Ohnmacht zurück und bestritt, daß der Kl. dauernde Folgen davongetragen habe.

LG. und OLG. erachteten die Behauptung über die Ohn-

macht des H. für unbewiesen und den Bekl. an sich für schadensersatzpflichtig, und zwar nach dem KraftG. Das OLG. hielt aber einen Beweis dauernder Unfallsfolgen für nicht geführt und wies aus diesem Grunde die Klage ab. Das BG. wies unter Ausscheidung eines in der VerJnst. hinzugekommenen Anspruchs auf Zahlung von 121,10 RM Heilungskosten durch Teilmittel den Rentenanspruch ebenfalls ab.

Die Rev. führte zur Aufhebung des Urteils.

Das BG. verneint den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und den Beschwerden des Kl. Hiergegen erhebt die Rev. prozessuale und sachliche Bedenken, denen die Berechtigung nicht abzusprechen ist.

Daß der Kl. durch das ganz unerwartete und unerklärte Anfahren seines Gefährten und durch seinen Sturz vom Bock einen erheblichen Schrecken erlitten hat, nehmen sowohl der im ersten Rechtszuge vernommene Sachverständige Dr. B. als auch der im zweiten Rechtszuge vernommene Professor W. an. Auf den Zeugen H. machte das Benehmen des Kl. noch nach der Rückkehr des Zeugen von der Polizeiwache während der 20 Minuten, während deren er den Kl. auf dem Hofe stehen sah, den Eindruck, als ob er „total weg“ wäre. Das BG. spricht sich hierüber nicht ausdrücklich aus, hat aber wohl nichts anderes als die Sachverständigen angenommen, da auch kaum das Gegenteil zu erklären wäre. Der Sachverständige W. und ihm folgend das BG. untersuchen nun, wie lange diese Schreckwirkung angehalten haben möge. In diesem Zusammenhang finden sie es bedeutsam, ob der Kl. seine erste Fahrt zum

Zu 18. A. I. Die Ablehnung des vom Kl. benannten Zeugen durch das BG. mit der Begründung, die Aussage des Sohnes des Kl. werde bei dem nahen Verwandtschaftsverhältnis die unter Beweis gestellten Fragen nicht klären können, unterliegt, wie das RG. mit Recht annimmt, schweren Bedenken. Unter Beweis stand die Behauptung des Kl., er sei zwei Tage nach dem erlittenen Unfall in Begleitung seines Sohnes zum Arzt gefahren, während der Bekl. behauptet, der Kl. sei allein gefahren. Die Klärung dieses Vorgangs ist aus zwei Gründen wichtig: Zunächst wegen der Fähigkeit des Kl., zwei Tage nach dem Unfall den durch diesen erlittenen Schock so weit wieder überwunden zu haben, daß er sich eine solche Fahrt allein zutraute, fobann vor allem aber auch wegen der allgemeinen Glaubwürdigkeit des Kl. in bezug auf seine nur schwer nachprüfbaren Angaben über die Folgen des Unfalls in subjektiver Beziehung. Wenn also die Klärung des Vorgangs auch kein direktes Ergebnis in bezug auf die Begründung der Klageforderung und ihre Höhe hatte, so war sie doch für die Gesamtbeurteilung ein wichtiges Indiz in objektiver und subjektiver Hinsicht, das das erkennende Gericht zu werten hatte, sobald es durch den Beweisanspruch zum Prozeßstoff gemacht worden war. Eine Ablehnung der Beweisaufnahme stellte daher einen Verstoß gegen § 286 ZPO. dar, vor allem, da in der Ablehnung, wie das RG. zutreffend hervorhebt, die Ansicht liegen würde, daß die Vernehmung eines nahen Verwandten als Zeugen überhaupt ohne weiteres übergangen werden könnte, während die ZPO., wie ihre Vorschriften §§ 383, 393 ergeben, mit der Vernehmung naher Verwandter rechnet. Daß im Falle einer solchen Vernehmung der Richter nicht an deren Aussagen gebunden ist, ist selbstverständlich und ergibt sich aus dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung § 286. Dürften nur Zeugen vernommen werden, deren Glaubwürdigkeit von vornherein feststeht, so wäre dieser Grundsatz mindestens in bezug auf die Zeugenvernehmung überflüssig. Eine Ablehnung hätte nur dann erfolgen dürfen, wenn das BG. bereits die volle Überzeugung von der Wahrheit der unter Beweis gestellten Tatsache hatte, oder wenn es begründet festgestellt hätte (vgl. dazu RG. v. 22. Febr. 1915: JW. 1915, 522), daß das Ergebnis der Beweisaufnahme seine gegen- teilige Überzeugung nicht zu ändern vermöge. (Vgl. dazu Stein-Jonas, 12. Aufl., § 286 III 2 und die dort. Anm. 22 zit. Zitiatur. Warnerher 1923/24, 180 zu I.) Die Ablehnung eines Zeugen durch das Gericht lediglich deshalb, weil es nicht wahrscheinlich sei, daß die Beweisaufnahme die richterliche Überzeugung in dem vom Beweisführer behaupteten Sinne hervorgerufen werde oder weil von dem Zeugen eine Aussage in einem bestimmten vermuteten Sinne zu erwarten sei, ist dagegen unzulässig und würde eine Vorwegnahme des Beweisergebnisses enthalten. (So das RG. in durchaus feststehender Rechtsprechung. Vgl. Stein-Jonas a. a. O. Anm. 23, 24; dazu auch Rosenberg, Lehrb., 3. Aufl., S. 393 f.; Seuffert § 286 I; Skonieczki-Gelpke § 286 A. 1 und Hellwig, System I, 681.)

2. Zu klären ist dagegen die vom RG. weiter vertretene Ansicht, daß auch bei Unklarheit des Streitpunktes in dem Falle, in dem die vom Kl. beantragte Beweisaufnahme eine positive richterliche Überzeugung nicht hätte erwecken können, diese Unklarheit nicht gegen den Kl. hätte verwendet werden dürfen, da der Kl. seiner Beweispflicht hinsichtlich der Unfallswirkungen (erheblicher Schreck) genügt hatte und für die Fortdauer der Schreckwirkung bis zum zweiten Tage nach dem Unfall nicht mehr beweispflichtig war. Wenn

das BG. hierbei davon ausgehen sollte, daß eine Vermutung dafür spreche, daß eine so erhebliche Schreckwirkung, wie sie der Kl. bei der feststehenden Natur des Unfalls erlitten habe, längere Zeit anhalten werde, mithin deren Aufhören bereits am zweiten Tage zur Beweislast des Gegners stehe, so wäre eine solche Auffassung denklich. Eine solche natürliche Vermutung, die zu entkräften der Bekl. verpflichtet wäre, besteht nicht ohne weiteres, mindestens nicht, wenn nicht die physische und psychische Konstitution des von dem Unfall Betroffenen ohne weiteres eine länger andauernde Nachwirkung von Schreckerelebnissen wahrscheinlich macht. Im allgemeinen jedoch kann die sog. Fortdauertheorie der Beweislastlehre bei tatsächlichen Zuständen keine Geltung beanspruchen. Denn nur wenn die Rechtsordnung einem tatsächlichen Zustand Rechtsfolgen beilegt, ist er als rechtlich relevant anzusehen. Das aber erfordert, daß entweder das Zustandekommen des Zustandes, wenn an seinen Eintritt, oder das Fortbestehen bewiesen werde, wenn an dieses Rechtsfolgen geknüpft sind. Vor allem genügt im letzteren Falle nicht der Beweis des Zustandekommens. Schließt der Richter allerdings aus dem Nachweis des früheren Zustandekommens eines Zustands auf dessen Fortexistenz, so liegt auch darin eine Beweisführung i. S. des § 286, nicht aber eine Umkehrung der Beweislast. (Vgl. dazu bes. Rosenberg, Beweislast, 2. Aufl., S. 177; Leonhard, Beweislast, 2. Aufl., S. 53 ff.) Insofern der Kl. aus dem Nachweis des Unfalls und der damit für ihn verbundenen Schreckwirkung Umstände dartut, die auf eine Fortdauer dieser Wirkung innerhalb einer bestimmten, aus der Erfahrung des Lebens zu gewinnenden Zeit schließen läßt — wobei selbstverständlich seine physische und psychische Konstitution nach dem Gutachten Sachverständiger zu berücksichtigen ist —, so hat er seiner Beweispflicht genügt, und es ist Sache der Gegenpartei, den Gegenbeweis zu führen. Aber diesen Nachweis für die vermutliche Fortdauer muß man vom Kl. verlangen; eine widerlegbare Vermutung spricht nicht für ihn. (Vgl. dazu auch Rosenberg a. a. O. S. 209, 212.) Wir haben es zu tun mit einem Prima-facie-Beweis, d. h. einer „abstrakten Beweisführung mittels allgemeiner Erfahrungssätze, wobei es dem Beweisgegner überlassen wird, das so gewonnene Beweisergebnis durch Darlegung der konkreten Umstände des Falles zu widerlegen und sich so zu entlasten“ (Höfer, Der Prima-facie-Beweis in der reichsgerichtlichen Rechtsprechung. Rechtswissenschaftliche Studien S. 28, 1926, S. 13, 70 f.).

3. Gleichfalls um einen Prima-facie-Beweis handelt es sich bei der Frage, ob die Beschwerden, die der Kl. auf den Unfall zurückführt und die seiner Behauptung nach vorher nicht bestanden haben, ursächlich mit dem Unfall verknüpft sind. Wenn der Kl. nämlich unter Beweis gestellt hat, daß er vor dem Unfall völlig gesund und arbeitsfähig gewesen sei, und diese Behauptung von dem BG. ohne Beweiserhebung als richtig unterstellt worden ist, so ist nach der Erfahrung des Lebens anzunehmen, daß sein nach dem Unfall wesentlich geändertes Zustandsbild in bezug auf seine körperliche und seelische Widerstandsfähigkeit und die aufgetretenen körperlichen Beschwerden ursächlich mit dem Unfall zusammenhängen, daß sie jedenfalls auch bei Feststellung einer schon vorher eingetretenen Arteriosklerose nicht auf diese allein zurückzuführen sind, sofern die behaupteten Beschwerden nicht schon vor dem Unfall feststellbar sind, da diese Beschwerden nicht erfahrungsgemäß in aller Regel mit einer Arterienverkalkung verbunden sein müssen. Dieser Prima-facie-Beweis behält so lange seine

Arzt nach D. am 14. Juli 1928 — wie der Bekl. behauptet — allein oder — wie er selbst behauptet — in Begleitung seines Sohnes ausgeführt hat. Der Sachverständige meint, daß es gegen eine Schreckneurose spreche, wenn der Kl. gerade die Tätigkeit, bei der er den Schrecken erlitten hatte, alsbald wieder ausübt habe; als diese Tätigkeit sieht er das Fahren mit dem Wagen an. Hier erhebt sich schon einiger Zweifel, denn der Kl. hatte den Unfall nicht eigentlich beim Fahren, sondern beim Halten mit dem Wagen in der Großstadt B. erlitten. Indessen wäre es für die Beurteilung seiner Angaben in jedem Falle wertvoll gewesen, wenn die Wahrheit oder Unwahrheit seiner Behauptung, daß ihn sein Sohn begleitet habe, festgestellt worden wäre. Eine solche Feststellung trifft das BG. aber nicht. Es findet die Behauptung unwahrscheinlich und neigt im ganzen dazu, sie für unwahr zu halten, hat aber den Sohn des Kl. nicht vernommen, den er, wie nach den Entscheidungsgründen angenommen werden muß, als Zeugen benannt hatte. Das Unterlassen der Vernehmung wird vom BG. damit begründet, daß bei dem nahen verwandtschaftlichen Verhältnisse die Frage durch die Vernehmung nicht würde geklärt werden können. Das verstößt gegen § 286 ZPO., denn damit wird das Beweisergebnis in unzulässiger Weise vorgezogen (Sydow-Busch § 286 Anm. 2). Die Ansicht des BG. müßte dazu führen, daß jede Benennung eines nahen Verwandten als Zeugen ohne weiteres übergangen werden könnte, während doch die ZPO. Regeln für die Vernehmung naher Verwandter aufstellt. Sollte sich aber der Streit-

punkt wirklich nicht klären lassen, so könnte die Ungeklärtheit keinesfalls, wie es im Bll. geschehen ist, gegen den Kl. verwendet werden. Denn er hat seiner Beweisspflicht zunächst genügt, wenn feststeht, daß der Unfall ihn erheblich erschreckt hat. Daß die Schreckwirkung schon am zweiten Tage nach dem Unfall verschwunden gewesen sei, ist eine Behauptung des Bekl., die dieser zu beweisen hat.

Weiter beschwert sich die Rev. nicht mit Unrecht darüber, daß die unter Sachverständigenbeweis gestellte Behauptung des Kl., der Unfall habe seinen Blutdruck erhöht und dadurch Kopfschmerzen und Schwindel hervorgerufen, nicht in klarer Weise beschrieben worden ist. Das BG. scheint angenommen zu haben, daß der erhöhte Blutdruck nur mit der beim Kl. bestehenden Arterienverkalkung zusammenhänge und daß diese durch den Unfall nicht verschlimmert worden sei. Ein klarer Ausdruck, daß der Unfall — ganz abgesehen von der Arteriosklerose — keine Erhöhung des Blutdrucks herbeigeführt habe, findet sich aber weder im Bll. noch in dem Gutachten, auf dem es fußt. Der Beweisanstritt mußte nach § 286 ZPO. ausreichend beschrieben werden.

In der sachlichen Beurteilung geht das BG. zwar von den Entsch. des erf. Sen. v. 12. Nov. 1928 und 21. Febr. 1929 (ZBl. 1929, 937, 2251) aus, seine Ausführungen erwecken aber Zweifel, ob die in jenen Entsch. niedergelegten Rechtsgrundsätze richtig erfaßt worden sind.

Über den Gesundheitszustand, die Arbeitsfähigkeit und Arbeitswilligkeit des Kl. vor dem Unfall trifft das BG. keine

Wirkung, als eine andere Ursache nicht auffindbar ist, insbes. eine psychogene Ursache nicht festgestellt werden kann, die ihrerseits wiederum nicht auch durch den Unfall bedingt ist. (Vgl. dazu Höfer a. a. O. S. 59 ff., 70 f.; Rosenberg a. a. O. S. 210 f.) In allen diesen Fällen muß es, um den Erfordernissen der menschlichen Erkenntnis zu genügen, „bei den Schranken der menschlichen Erkenntnis ausreichen, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit für den ursächlichen Zusammenhang von Krankheitserscheinungen mit dem Unfall besteht“. (So RG. v. 13. Jan. 1908: ZBl. 1908, 196¹⁰; ebenso RG. v. 8. Febr. 1918: Gruch. 62, 616; v. 23. April 1920: BayZ. 1920, 301; RG. 95, 103 sowie RG. v. 11. Okt. 1921: ZBl. 1922, 485⁶; vgl. dazu Höfer a. a. O. S. 30, 42, 47, 48 f. und bei Rosenberg a. a. O. S. 211 Anm. 2 aufgeführten Entscheidungen.)

4. Von besonderer Bedeutung ist schließlich die Frage, ob das Vorhandensein einer psychopathischen Veranlagung schon für sich allein das Auftreten von Begehrungsvorstellungen bei dem Bemühen, eine Unfallrente zu erlangen (sog. Rentenpsychose), zu inadäquaten Folgen des Unfalls macht. Diese Frage ist in fast allen Rentenprozessen das eigentliche Kernproblem. Auch in der vorliegenden Entsch. ist festgestellt, daß der Kl. psychopathisch veranlagt sei, und daß das Auftreten der Rentenneurose (Begehrungsvorstellungen in Verbindung mit Kopfschmerzen und Schwindel) darauf zurückgeht. Ob diese psychopathische Veranlagung schon vor dem Unfall bestanden hat, ist nicht festgestellt worden. Mit Recht betont das RG., daß nicht schon das Vorhandensein einer solchen Veranlagung die Folgezustände zu inadäquaten Folgen des Unfalls machen würde, daß vielmehr, wenn keine besonderen Gründe für eine solche Annahme bestünden, die psychopathische Veranlagung und der Unfall gleichwertige zusammenwirkende Ursachen darstellen, der innere Zusammenhang mit dem Unfall daher gegeben wäre.

Hierzu ist folgendes grundsätzlich zu bemerken: Zweifellos handelt es sich bei den von Unfällen Betroffenen, sofern keine nachprüfbaren körperlichen Schädigungen eingetreten sind, in den meisten Fällen um hysterische Symptome, um eine sog. Tendenzneurose, verursacht durch Begehrungsvorstellungen nach einer Rente, die unterdrückt werden, da sonst ihre Erfüllung ausgeschlossen wäre. Die Verheimlichung des Wunsches nach einer Rente, die bei anständigen Menschen bis zum Selbstbetrug gehen kann, führt in vielen Fällen zu einer oft natürlich unbewußten Simulation, und es ist sicher, daß, wenn es überhaupt keine Rente gäbe, auch die psychische Reaktion nicht entstehen könnte. So gibt es sicher Simulanten, aber andererseits ist es durchaus nicht bewiesen, daß es keine traumatische Neurose gibt. Wenn auch alle hysterischen Symptome unterdrückbar wären, wie vielfach angenommen wird, sofern der Patient nur ernstlich will und wollen kann, so würde damit allerdings eine Verminderung der Rentenurteile gegeben sein, da die Disposition zur Hysterie in weitem Maße von der öffentlichen Meinung über die Krankheit abhängig ist. (Vgl. Marcuse, Die psychischen Reaktionsformen, 1929, S. 77.) In vielen Fällen, ja in den meisten, handelt es sich also um eine hysterische Zweckreaktion.

Andererseits steht aber auch fest, daß allen hysterischen Mischempfindungen ein objektiver Kern zugrunde liegt, vor allem Störungen des vegetativen Nervensystems, z. B. Vagotonie, vasomotorische Störungen, Schmerzirradiationen, Neuralgien, traumatische Hirnschwäche, Zustände, die für sich allein keine nennenswerten Beschwerden hervor-

rufen, aber zusammen mit der hysterischen Überbetonung das Krankheitsbild der traumatischen Neurose ergeben können. Die daraus entstandenen hysterischen Schmerzen können wiederum zu sog. Reflexhysterien führen, d. h. sie können der Anlaß für echte Spasmen und Kontrakturen werden, oder sie können sich in psychische Störungen verwandeln, vor allem in sog. hypobulbische und hyponoische Mechanismen, die man als sensible Fixationen bezeichnet. (Vgl. dazu Kretschmer, Medizinische Psychologie, 3. Aufl., 1926, S. 218; vgl. auch Braun, Psychogene Reaktionen, im Hdb. der Geisteskrankheiten, hrsg. von Bumke, Bd. V S. 202 f. und Schulz, Die Behandlung der abnormen nervösen Reaktionen, ebd. V, 519 f., 542.) Man kann also sagen, daß jede hysterische Reaktion das Symptom einer krankhaften Erregung des Zentralnervensystems darstellt, die somatogen oder psychogen entstanden sein kann, und daß darin ein konstitutionelles Überwiegen der sekundären Funktion zu sehen ist (hyponoische bzw. relativ hyponoische Konstitution). (Vgl. Marcuse a. a. O. S. 79.) Ob eine solche Umfassung und Verankerung des Unfallerlebnisses mit bereits gegebenen körperlichen oder seelischen Störungen stattgefunden hat, ist natürlich mit den bekannten Mitteln der psychiatrischen Untersuchung festzustellen und auch in aller Regel feststellbar. (Vgl. Kretschmer a. a. O. S. 218 ff.) Kann sie aber festgestellt werden, so ist der neurotische Überbau, der die Symptome der Hysterie zeigt, als adäquate Folge des Unfalls anzusehen. Daß bei einem Fehlen der Rentengefäßgebung oder bei einer nach dem Unfall sofort einsetzenden psychotherapeutischen Behandlung der hysterischen Symptomkomplex nicht zur Entsch. gelangt wäre oder sich hätte unterdrücken lassen, kann nicht dagegen sprechen, daß er, wenn er sich im Zusammenhang mit einer psychopathischen Veranlagung im Anschluß an einen Unfall herausgebildet hat, nicht ursächlich mit diesem zusammenhänge, weil er unter besonderen Umständen vermeidbar war.

In seiner Rspr. zur Rentenhysterie als Unfallfolge hat das RG. eine Anzahl von Grundfragen herausgebildet auch für die Frage des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Unfall und den bei dem davon Betroffenen festgestellten krankhaften nervösen Erscheinungen und hält es in dieser Beziehung für entscheidend, „ob der Unfall nur der äußere Anlaß dieser die Arbeitsfähigkeit beeinträchtigenden Erscheinungen gewesen ist oder ob zwischen dem Unfall und diesen Erscheinungen, also auch der Rentenneurose, ein innerer Zusammenhang besteht“. Insbes. nimmt das RG. in ständiger Rspr. an, daß, wenn durch den Unfall, sei es auch nur durch einen psychischen Schock, den der Kl. bei dem Unfall erlitten hat, eine nervöse Störung hervorgerufen oder eine vorhandene krankhafte Veranlagung verstärkt worden ist und auf diese Grundlage die weitere Erkrankung (Rentenneurose), wenn auch im Zusammenwirken mit anderen Ursachen, zurückzuführen ist, ein adäquater ursächlicher Zusammenhang gegeben sei. Wenn der vom Unfall Betroffene bei sonst vorhandener ausreichender Energie es im gegebenen Falle an jedem Willen zur Gefundung fehlen läßt, so kann sehr wohl auch diese Willensschwäche auf den Unfall zurückzuführen sein, insbes. wenn sich Anomalien in der emotionalen Sphäre vor dem Unfall nicht haben nachweisen lassen. (Vgl. RG. 75, 19 = ZBl. 1911, 149; ZBl. 1906, 231¹⁵; 1908, 405⁵ und 526¹¹; 1910, 1003¹¹; 1915, 1436¹⁰; 1924, 464⁸; 1929, 936²⁵; Ur. v. 27. Sept. 1928, VI 296/28; RGWarn. 1914 Nr. 51 und 104; 1915 Nr. 12; 1916 Nr. 199. Die Entsch. bis 1926 finden

Feststellung. Für die Rev.Jnst. ist also von der Richtigkeit seiner unter Beweis gestellten Behauptung auszugehen, daß er bis zum Unfall völlig gesund und arbeitsfähig gewesen war, daß keinesfalls die von den Sachverständigen festgestellte Arterienverfälschung oder eine sonstige organische Veränderung seine Arbeitsfähigkeit nennenswert beeinflusst hatte. Sein Verhalten nach dem Unfall zeigt ein wesentlich verändertes Bild. Er erklärt, daß er wegen seiner Kopfschmerzen und Schwindelanfälle nicht mehr nach B. fahren könne aus Befürchtung, dort in einem „dummen Augenblick“ totgefahren zu werden, daß er auch keine schwere Arbeit mehr fertig bekomme. Was er nach dem Unfälle zu Hause getrieben hat, ist nicht festgestellt. Der Sachverständige W. bezweifelt zwar die Richtigkeit der Angabe des K., daß er zu Hause keine erhebliche Arbeit verrichtet habe; indessen ist ihm auch in diesem Punkte keine Unwahrheit nachgewiesen, die einen Rückschluß darauf erlaubt, was von seinen objektiv nicht nachprüfbaren Beschwerden zu halten ist. Das BG. hält zwar im Anschlusse an

das Gutachten des W. die Beschwerden für übertrieben. Daß sie aber vom K. gänzlich vorgetäuscht würden, nimmt das BG., soweit ersichtlich, nicht an. Dann bestehen also Beschwerden, die vor dem Unfall nicht bestanden haben, und es mußte der ursächliche Zusammenhang mit dem Unfall nach der Regel des Prima-facie-Beweises so lange angenommen werden, als nicht eine andere Ursache dafür gefunden ist. Hierüber spricht sich das BG. nicht aus. Es ist weder erkennbar, ob es mit dem Sachverständigen M. annimmt, daß der K. die Beschwerden „psychogen hervorzuheben“, noch ist erkennbar, welcher natürliche Vorgang darunter überhaupt verstanden werden könnte, und ob nicht auch dieser Vorgang wiederum durch den Unfall verursacht sein würde.

Möglicherweise sollen die letzten Ausführungen der Entscheidungsründe die bisher fehlende Erklärung für den Zustand des K. geben. Dasselbst ist gesagt, daß der K. psychopathisch veranlagt sei — ob davon schon vor dem Unfall etwas bemerkt worden ist, erhellt nicht — und daß dadurch der Zu-

fach zusammengestellt in *WersNachr.* 1903, 196; 1911, 482 und in *EuM.* 3, 107; 13, 352; 15, 249. Eine weitere Zusammenstellung gibt „Entschädigungspflicht bei sogenannten Unfallsneurosen“, 1929, G. Thieme, Leipzig. — Die ziemlich reichhaltige Literatur zu dem ganzen Fragenkomplex findet sich neuerdings zusammengestellt in „Fortschritte der Neurologie, Psychiatrie und ihrer Grenzgebiete“, II, 1930, S. 24. Dort auch weitere Entsch. anderer Obergerichte. Insbesondere noch zu vgl. *Dresler*, Rentenkampfsneurose („Unfallsgegnose“) *Jurist.-psychiatr.* Grenzfragen *B. X* Heft 6 (1918); *Stier*, Unfallsneurosen, 1926; *Riese*, Unfallsneurose, 1929; *Weigel*, Nervenarzt, 1929.) Jedenfalls ist so zu sagen, daß der früher von ärztlichen Gutachtern vielfach vertretene Standpunkt, die Rentenneurose oder Renten-hysterie sei keine echte Krankheit, angesichts der neueren Ergebnisse der Hysterieforschung aufgegeben worden ist, und es ist sehr erfreulich, daß das BG. diese Ergebnisse sich zu eigen gemacht hat.

Prof. Dr. G. Bohne, Köln.

B. Die vorliegende Entsch. erörtert die vielbesprochene Frage sog. nervöser Unfallfolgen. Der Geschädigte, der mit seinem Fuhrwerk hielt, wurde durch den unerwarteten Anprall eines Lastkraftwagens sehr erschreckt, so daß er mehr als 20 Minuten „total weg“ war. An dieser Schreckschädigung zweifelt niemand, die Frage ist nur, wie lange diese Schreckwirkungen anhielten.

Jeder Mensch kennt nach einem heftigen Schrecken als seine eigene Reaktion das Zittern der Knie, die Schwerbesinnlichkeit, den mangelnden Appetit, den unruhigen Schlaf usw. Die Stärke dieser Symptome und ihre Dauer hängt nicht nur von der Stärke des Schreckens, sondern vor allem von der Art des Erschreckten ab. Bei letzterem ist ein konstitutioneller Faktor und seine augenblickliche seelische Lage wichtig. Es kommt vor, daß ein konstitutionell normaler Mensch nach langen Entbehrungen und langdauernden seelischen Anspannungen durch einen plötzlichen schweren Schrecken an ersten psychogenen Symptomen erkrankt. Und man findet andererseits konstitutionell labile, zarte Existenzen, die schon durch das kleinste Erlebnis ohne alle erscheinende Umstände in eine schwere Situationspsychose geführt werden. Man drückt das gern so aus, daß die seelische Toleranzgrenze bei den Menschen sehr verschieden liegt. Man wird im allgemeinen geneigt sein, solche Schreckwirkungen — meist handelt es sich um übertriebene Ausdrucksmomente — als Folge des Schreckereizes, des Traumas, zu betrachten. Aber schon hier muß eine verständige Auslegung des Gesetzes an einem gewissen Punkte haltmachen. Wenn jemand bei einem Unwetter mit vorgehaltenem Regenschirm an einen Laternenpfahl anprallt und nun nicht nur für sechs Wochen das Bett hütet, sondern dann in der Folge überhaupt nicht mehr arbeitet, so wird man auch im Beginn dieser „Störungen“ sehr wenig geneigt sein, dem Unfall hier eine kausale Bedeutung zuzumessen, sondern der Konstitution oder sonstigen in der Persönlichkeit des Betroffenen liegenden Momenten die „Schuld“ zuzuweisen (inadäquater Zusammenhang).

In den meisten Fällen indessen wird eine gewisse Schreckwirkung durchaus als Folge des Unfalls anzuerkennen sein. Bei einem normalen Verhalten des Erschreckten und bei sonst günstigen Umständen legen sich diese affektiven Symptome bald. Der Sportkämpfer, z. B. der Reiter, der beim Sturz über die Hürde das Schlußseil einbricht, kommt meist sehr schnell über die seelischen Folgen des Unfalls hinweg. Aber je nach der Lage des Einzelnen, je nach der gegebenen Gesamtsituation wird die Zeit des Aufhörens dieser psychogenen Störungen verschieden lang währen. Man kann deshalb keine bestimmten Zeiten nennen. Ein Psychopath wird mit solchen seelischen Unfallfolgen oft viel schwerer fertig. Man hat deshalb gelegentlich argumentiert, daß dann eben die Psychopathie an den Folgen des Unfalls schuld sei und nicht der Unfall. Darin steckt nur eine halbe Wahrheit. Wenn man sich überhaupt entschließen könnte, die verschiedenen causae und conditiones, die eine Wirkung haben, in ihrem Anteil an dem Zustandekommen eines Ergebnisses prozentual abschätzen — ein Ver-

fahren, gegen das man natürlich logisch mancherlei einwenden kann —, so wird man in einem solchen Falle in der Tat vielleicht geneigt sein, z. B. der Wesensart des Geschädigten 80% und dem Unfall 20% zuzuweisen. Solche Fälle gibt es ja auch im Organischen, im Körperlichen. Wenn ein Rückenmarkskranker (Tabiker) eine Kniegelenksveränderung durch sein Verden erlitt (Arthropathie), die aber bisher wenig Beschwerden machte und die Erwerbsfähigkeit des Kranken nicht erheblich minderte, und wenn diese Gelenksveränderung sich plötzlich rapid verschlechtert, nachdem er mit diesem Knie eine Schublade zuschob, — soll man dann die nun entstandene schwere Gehstörung und Erwerbsminderung als eine Betriebsunfallsfolge erklären? Auch hier taucht natürlich die Notwendigkeit auf, die Frage nicht nach dem Zusammenhang schlechthin, sondern nach dem adäquaten Zusammenhang zu stellen.

Man kommt auch bei der Untersuchung der seelischen Folgen eines erschreckenden Unfalls — genau wie beim Strafrecht — nicht um die Konstruktion eines Normalmenschen herum, der „normal“ auf den Unfall reagiert, d. h. der sich bemüht, sich zweckentsprechend zu verhalten, seine Gesundheit zu erstreben, seine eigenen Symptome zu bekämpfen und zu unterdrücken. Gewiß wird man diese Grenzen einer solchen normalen Reaktion auf einen Schrecken nicht zu eng ziehen. Während man annehmen kann, daß ein Normaler die akuten Schrecksymptome schon nach 4–5 Tagen, die weiteren psychogenen Momente (Schlafstörungen, leichte Schreckhaftigkeit, Appetitmangel, allgemeine Unsicherheit, leichte Gekränktheit, innere Zerstreuung, große Ermüdbarkeit usw.) nach 4–5 Wochen übersteht, wird man diese Fristen noch wesentlich hinauschieben müssen, wenn sich der „Verletzte“ in sehr ungünstiger Umgebung befindet (an der Front, unter klageliefer Umgebung oder etwa unter der Einwirkung eines Vaters, der selbst nach drei Unfällen Rente gewann). Dann werden solche psychogenen Schrecksymptome vielleicht 4–5 Monate anhalten können. Ja, wenn man noch gar eine angeborene psychopathische Artung annimmt und nicht obigen Gedankengang verfolgt, sondern diese mit in den Kausalzusammenhang hineinnimmt, wird man ein Jahr als die äußerste Grenze ansetzen können, innerhalb deren noch Schockwirkungen, Schreckfolgen u. dgl. anerkannt werden können. Dies ist aber wirklich das alleräußerste, was die Erfahrung liefert. Manche Sachverständige unserer Zeit werden diese Grenze schon als ungebührlich weit hinausgeschoben bezeichnen.

Endlich ist aber noch eines ganz anderen Zusammenhanges zu gedenken. Ein solch eingreifendes Ereignis wie ein schwerer Unfall, besonders wenn er nicht nur einen großen Schrecken bringt, sondern auch Körperschmerzen bereitet, den Betroffenen vielleicht ins Krankenhaus führt und ihn aus seinem gewohnten Leben herausreißt, ist natürlich ein Stoff, der das Denken des Verletzten lebhaft beschäftigt. Dazu kommt noch das Bewußtsein, ohne Verschulden in solch schlimme Lage geraten zu sein, die Bitterkeit über das Schicksal, vielleicht der Haß gegen den Täter, der Wunsch, daß jener dafür büße, die Überzeugung, entschädigt werden zu müssen usw. Man sagt es meist viel zu primitiv, wenn man bei der Darlegung solcher seelischer Zusammenhänge den Wunsch, durch die Entschädigung ein beglücktes Leben beschert zu erhalten, allzusehr in den Vordergrund schiebt. Die berichtigten „Rentenbegehrungsvorstellungen“ — dieser Terminus aus der alten Assoziationspsychologie sollte endgültig verlassen werden — sind eine allzu einfache Formulierung. Gewiß sind auch sie oft sehr wichtig, aber sie sind nur ein Motiv unter anderen. Es ist auch nicht sehr glücklich, wenn man gar den bösen oder schlechten Willen des Verletzten einführt. Gewiß mag bei dem einen oder anderen Geschädigten auch einmal der schlechte Wille oder der mangelnde Gesundheitswille oder das fehlende Gesundheitsbewußtsein oder was immer für Ausbrüche man geprägt hat, — wichtig werden. Aber man kann diese nie nachweisen, tut manchem Unfallsopfer mit solchen Unterstellungen auch bitter Unrecht, und zudem kommt es auf diese einzelnen seelischen Momente nicht entscheidend an.

Entscheidend ist, daß sich der Verletzte mit dem Unfall innerlich

stand der Rentenneurose hervorgerufen sei. Wenn damit der gesamte Zustand hat erklärt werden sollen, so muß hier unter Rentenneurose das Auftreten von Begehrungsvorstellungen in Verbindung mit Kopfschmerzen und Schwindel verstanden werden. Das BG. irrt aber in der Annahme, daß schon das Vorhandensein einer psychopathischen Veranlagung des vom Unfall Betroffenen solche Folgezustände zu inadäquaten Folgen des Unfalls (RG. 81, 361¹⁾) machen würde. Für solche Annahme ergibt sich nichts aus den angeführten Entsch. des erf. Sen. Die Veranlagung des Betroffenen und der Unfall wären alsdann zusammenwirkende, gleichwertige Ursachen, der innere Zusammenhang mit dem Unfall wäre gegeben. Die Sache würde freilich dann anders liegen, wenn der Betroffene, sei es aus Charakteranlage oder aus psychopathischer Veranlagung, den an sich ohne dauernde Einwirkung gebliebenen Unfall zum Anlaß nähme, Begehrungsvorstellungen nachzuhängen, die er ebensowohl auch unterdrücken könnte; alsdann läge nur ein äußerer Zusammenhang mit dem Unfall

beschäftigt, ihn zum Gegenstand seines Nachdenkens macht, daß er allerlei Erwägungen und Affekte an ihm verankert, und daß sich aus der Beschäftigung mit dieser Materie dann ein Verhalten und ein Zustand ergibt, der ebenfalls vielfach als Unfallsneurose bezeichnet wird, freilich nun nicht mehr im Sinne der Schreckneurose. Der Erfahrene kennt manche Fälle, bei denen der Verletzte gar nicht versichert ist, sich auch vielleicht selbst den Unfall verschuldet, bei dem also bei weiterem Kranksein gar kein Vorteil herauspringt, weder für das Einkommen noch für sein Prestige noch für seine Selbststeigerung. Und dennoch ist der Betroffene von der Schwere seines Unfalls völlig überzeugt und verrennt sich fast wahnhaft in seine psychogenen Symptome. Es ist diese seelische Situation nicht anders gelagert als jene, wenn jemand durch einen Diätfehler eine Zuckerkrankheit erworben zu haben glaubt. Sicher ist in diesem Falle der Diätfehler weder Ursache der Zuckerkrankheit, wenn sie wirklich besteht, noch Ursache der Einbildung des Betroffenen, sie bestünde. Im letzteren Falle hat der hypochondrische Psychopath sich doppelt geteilt, über die Tatsache der Zuckerkrankheit — er hat wirklich keine — und über den Zusammenhang mit dem Diätfehler. Der Diätfehler ist Inhalt, ist Gegenstand eines Irrtums. Sooft man wohl populär einmal sagen mag, daß der Diätfehler an dem Irrtum schuld sei, so ist doch hier keineswegs der Zusammenhang der Kausalität gemeint. Allgemein gesprochen: der Gegenstand eines Irrtums ist nicht die causa dieses Irrtums. Wenn jemand nach dem Genuß einer harmlosen Arznei meint, vergiftet zu sein und (psychogen) real erbricht, so heiße es die Begriffe auf den Kopf stellen, wenn man die Arznei oder das Einnehmen dieser Arznei als die Ursache des Erbrechens bezeichnen wollte. Wenn man hier im rein Seelischen den Begriff der causa überhaupt festhalten will — vieles spricht hier gegen seine Brauchbarkeit —, so könnte man höchstens formulieren: der Irrtum des Betroffenen über die Giftwirkung der (harmlosen) Arznei sei die Ursache des Erbrechens. Doch schillert hier die Verwendung dieses Ursachsbegriffes stark und wäre besser durch „Motiv“ zu ersetzen.

Noch ein Vergleich sei herangezogen, der in der Neuroseliteratur schon wiederholt aufgetaucht ist: Wenn jemand zufällig von sicherer Stelle aus, selbst völlig ungefährdet, einen schweren Unfall miterlebt, so kann er hernach alle möglichen psychogenen Zustände bekommen: Appetitlosigkeit, Schaudern, Weinkrämpfe u. dgl., ja er kann hierdurch in seiner Erwerbsfähigkeit ernstlich geschädigt werden, aber es wäre grotesk, den Verursacher des Unfalls auch noch für die Folgen verantwortlich zu machen, die sich bei völlig unbeteiligten Zuschauern einstellen.

Mag es sich also bei einem Unfallsbetroffenen um Ärger, Erbitterung und Rache gegen den Täter, um den Wunsch der Selbststeigerung durch allgemeines Bedauern, um Rentenwünsche oder allein um die überwertige Idee handeln, unheilbar geschädigt zu sein, — in allen diesen Fällen ist der Unfall nicht Ursache dieser seelischen Vorgänge, sondern ihr Inhalt, ihr Gegenstand. Wenn ich mich mit Botanik beschäftige, kann ich nicht sagen, die Pflanzen seien die Ursache dieser speziellen Tätigkeit; wenn ein Zoologe sich über die Stellung eines Tieres im System der Tierwelt irrt, kann er erst recht nicht behaupten, das Tier sei die Ursache seines Irrtums.

In dieser Lage befinden sich aber viele Unfallsverletzte. Sie erleben nicht nur ihren Unfall, sondern sie sind gleichzeitig, um den obigen Vergleich wieder aufzunehmen, Zuschauer ihres eigenen Unfalls. Sie beginnen sich damit zu beschäftigen, verfallen dabei in Irrtümer, ja in überwertige Ideen und produzieren nun aus diesem Irrtum heraus eine Menge neuer Symptome. Viele lebhaften Überzeugungen rufen unter bestimmten Umständen eine Anzahl seelischer und körperlicher Symptome bei gewisser Disposition hervor. Es sei nur an die Stigmata Christi bei manchem gläubig Entbrannten erinnert. Würde man derartige Zusammenhänge auch noch unter die

vor. Sollte das BG. eine solche Feststellung haben treffen wollen, so hätte es sich unrichtig ausgedrückt. Unrichtig wäre alsdann auch die Erwägung, die es diesen Ausführungen voranschickt, daß der ursächliche Zusammenhang „auch aus einem anderen Grunde“ nicht gegeben sei. Denn die Feststellung eines solchen, lediglich äußeren Zusammenhangs wäre der einzig entscheidende Grund gewesen, den adäquaten ursächlichen Zusammenhang zu verneinen. Es muß aber auch bezweifelt werden, daß das BG. es so gemeint hat. Denn es will dem Kl. wegen seiner psychopathischen Veranlagung kein Verschulden an seinem Zustande zur Last legen, nimmt also anscheinend an, daß er überhaupt nicht imstande sei, seine Begehrungsvorstellungen wirksam zu bekämpfen. Wenn aber nicht einmal § 254 BGB. anwendbar ist, so ist unverständlich, wie der adäquate Zusammenhang mit dem Unfall hat verneint werden können. Außerdem bleibt die Ursache der Kopfschmerzen und Schwindelanfälle ungeklärt.

Hiernach mußte das Urf. aufgehoben und die Sache zur

kausale Kategorie bringen, so müßte z. B. der Staat auch noch jene Angehörigen entschädigen, deren — am Kriege unbeteiligter — Ernährer sich aus patriotischer Verzweiflung über den ungünstigen Ausgang des Krieges das Leben nahm.

Es ist auch der Gedanke aufgetaucht, das Trauma verändere den Geschädigten in seinem ganzen Seelenleben so, daß er erst durch diese Umänderung zu solchen Irrtümern, überwertigen Ideen u. dgl. komme. Will man einen solchen Einwand nicht nur als dialektischen Kniff kennzeichnen, sondern ihn ernst nehmen, so würde er höchstens dann sachlich zu erwägen sein, wenn der Verletzte eine direkte Hirnschädigung durch Kopftrauma erlitten hat. Diese Kopf- und Hirnverletzungen stellen den Sachverständigen in der Tat vor besonders schwierige Aufgaben. In allen anderen Fällen aber, d. h. in denjenigen mit reiner Schreckwirkung, wäre die sog. Schädigung des Gesundheitswillens durch das Trauma und was dergleichen Formulierungen mehr sind, sachlich unbedingt abzulehnen.

Die häufig vorgebrachte These, der Geschädigte sei vor dem Unfall gesund gewesen und hernach krank, also sei der Unfall schuld, eine These, die ähnlich auch in den hier diskutierten Entscheidungsgründen wiederkehrt, ist eine recht populäre Folgerung. Genau wie ich sonst im Leben selbst schuld bin, wenn ich ein Ereignis irrtümlich auffasse und irrtümliche Folgerungen daraus ziehe, genau so ist der Unfall daran unschuldig, wenn der Betroffene sich irrtümlich in den Kopf setzt, unheilbar geschädigt zu sein und entsprechende Symptome hervorbringt, mag man dies überwertige Idee oder Selbstfuggektion oder sonstwie nennen. Diesen Zusammenhang verkennen viele, erkennen auch die vorliegende RG-Entsch. Das Argument leidet völlig irre: ohne Unfall keine Neurose. Es verkennt vollkommen, daß auch dem eigenen Unfall gegenüber der Mensch — altmodisch ausgedrückt — einen freien Willen hat und selbst dafür verantwortlich ist, was er daraus macht. Unsere oberste Rspr. muß sich endlich zur Anerkennung des Rechtsgrundgesetzes durchringen, 1. dem Unfall als einer causa unmittelbare und mittelbare Folgen zuzurechnen und 2. den Unfall von allen Folgen zu entlasten, die daraus entstehen, daß er Gegenstand einer irrtümlichen Auffassung des Betroffenen ist. In welche der beiden prinzipiell verschiedenen Kategorien dann die einzelnen geklagten Symptome gehören, muß der Sachverständige auseinanderlegen. Es ist auch eine ganz unglückliche Einstellung der hier vorliegenden Entsch., nur zwischen nichtvorgetäuscht und vorgetäuscht Beschwerden zu unterscheiden. Auch die Beschwerden der Kategorie 2 sind keineswegs vorgetäuscht und dennoch nicht abzugeten. Es ist ein besonders abwegiger Gedanke der Entsch., alle posttraumatischen Symptome, für die sich sonst keine Ursache auffinden läßt, dem Unfall zuzuschreiben. Der Arzt befindet sich sehr häufig in der Lage, für irgendein Leiden (z. B. Wicht) keine Ursache aufzeigen zu können. Es wäre völlig unhaltbar, eine nach einem Unfall auftretende Wicht daher auf den Unfall kausal zu beziehen. Im Seelischen finden sich ähnliche Lagen noch viel häufiger. Für das Austausch irgenb welcher Zwangsvorstellungen kann oft nicht der mindeste äußere Anlaß, geschweige denn eine Ursache aufgedeckt werden, es sei denn, daß man sich als Anhänger der Psychoanalyse in die dichterische Erfindung eines infantilen Sexualtraumas verliert.

Die Entscheidungsgründe haben sicher recht, wenn sie anführen, daß das Vorhandensein einer psychopathischen Anlage des Unfalls geschädigten Folgezustände des Unfalls nicht inadäquat macht. Hier spielen immer dieselben irrtümlichen oder zum mindesten mißverstandenen Auffassungen des Psychopathiebegriffes mit, die wir auch bei den Schöpfern der verschiedenen Strafrechtsreformen und sonst weiterhin in der Jurisprudenz zu beklagen haben. Es gibt Psychopathieformen, die auf die sog. nervösen Folgen eines Unfalls überhaupt keinen Einfluß haben, es gibt andere, die diese Folgen umgestalten und verlängern, ja es gibt Psychopathieformen, die die Folgen abkürzen und zu unterdrücken streben. Im einzelnen Falle ist die Annahme einer sonst nicht erwieffenen Psychopathie ganz unbeachtlich, der Nachweis einer Psychopathie überhaupt besagt gar nichts, die

¹⁾ JWB. 1913, 546.

nochmaligen Prüfung zurückverwiesen werden. Gegebenenfalls wird das BG. auch zu prüfen haben, ob der Bekl. über das KraftfG. hinaus nach allgemeinen Vorschriften haftet; denn der Rentenanspruch des Kl. übersteigt den nach § 12 KraftfG. zulässigen Betrag.

(U. v. 5. März 1931; 529/30 VI. — Hamburg.) [H.]

19. §§ 823, 845, 1356 Abs. 2 BGB.; § 24 Kraftf-VerfBd. (jetzige Fassung).

1. Ein Vorfahrtrecht ist nicht nur gegeben, wenn zwei Fahrzeuge sich mit annähernd gleicher Geschwindigkeit einer Straßenkreuzung nähern, oder in ungefähre gleicher Entfernung von der Kreuzung sich treffen, sondern auch dann, wenn die Fahrzeuge von der Kreuzung nicht gleich weit entfernt sind, aber infolge der Verschiedenheit der von ihnen eingehaltenen Geschwindigkeit die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

2. Für die Ehefrau eines Arztes kann sich aus § 1356 BGB. die Verpflichtung zur Leistung von Sprechstundenhilfen ergeben.

3. Wer die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer Ehefrau schuldhaft verursacht, kann sich selbst dann nicht mit Erfolg gegen die ihm deshalb an sich obliegende Erstattung der Heilungskosten wenden, wenn der Ehemann der Verletzten diese in seiner Eigenschaft als Arzt selbst behandelt.†)

Am 11. Sept. 1926, kurz nach 8 Uhr abends, während es schon dunkelte, stieß eine von dem Bekl. zu 2 geführte Kraftdroschke, in welcher der Kl., ein Zahnarzt mit seiner Ehefrau, saß, auf der Fahrt durch die S.straße in St. an der Einmündung der A.straße mit einem aus dieser Straße kommenden, dem Bekl. zu 1 gehörenden und von ihm selbst gesteuerten Kraftwagen zusammen. Die Ehefrau des Kl. erlitt durch den Zusammenstoß außer verschiedenen Quetschungen einen Nervenschock und nach der Behauptung des Kl. auch eine Prellung am rechten Schienbein, welche eine angeblich noch jetzt bestehende Knochenhautentzündung ausgelöst haben soll. Der mit seiner Ehefrau im gesetzlichen Güterstand des BGB. lebende Kl. verlangt kraft eigenen Rechts und im erklärten Einverständnis seiner Ehefrau auf Grund der §§ 823 ff. BGB. und der Vorschriften des KraftfG. von den Bekl. als Gesamtschuldnern Ersatz des seiner Ehefrau und ihm selbst durch den Unfall bereits erwachsenen Schadens und ein Schmerzensgeld. Er begehrt ferner Feststellung, daß beide Bekl. als Gesamtschuldner seiner Ehefrau und ihm auch den aus dem Unfall künftig noch entstehenden Schaden zu ersetzen hätten.

Das LG. verurteilt unter gleichzeitiger Abweisung des

Aufdeckung bestimmter Psychopathien kann für die Beurteilung der Länge und Schwere gewisser Unfallfolgen sehr bedeutsam sein. Endlich kann aber die Feststellung gewisser Psychopathiespezies die Vermutung, der Betroffene habe sich über seine Unfallfolgen Irrtümer und überwertige Ideen gebildet, zur Gewißheit machen.

Es kann der diskutierte Entsch. des RG. der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie den Kausalitätsbegriff aus Zusammenhänge ausdehnt, die mit einer wirklichen Verursachung gar nichts mehr zu tun haben.

Prof. Dr. Gruhle, Heidelberg.

Zu 19. I. Auf dem Gebiete des Vorfahrtrechtes (§ 24 KraftfVerfBd.) hören die Versuche nicht auf, den § 24 KraftfVerfBd. durch Aufstellung von „Grundsätzen“ entgegen dem Gesetzesinhalt in seiner Verkehrsbedeutung abzuändern. Es wird z. B. der Grundsatz aufgestellt, daß der Vorfahrtsberechtigte das Vorfahrtrecht verliert, wenn der Vorfahrtspflichtige etwa die Mitte der Straßenkreuzung bereits erreicht hat. Einen ähnlichen Grundsatz: „Der Vorfahrttsfall ist nur gegeben, wenn zwei Fahrzeuge sich mit annähernd gleicher Geschwindigkeit einer Straßenkreuzung nähern oder in ungefähre gleicher Entfernung von der Kreuzung sich treffen“, hat das RG. in der vorl. Entsch. erneut kritisch gewürdigt und aus zutreffenden Gründen unter Aufrechterhaltung seiner konstanten Rpr. als ungeeignet gekennzeichnet (vgl. JW. 1930, 1967²⁸ Anm.). — Die Norm des § 24 KraftfVerfBd. trägt im objektiven Tatbestand keine ergänzende ausdehnende oder einschränkende Auslegung. Durch sie soll der fließende Straßen-

Mehranspruch die Bekl. als Gesamtschuldner zur Zahlung von 4197,80 RM nebst Zinsen und zur Entrichtung einer in Vierteljahrsteilen zu leistenden Rente von jährlich 720 RM für die Zeit vom 17. Sept. 1929 bis zum 16. Sept. 1931, außerdem den Bekl. zu 1 zur Zahlung von weiteren 500 RM nebst Zinsen traf und die begehrte Feststellung gegenüber beiden Bekl. als Gesamtschuldnern. Die Berufung der Bekl. wurde von dem LG. mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die in erster Linie ausgesprochene Gesamtzahlungsverpflichtung der Bekl. auf 4135 RM nebst Zinsen herabgesetzt wurde. Die Rev. des Bekl. zu 1 wurde zurückgewiesen.

In Übereinstimmung mit dem ersten Richter stellt das BG. fest, daß beide Bekl. den Unfall verschuldet hätten; denn es habe der Bekl. zu 2 beim Befahren der S.straße die zulässige Stundengeschwindigkeit von 30 km nicht unerheblich überschritten und der Bekl. zu 1 zum mindesten das Vorfahrtrecht des Bekl. zu 2, das diesem in der im Verhältnis zur A.straße als Hauptverkehrsstraße anzusehenden S.straße zugestanden habe, nicht beachtet. Insbes. habe der Bekl. zu 1 trotz möglicher Minderung seiner Fahrgeschwindigkeit und leicht übersehbarer Drillichkeit unmittelbar vor dem Einbiegen in die S.straße sich nicht in ausreichendem Maße durch Beobachtung nach links davon überzeugt, ob ein das Vorfahrtrecht in Anspruch nehmendes Fahrzeug in der Annäherung begriffen sei. Würde er diese Aufmerksamkeit pflichtgemäß erfüllt haben, so hätte er auch die erhebliche Geschwindigkeit des Bekl. zu 2 erkennen können und ihn vorbeifahren lassen müssen. Statt dessen sei er in dem Glauben, noch vor dem Bekl. zu 2 den Linksbogen in die S.straße ausführen zu können, weitergefahren. Durch diesen auf ungenügende Aufmerksamkeit und Überlegung zurückzuführenden Fehler sei der Zusammenstoß mitverursacht worden. Die Annahme des Bekl. zu 1, daß ein Vorfahrtrecht nur in Betracht komme, wenn zwei Fahrzeuge sich mit annähernd gleicher Geschwindigkeit einem Kreuzungspunkt näherten, sei unzutreffend.

Inwiefern diese Ausführungen des angefochtenen Urteils dem § 21c KraftfVerfBd. v. 28. Juli 1926, dessen Verletzung die Rev. in erster Linie rügt, zuwiderlaufen sollen, ist nicht einzusehen. Die Feststellungen, daß die S.straße im Verhältnis zur A.straße eine Hauptverkehrsstraße sei und daß der Bekl. zu 1 beim Einbiegen in diese Straße bei der gegebenen Drillichkeit nicht die erforderliche Aufmerksamkeit und Überlegung angewandt habe, beruhen im wesentlichen auf tatsächlichen und daher der Nachprüfung des RevG. entzogenen Erwägungen. Sie sind aber auch frei von Rechtsirrtum. Insbes. hat das BG. den Rechtsbegriff des in § 21c KraftfVerfBd. (= § 24 jetziger Fassung) vorgeschriebenen Vorfahrtrechtes nicht verkannt. Ein solches ist, wie das angefochtene Urteil mit Recht betont, nicht nur gegeben, wenn zwei Fahrzeuge sich mit annähernd gleicher Geschwindigkeit einer Straßenkreuzung nähern oder in ungefähre gleicher Entfernung von der Kreuzung

verkehr zum mindesten in der Großstadt gewährleistet werden (vgl. DVG. Celle, Ur. v. 29. Juni 1929 und 29. Okt. 1930: DVG. 1931 Sp. 142). Aus § 17 KraftfVerfBd. ergeben sich jedoch zivil- und strafrechtlich für den subjektiven Tatbestand (Verschulden im Einzelfall) Grundsätze, die als „Pflichten des Vorfahrtberechtigten“ bzw. „Vorfahrtspflichtigen“ gemeinlich gekennzeichnet werden:

„Der Vorfahrtsberechtigte hat trotz seines Vorfahrtrechtes die Verkehrsrücksicht auf andere Straßenbenutzer und Fußgänger zu nehmen, er darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten. Das RG. billigt die Ausführungen des BG., daß auch der Vorfahrtsberechtigte im konkreten Fall den Unfall verschuldet habe, weil er die Höchstgeschwindigkeit von 30 km nicht unerheblich überschritten habe. Mangels näheren Einblicks in den Tatbestand ist zu unterstellen, daß die Feststellung des Verschuldens des Vorfahrtsberechtigten, das in Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit allein gefunden ist, auf einwandfreier Grundlage erfolgt ist. Nur eine wirklich erhebliche Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit kann als Verschulden aus § 823 BGB. angesehen werden, das ergibt sich schon aus der Erwägung, daß gemäß § 30 KraftfVerfBd. i. Verb. m. § 18 Abs. 3 KraftfVerfBd. die zugelassene Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Orten zwischen 30 und 40 km die Stunde differenziert ist.

Der Vorfahrtspflichtige hat sich an den Hauptverkehrsweg Schritt für Schritt heranzutasten. Sind, wie im vorl. Falle, die beiden Fahrzeuge von der Kreuzung nicht gleich entfernt, besteht aber infolge der Verschiedenheit der von ihnen eingehaltenen Geschwindigkeit die Gefahr eines Zusammenstoßes, dann darf der Vorfahrtspflichtige die Kreuzung nur überqueren, wenn entweder

zung sich treffen, sondern auch dann, wenn die Fahrzeuge von der Kreuzung nicht gleich weit entfernt sind, aber infolge der Verschiedenheit der von ihnen eingehaltenen Geschwindigkeit die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Diese Stellungnahme, für welche das BG. auf die Entsch. des RG. vom 3. Febr. 1930, 2 D 1011/29, in JW. 1930, 1967²⁶⁾ Bezug nimmt, ist rechtlich um so weniger zu beanstanden, als sie den Grundsätzen entspricht, welche der erst. Sen. bereits in den Urtr. v. 13. Mai 1929 (VI 562/28), vor allem aber vom 8. Juli 1929 (RG. 125, 203 ff.¹⁾) ausgesprochen und seitdem stets befolgt hat (vgl. u. a. Urtr. v. 17. Nov. 1930, VI 62/30, v. 12. Jan. 1931, VI 293/30 und v. 2. März 1931, VI 479/30). Danach wäre der mit Rücksicht auf die Eigenschaft der Straße als Hauptverkehrsstraße an sich zur Beachtung des Vorfahrtrechts des Bekl. zu 2 verpflichtete Bekl. zu 1 von dieser Verpflichtung nur dann befreit gewesen, wenn entweder der Bekl. zu 2 von seinem Vorfahrtrecht keinen Gebrauch gemacht oder der Bekl. zu 1 die Kreuzungsstelle mit einem so klaren Vorrang zuerst erreicht hätte, daß er nach Lage der gesamten Umstände, namentlich auch der von dem Bekl. zu 2 eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit die Gewißheit haben konnte, die Kreuzung bereits hinter sich zu haben, bevor das andere Fahrzeug die Schnittlinie der Fahrtrichtung beider Wagen erreicht haben würde, es sei denn, daß die Fahrgeschwindigkeit der von dem Bekl. zu 2 geführten Kraftdroschke eine außerhalb jeder Berechnung liegende, übermäßig große gewesen wäre. Für das Vorhandensein dieser Ausnahme bietet der festgestellte Sachverhalt nicht den geringsten Anhalt. Im Gegenteil. Er läßt die Auffassung des BG., daß der Bekl. zu 1 an der Einmündung der A-Straße in die S-Straße trotz der für ihn wahrnehmbaren Annäherung der Kraftdroschke die nötige Aufmerksamkeit und Überlegung nicht erfüllt habe, durchaus gerechtfertigt erscheinen.

Geht man hiervon aus, und man muß das nach dem Gesagten tun, so kann auch die weitere Rüge der Rev., daß das angefochtene Urteil gegen § 823 BGB. verstoße, nicht durchgreifen. Vielmehr stehen die Ausführungen des BG., daß der Bekl. zu 1 den Zusammenstoß der beiden Kraftfahrzeuge und damit den Unfall der Ehefrau des Kl. zum mindesten durch die oben erörterte Nichtbeachtung des Vorfahrtrechts aus § 21 KraftfVerfW. mitverschuldet habe, ebenfalls im Einklang mit der Rspr. des RG., und es ist die Anwendbarkeit des § 823 BGB., die das angefochtene Urteil bejaht, unter den rechtlichen Gesichtspunkten sowohl des Abs. 1 wie des Abs. 2 dieser Vorschrift keineswegs rechtsirrig. Denn einerseits machte es schon die allgemeine, im Verkehr erforderliche Sorgfalt dem Bekl. zu 1 — noch dazu bei der eintretenden Dunkelheit — zur unumgänglichen Pflicht, sich der Straßenkreuzung nur mit einer so mäßigen Fahrgeschwindigkeit zu nähern, daß er seinen Wagen ohne Abbiegen nach der einen oder anderen Seite rechtzeitig vor der Kraftdroschke zum Stehen bringen konnte, falls diese aus irgendwelchen Gründen in dem Kreuzungspunkt zum Anhalten gezwungen wurde oder die Überquerung nicht vor ihm vollenden konnte (vgl. RG. 120, 155²⁾, auch Urtr. v. 16. März 1931, VI 459/30); der Bekl. zu 1 handelte also, wenn er diese

Pflicht nicht erfüllte, fahrlässig i. S. des § 823 Abs. 1 (§ 276) BGB. Andererseits hat § 21 c KraftfVerfW., dessen Vorschrift der Bekl. zu 1 nicht beachtet hat, auf Grund des § 21 KraftfG. als Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. zu gelten (RG. 84, 425).

Nicht minder geht endlich der Revisionsangriff aus § 845 BGB. fehl. Das angefochtene Urteil wendet diese Vorschrift nach zwei Richtungen an. Einmal schließt es sich insoweit dem ersten Richter an, welcher feststellt, daß die Ehefrau des Kl. ihrem Mann mindestens in den Jahren 1925 und 1926 regelmäßig Sprechstundenhilfe geleistet habe und daß sie diese Tätigkeit auch heute noch ausüben würde, wenn sie nicht durch die Beschwerden am rechten Bein, die eine Folge des Unfalls seien, daran verhindert werde. Wenn das BG. in Anbetracht dessen die Voraussetzungen des § 845 BGB. für gegeben erachtet, so ist, wie der RevBekl. zutreffend geltend macht, dem nicht entgegenzutreten; daß das BG. nach den Verhältnissen, in denen der Kl. mit seiner Ehefrau lebt, eine gesetzliche Verpflichtung der Ehefrau zur Leistung der Sprechstundenhilfe nach Maßgabe des § 1356 Abs. 2 BGB. als gegeben annimmt, ist aus dem Zusammenhang der Urteilsbegründung zu entnehmen. Sodann billigt es, und zwar im wesentlichen gleichfalls dem ersten Richter folgend, dem Kl. einen Posten von 600 RM für dessen ärztliche Bemühungen um seine Ehefrau zu, indem es ausführt, die Ehefrau habe nach § 845 BGB. einen Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten, die sie unabhängig von der tatsächlichen Berausgabung auch verlangen könne, wenn der Ehemann diese Kosten auf Grund seiner Unterhaltspflicht gezahlt habe. Hätte der Kl. einen anderen Arzt beigezogen und ihm eine Vergütung gewährt, so würde kein Zweifel an der Ersatzpflicht der Bekl. bestehen. Sie müsse aber ebenso bejaht werden, wenn der Kl., statt einen fremden Arzt beizuziehen, die ärztlichen Dienste selbst geleistet habe. Auch ein solcher Anspruch gehöre zum eingebrachten Gut der Ehefrau und könne von dem Kl. als Ehemann im eigenen Namen geltend gemacht werden. Diese Ausführungen sind entgegen der Meinung der Rev. wenigstens im Ergebnis rechtlich nicht zu beanstanden. Allerdings kommt entscheidend § 845 nur i. Verb. m. dem in seinem Satz 2 als entsprechend bezeichneten § 843 Abs. 4 BGB. in Betracht, wonach der Ersatzauspruch nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat. Diese Vorschrift bezieht sich indessen, wie in der Rspr. des RG. anerkannt ist, mit Rücksicht auf den ihr zugrunde liegenden, den ganzen Inhalt der Schadenersatzpflicht wegen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfassenden Grundsatz auch auf die Kosten der Heilung, gleichgültig, ob das Familienrecht dem Verletzten Ansprüche auf solche Leistungen gegen andere Personen gewährt und ob er die Heilungskosten selbst trägt oder nicht (vgl. u. a. RG. 65, 164³⁾; JW. 1911, 774⁴⁾; RGWarn. 1908 Nr. 635, 1915 Nr. 208; Urtr. v. 5. Juni 1919 — VI 50/19 — und v. 31. Mai 1920 — VI 141/20). Daran ist auch im vorliegenden Falle festzuhalten. Wer die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer Ehefrau schuldhaft verursacht, kann sich selbst dann nicht mit Erfolg gegen die ihm deshalb an sich obliegende Erstattung der Heilungskosten wen-

tliche Behandlung von Einzelfällen und muß als vorbildlich für die Instanzgerichte hier in den Vordergrund gestellt werden.

II. Die Feststellung der Haftung des Vorfahrtspflichtigen aus § 823 Abs. 1 und 2 BGB. (Schutzgesetz) gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

III. Der gemäß § 845 BGB. geltend gemachte Rentenanspruch des Ehemannes wegen entgehender Dienste der verletzten Ehefrau wird unter Heranziehung von § 1356 Abs. 2 BGB. im Einklang mit der bisherigen Rspr. für begründet erachtet.

IV. Der verletzte Ehemann steht im gesetzlichen Güterstand nach §§ 842, 843 BGB. der Anspruch auf Ersatz der Heilungs- und Pflegekosten zu, und zwar auch dann, wenn der Ehemann diese Kosten vorauslag hat. Dieser aus § 843 Abs. 4 BGB. sich ergebende Rechtsatz führt, wenn der Ehemann als Arzt seine Frau selbst behandelt hat, notwendigerweise zu dem Ergebnis, daß der Schädiger nicht beanspruchen kann, daß ihm gegenüber die Behandlung der verletzten Ehefrau unentgeltlich erfolgt. Überflüssig erscheint daher die Hilfsbegründung des BG.: „denn auch diese Behandlung erfordert zum mindesten Opfer an Zeit, in der Regel aber ferner Benutzung oder Verbrauch ärztlicher Instrumente, Verbandsmittel u. dgl., also Aufwand auch an geldwerten Sachen.“

RA. Lurje, Stettin.

der Vorfahrtsberechtigte sichtbar einwandfrei auf sein Vorfahrtsrecht verzichtet hat (ROUrt. v. 16. Febr. 1931: DAR. 1931 Sp. 142), oder wenn der Vorfahrtspflichtige nach Lage der gesamten Umstände, insbes. unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit des Vorfahrtsberechtigten, annehmen durfte, daß er die Kreuzungsstelle mit einem so klaren Vorrang erreichen würde, daß eine Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Vorfahrtsberechtigten nach menschlicher Voraussicht nicht bestand. Mit diesen grundsätzlichen Ausführungen zur Frage des Verschuldens des Vorfahrtspflichtigen befindet sich das BG. im Einklang mit seiner bisherigen Rspr., die mit Recht an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugführers erhöhte Anforderungen stellt. Beachtlich aber sofort die Ausnahme, die das BG. dem scheinbar allgemeinen Grundsatz hinzufügt, um eine Überbannung der Sorgfaltspflicht zu verhindern: „der Vorfahrtspflichtige handelt nicht schuldhaft, wenn die Geschwindigkeit des Vorfahrtsberechtigten eine außerhalb jeder Berechnung liegende übermäßig große gewesen ist, die er also selbst bei pflichtgemäßer Aufmerksamkeit als übermäßig nicht mit Sicherheit zu erkennen brauchte. Dieser schmälernde Maßstab, den das BG. an das Verschulden des Vorfahrtspflichtigen anlegt, verhilft die schema-

¹⁾ JW. 1929, 2816.

²⁾ JW. 1928, 1721.

³⁾ JW. 1927, 108.

den, wenn der Ehemann der Verletzten diese in seiner Eigenschaft als Arzt selbst behandelt; denn auch diese Behandlung erfordert zum mindesten Opfer an Zeit, in der Regel aber ferner Benutzung oder Verbrauch ärztlicher Instrumente, Behandlungsmittel u. dgl., also Aufwand auch an geldwerten Sachen. Der Schädiger hat keinen Anspruch darauf, daß ein Ehemann, der Arzt ist, seine verletzte Ehefrau unentgeltlich behandelt.

(Urt. v. 16. März 1931; VI 540/30. — Stuttgart.) [S.]
(= RG. 132, 223.)

20. § 831 BGB.; §§ 10 Abs. 2, 12, 13 KraftfG.; § 286 ZPO.

1. Wer einen Kraftfahrer als Kraftdrotschkenführer einstellen will, der bei seinem letzten Dienstherrn nur kurze Zeit in Stellung war, muß sich auch bei den früheren Dienstherrn erkundigen, zumal wenn die Dienstzeit auch bei ihnen eine auffallend kurze war.

2. Längere Zeit hindurch fortgesetzter übermäßiger Alkoholgenuß macht zur Führung von Kraftfahrzeugen schlechthin ungeeignet. Wer eine solche Person doch einstellt, muß sie ganz besonders daraufhin überwachen, ob sie nicht in ihren alten Fehler zurückfällt.

3. Hat sich ein Kraftfahrzeugführer eines Betruges oder eines Meineidsverleumdungsunternehmens schuldig gemacht, so ist besondere Veranlassung gegeben zu prüfen, ob er die moralische Eignung für einen Kraftfahrzeugführer besitzt.

4. Ein durch die Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Bedürfnismehrung für die Vergangenheit erwachsener Schaden kann bis zum Betrage von 25 000 RM als Kapitalzahlung zugesprochen werden, auch soweit er 1500 RM für das Jahr übersteigt.)

Am 26. Nov. 1928 erteilt der Kl. als Fahrgast einer Kraftdrotschke dadurch einen Unfall, daß diese Drotschke von einer der Bekl. gehörigen und von deren Führer K. ge-

steuerten Kraftdrotschke gerammt wurde, als sie über eine Straßentreuzung in B. fuhr. Der Zusammenstoß ist, wie nach Abschluß des ersten Rechtszuges unter den Parteien unstreitig geworden ist, auf das Verschulden des K. zurückzuführen. Der Kl. trug infolge des Unfalls körperlichen Schaden davon. Er nahm die Bekl. und K. sowohl auf Grund des KraftfG. wie auch der §§ 823 ff. BGB. auf Schadensersatz in Anspruch, indem er in erster Instanz beantragte, a) die Bekl. und K. als Gesamtschuldner zur Zahlung von 12 565,85 RM (nämlich 473,35 RM Heilungskosten und ähnliche Auslagen, ferner 10 592,50 RM Verdienstausfall für die Zeit v. 26. Nov. 1928 bis April 1929, endlich 1500 RM Schmerzensgeld) nebst 8% Zinsen aus 6973,35 RM ab Klageaufstellung zu verurteilen, b) festzustellen, daß die Bekl. und K. zum Ersatz des weiteren dem Kl. aus dem Unfall vom 26. Nov. 1928 entstehenden Schadens verpflichtet seien.

Das LG. erklärte durch Teil- und Zwischenurt. den Leistungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Gegen dieses Urt. legte nur die Bekl. Ver. ein, und zwar nur insoweit, als ihre Haftung auf Grund des § 831 BGB. ausgesprochen worden war. Sie wollte dem Kl. nur einen Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten und des Verdienstausfalls auf fünf Monate mit höchstens 625 RM zugestehen und beantragte daher unter Abänderung des ersten Urt. Klageabweisung in Höhe von 11 467,50 RM nebst Zinsen und Zuerkennung des Leistungsanspruchs nur bis zur Höhe von 1098,35 RM dem Grunde nach. Der Kl. war der Meinung, daß ihm die Heilungskosten und der Erwerbsausfall, da die Schäden in voller Höhe in der Vergangenheit lägen, auch im Rahmen des § 12 Abs. 1 Ziff. 1 KraftfG. zugesprochen werden könnten, und erklärte, um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß der gesamte ihm entstandene Schaden jetzt abgeschlossen sei, im Laufe des Verfahrens sowohl dem LG. wie dem OLG. gegenüber, daß der Feststellungsanspruch in der Hauptsache nunmehr erledigt sei. Das OLG. wies den Leistungsanspruch des Kl. der Bekl. gegenüber in Höhe von 11 356,70 RM nebst Zinsen ab und erklärte ihn nur in Höhe von 1209,15 RM nebst Zinsen dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das RG. erklärte unter entsprechender Zurückverweisung an das LG. den Feststellungsanspruch

Zu 20. I. Die Grundsätze der Entsch. zu a und b sind zu billigen; zwar braucht die einmalige kurze Dauer eines Dienstverhältnisses nicht unbedingt auf schlechte Eigenschaften des Fahrers hinzuweisen; immerhin gibt aber ihre Wiederholung Anlaß zu einer besonders eingehenden Prüfung.

Auch ein zum Alkoholgenuß neigender Kraftwagenführer ist in den meisten Fällen ungeeignet für seinen Beruf, jedenfalls, wenn es sich um einen Drotschkenfahrer handelt; man mutet ihm nicht zuviel zu, wenn man von ihm verlangt, entweder, daß er den Beweis dafür erbringt, daß er dieses Laster aufgegeben hat, oder, daß er sich nach einem anderen Beruf umsieht. Gerade an den Drotschkenführer müssen sehr erhebliche Ansprüche gestellt werden; deshalb sehen auch die Drotschkenordnungen fast aller Großstädte Strafen für trunkene Führer vor. Nicht allzu hart wird man m. E. dagegen mit Fahrern anderer Kraftfahrzeuge zu verfahren haben; was bei einem Drotschkenführer unmöglich ist, braucht noch nicht immer dem Angestellten eines anderen Unternehmens verboten zu sein; allgemeingültige Grundsätze, nach denen man hier die Unterscheidung zu treffen hat, kann man nicht geben; das muß sich nach dem einzelnen Fall richten.

Anderer Meinung bin ich dagegen über die Bedeutung von Vorstrafen, soweit sie sich nicht ausgesprochen auf Verkehrsvergehen beziehen. Ich könnte mir wohl vorstellen, daß jemand, der dazu neigt, vor Leib und Leben seiner Mitmenschen nicht die nötige Hochachtung zu haben, als Kraftwagenführer bezeichnet wird; denn ein solcher Mensch verrät eine derartige Rohheit und Rücksichtslosigkeit, daß der Verdacht entsteht, er sei auch nicht gewillt, auf der Straße die von jedem Kraftfahrer zu erfordernde Rücksicht auf seine Mitmenschen zu nehmen. Wer in dieser Beziehung vorbestraft ist, muß sich die schärfste Prüfung und Beaufsichtigung seiner Person gefallen lassen. Nach meiner Meinung hat sich demnach die Auswahl und Beaufsichtigung eines kraftfahrenden Angestellten darauf zu beschränken, ob er gerade für den Beruf als Kraftfahrer geeignet ist. Ich befinde mich mit meiner Ansicht in schärfstem Widerspruch zu der ständigen Rspr. des RG. und deshalb mit dem Teil der Gründe dieser Entsch., die sich im allgemeinen, abgesehen von den Besonderheiten des zu entscheidenden Falles, mit dem § 831 BGB. beschäftigen, soweit es sich um das Dienstverhältnis eines Kraftfahrers handelt.

Die Beschwerden aus Kraftfahrerkreisen, daß das RG. an den Entlastungsbeweis zu hohe Anforderungen stellt, wollen nicht verstummen; sie sind m. E. berechtigt; sie gehen nach zwei Richtungen. Einmal wird dem RG. vorgeworfen, daß es beim Vorliegen gewisser

Umstände und persönlicher Eigenschaften den Fahrer für seinen Beruf als schlechthin ungeeignet erklärt und ferner, daß es an den Beweis, daß Auswahl und Aufsicht pflichtgemäß erfüllt seien, einen zu strengen Maßstab anlegt.

Es mag hingenommen werden, daß man zu Beginn des Kraftfahrzeugs in dieser Beziehung ganz besonders weitgehende Forderungen stellte, zumal dem Publikum das pferdelose sich bewegende Fahrzeug wie ein Wunder aus einer anderen Welt vorkam und man seine Gefahren nicht kannte; ebenso ist es, wie wir uns noch erinnern, bei den Anfängen der elektrischen Bahn, des Fahrrades und in ganz früheren Jahren auch der Eisenbahn gewesen. Diese Zeiten sind aber vorbei; in jedem, selbst dem weitabgelegensten Rest sind jetzt die Kraftfahrzeuge und die mit ihrem Betriebe verbundenen Gefahren bekannt, hat doch selbst Graubünden, in dessen Bezirk die unwegsamsten Täler und Pässe liegen, vor wenigen Jahren den Automobilverkehr zugelassen, nachdem es sich bis dahin wegen der damit verbundenen Gefahren streng gegen ihn abgeschlossen hatte. Wenn aber jeder andere Straßenbenutzer weiß, daß aus der Begegnung mit einem Automobil eine Gefahr für ihn entstehen kann, muß man auch von ihm verlangen, daß er sich dagegen schützt, soweit ihm das möglich ist, daß er also z. B. nicht unmittelbar vor dem Fahrzeug die Straße kreuzt. Wenn aber der Wagenführer annehmen darf, daß der andere Wegebenutzer mit dem verstärkten Verkehr rechnet und sich nicht tödlich benimmt, braucht er nicht mehr daselbe Maß von Sorgfalt aufzuwenden, wie früher unter anderen Verhältnissen. Das hat zur weiteren Folge, daß die Auswahl und Beaufsichtigung des Führers ebenfalls nicht mehr so streng gehandhabt zu werden braucht wie früher.

Das RG. ist aber einen entgegengesetzten Weg gegangen und ist den offensichtlichen Bestrebungen mancher OLG., den § 831 von den ihm allzusehr einschränkenden, ihm vom obersten Gericht angelegten Fesseln zu befreien, immer wieder entgegengetreten. Es hat die Anforderungen in diesem Punkte immer höher geschraubt und damit Zumutungen nicht nur an den Führer, sondern auch an den Halter gestellt, die dieser zu erfüllen nicht in der Lage ist. Damit hat es für einen ganzen Berufskreis Lebensbedingungen geschaffen, die für diesen schier unerträglich sind. Nach den Anschauungen des RG. kann ein Anfänger in diesem Beruf eigentlich überhaupt keine Stellung finden; denn er hat keine Zeugnisse, die er vorlegen, und keinen früheren Dienstherrn, bei dem man sich erkundigen kann; die etwa von dem Fahrlehrer gegebene Auskunft ist ohne Belang und wäre auch für mich ohne jede Bedeutung. Nach dem vorliegenden Urteil ist auch ein

in Höhe weiterer 9856,70 RM dem Grunde nach für gerechtfertigt. Im übrigen verwies es die Sache an das BG. zurück.

In der RevJnst. sind, wie auch schon in der VerJnst., nur noch zwei Fragen in Streit, nämlich einmal, ob die Befl. den ihr obliegenden Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. hinsichtlich der Auswahl und der Beaufsichtigung des Führers R. erbracht hat, und bejahendenfalls, ob ihre Haftung für den angeblichen Erwerbsausfall des Kl. sich gemäß § 12 Abs. 1 Ziff. 1 KraftfG. auf höchstens 1500 RM jährlich beschränkt.

1. Zu ersterer Frage führt das angef. Urteil im wesentlichen folgendes aus. Zwar seien an den Entlastungsbeweis strenge Anforderungen zu stellen. Auch müsse sich die Befl. eine ihrem verstorbenen Ehemann bei der Auswahl des R. etwa zur Last fallende Nachlässigkeit anrechnen lassen. Aber der Entlastungsbeweis sei auf Grund der Aussagen der Zeugen N. N. als geführt zu erachten. Hiernach habe sich der Ehemann der Befl. vor der Einstellung des R. bei dessen früheren Dienstherrn, Ri., erkundigt und von diesem eine günstige Auskunft erhalten. Daß er auch bei dem Verkehrsverein der Kraftwroschkenbesitzer in B. angefragt habe, sei nicht erwiesen, aber dieser Verein würde seiner Mitteilung nach eine gute Auskunft über R. erteilt haben. Nach den Aussagen von N. N. ferner sei R. ein zuverlässiger Fahrer. Nach der Befundung i. S. weiter sei die Befl. beim Schichtwechsel ihrer Führer ständig zugegen gewesen und habe auch auf Fahrten zur Beobachtung des R. Gelegenheit gehabt. Die Angriffe des Kl. gegen die Glaubwürdigkeit der Zeugen vermöchten den Wert ihrer Befundungen nicht zu erschüttern. Es möge sein, daß R., bevor er sich dem von ihm schon seit 1911 ausgeübten Kraftwagenführerberuf wieder zugewendet habe, als Inhaber einer Gastwirtschaft sich dem Trünke hingegeben habe und daß er bei Ri. nur kürzere Zeit tätig gewesen sei. Bei aller Vorsicht in der Bewertung der Zeugenaussagen sei jedoch zu sagen, der Entlastungsbeweis sei geführt. Die Auskunft des Kraftverkehrsamtes in B. führe zwei Vorstrafen des R. (9 Monate Gefängnis wegen Betrugs i. J. 1926 und 5 RM Geldstrafe wegen eines Vergehens gegen ein NotGef. von 1923 i. J.

vorbestrafter Fahrer im höchsten Maße verdächtig. Der Halter, der die Rspr. des RG. kennt, wird sich hüten, ihn einzustellen. Von dem Halter wird aber verlangt, daß er diese Rspr. kennt, und er wird niemals damit gehört werden, daß er sie nicht kennt. Danach ist also für den Fahrer seine Bestrafung gleichbedeutend mit dauernder Erwerbslosigkeit.

Wie soll ferner die Aufsichtspflicht praktisch durchgeführt werden? Die weitaus größte Zahl aller Führer — vom Droschkensfahrer abgesehen — ist bei Privatleuten angestellt und in Betrieben tätig, deren Organisation eine Beaufsichtigung der oder des Führers nicht kennt. Der Halter selbst muß sie also ausüben und kann sie nicht einer anderen Person überlassen. Die meisten dieser Art Halter verstehen aber, worauf es in erster Linie ankommt, vom Fahren gar nichts. Z. B. stelle man sich einmal das Dienstverhältnis bei einem Richter, Anwalt, Arzt vor, der sich von seiner Wohnung ins Gerichtsgebäude und im übrigen zu seinem Vergnügen oder seiner Erholung spazierenfahren läßt. Ein solcher Halter hat gar keine Möglichkeit, seinen Fahrer während der Fahrt zu beaufsichtigen, weil ihm jede Sachkenntnis und damit auch ein Urteil darüber fehlt, ob der Fahrer sich benimmt, wie man es von einer Persönlichkeit verlangen muß, die mit all den Vorzügen ausgestattet ist, die ihn erst zu einem „zuverlässigen“ Fahrer i. S. der RRGspr. machen. Ein solcher Halter würde ja vielleicht im Prozesse alle die Tatsachen anführen können, die in seinen Augen das höchste Maß von Aufsichtspflicht erfüllen, aber ob er damit objektiv den Anforderungen genüge, die nicht nur das RG., sondern vielleicht auch ein fahrfundiger Halter stellen würde, erscheint mir höchst zweifelhaft.

Nimmt man nun auch noch die Schwierigkeit der Beweisführung hinzu, so kommt man, von Einzelfällen abgesehen, zu dem Ergebnis, daß bei der jetzt herrschenden, vielfach angegriffenen Rspr. des RG. dem § 831 BGB., soweit es sich um den Entlastungsbeweis handelt, jede Bedeutung genommen ist; er besteht praktisch nicht mehr und wird nach meiner Erfahrung von Anspruchserhebenden bei Abwägung der Prozeßausichten überhaupt nicht mehr in Betracht gezogen.

Das kann aber nicht der Wille des Gesetzes sein; wenn es nach dem Wortlaut des § 831 die Möglichkeit geben soll, sich von den Folgen des Verhaltens eines Angestellten zu befreien, dürften vor seine Anwendung nicht derartig schwere Hindernisse aufgebaut werden, daß ihre Beseitigung normalerweise nicht möglich ist.

Im dem vorstehenden Urteil des RG. halte ich demnach die Aus-

führung unter c für falsch; ob der Fahrer sich eines Eidvergehens oder eines Betruges schuldig gemacht hat, erscheint mir völlig gleichgültig, zumal er seit 1911, wenn auch mit Unterbrechung, im Kraftwagenführerberuf und davon vier Jahre bei demselben Halter in Stellung war und die ihm vorgeworfenen Straftaten in keinerlei irgendwie gearteten Zusammenhang zu seiner Tätigkeit als Kraftwagenführer stehen. Schließlich sind die Kraftwagenführer keine Idealwesen, sondern mit Fehlern und Schwächen behaftet, wie jeder Mensch und wie wir alle. Macht sich bei einem Führer nicht geradezu ein Hang zu strafbaren Handlungen bemerkbar, so sollte man ihm m. E. nicht aus vereinzelten Fehlritten so schwere Vorwürfe machen, wie es in dem Urteil geschieht. Ich kann auch nicht einsehen, weshalb der Fahrer wegen dieser beiden Vergehen hätte besonders streng kontrolliert werden und in welcher Weise diese Kontrolle hätte ausgeübt werden sollen. Da es sich nicht um Mängel in der Art des Fahrens handelt, also ein Begleiten des Fahrers auf seinen beruflichen Fahrten nicht in Frage kam, hätte sich die Kontrolle, wenn man diesem Abschnitt des Urteils folgen wollte, nur auf das Privatleben des Fahrers erstrecken können; das ist aber unmöglich. Dazu fehlt es auch stets an Zeit und Gelegenheit, besonders in der Großstadt, wo Halter und Führer oft kilometerweit voneinander entfernt wohnen und der Halter, wollte er den in diesem Urteil ausgesprochenen Ansichten folgen, fast seinen Beruf aufgeben und sich zum Detektiv seines Fahrers erniedrigen müßte. Hier liegt also ein klares Beispiel völliger Überspannung in den dem Halter zugumutenden Pflichten vor.

Aufgefallen ist mir schließlich, daß sich das RG. zur Begründung seiner Stellungnahme zu § 831 ohne eigene Prüfung dem Urteil des Polizeipräsidenten in Berlin anschließt, wonach erfahrungsgemäß die Verkehrsunfälle nur zu einem kleinen Teil auf unglückliche Zufälle ... zurückzuführen und in der Mehrheit durch rücksichtsloses und leichtsinniges Verhalten der Kraftfahrzeugführer verschuldet seien. Der Polizeipräsident von Berlin kann nur über seinen Wirkungskreis berichten; danach scheint es so, als wenn sich die Berliner durch Leichtsinns und Rücksichtslosigkeit auszeichnen, was Grund genug wäre, vor einer Verallgemeinerung sich zu hüten; so kann aber über Leichtsinns und Rücksichtslosigkeit sehr verschiedener Meinung sein können, und schließlich beruht diese Auslassung offenbar lediglich auf Berichten untergeordneter Organe und fußt nicht auf

¹⁾ JZB. 1928, 1721. ²⁾ JZB. 1930, 2849. ³⁾ JZB. 1929, 912.

Mann in reifen Jahren ist, daß er ferner nach dem bisherigen Ermittlungsergebnis wegen Zuwiderhandlung gegen die Verkehrsvorschriften noch niemals bestraft worden ist und daß ihm sein früherer Arbeitgeber Ki. auf Befragen des Chemanns der Bekl. ein günstiges Zeugnis ausgestellt hatte auf Grund der Erfahrungen, die Ki. während einer Dienstzeit des R. von annähernd einem Jahr mit R. gemacht hatte, endlich auch, daß R., wie nach dem bisherigen Inhalt der Akten anzunehmen ist, vor dem Unfall des Kl. bereits etwa drei Jahre lang bei der Bekl. und deren Chemann in Diensten gestanden hatte, ohne daß seine dienstliche Führung zu einem Einschreiten Veranlassung gegeben hätte. Unter solchen Umständen könnte es allenfalls für ausreichend erachtet werden, daß die Kontrolle des R. durch die Bekl. sich darauf beschränkt hat, daß diese regelmäßig bei dem Schichtwechsel zugegen war und gelegentlich Fahrten mit R. gemacht hat. Es mag auch allenfalls darüber hinweggesehen werden können, daß der Chemann der Bekl. sich nicht einmal die — übrigens in der Regel für die Führung des Entlastungsbeweises nicht erheblich ins Gewicht fallenden — Zeugnisse des R. hat vorlegen lassen, wenn ihm R., wie im Schriftsatz v. 26. Febr. 1930 behauptet und anscheinend unstreitig ist, schon aus der Zeit vor dem Kriege bekannt war. Wenn weiter das BG. noch auf die Mitteilung des Versicherungsvereins der Kraftdroschkenbesitzer auf Gegenseitigkeit in B. v. 11. Juni 1930 Gewicht legt, nach der nur eine gute Auskunft über R. erteilt worden wäre, wenn der Chemann der Bekl. eine solche eingeholt haben würde, so ist dies zum mindesten deshalb bedenklich, weil es an jeder Feststellung darüber fehlt, welche Einrichtungen der Verein getroffen hat, die ihm die Erteilung zuverlässiger Auskünfte über die Geeignetheit von Kraftdroschkenführern in technischer und moralischer Beziehung ermöglichen; bereits in dem angeführten Urte. vom 19. Mai 1930 hat der erf. Sen. Feststellungen in ähnlich liegender Richtung vermisst. Weiter mag es auf tatsächlichen Gebieten liegen, wenn der Vorderrichter den Aussagen der Zeugen N. N. über die Zuverlässigkeit des R. besonderen Wert beimißt. Endlich hat die Bekl. im Schriftsatz v. 6. Mai 1929 unter Ziff. III noch weiteren Beweis gemäß § 831 BGB. angetreten, der zum Teil noch nicht erhoben ist. Hiernach läßt sich nach bisheriger Sachlage nicht sagen, daß der Entlastungsbeweis der Bekl. mißglückt sei.

Wohl aber führt die Rev. mit Recht darüber Beschwerde, daß das BG. den Entlastungsbeweis als geführt erachtet und die zahlreichen und entgegen der in dem angef. Urteil vertretenen Ansicht offensichtlich erheblichen Gegenbeweise des Kl. im Schriftsatz v. 27. Okt. 1930 unter Ziff. II unter Verletzung des § 286 ZPO. nicht erhoben hat.

a) Der Zeuge Ki. hat bekundet, daß R. annähernd ein Jahr lang bei ihm i. J. 1925 in Stellung gewesen sei. Demgegenüber behauptet der Kl., R. sei von Ki. nur für 72 Tage bei der Fuhrwerksüberußgenossenschaft in Berlin

gemeldet gewesen; bis zum 29. Juli 1925 habe R. eine Gastwirtschaft in Straußberg betrieben; v. 2. Aug. 1925 bis zum 6. Sept. 1925 sei R. bei der Firma S. in B. und v. 10.—15. Sept. 1925 bei der Firma F. daselbst als Kraftdroschkenführer tätig gewesen. Ist das richtig, so ergeben sich daraus nicht nur Bedenken zum mindesten gegen die objektive Zuverlässigkeit der Aussage des Zeugen Ki., sondern vor allem muß die Angabe des Ki., er habe dem Chemann der Bekl. eine günstige Auskunft über R. erteilt, dann anders gewertet werden, wenn sich das Urteil des Ki. über R. nur auf eine Beobachtungszeit von 72 Tagen und nicht von annähernd einem Jahr stützen kann. Es kommt aber noch folgendes hinzu. Wenn R., bevor er bei Ki. eintrat, bei zwei anderen Droschkenhaltern i. J. 1925 und noch dazu bei beiden nur während auffällig kurzer Zeiten angestellt war, so wäre es Pflicht des Chemannes der Bekl. gewesen, sich nicht nur auf die Anfrage bei Ki. zu beschränken, sondern auch bei den beiden anderen Droschkenhaltern Nachfrage über die Führung des R. und über die Gründe, welche zu seiner Entlassung geführt hatten, anzustellen. Über die Gründe, welche den Ki. zu einer Entlassung des R. schon nach einer Dienstzeit von 72 Tagen veranlaßt hatten, hätte der Chemann der Bekl. den Ki. ebenfalls befragen sollen. Daß etwa R. dem Chemann der Bekl. verheimlicht hätte, daß er bei S. und F. in Stellung gewesen war, hat die Bekl. ebensowenig behauptet wie daß es etwa ihrem Mann nicht möglich gewesen wäre, jene Tatsache ohne besondere Schwierigkeiten zu ermitteln.

b) Nach der Behauptung des Kl. war R. v. 12. Jan. 1921 bis zu seiner am 1. März 1923 erfolgten Ermision Gastwirt in Hermzdorf und v. 8. März 1923 bis zum 29. Juli 1925 Gastwirt in Straußberg; während letzterer Zeit hatte er sich, wie der Kl. behauptet, vollkommen dem Trunke ergeben und war oft viele Tage hintereinander nicht nüchtern; die Wirtschaft in Straußberg soll er unter Hinterlassung zahlreicher Schulden und nach Leistung des Offenbarungsbeides aufgegeben haben. Das angef. Urteil unterstellt diese Behauptungen als richtig, meint aber, der Entlastungsbeweis sei doch geführt. Diese Auffassung muß auch aus Rechtsgründen beanstandet werden. Zutreffend hat der Kl. schon in der Vorinstanz darauf hingewiesen, daß es in hohem Maße unwahrscheinlich sei, daß ein Mann, der jahrelang dem Trunke ergeben gewesen sei, plötzlich das Trinken aufgebe. Durchaus mit Recht sind die Verwaltungsbehörden bestrebt, Personen, die zu Alkoholmißbrauch neigen, aus dem Kreise derjenigen, die einen so verantwortungsvollen Beruf wie den eines Kraftfahrzeugführers ausüben, auszumerzen (vgl. die angezogene Verf. des Polizeipräs. in Berlin vom 9. April 1930 und den MinErl. v. 7. Febr. 1930 im MBlB. S. 108). Es kann keinen Unterschied begründen, ob sich nun gerade bei einem einzelnen bestimmten Verkehrsunfall der Nachweis erbringen läßt, daß der Führer betrunken oder

gerichtlich Entscheidungen. Welchen Wert man aber polizeilichen Berichten besonders in Unfallsachen beizulegen hat, darüber herrscht, soweit meine Erfahrungen reichen, bei den Instanzgerichten nur eine übereinstimmende Meinung.

Wenn das RG. zu einer Aufhebung des Urteils des RG. kommt, so ist das nicht zu beanstanden, aber nur deshalb nicht, weil die von beiden Parteien angebotenen weiteren Beweise hätten erhoben werden müssen; denn die Anschuldigungen, die der Kl., offenbar nach sorgfältiger Erkundigung, gegen den Fahrer erhoben hatte, hätten, wenn sie bewiesen wurden, ein recht ungünstiges Bild von ihm gegeben, besonders im Zusammenhang mit der auffallend kurzen Dienstzeit bei mehreren Haltern und seiner, jedenfalls früher vorhanden gewesenenen Neigung zum Alkoholgenuß.

II. Der zweite Teil der Gründe befaßt sich mit einer Frage, die in der Praxis besonders bei Vergleichsverhandlungen fast regelmäßig zu Schwierigkeiten führt; daß das RG. sich mit ihr noch nicht befaßt hat, liegt m. E. daran, daß die allermeisten Schadensprozesse, wenn sie zwei Instanzen durchlaufen haben, eigentlich regelmäßig verglichen werden. Die jetzt vorliegende Entsch. wird nach ihrer eingehenden Begründung für abschließbare Zeit maßgebend bleiben; der Praxis ist damit eine sichere Handhabe für die Behandlung gleichartiger Fälle gegeben: ein Umstand, dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden darf, auch dann nicht, wenn man mit allen ihren Einzelheiten nicht einverstanden sein kann.

Richtig ist, daß aus der Entstehungsgeschichte des KraftG. nichts für die Ansicht des RG. zu entnehmen ist; entgegenzutreten ist aber der Andeutung, man könne dem Wegebenutzer die Aufwendung von

Versicherungsprämien nicht zumuten zwecks Erlangung eines ausreichenden Schutzes gegen Gefahren, die er nicht herbeiführe; denn nach dem KraftG. kommt es grundsätzlich nicht darauf an, wer eine Gefahr herbeiführt, sondern ob jemand „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeuges beschädigt oder verletzt wird. Die Erfahrung beweist, daß der hierauf gestützte Anspruch fast nie scheitert, weil an dem dem Halter und Führer gem. §§ 7, 18 KraftG. zur Seite stehenden Entlastungsbeweis ebenso schwer zu erfüllende Voraussetzungen gestellt werden, wie an den § 831 BGB. Ob aber nicht etwa die anderen Wegebenutzer Gefahren, die zu Unfällen führen, „herbeiführen“, oder die Kraftwagenführer, das ist ein Problem, das vom Richter ganz bestimmt nicht gelöst werden wird, es sei denn, daß die Richter, die hierüber entscheiden wollen, selbst sich aus Steuer eines Kraftfahrzeuges setzen und so auf sich selbst die Gefahren einwirken lassen, die ihnen nicht nur von unvernünftigen, sondern auch von gewissenlosen und leichtfertigen Mitmenschen bereitet werden.

Unstreitig ist, daß, wenn z. B. des Urteils ein abgeschlossener Schaden vorliegt, der Kl. also für die Zukunft nichts mehr verlangt, nur ein Kapitalbetrag zuzusprechen ist.

Ist der Schaden aber noch nicht abgeschlossen und ist mit Schadenersatzansprüchen für die Zukunft zu rechnen, so ist nach herrschender Ansicht der gesamte Schaden nicht etwa in zwei Teile zu teilen, sondern einheitlich entweder auf Rente oder Kapitalzahlung zu erkennen, wobei natürlich nichts im Wege steht, die bis zur Zeit der Urteilsfällung fällig gewordenen Beträge zusammenzuzählen und dem Kl. diese Rechenaufgabe abzunehmen. Die vom RG. offengelassene Frage möchte ich daher verneinen, ihm aber zustimmen, wenn es dem

nüchtern war; denn längere Zeit hindurch fortgesetzt übermäßiger Alkoholgenuß ist geeignet, die geistigen Kräfte und die Willenskraft empfindlich herabzusetzen, und solche Personen sind zur Führung von Kraftfahrzeugen schlechthin ungeeignet. Von dem Halter, der sie als Führer einstellt, muß man zum mindesten zweierlei verlangen, einmal, daß er sich auf Grund eingehender Erkundigungen die Überzeugung davon verschafft, daß der Führer seine Neigung zum Trunk während längerer Zeit aufgegeben hat, ferner aber, daß der Halter einen solchen Führer sorgfältig insbes. daraufhin überwacht, daß derselbe nicht in seinen alten Fehler zurückfällt. Nach beiden Richtungen hat die Befl. bisher nichts vorgetragen. Daß etwa ihrem Mann, bevor er den R. einstellte, von dessen angeblicher Neigung zum Trunk nichts bekannt gewesen wäre und nichts hätte bekannt werden müssen, hat die Befl. nicht behauptet und sie kann dies anscheinend auch nicht, da sie selbst vorträgt, R. sei ihrem Mann schon aus der Zeit vor dem Kriege bekannt gewesen. Den positiven Nachweis dafür, daß R. zur Zeit des Unfalls seine Neigung zum Alkoholmißbrauch aufgegeben habe, nicht also nur im Dienst nicht angetrunken gewesen sei, zu erbringen würde Sache der Befl. sein, sofern der Kl. jene Neigung des R. beweist.

c) Der Kl. behauptet, daß R. sich im März 1926 des Meineidsverleitungsunternehmens schuldig gemacht habe, indem er dem Zeugen S. 1000 RM für den Fall einer ihm günstigen Aussage angeboten habe. Ob aus diesem Vorgange, seine Erweislichkeit vorausgesetzt, ein Schluß darauf gezogen werden könnte, daß R. in dem gegenwärtigen Rechtsstreit die Zeugen Ki., L. und U. zu seinen Gunsten auszusagen beeinflusst habe, mag auf tatsächlichem Gebiete liegen. Aber jedenfalls hätte die Frage der Erörterung durch den Tatrichter bedurft, ob jener Vorgang in Verbindung mit der Tatsache, daß R. wegen Betrugs zu einer Gefängnisstrafe von 9 Monaten verurteilt ist, diesen zur Ausübung des Berufes eines Kraftfahrzeugführers als in moralischer Beziehung geeignet erscheinen läßt oder ob nicht wenigstens eine besonders strenge Kontrolle des R. durch die Befl. auch dieserhalb geboten war.

d) Endlich hatte der Kl. beantragt, Auskünfte der zuständigen Polizeiamter über etwaige Verstöße des R. gegen Verkehrsvorschriften einzuholen. Die Begründung, mit welcher der Vorbericht diesen Antrag abgelehnt hat, verstößt, wie die Rev. zutreffend geltend macht, gegen § 286 ZPO. Es handelt sich hier nicht nur um Verkehrsunfälle, die R. herbeigeführt haben könnte, und die Möglichkeit, daß die Polizeiamter, insbes. das Kreislandratsamt in Freienwalde a. O., dem Kraftverkehrsamt in Berlin von Verkehrsverstößen des R. keine Mitteilung gemacht haben, kann nicht als von vornherein ausgeschlossen angesehen werden.

Nach alledem kann nach bisheriger Sachlage der Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. nicht als geführt angesehen

werden und die Abweisung des Schmerzensgeldanspruchs des Kl. (§ 847 BGB.) ist daher zur Zeit nicht gerechtfertigt.

2. Zu der zweiten Frage, ob sich der Anspruch des Kl. auf Erstattung seines Verdienstausfalls auf höchstens 1500 RM jährlich beschränkt, hat der Kl. in der VerZnst. die Erklärung abgegeben, daß mit einem weiteren künftigen Schaden nicht mehr zu rechnen sei und daß daher sein Feststellungsantrag sich in der Hauptsache nunmehr erledigt habe. Zur Zeit des Erlasses des Urteils lag also ein vollkommen abgeschlossener Schaden vor. Der VerR. verkennt nicht, daß in Fällen dieser Art der Schadenserlass in Form der Zuhilfenahme einer Geldrente ausgeschloffen ist, vielmehr eine Kapitalforderung zugesprochen werden muß, wie dies auch im Schrifttum allgemein anerkannt wird (Müller, AutomobilG., 7. Aufl., Bem. C zu § 13 KraftG. S. 347; Jsaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., Bem. 2 zu § 13 S. 385 und Bem. III 4 zu § 12 S. 381; Kirchner, KraftG., 3. Aufl., Bem. 1 zu § 13 S. 237/39; Hallbauer: ZJ. 1909, 882/83; Hoepfel: ZJ. 1910, 257/66). Denn der Schadenserlass bezweckt Herstellung des vor dem schädigenden Ereignis bestehenden Zustandes (§ 249 Satz 1 BGB.) und nach § 13 Abs. 1 KraftG. ist der Schadenserlass wegen Erwerbsbeeinträchtigung und Bedürfnisvermehrung nur dann durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten, wenn der Schaden sich in die Zukunft erstreckt (vgl. § 7 Abs. 1 HaftpfG.), steht dagegen fest, daß zur Zeit des Erlasses des Urteils weitere Schäden nicht mehr eintreten können, so ist für die Zuerkennung einer Rente begrifflich kein Raum mehr. Zu einer Erörterung der weiteren Frage, ob dann, wenn die Erwerbsminderung sich über den Zeitpunkt des Urteils hinaus erstreckt, bis zum Urteilsersatz eine Kapitalforderung und für die spätere Zeit eine Rente zugesprochen werden muß oder vom Unfalltag ab die Rente einheitlich zu berechnen ist, bietet der vorliegende Fall keinen Anlaß; das RG. hat in einer zu § 7 Abs. 1 HaftpfG. ergangenen Entsch. v. 20. Sept. 1895 (Eger, Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen Bd. 12 S. 234, und dazu Eger, HaftpfG., 7. Aufl., unter Ziff. 85 zu § 7 S. 533, 534) letzteres Verfahren für zulässig erklärt, aber nicht ausgesprochen, daß ersteres unzulässig sei. Der Frage kommt, da der § 12 Abs. 1 Satz 1 KraftG. die Haftpflicht auf einen Kapitalbetrag von 25 000 RM, für Rentenbeträge aber auf jährlich 1500 RM einschränkt (vgl. auch § 7a HaftpfG. auf Grund der VO. v. 24. Okt. 1923 [RGBl. I, 993], und dazu RG. 124, 179*), erhebliche Bedeutung zu, ist aber, soweit ermittelt werden konnte, vom RG. noch nicht entschieden. Das BG. meint nun, daß jeder Anspruch wegen Verdienstausfalls und vermehrter Bedürfnisse, möge er nun zur Zeit des Urteils abgeschlossene oder künftige oder teils vergangene, teils künftige Schäden zum Gegenstande haben, auf Grund der Vorschriften des KraftG. stets nur bis zur Höhe von 1500 RM jährlich zugesprochen werden könne,

RG. entgegentritt, das eine Rente von 1500 M auch dann zuspricht, wenn der Kl. Kapital, also z. B. Erlass von Verdiensts- und Heilungskosten, verlangt.

Übrigens gibt m. E. die Entstehungsgeschichte des KraftG. auch keinen Anhaltspunkt für die Ansicht des RG.; daselbe gilt auch von den „allgemeinen Erwägungen“ zu 2b, so daß das BG. mit Recht Sinn, Wortlaut und Zweck der §§ 12, 13 KraftG. entsetzend sein läßt.

Diese drei Umstände führen aber m. E. nicht zu dem Ergebnis, das in dem Urteil zum Ausdruck kommt. Das BG. stellt den Begriff der Rente in Gegensatz zu dem des Kapitals; es scheint so, als wenn das BG. unter Kapital die Summe der jährlich für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit verlangten Beträge versteht, soweit es sich um Beträge handelt, die bis zum Urteilstage fällig geworden sind; dann kann es aber nicht richtig sein, daß der Befl. bis zur Höhe von 25 000 M verurteilt werden darf, soweit es sich um Schäden handelt, die bis zum Urteilstage entstanden sind, denn der Unterschied zwischen Kapital und Rente besteht unstreitig nur darin, daß ersteres eine einmalige, letztere eine in bestimmten Zeiträumen wiederkehrende Leistung ist. Wenn also der Kl. vom Tage des Unfalls ab, in die Zukunft blickend, nicht mehr als 1500 M jährlich fordern darf, so kann er nicht dadurch besser gestellt werden, daß am Tage des Urteils „für die Zukunft“ keine Ansprüche mehr bestehen. Das wird an einem praktischen Beispiel ohne weiteres klar: Der Inhaber einer Firma verdient z. B. jährlich 100 000 M; er erleidet einen Unfall und verdient infolgedessen nichts; er klagt unmittelbar nach dem Unfall auf Zahlung einer Rente von 100 000 M; das

BG. erkennt seine Ansprüche nur im Rahmen des KraftG. an und verurteilt nur zur Zahlung von 1500 M jährlich. Der Prozeß geht weiter und dauert zwei bis drei Jahre; inzwischen wird der Geschädigte wieder gesund; er erklärt daher am Tage der Verhandlung im OLG., für die Zukunft seien keine weiteren Schäden zu besorgen; das OLG. steht nun ebenfalls auf dem Standpunkt, daß der Klageanspruch nur nach dem KraftG. berechtigt sei und würde deshalb die Berufung des Geschädigten zurückweisen. Das darf es aber nicht, wenn das BG. richtig wäre; es müßte vielmehr, da der Schaden abgeschlossen ist, dem Kl. für die bisher verfloffenen zwei bis drei Jahre nicht 3000 bzw. 4500 M zusprechen, sondern 25 000 M, vorausgesetzt natürlich, daß der von dem Kl. behauptete Schaden bewiesen ist. Danach würde also lediglich der Tag der Urteilsfällung dafür ausschlaggebend sein, ob der Kl. 4500 oder 25 000 M zu bekommen hätte.

Ob der dem Urteil zugrunde liegende Fall ähnlich liegt, ist aus dem kurzen Tatbestand nicht zu ersehen. Der Unfall war am 26. Nov. 1928; der Verdienstausfall wird für rund fünf Monate verlangt; wann die Klage erhoben ist und wie der Klageantrag lautet, ist nicht bekannt; es scheint aber so, als wenn der Betrag für Verdienstausfall usw. als eine einmalige Zahlung verlangt worden ist; das ändert aber nichts an der auch für diesen Fall zu treffenden Entsch.; denn, und das scheint mir der Irrtum des BG. zu sein, „für die Zukunft“ ist nicht gleichbedeutend mit „für die Zeit nach dem Urteil“, wie sich das aus dem obigen Beispiel ergibt. Mit Recht hebt Jsaac-Sieburg, 2. Aufl., S. 381 Anm. 4e hervor, daß dieser Ausdruck

*) ZJ. 1929, 2053.

also auch dann, wenn es sich um eine reine Kapitalforderung handle. Diese bisher, soweit ersichtlich, in dieser Allgemeinheit noch nicht vertretene Auffassung leitet das angef. Urteil einmal aus der Entstehungsgeschichte des KraftfG. ab, ohne übrigens hierzu näheres anzuführen, und sodann aus allgemeinen Erwägungen.

a) Aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes könnte nur folgendes in Betracht kommen. Der erste Entwurf vom Jahre 1906 sah eine Haftpflichtgrenze nicht vor, wie denn auch der ausländischen Gesetzgebung, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nach Jsaac-Sieburg a. a. O. Bem. V zu § 12 S. 384 eine solche Grenze unbekannt ist. Die Automobil-interessenten ließen darauf durch den *RA*. Dr. Jsaac einen Gegenentwurf ausarbeiten, der unter anderem eine Schadensverteilung zwischen Gläubiger und Schuldner vorschlug (Jsaac-Sieburg, Einleitung S. 89 sowie S. 379 unter Ziff. II). Diesen Vorschlag machte sich der zweite Entwurf vom Jahre 1908 (*RD* Druckf. 12. Legislaturperiode I. Session 1907/09 Nr. 988) zu eigen, indem er in § 6 Abs. 1 Ziff. 1 die Haftung des Erschuldigten auf einen Kapitalbetrag bis zu 50 000 *M* oder bis zu einem Rentenbetrage von 3000 *M* jährlich beschränkte. In der Begründung (S. 10, 11) ist hierzu im wesentlichen ausgeführt, daß einerseits den Automobilhaltern die Möglichkeit offengehalten werden müsse, sich gegen ihre verschärfte Haftung ohne unverhältnismäßige Kosten zu versichern, andererseits aber im Hinblick auf die gewählten Höchstsätze der weitaus überwiegende Teil der Verletzten einen völlig ausreichenden Ersatz des Schadens erlangen werde. Nachdem die in der Kommission (a. a. O. Nr. 1250 S. 21/27) und im Plenum des Reichstags (a. a. O. Nr. 1289) gestellten Anträge auf Abänderung des § 6 des Entwurfs zur Besserstellung der Verletzten abgelehnt worden waren (Stenogr. Berichte über die Sitzungen v. 26. und 27. März 1909, S. 7757 ff., 7770, 7792 ff.), wurde der § 6 Abs. 1 Ziff. 1 des Entwurfs Gesetz (§ 12 Abs. 1 Ziff. 1). Durch die *WD*. v. 6. Febr. 1924 (*RGBl.* I, 42) sind dann die Haftpflichtgrenzen letzterer Bestimmung auf 25 000 *GM*. Kapitalbetrag und 1500 *GM*. Rentenbetrag festgesetzt worden (Art. 1 unter a) und mithin auf die Hälfte oder, wenn man die Steigerung der Lebenshaltungskosten und der Löhne der Handarbeiter um rund 50% für die jetzige Zeit berücksichtigt, auf rund etwa ein Drittel der vor dem Kriege in Geltung gewesenen Höchstbeträge. Von der Ermächtigung, bei wesentlicher Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Beträge anderweitig festzusetzen (Art. I unter c), hat die Reichsregierung bisher keinen Gebrauch gemacht. Bei dieser Rechtslage erscheint der Vorschlag des angef. Urteils, wer sich über jene Höchstbeträge hinaus mit Rücksicht auf seine größeren Lebensbedürfnisse gegen die Folgen von Verkehrsunfällen glaube sichern zu müssen, möge dies durch Abschluß einer Haftpflichtversicherung — gemeint ist wohl Unfallversicherung — tun, durchaus beachtlich. Eine andere Frage ist es, ob es der Billigkeit entspricht, einer recht beträchtlichen Zahl von Begebenheiten die Aufwendung von Versicherungsprämien zwecks Erlangung eines ausreichenden Schutzes gegen Gefahren zuzumuten, die sie nicht herbeiführen, damit den Kraftfahrzeughaltern die Niedrighaltung ihrer Haftpflichtversicherungsprämien ermöglicht wird; doch

ist diese Frage hier nicht zu entscheiden. Wenn auch hiernach der Zweck des § 12 KraftfG. offensichtlich der ist, die Schadensersatzpflicht des Kraftfahrzeughalters aus der Gefährdungshaftung einzuschränken, so ist doch für die hier allein zu entscheidende Frage, ob die Schadensersatzpflicht des Halters für Erwerbsminderung des Verletzten und Vermehrung seiner Bedürfnisse auf 1500 *RM* jährlich auch dann zu beschränken ist, wenn zur Zeit des Erlasses des Urteils weitere (künftige) Schäden nicht mehr zu erwarten sind, aus der Entstehungsgeschichte des KraftfG. nicht das mindeste zu entnehmen. Der § 13 Abs. 1 KraftfG. (§ 7 Abs. 1 des zweiten Entwurfs) ist dem § 7 Abs. 1 *RG* nachgebildet (Begründung S. 14/15) und hat, soweit ersichtlich, bei der Beratung des Entwurfs zu besonderen Erörterungen keinen Anlaß gegeben.

b) Auch den allgemeinen Erwägungen, aus denen der *Verf.* zu der Auffassung gelangt ist, ein zur Zeit des Urteils bereits abgeschlossener Schaden der fraglichen Art dürfe stets nur bis zur Höhe eines Jahresbetrages von 1500 *RM* zugebilligt werden, kann nicht beigetreten werden. Hierzu führt das angef. Urteil im wesentlichen zwei Gesichtspunkte an. Einmal würde es der Verletzte, wollte man der Gegenmeinung folgen, in der Hand haben, durch längeres Warten mit der Klagerhebung den ihm zu leistenden Schadensersatz beträchtlich zu steigern. Allein abgesehen davon, daß einer unangemessen langen Hinauszögerung der Klagerhebung die kurze Verjährungsfrist des § 14 KraftfG. entgegensteht und der Geschädigte im allgemeinen das Bestreben haben wird, möglichst bald zu Schadensersatz zu gelangen, nicht aber den Prozeß zu verschleppen, ist kein rechtlicher Grund ersichtlich, der es dem Geschädigten verbieten würde, mit der Klagerhebung so lange zu warten, bis der gesamte ihm erwachsene Schaden abgeschlossen ist und also dessen Eintragung in endgültiger Höhe möglich ist. Weiter verweist das *OG*. darauf, daß, falls die Gegenmeinung zuträfe, der Richter mit sehr verschiedenen Ergebnissen in der Lage sein würde, nach seinem Ermessen entweder die bis zum Urteilserlaß entstandenen Schäden der fraglichen Art durch Kapitalzahlungsurteil, die späteren Schäden aber durch Rentenurteil abzugelten, oder aber für die gesamten Schäden vom Unfallstage ab nur eine einheitliche Rente zuzusprechen. Ein solches Ergebnis ist allerdings unmöglich, aber auch vom Standpunkt der vom Vorderrichter abgelehnten Auslegung aus. Ein solches Wahlrecht steht dem Richter nicht zu. Entweder ist der § 13 Abs. 1 KraftfG. dahin zu verstehen, daß bei Schäden, die in der Zukunft fortwirken, die bis zum Urteilserlaß erwachsenen Schäden durch Kapitalzahlung, die künftigen aber in Rentenform abzugelten sind, dann muß das Gericht ein entsprechendes Urteil erlassen. Oder aber der gesamte Schaden der in § 13 Abs. 1 bezeichneten Art ist vom Unfallstage ab durch Entrichtung einer Rente zu ersetzen, dann kann nur Rentenurteil ergehen. Im übrigen liegt ein Fall dieser Art dann gar nicht vor, wenn der Schaden zur Zeit des Erlasses des Urteils bereits abgeschlossen ist.

c) Die Entscheidung der Frage muß aus dem Sinn, Wortlaut und Zweck der §§ 12, 13 KraftfG. entnommen werden. Der § 12 Abs. 1 Ziff. 1 daf. leistet dem Erschuldigten dafür Gewähr, daß er höchstens bis zu einem

lediglich besagen soll, daß der Ersatzanspruch sich in die Zukunft erstreckt, also im Gegensatz dazu, daß mit Eintritt des Schadensfalls auch die Höhe des zu erstattenden Schadens sogleich feststeht oder festgestellt werden kann.

Es ist auch nicht als richtig anzuerkennen, daß bei dieser Auslegung die Worte „für die Zukunft“ in § 13 KraftfG. als bedeutungslos gestrichen werden könnten; abgesehen davon, daß diese Streichung den Sinn und Zweck der Gesetzesbestimmung nicht ändern würde, behalten diese Worte ihren guten Sinn, wenn man sie nur nicht = „für die Zeit nach dem Urteil“ setzt.

Schließlich vermag auch nicht einzusehen, daß die Kapitalzahlung die Regel, die Rentenzahlung die Ausnahme bilde, was eine der Stützen der reichsgerichtlichen Auslegung ist. Zur Beantwortung dieser Frage ist die Übung des täglichen Lebens und die praktische Erfahrung heranzuziehen. Der Geschädigte verlangt aber nach meiner Erfahrung stets sowohl Kapital als auch Rente, es sei denn, daß bei Klagerhebung der Umfang des Schadens feststeht; daß der *KL*. in dieser Beziehung ein Wahlrecht hat und sich von dem Erschuldigten nicht etwa Rente oder Kapital aufzwingen zu lassen braucht, hat das *RG*. mit Recht ausgesprochen. Es macht gerade bei Vergleichsverhandlungen stets die

größten Schwierigkeiten, sich auf einen Kapitalbetrag zu einigen, wenn der Geschädigte meint, er könne nicht in die Zukunft sehen und nicht beurteilen, ob durch Zahlung eines einmaligen Betrages auch alle zukünftigen Schäden abgegolten werden könnten. Man erlebt es daher immer wieder, daß der *KL*. es lieber bei einer Rentenzahlung belassen will, obwohl die Versicherungsgesellschaften eine einmalige Abfindung vorziehen.

Schließlich zwingt der Wortlaut der §§ 12 u. 13 KraftfG. nicht zu der ihnen vom *RG*. gegebenen Auslegung; nach § 12 KraftfG. hat der Geschädigte das Recht, als Schadensersatz Kapital oder Rente zu verlangen; in der Begründung des Rentenanspruchs sind ihm keinerlei Schranken gesetzt; nur wenn er „für die Zukunft“ Schadensersatz wegen Aufhebung seiner Erwerbsfähigkeit usw. verlangt, muß er die Form der Rente wählen; er darf keine Kapitalabfindung verlangen, es sei denn, daß die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Dabei ist aber zu beachten, daß in diesem Zusammenhang die Kapitalisierung der Rente in dem üblichen Sinne, also bei 6% höchstens 25 000 *M*, gemeint ist und nicht etwa eine Zusammenzahlung der jährlichen Rentenbeträge von höchstens 1500 *M*, was in 25 Jahren 37 500 *M* ausmache.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

Kapitalbetrag von 25 000 RM oder bis zu einem Rentenbetrage von 1500 RM jährlich, das sind 6% des Kapitalhöchstbetrages, in Anspruch genommen werden kann. Unter welchen Umständen der Schadenersatz in Form einer Rente zu leisten ist, bestimmt der § 13 Abs. 1 KraftfG. Hiernach ist die Form der Rentenzahlung nur für den Ersatz des Schadens bestimmt, der durch die Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Bedürfnisvermehrung (sowie dritten Personen, § 10 Abs. 2 KraftfG.) erwächst; Voraussetzung ist dabei überdies, daß es sich um Schadenersatz für die Zukunft, also um Leistungen handelt, die zur Zeit des Erlasses des Urteils noch nicht fällig sind (§ 13 Abs. 2 Satz 1 KraftfG.; § 843 Abs. 2 Satz 1, 760 BGB.). Aus einem wichtigen Grunde kann der Verletzte statt der Rente Kapitalabfindung fordern (§ 13 Abs. 2 Satz 1 KraftfG.; § 843 Abs. 3 BGB.). Danach ist die Rechtslage die, daß die Kapitalzahlung zur Abgeltung aller Schäden die Regel bildet. Nur für künftige Nachteile in dem aus § 13 Abs. 1 KraftfG. ersichtlichen beschränkten Umfang ist vorbehaltlich des dem Verletzten in § 843 Abs. 3 BGB. eingeräumten bedingten Ausnahmerekts Rentenzahlung vorgesehen. Kommen künftige Nachteile nach der zur Zeit des Urteilsurlasses bestehenden Sachlage überhaupt nicht mehr in Betracht, so bleibt es folgerweise bei der Regel der Kapitalzahlung. Diese Folgerung ließe sich nur dann vermeiden, wenn man entweder die Worte „für die Zukunft“ dahin auslegen könnte, daß sie sich auf die Zeit nach dem Unfall beziehen, oder wenn man annähme, daß die in § 13 Abs. 1 KraftfG. bezeichneten Schäden stets nur auf 1500 RM jährlich beschränkt seien. Allein beide Erwägungen müssen daran scheitern, daß sie im Ergebnis zu einer Streichung der Worte „für die Zukunft“ in § 13 Abs. 1 KraftfG. führen würden. Welche Schäden der Verletzte aus den noch gar nicht eingetretenen Unfall davongetragen haben könnte, ist unerfindlich, und eine allgemeine Beschränkung des Ersatzes für Erwerbschaden auf 1500 RM jährlich ist in § 13 Abs. 1 KraftfG. gerade nicht bestimmt. Auch davon kann keine Rede sein, daß der Ersatzpflichtige zwischen Kapital- und Rentenzahlung wählen könnte.

Nach alledem ist der Rechtsstreit nach dem vom BG. festgestellten Sachverhalt insoweit schon jetzt zur Endentsch. reif (§ 565 Abs. 3 Ziff. 1 ZPO.), als dem Grunde nach (§ 304 ZPO.) der Schadenersatzanspruch des Kl. — abzüglich des Schmerzensgeldanspruchs von 1500 RM — gerechtfertigt ist, also in Höhe von 11 065,85 RM. Da hiervon dem Kl. durch das angef. Urteil bereits 1209,15 RM dem Grunde nach zuerkannt worden sind, waren dem Kl. weitere 9856,70 RM dem Grunde nach zuzusprechen und die Sache zur Verhandlung und Entsch. über den Betrag dieses Anspruchs gemäß § 538 Abs. 1 Ziff. 3 ZPO. an das Gericht erster Instanz zurückzuverweisen.

Über den Zinsanspruch des Kl. konnte Grundurteil nicht ergeben, da die Akten nicht mit hinreichender Sicherheit erkennen lassen, aus welchen Beträgen sich diejenigen 6973,35 RM zusammensetzen, von denen der Kl. Zinsen fordert. Wegen des Zinsanspruchs und wegen des Schmerzensgeldanspruchs war daher Zurückverweisung an das BG. geboten (§ 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO.).

Die Kostenentscheidung ist aus Zweckmäßigkeitsgründen in vollem Umfang dem Schlussurteil vorbehalten worden. (U. v. 29. Juni 1931; 78/31 VI. — Berlin.) [H.]

(= RG. 133, 179.)

21. § 831 BGB.; § 304 ZPO. Kraftfahrzeugverkehrrecht, insbes. Vorfahrt, Pflichten beim Einbiegen und beim Linksfahren.

1. Das Vorfahrtsrecht für Kraftfahrzeuge ist reichsrechtlich dahin geregelt: a) Anordnung des Polizeibeamten im Einzelfall. b) Verhältnis vom Hauptverkehrsweg zum Seitenweg. c) Fahrtrichtung. Dem widersprechende allgemeine Bestimmungen der Polizeibehörden, besonders betreffend Straßen mit Straßenbahnschienen, sind für Kraftfahrer nicht verbindlich.

2. Ein Rechtsirrtum, der zur Annahme solcher Verbindlichkeit geführt hat, kann unter Umständen von dem Vorwurf der Fahrlässigkeit befreien.

3. § 26 KraftfVerfB.D. (Armzeichen) ist Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB.

4. Über die in der KraftfVerfB.D. vorgeschriebenen Pflichten hinaus hat der Kraftfahrer die allgemeine Verkehrssorgfaltspflicht zu erfüllen.

5. In den Fällen, in denen der Geschäftsherr des einen der beteiligten Führer nicht der Halter des Kraftfahrzeuges, sondern der Angestellte des Halters ist, sind die §§ 17 Abs. 1 Satz 1, 18 Abs. 3 KraftfG. zum mindesten entsprechend anwendbar.

6. Auch die Haftung nach § 823 ff. BGB. ist eine solche „Kraft Gesetzes“.

7. Die Feststellung eines Bremsweges von über 7 m bei 20 km Geschwindigkeit ergibt den Zweifel, ob dem § 4 Ziff. 2 KraftfVerfB.D. genügt ist.

8. Schlechtere, Erschütterung verursachende Beschaffenheit der rechten Straßenseite rechtfertigt nicht anders als rechts zu fahren.

9. Mit 20 km Geschwindigkeit einbiegen bedeutet zu schnell fahren, besonders bei einem Bremsweg von mehr als 7 m.

10. Der Angestellte eines Kraftfahrzeughändlers, der einen Kunden das zu kaufende Krastrad fahren läßt, bestellt ihn zu einer Verrichtung.

11. § 831 BGB. ist auch anwendbar, wenn der zu einer Verrichtung Bestellte nicht einem Dritten, sondern seinem Geschäftsherrn selbst Schaden zugefügt hat.

12. Man genügt seiner Sorgfaltspflicht bei der Auswahl eines Führers nicht schon dadurch, daß man sich den Führerschein vorlegen läßt.

13. Die Frage, ob die eingeklagten Schadensansprüche auf eine Verursachung durch den Angestellten und bei ihr verblieben oder an den Kl. wieder abgetreten sind, ist im Grundurteil zu berücksichtigen.

14. Bereits im Zwischenurteil nach § 304 ZPO. ist der Vorbehalt der zeitlichen Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen.)

Am 23. März 1928 um etwa 18 Uhr fuhr der Kl. auf dem Besitz eines von dem Führer L. gesteuerten Krastrades die Neubrandenburger Landstraße in der Richtung von Tessin zum Gasthaus „Weißes Kreuz“, um nach Rostock zurückzufahren, während der Bfkl. mit seinem von ihm selbst gelenkten Personenkraftwagen, auf dem Mühlendamm von Rostock kommend, vor dem genannten Gasthof vorfahren wollte. In der Einmündungsstelle der Neubrandenburger Landstraße in den Mühlendamm vor dem „Weißes Kreuz“ bremsste L., der nach links in den Mühlendamm hatte einfahren wollen, und bog vor dem Kraftwagen nach rechts in Richtung Tessin ab. Dabei wurde der Kl. von seinem Sitz heruntergeschleudert, der Kraftwagen fuhr über den linken Unterfessel des Kl. und letzterer wurde erheblich verletzt.

Der Kl. machte für den ihm erwachsenen Schaden den Bfkl. verantwortlich, indem er einen bezifferten Anspruch einlegte und wegen des weiteren Schadens Feststellungsantrag stellte.

Der Kl. führte den Unfall auf das alleinige Verschulden

Zu 21. 1. Fahrtrichtungszeichen. Das Urteil sieht mit Recht die Bestimmung des § 26 KraftfVerfB.D., wonach bei Wechsel der Fahrtrichtung gewisse Armzeichen gegeben werden müssen, als Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. an. Die hierbei in bezug genommene Entsch. RG. 84, 425 hat diesen Grundsatz allerdings nicht speziell in Hinblick auf die Fahrtrichtungszeichen ausgeprochen, sondern nur die KraftfVerfB.D. in ihrer Gesamtheit als Schutzgesetz bezeichnet (ebenso: RG. v. 4. Juli 1927: Kraftf. 1927, 247; vom 12. Jan. 1928: ZB. 1928, 798; v. 19. Nov. 1928: HöchstRMpr. 1929 Nr. 299; v. 16. Juni 1930: ZRP. 1930, 308). Andere Entsch. gehen nicht soweit, sondern begnügen sich damit, von Fall zu Fall eine konkrete Vorschrift der KraftfVerfB.D. als Schutzgesetz zu bezeichnen. So z. B. hinsichtlich Scheinwerfer RG.: ZRP. 1930, 308;

des Bekl. zurück, während ihn selbst und L. keinerlei Vorwurf treffe. Obwohl der Bekl. erst am „Weißen Kreuz“ habe halten wollen, das links von seiner Fahrtrichtung aus gesehen liegt, habe er schon in Höhe der noch vor dem „Weißen Kreuz“ befindlichen Häuser die bis dahin befahrene rechte Straßenseite verlassen, um einer Aufbruchstelle auszuweichen, und habe sich in der Kreuzung von Mühlenbamm, Tessiner Landstraße und Neubrandenburger Straße auf die linke Straßenseite begeben. Er sei schnell gefahren und habe weder ein Fahrtrichtungszeichen noch ein Pupensignal gegeben. Die Bremsen an seinem Wagen seien nicht in Ordnung gewesen. Das Vorfahrtsrecht habe dem Kraftwagen als dem von rechts kommenden Fahrzeug zugestanden. Da der Kl. etwa 15 Schritte vor dem Kraftwagen zu liegen gekommen sei, hätte es dem Bekl. möglich sein müssen, entweder den Wagen zum Halten zu bringen oder ihn zur Seite zu lenken; der Bekl. habe aber erst etwa 20 m hinter der Unfallstelle gehalten. Dagegen sei L., der im Besitz eines Führerscheins gewesen sei, langsam gefahren; er habe mehrmals Pupenszeichen gegeben und habe bei dem beabsichtigten Einbiegen nach links vorschriftsmäßig den großen Bogen ausgefahren. Da der Bekl. vorschriftswidrig die linke Straßenseite benutzt habe, noch dazu ohne ein Zeichen zu geben, so sei es dem L. nicht möglich gewesen, um den Kraftwagen herumzukommen, und er habe zur Vermeidung eines Zusammenstoßes im letzten Augenblick das Kraftfad nach rechts herumreißen müssen.

Der Bekl. bestritt die Klagenansprüche nach Grund und Betrag. Ihm falle keinerlei Verschulden zur Last, die alleinige Schuld an dem Unfall treffe vielmehr den L. Dieser sei schnell, der Bekl. dagegen langsam gefahren. Das Vorfahrtsrecht habe dem Bekl. zugestanden, da durch den Mühlenbamm die Straßenbahn fahre und daher diese Straße nach einer W.D. des Polizeiamts in Rostock als Hauptverkehrsweg zu gelten habe. Mit Rücksicht auf die Aufbruchstelle im Mühlenbamm habe er die Straßenmitte benutzen und dann nach links fahren dürfen, da er vor dem „Weißen Kreuz“ habe anhalten wollen. Letzteres sei für jedermann erkennbar ge-

wesen. Für ein Ausweichen des L. nach rechts oder links sei Platz genug vorhanden gewesen. L. sei aber erst nach links und dann wieder nach rechts abgebogen. Der Kl. sei in die Fahrbahn des Kraftwagens in so kurzem Abstand gescheitert worden, daß der Bekl. den Wagen weder rechtzeitig zur Seite lenken noch ihn habe zum Halten bringen können. Die Bremsen an dem Wagen seien in Ordnung gewesen.

Das LG. erließ ein als „Zwischenurteil“ bezeichnetes Urk. dahin, es werde festgestellt, daß der Anspruch des Kl. gegen den Bekl. auf Ersatz des ihm durch den Unfall v. 23. März 1928 entstandenen Schadens begründet sei. Am Schluß der Gründe wurde ausgeführt, da die Höhe des Schadens bestritten sei, sei es angezeigt erschienen, über den Grund des Anspruchs gem. § 304 ZPD. durch Zwischenurteil zu entscheiden. Das OLG. nahm ersichtlich an, daß das LG. trotz der unrichtigen Fassung der Urteilsformel sowohl über die Leistungsansprüche des Kl. durch Zwischenurteil als auch durch Endurteil über den Feststellungsanspruch (§ 256 ZPD.) habe entscheiden wollen, und wies die Klage — und zwar, wie nach den Entscheidungsgründen zweifelsfrei ist, sämtliche Klagenansprüche, auch die im Tatbestand seines Urk. nicht aufgeführten Leistungsansprüche auf Schmerzensgeld und Rente — ab.

Nachdem in der BerInst. der Bekl. darauf hingewiesen hatte, daß die Klagenansprüche zum Teil gem. § 1542 ABG. auf die Berufsgenossenschaft übergegangen seien und folglich der Kl. insoweit nicht sachbefugt sei, behauptet der Kl., diese Berufsgenossenschaft habe alle ihre Ansprüche aus dem Unfall an ihn abgetreten.

Die Rev. des Kl. führte zur Aufhebung des Urk. und zur Zurückverweisung.

Das BG. hat seine Entsch. im wesentlichen wie folgt begründet.

Die Klage sei an sich nach § 7 Abs. 1 KraftG. begründet. Dem Bekl. sei der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 das nicht völlig gelungen. Allerdings sei die Ver-

Einbiegen RG.: JWB. 1929, 121; Geschwindigkeit Raumburg: VerkRdsch. 1925, 219; RG.: Kraftf. 1928, 70 ff.; RG.: Kraftf. 1928, 200 = VerkRdsch. 1928, 336; Warnungszeichen Raumburg: VerkRdsch. 1925, 219 und RG.: Kraftf. 1927, 247. Der Unterschied ist aber nur theoretisch.

2. Allgemeine Verkehrsforgfaltspflicht. Das RG. rügt mit Recht, daß das BG., was in der Tat von den unteren Gerichten vielfach erkannt wird, nicht geprüft hat, ob der Bekl. nicht, unabhängig von einem Verstoß gegen konkrete Verkehrs Vorschriften, gegen die allgemeine Verkehrsforgfaltspflicht als Kraftfahrer verstoßen hat. Richtig ist auch, daß es diese Verpflichtung aus § 276 BGB. herleitet, weil es eben eine etwaige Haftung des Bekl. auf § 823 stützen will. Allerdings hat das RG. und die übrige Rspr. wiederholt betont, daß die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers weit über die des § 276 BGB. hinausgehe (s. die Zitate in 1 c des obigen Urk.), hat dabei aber stets nur den § 7 Abs. 2 AutG. („jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“) im Auge gehabt. Wird aber der Schadenserfolg des Kl. nur unter dem Gesichtspunkt des § 823 BGB. betrachtet, so kommt allerdings auch nur die allgemeine Sorgfaltspflicht des § 276 BGB. in Betracht.

3. Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 AutG. Wie oben schon erwähnt, ist die allgemeine Verkehrsforgfalt des § 276 BGB. eine andere als die spezielle des § 7 Abs. 2 KraftG. Und es ist auch richtig, wenn das RG. betont, daß diese Sorgfalt nicht erst im Augenblicke der Gefahr einsetzen darf, sondern zeitlich schon weit vorher liegen kann, weil die Einhaltung der gebotenen Sorgfaltspflicht ja gerade das Herabbeschränken einer Gefahrenquelle vermeiden soll. Das hat das RG. namentlich beim schlafenden und betrunkenen Kraftfahrer betont: „Der Angekl. handelte dadurch, daß er sich in einen Zustand versetzte, in welchem es ihm unmöglich war, die ihm obliegende Obhut und Leitung so auszuüben, wie es seine Pflicht war, schuldhaft und vernachlässigte seine Berufspflicht“ (RG. 22, 413 ff.; ebenso RG. 60, 29 = JWB. 1926, 1176 = VerkRdsch. 1926 Nr. 984; zustimmend Goldschmidt: JWB. 1926, 1171 Anm. und Klüwer: Kraftf. 1927, 92). Nicht ganz unbedenklich, jedenfalls aber mißverständlich erscheint es, daß im vorliegenden Urteil das RG. diesen Grundsatz nur im Hinblick auf die Sorgfaltspflicht des § 7 Abs. 2 KraftG. ausspricht, während es doch nicht zweifelhaft sein kann, daß er ebenso auf die Sorgfalt des § 276 BGB., wenn auch vielleicht in gemildertem Maße, zutrifft.

4. Bremsvorrichtung. Was das Urteil über die Beschaffenheit der Bremsvorrichtung am Wagen des Bekl. ausführt, ist einleuchtend. Denn trotz der am Tage nach dem Unfall getroffenen polizeilichen Feststellung, daß die Bremsvorrichtung „in bester Ordnung“

gewesen sei, mußte doch die Tatsache, daß der Wagen des Bekl. nach dieser Feststellung bei einer Geschwindigkeit von 20 km immerhin noch eine Bremsstrecke von etwa 7 m benötigte, dem Vorderrichter bedenklich erscheinen, zumal der Kl. ja auch behauptet hatte, daß die Bremslager abgenutzt gewesen seien. Nach Jsaac, 2. Auflage, § 18 Biff. 18 KraftfVerkD. benötigt ein mittlerer Wagen bei einer ungefähren Stundengeschwindigkeit von 20 km etwa 3 m Bremsstrecke. Der Vorderrichter hat nun allerdings angenommen, daß auch brauchbare Bremsen den Unfall nicht mehr hätten vermeiden können, und das RG. bezweifelt mit Recht, ob in diesem Falle die Verletzungen des Kl. so schwere geworden wären. Was aber sowohl der Vorderrichter als auch das RG. überieht, ist die Frage, ob nicht unter Berücksichtigung der Schrecksekunde der Unfall tatsächlich unvermeidbar gewesen wäre. Denn wenn dem Bekl. eine Schrecksekunde anzurechnen gewesen wäre, was m. E. zu prüfen war, aber nicht geprüft worden ist, so wäre möglicherweise der Unfall in jedem Falle, d. h. auch bei Vorhandensein brauchbarer Bremsen eingetreten, und zwar möglicherweise auch mit den tatsächlich eingetretenen Folgen. Zu dieser Frage der Anrechnung oder Nichtanrechnung der Schrecksekunde darf ich auf meine Ausführungen in JWB. 1931, 878 verweisen.

5. Rechtsfahren. Darin, daß der Bekl. es infolge der Straßenbeschaffenheit vorzog, die Straßenmitte zu benutzen, anstatt rechts zu fahren, lag ein Verstoß gegen § 21 KraftfVerkD. Denn der Kraftfahrzeugführer darf nur dann von den gesetzlichen Fahrvorschriften abweichen, wenn ein Befolgen derselben durch ein vorschriftswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer unmöglich gemacht wird oder nach pflichtgemäßer Abwägung mit Nachteil und Gefahr für Personen oder Sachen verbunden sein würde. (Grundsatz der Güter- und Pflichtenabwägung.) So RG. v. 11. Mai 1907: SeuffArch. 72, 943; BayObLG. v. 28. Dez. 1921: BayObLGSt. 20, 456; RGSt. 59, 341 = JWB. 1926, 1207 = Kraftf. 1926, 24; RGSt. 60, 86; RG. v. 4. Nov. 1926: Kraftf. 1927, 80 = VerkRdsch. 1927, 95; RG. v. 7. Jan. 1927: Kraftf. 1927, 150 = Goldschmidt 71, 250; RG. v. 6. April 1927: Kraftf. 1928, 260 = JWB. 1927, 2805; RG. v. 10. Juni 1927: Kraftf. 1927, 187; RG. v. 24. Jan. 1928: Kraftf. 1928, 66; RG. v. 5. März 1928: JWB. 1928, 1720 = Kraftf. 1928, 288; RGSt. 62, 193 = Kraftf. 1928, 280; RG. v. 14. Mai 1928: Kraftf. 1928, 278; RG. v. 16. Okt. 1928: VerkRdsch. 1928, 80.

Die Tatsache allein — wie vorstehend —, daß das Rechtsfahren mit Unbequemlichkeiten verbunden ist, berechtigt jedenfalls noch nicht dazu, von der Vorschrift des Rechtsfahrens abzuweichen (ebenso RG. v. 11. Mai 1907: SeuffArch. 72, 943; OLG. Karlsruhe v. 11. Dez. 1924: VerkRdsch. 1925 II, 382; RG. v. 4. Nov. 1926: Kraftf. 1927,

legung des Kl. unabwendbar gewesen, nachdem der Kl. wenige Meter vor dem Kraftwagen zu Boden gestürzt sei. In diesem Augenblick hätten auch brauchbare Bremsen nichts genügt und der Bekl. habe nichts weiter unternehmen können, als nach links auszuweichen, was er getan habe. Dem Bekl. könne auch nicht der Vorwurf gemacht werden, daß er kurz vor dem „Weißen Kreuz“ von dem rechten Fahrdamm nach links hinübergefahren sei, um vor dem links an der Straße liegenden Gasthof anzuhalten. Hierdurch habe er allerdings einen Augenblick dem Krafttrad den von diesem zu gewinnenden, für ihn rechten Teil der Straße nach Rostock versperrt. Dazu sei er aber nach § 21 Abs. 1 Satz 1 KraftVerkD. berechtigt gewesen. Er sei aber verpflichtet gewesen, nach § 26 das seine Absicht, von der rechten nach der linken Seite der Straße zum „Weißen Kreuz“ hinüberzufahren, also die bisher verfolgte Fahrtrichtung zu verlassen, durch ein Zeichen mit dem linken Arm seines links von ihm sitzenden Begleiters rechtzeitig zu erkennen zu geben. Hätte der Bekl. dies rechtzeitig, das heißt vor dem Beginn des Einlenkens nach links getan, so würde L. dessen Absicht früher erkannt und Raum und Zeit genug gehabt haben, um die Gefahr eines Zusammenstoßes ohne Herunterwerfen des Kl. abzuwenden.

Aber den L. treffe ein weit überwiegendes Verschulden an dem Unfall. Hierfür habe der Kl. nach § 831 BGB. aufzukommen. Denn er habe bei seiner polizeilichen Vernehmung angegeben, der ihm bis dahin unbekannte L. sei am Unfalltag im Geschäft der Firma Z. erschienen, um ein Krafttrad zu kaufen. Der Kl. habe hierauf von Z., seinem Arbeitgeber, den Auftrag erhalten, dem L. das Krafttrad vorzuführen. Er habe dieses dann mit L. auf dem Weisig auf dem Mühlenstamm und auf der Neubrandenburger Landstraße gefahren. Hinter der Zuckersfabrik habe er angehalten und dem L. die Steuerung übertragen, nachdem dieser ihm auf Befragen erklärt habe, daß er im Besitz des Führerscheins sei; den Schein habe er sich allerdings nicht zeigen lassen. Sie seien dann bis zum Kessiner Friedhof gefahren und dort um-

gekehrt. Vom Kessiner Berg bis zum „Weißen Kreuz“ sei L. fast ohne Gas gefahren, so daß sie nur Schrittgeschwindigkeit gehabt hätten. Er habe darauf gedrungen, daß langsam gefahren werde, weil die Straße sehr schlecht und der Weisig hart und ohne Fußkräften gewesen sei. — Hiernach habe der Kl. den L. zu einer Verrichtung, nämlich zur Steuerung des Krafttrads, bestellt, auf dem er selbst mitgefahren sei. Ihm habe es auch obgelegen, als Vertreter der verkaufenden Firma Z. die Verrichtung des L. zu leiten.

Dem L. falle nun zur Last, daß er die eingeleitete Abweichbewegung des Kraftwagens trotz Fehlens der Zeichengebung nicht rechtzeitig bemerkt habe, wie auch der Sachverständige F. annehme, und daß er offenbar noch keine ausreichende Geschicklichkeit im Krafttradfahren besessen habe, was sich daraus ergebe, daß er in einem übermäßig großen Bogen nach rechts in den Mühlenstamm nach links hineinzufahren gesucht habe und daß er trotz der behaupteten Schrittgeschwindigkeit noch etwa 15 m nach dem Abbremsen bei der Biegung nach rechts den Kl. von dem Weisig heruntergeschleudert habe. Dem L. sei endlich vorzuwerfen, daß er das Vorfahrtsrecht des Kraftwagens nicht beachtet habe. Denn der Mühlenstamm sei gegenüber der Einmündung der Neubrandenburger Landstraße noch Hauptverkehrswege. Hier werde der Mühlenstamm noch von der elektrischen Straßenbahn benutzt und hier habe er noch der Bestimmung des Polizeiamtes der Stadt Rostock unterlegen, nach der Straßen mit Straßenbahngleisen als Hauptverkehrswege gelten. L. habe daher nicht den Versuch machen dürfen, in einem Bogen vor der Vorderseite des Kraftwagens herum die rechte Seite des Mühlenstamms in der Richtung nach Rostock zu gewinnen.

Der Kl. habe aber nicht nur nach §§ 831, 254 BGB. und § 9 KraftfG. die Fehler des L. zu vertreten (vgl. RG. 79, 319¹⁾, 93, 98), sondern ihn treffe auch ein eigenes Verschulden insofern, als er dem ihm bisher unbekannten unvollkommenen Fahrer L. die Führung des Krafttrads in dieser verkehrsreichen Gegend überhaupt anvertraut und dessen Versuch zugelassen habe, unter Mißachtung des Vorfahrts-

80). Im Zusammenhang hiermit hätte das Vordergericht, wie das RG. mit Recht hervorhebt, zu prüfen gehabt, ob und inwieweit das verkehrswidrige Verhalten des Bekl. für den Unfall kausal war. Denn ebensoviele wie im Strafrecht (RGSt. 3, 208; RGSt. 56, 343 ff.; OLG. Hamburg v. 16. Mai 1927: DMR. 1929, 95; BayObLG. v. 7. Juli 1925: NKraftf. 1926, 43; RG. v. 24. Febr. 1927: NKraftf. 1927, 144; RGSt. 61, 318 = JWB. 1927, 2804 ff.; RG. v. 20. Juni 1927: NKraftf. 1927, 222; Dresden v. 14. Dez. 1927: NKraftf. 1928, 74; RG. v. 15. Dez. 1927: DZ. 1928, 737 = NKraftf. 1928, 126; Celle v. 1. Aug. 1928: NKraftf. 1928, 112; Hamburg v. 25. Okt. 1928: DMR. 1928, 469 = HansR. 1930, 235; Dresden v. 4. Dez. 1928: NKraftf. 1929, 112 = LZ. 1929, 210; RGSt. 63, 129 = NKraftf. 1929, 392; RG. v. 18. Juni 1929: VerkRdbch. 1929, 471; RG. v. 20. Juni 1929: NKraftf. 1929, 390; RG. v. 3. Okt. 1929: NKraftf. 1930, 90; RGSt. 63, 256 = JWB. 1930, 2870 = NKraftf. 1930, 89; Karlsruhe v. 28. Nov. 1929: BadRpr. 1930, 6; RG. v. 10. Nov. 1930: DMR. 1931, 10; RG. v. 12. Jan. 1931: JWB. 1931, 877 ff. = NKraftf. 1931, 181 = DZ. 1931, 708 = HöchstRspr. 1931, 571) ist im Zivilrecht die Nichtachtung von Fahrvorschriften identisch mit Fahrlässigkeit und Kausalität (RG. 52, 119; RG. v. 5. Febr. 1925: JurRdbch. 1925 Nr. 1107; RG. v. 4. Juli 1927: NKraftf. 1927, 247; RG. v. 7. Juni 1926: JWB. 1926, 2533 = Recht 1926, 448 = NKraftf. 1926, 108; Kiel v. 12. Dez. 1928: NKraftf. 1930, 190; RG. v. 8. Jan. 1931: NKraftf. 1931, 232; RG. 131, 190 = Recht 1931, 330 = JWB. 1931, 72 = VerkRdbch. 1931, 96).

Daß der Bekl. aber, wenn er schon regelwidrig fuhr, eine gesteigerte Sorgfaltspflicht aufzuwenden hatte, hebt das RG. in Übereinstimmung mit seiner früheren Rspr. (vgl. oben) hervor.

6. Einbiegen in eine Straßenkreuzung. Das RG. macht dem Bekl. zum Vorwurf, daß die von ihm zugegebene Geschwindigkeit von 20 km für sein Einbiegen in die Straßenkreuzung zu hoch war und beruft sich dabei auf die frühere Fassung des § 18 KraftfVerkD. v. 3. Febr. 1910. In dieser Fassung hatte es allerdings gelautet: „Auf unübersichtlichen Wegen, insbes. beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann“, und das RG. folgt seiner früheren Rspr., wenn es diese frühere Fassung zur Auslegung der heute neu gefassten Vorschrift heranzieht (RG. v. 12. Mai 1925: NKraftf. 1926, 77 = Recht 1925, 1513 = VerkRdbch. 1925, 451; RG. v. 1. Juni 1926: NKraftf. 1926, 61; RG. v. 15. März 1927: NKraftf. 1927, 127 = Recht 1927, 451; RG. v. 11. Juli 1927 = NKraftf. 1928, 59; RG. v. 27. Sept. 1927: NKraftf. 1928, 207 = VerkRdbch.

1928, 237; RG. v. 9. Febr. 1928: JWB. 1928, 1721 = NKraftf. 1928, 70 = RG. 120, 154 ff. = LZ. 1928, 1674; RG. v. 26. März 1928: NKraftf. 1928, 200 = LZ. 1928, 896 = Eger 47, 377; RG. v. 7. Juni 1928: NKraftf. 1928, 276; RG. v. 19. Juni 1928: JWB. 1928, 2325 = NKraftf. 1928, 282 = Recht 1928, 616; RG. v. 18. April 1929: VerkRdbch. 1929, 209; RG. v. 13. Mai 1929: JWB. 1929, 221). Es sei aber bemerkt, daß das RG. die Pflicht zum langsamen Einbiegen in Straßenkreuzungen in einer früheren Entsch. (NKraftf. 1929, 220 = JWB. 1927, 241) nicht wie vorliegend aus § 18 Abs. 2, sondern aus der Generalklausel des § 18 Abs. 1 KraftfVerkD. hergeleitet hat. Der Unterschied ist rein theoretischer Natur, und im Ergebnis wird man jedenfalls dem RG. zustimmen müssen. (Übereinstimmend RG. v. 3. Okt. 1910: DZ. 1910, 1413; Düsseldorf v. 28. Jan. 1925: NKraftf. 1929, 73; Stuttgart v. 23. Dez. 1925: NKraftf. 1927, 113; Frankfurt v. 21. Dez. 1926: JWB. 1928, 1620; RG. v. 15. Nov. 1927: JWB. 1928, 1748 = NKraftf. 1929, 73.) Wenn dabei das RG. eine Entfernung von mehr als 7 m nicht als „kürzeste Entfernung“ i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerkD. ansieht, so folgt es damit der bisherigen Rspr. (RG. v. 30. Nov. 1908: DZ. 1909, 325; BayObLGSt. 10, 283 ff.; RG. v. 26. Sept. 1912: Recht Nr. 3189; BayObLG. v. 18. Jan. 1927: NKraftf. 1927, 104; NKraftf. 1929, 74; RG. v. 7. Febr. 1927: NKraftf. 1927, 103 = VerkRdbch. 1927, 199; RG. v. 8. Juli 1927: VerkRdbch. 1927, 587; RG. v. 10. Okt. 1927: NKraftf. 1928, 60; RG. v. 15. Nov. 1927: JWB. 1928, 1748 = NKraftf. 1929, 76; RG. v. 22. Nov. 1927: NKraftf. 1928, 48; RG. v. 23. Jan. 1928: NKraftf. 1928, 66; Dresden v. 25. Jan. 1928: NKraftf. 1928, 117; RG. v. 27. Febr. 1928: NKraftf. 1929, 74 = LZ. 1928, 632; BayObLG. v. 20. April 1928: NKraftf. 1929, 75; RG. v. 27. April 1928: NKraftf. 1928, 197 = LZ. 1928, 841; BayObLG. v. 6. Juli 1928: NKraftf. 1929, 76 = VerkRdbch. 1928, 536; Dresden v. 15. Jan. 1929: NKraftf. 1929, 253; BayObLG. v. 18. Jan. 1929: NKraftf.

¹⁾ JWB. 1912, 808.

rechts des Kraftwagens im Bogen vor letzterem herumzufahren.

Bei Abwägung der auf beiden Seiten gemachten Fehler erscheine der Schaden so vorwiegend als auf der Seite des KL. verursacht, daß für eine Haftung des Bfkl. kein Raum bleibe.

Die RevBeschwerden sind allerdings nur zum Teil begründet. Aber das Rechtsmittel mußte deshalb Erfolg haben, weil das angef. Ur. eine große Anzahl von Rechtsverstößen in mannigfacher Richtung aufweist.

1. Im allgemeinen ist folgendes vor auszuschiden.

a) Schon der Ausgangspunkt des BG. ist rechtlich verfehlt. Der Vorderriichter untersucht die Klage lediglich an der Hand der Bestimmungen des KraftfG. und bezeichnet sie als an sich nach § 7 Abs. 1 daf. begründet. Die letztere Annahme ist falsch. Denn der Anspruch auf Zahlung von Schmerzensgeld kann auf Grund von Vorschriften des KraftfG. überhaupt nicht erhoben werden und die übrigen Klagenprüche gehen zum Teil über den Rahmen der §§ 10—13 KraftfG. hinaus oder können zum mindesten diesen Rahmen überschreiten. Schon deshalb hätte der Sachverhalt zunächst nach Maßgabe der allgemeinen Vorschriften über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. BGB., vgl. § 16 KraftfG.) geprüft werden müssen (vgl. RG. 129, 60, 61²⁾). Insofern liegt die Beweislast beim KL, während, wie der VerR. nicht verkannt hat, hinsichtlich des im Rahmen des KraftfG. sich haltenden Teiles der Klagenprüche dem Bfkl. der Entlastungsbeweis zufällt.

b) In der Folge stellt dann das angef. Ur. fest, daß der Bfkl. durch Unterlassung des in § 26 KraftfG. vorgeschriebenen Armzeichens dieser Vorschrift zuwidergehandelt habe. Daraus folgt aber, daß der Bfkl. nicht nur nicht den Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. geführt, sondern daß er sich dem KL. auch nach § 823 Abs. 2 BGB. schadensersatzpflichtig gemacht hat (vgl. RG. 84, 425); der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Verstoß gegen § 26 KraftfG. und dem Schaden des KL. ist für erwiesen erachtet worden.

c) Nicht ersichtlich geprüft ist, ob der Bfkl. durch sein Verhalten die allgemeine Verkehrssorgfaltspflicht (§ 276 BGB.) verletzt und sich dadurch nach § 823 Abs. 1 BGB. haftpflichtig gemacht hat. Zu einer solchen Prüfung hätte der Sachverhalt, wie er zum Teil unstreitig, im übrigen aber vom KL. behauptet ist, allen Anlaß gegeben. Daß die Ver-

kehrspflicht des Kraftfahrzeugführers in der KraftfG. (vgl. überbies § 17 Abs. 1 Satz 1 daf.) nicht abschließend geregelt sind, sondern der Führer außerdem die allgemeine Verkehrssorgfaltspflicht zu erfüllen hat, kann keinem Zweifel unterliegen.

d) Das BG. nimmt die Abwägung der beiderseitigen Verursachung und des Verschuldens beider Parteien auf Grund des § 254 BGB. und des § 9 KraftfG. vor. Das ist rechtsirrtümlich. Die maßgebenden Bestimmungen enthalten die in den Fällen, in denen der Geschäftsherr des einen der beteiligten Führer nicht der Halter des Kraftfahrzeugs, sondern der Angestellte des Halters ist, zum mindesten entsprechend anwendbaren § 17 Abs. 1 Satz 1, § 18 Abs. 3 KraftfG. und zwar auch insoweit, als der Bfkl. nach §§ 823 ff. BGB. haftet; denn auch diese Haftung ist eine solche „Kraft Gesetzes“ (Müller, AutomobilG., 6. Aufl., Bem. C, Ia S. 373 nebst Nachweisen). Demnach mußten die Umstände berücksichtigt, insbes. aber mußte geprüft werden, inwiefern der Unfall vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Dazu gehörte auch das Maß der von den beiden beteiligten Kraftfahrzeugen ausgehenden allgemeinen und gegebenenfalls der erhöhten, das heißt nicht auf einem Verschulden der Beteiligten, sondern auf objektiven Umständen beruhenden Betriebsgefahr. Diese Betriebsgefahren sind, soweit ersichtlich, in dem angefochtenen Ur. außer Betracht geblieben und im übrigen sind die Umstände, wie sie sich aus dem Vortrag der Parteien und dem zum Gegenstand der Verhandlung gemachten Inhalt der Strafakten ergaben, zum Teil gar nicht, zum Teil unzureichend und zum Teil rechtlich unzutreffend gewürdigt worden.

e) Der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. setzt unter anderem voraus, daß der Führer des Fahrzeugs „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ beobachtet hat. Eine solche Sorgfalt geht erheblich weiter, als die in § 276 BGB. vorgeschriebene allgemeine Verkehrssorgfalt; sie umfaßt auch die umsichtige Erfassung jedes geeigneten, nur irgendwie erdenklichen Mittels zur Abwendung der Gefahr und bedeutet eine ganz besonders gespannte Aufmerksamkeit (RG. 86, 151³⁾; 92, 38; 96, 131; RG.: JWB. 1928, 797 und 1723⁴; Gruch. 1930, 420 Nr. 47). Diese erhöhte Sorgfaltspflicht setzt nicht erst dann ein, wenn der Führer sich bereits in einer gefährvollen Lage befindet,

1929, 286; RG. v. 18. April 1929: VerkRdsch. 1929, 209) durch die gesamte Entwicklung unseres Verkehrslebens, namentlich durch die Anpassung der übrigen Wegebenutzer an das Kraftfahrzeug, doch längst überholt sind. Es erübrigt sich aber vorliegend ein Eingehen hierauf, da die Geschwindigkeit von 20 km jedenfalls in Anbetracht der möglichen Bremsstrecke von 7 m zu hoch war.

7. Vorfahrtrecht. Das Schwergewicht der Entsch. liegt in den Ausführungen über das Vorfahrtrecht. Hier stellt das RG. folgende Grundsätze auf:

a) Ein etwaiges Vorfahrtrecht gibt dem Kraftfahrer noch keinen Freibrief, sich über die Bestimmungen der KraftfG. zu setzen, insbes. über die Bestimmung des § 18 Abs. 2 (Langsamfahren an unübersichtlichen Straßenkreuzungen) hinwegzusetzen. Dieser Grundsatz ist berechtigt. Denn die Bestimmung des § 21c KraftfG. (heute § 24 i. d. Fassung v. 15. Juli 1930) steht gleichgeordnet neben den übrigen Vorschriften der G.D. und hebt sie nicht auf. Das folgt zunächst aus dem Wortlaut des Gesetzes, das nicht etwa eine Überordnung der Vorfahrtbestimmungen festlegt, folgt aber weiterhin auch aus der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht, die den einzelnen Verkehrsvorschriften erst die richtige Deutung und Ergänzung gibt. So hat die gesamte Rpr. mit Recht immer wieder betont, daß die Generalklausel der §§ 17 Abs. 1 u. 18 Abs. 1 keineswegs durch die Vorfahrtbestimmungen gemildert oder aufgehoben werde (so Stuttgart v. 7. Jan. 1925: RKAstf. 1930, 356; RG. v. 19. Juni 1928: JWB. 1928, 2325 = RKAstf. 1928, 282; RG. v. 22. Juni 1928: RKAstf. 1928, 280 = JWB. 1928, 3187; Düsseldorf v. 31. Aug. 1928: RKAstf. 1929, 464; Dresden v. 25. Sept. 1928: RKAstf. 1929, 465; BayObLG. v. 18. Dez. 1928: RKAstf. 1929, 474; Hamm v. 5. Jan. 1929: RKAstf. 1929, 473; BayObLG. v. 8. Jan. 1929: RKAstf. 1929, 472 = JWB. 1929, 731 = VerkRdsch. 1929, 317; RG. v. 13. Mai 1929: RKAstf. 1929, 466 = Recht 1929 Nr. 1586; RG. v. 16. Mai 1929: RKAstf. 1929, 475; RG. vom 27. Juni 1929: RKAstf. 1930, 23; RG. v. 8. Juli 1929: JWB. 1929, 2817 = RKAstf. 1929, 424 = RG. 125, 203; RG. vom 19. Aug. 1929: RKAstf. 1930, 355; RG. v. 28. Nov. 1929: RKAstf. 1930, 24; RG. v. 14. April 1930: RKAstf. 1930, 363;

RG. v. 3. Mai 1930: RKAstf. 1930, 345 = VerkRdsch. 1930, 349; RG. v. 5. Mai 1930: JWB. 1930, 223; RG. v. 2. Juni 1930: DWR. 1930, 255; RG. v. 19. Juni 1930: JWB. 1930, 348; RG. v. 9. Okt. 1930: JWB. 1930, 382). Speziell aber auch setzt das Vorfahrtrecht, wie das vorliegende Urteil wieder hervorhebt, den § 18 Abs. 2 (Fall der unübersichtlichen Straßenkreuzungen) nicht außer Kraft (ebenso Karlsruhe v. 14. Juni 1926: DWR. 1928, 349; RG. v. 26. Jan. 1928: RKAstf. 1928, 213 = HöchstrRspr. 1928, 1694; Hamburg v. 21. Juni 1928: RKAstf. 1929, 470; Hamburg vom 12. März 1928: RKAstf. 1928, 294 = JWB. 1928, 853; RG. vom 19. Juni 1928: JWB. 1928, 2325 = RKAstf. 1928, 282 = Recht 1928, 616; RG. v. 22. Juni 1928: JWB. 1928, 3187 = RKAstf. 1928, 280; BayObLG. v. 2. Nov. 1928: JWB. 1929, 2828 = RKAstf. 1929, 469 = Recht 1929, 2202; BayObLG. v. 18. Jan. 1929: JWB. 1929, 2060 = RKAstf. 1929, 286; Celle v. 20. April 1929: RKAstf. 1929, 393; RG. v. 13. Mai 1929: RKAstf. 1929, 466 = Recht 1929, 1586; Celle v. 29. Juni 1929: RKAstf. 1930, 21; RG. v. 8. Juli 1929: RG. 125, 203 ff. = JWB. 1929, 2817 = RKAstf. 1929, 424; RG. v. 5. Okt. 1929: JWB. 1930, 2882 = RKAstf. 1930, 356; RG. v. 26. Nov. 1929: RKAstf. 1930, 359 = Recht 1930, 182; Düsseldorf v. 5. Febr. 1930: RKAstf. 1930, 356; Celle v. 15. März 1930: RKAstf. 1930, 358; RG. v. 5. Mai 1930: RKAstf. 1930, 356; RG. v. 19. Juni 1930: JWB. 1930, 348 ff.), und es ist durchaus richtig, wenn die Rpr. im konkreten Falle sogar verlangt, daß der Vorfahrtberechtigte, wenn die Ausübung seines Rechts mit Gefahr verbunden ist, von dem Vorfahrtrecht Abstand nimmt und hält (Stuttgart v. 13. Dez. 1926: RKAstf. 1927, 71; Dresden v. 25. Sept. 1928: RKAstf. 1929, 465; RG. v. 27. März 1930: RKAstf. 1930, 354 = JWB. 1930, 2945 = Recht 1930, 313; RG. v. 9. Okt. 1930: JWB. 1930, 382). Diese auch dem Vorfahrtberechtigten obliegende Verpflichtung beruht eben darauf, daß auch der Vorfahrtberechtigte mit allen an einer Straßenkreuzung etwa auftauchenden Gefahrenquellen rechnen muß, insbes. damit, daß sein Vorfahrtrecht von anderen Wegebenutzern nicht erkannt oder nicht beobachtet wird (Stuttgart v. 13. Dez. 1926: RKAstf. 1927, 71; RG. v. 3. Nov. 1927: RKAstf. 1928, 48; RG. v. 26. Jan. 1928: RKAstf. 1928, 213; RG. v. 22. Juni 1928:

²⁾ JWB. 1930, 2857.

⁴⁾ JWB. 1915, 404.

sondern sie verlangt, daß der Führer von vornherein es vermeiden, sich in eine Lage zu bringen, aus der Gefahren entstehen können (RG. v. 8. Jan. 1931 VI 254/30).

f) Der Vorderrichter verweist auf einige Bestimmungen der KraftfVerfVO., ohne ausdrücklich zu sagen, welche Fassung der KraftfVerfVO. er anwendet. Nach dem Inhalt des von ihm angeführten § 26 KraftfVerfVO. muß aber angenommen werden, daß er die Fassung v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) für maßgeblich ansieht. Diese Meinung trifft nicht zu. Die KraftfVerfVO. ist eine Rechtsverordnung (§ 6 KraftfG.) und sie unterliegt daher den Bestimmungen des RGes. v. 13. Okt. 1923 über die Verkündung von Rechtsverordnungen (RGBl. I, 959). Nach § 2 dieses Gesetzes treten Rechtsverordnungen mit dem auf die Verkündung folgenden Tage in Kraft, soweit sie selbst nichts anderes bestimmen. Nun ist die VO. v. 16. März 1928 über Änderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs (RGBl. I, 66) in der am 23. März 1928 ausgegebenen Nr. 9 des RGBl. verkündet worden und in Art. II VO. ist als Tag des Inkrafttretens der VO. für eine Reihe von Vorschriften der 1. April 1928, für andere der 1. Juli 1928 bestimmt worden; im übrigen sind gewisse Übergangsbestimmungen erlassen. In Abs. 2 der Bef. der Neufassung der KraftfVerfVO. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) ist hierauf besonders hingewiesen. Danach galt zur Zeit des hier fraglichen Unfalls die KraftfVerfVO. noch in der Fassung v. 5. Dez. 1925 (RGBl. I, 435) und v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425).

2. Zu der rechtlichen Beurteilung des Falles ist, soweit dabei der Befl. und sein Kraftwagen in Betracht kommen, im einzelnen folgendes zu bemerken.

a) Nach § 16 KraftfVerfVO. ist der Führer unter anderem dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug sich in vorschriftsmäßigem Zustand (§§ 3, 4) befindet. Der hier angezogene § 4 KraftfVerfVO. schreibt in Ziff. 2 vor, daß jedes Fahrzeug mit zwei in ihrer Wirkung voneinander unabhängigen Bremsvorrichtungen näher bezeichneter Art (vgl. Ziff. V der Anlage 1 zur Bef. über Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925, u. a. auch abgedruckt bei Heude, Verkehr mit Kraftfahrzeugen 2. Aufl., S. 201—203) versehen sein muß, von denen eine jede für sich geeignet sein muß, das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen. Es unterliegt erheblichen Bedenken, ob die an dem Kraft-

wagen des Befl. am Unfalltage vorhandenen Bremsvorrichtungen den Vorschriften des § 4 Ziff. 2 KraftfVerfVO. genügt. Denn bei seiner polizeilichen Vernehmung am 28. März 1928 (Bl. 1 der Strafakten) hat der Befl. selbst angegeben, daß sein mit einer Zweiradbremse versehener Wagen bei einer Stundengeschwindigkeit von 20 km, mit der er gefahren sein will, einen Bremsweg von 7,20 m bestige. Dasselbst befindet sich die polizeiliche Feststellung, daß nach einer am 24. März 1928 vorgenommenen Prüfung die Bremsvorrichtung in bester Ordnung gewesen sei und bei einer Stundengeschwindigkeit von 20 km einen Bremsweg von 7,20 m mit beiden Bremsen (Hand- und Fußbremse) und mit der Fußbremse einen solchen von 8 m gehabt habe. Das BG. hat zu der Frage, ob derartige Bremsvorrichtungen den Vorschriften des § 4 Ziff. 2 KraftfVerfVO. ihrer Konstruktion nach genügen und ob folgerweise der Befl. gegen § 16 das. verstoßen hat, keine Stellung genommen und ebensowenig geprüft, ob und inwieweit der etwaige Verstoß des Befl. gegen § 4 Ziff. 2, § 16 KraftfVerfVO. für die Verletzungen des Kl. ursächlich gewesen ist.

b) Der Vorderrichter unterstellt die Behauptung des Kl., daß die Bremsen an dem Wagen des Befl. infolge Abnutzung der Bremslager nicht in Ordnung gewesen seien, als richtig, meint aber, auch brauchbare Bremsen würden nichts genügt haben, da der Kl. „wenige Meter“ vor dem Wagen zu Boden gestürzt sei. Hierbei ist abgesehen davon, daß der Kl. seiner Behauptung nach etwa 15 Schritt vor dem Wagen zur Erde gefallen war, nicht geprüft, ob die Verletzungen des Kl. gleich schwer gewesen sein würden, wenn der Befl. sofort beide in ordnungsmäßigem Zustande befindliche Bremsen in Tätigkeit gesetzt hätte, anstatt, wie der Kl. behauptet, jedes Bremsen zu unterlassen und noch 20 m über die Unfallstelle hinaus zu fahren.

c) Bei seiner Vernehmung v. 28. März 1928 hatte der Befl. angegeben, auf dem Mühlenbamm kurz vor der fraglichen Kreuzungsstelle sei die Fahrstraße zu beiden Seiten des Bahnkörpers aufgebrochen gewesen und die Steine seien vorläufig wieder in die Aufbruchsstelle gesetzt und mit Sand überschüttet worden, so daß eine Benutzung dieser Straßenseite immerhin möglich gewesen wäre; der Befl. sei aber auf dem Bahnkörper entlang gefahren, weil er eine Erschütterung des Wagens habe vermeiden wollen. Dadurch, daß der Befl.

NW. 1928, 3187 = Rkrafstf. 1928, 280; Hamburg v. 2. Juli 1928: Rkrafstf. 1929, 464; Düsseldorf v. 31. Aug. 1928: Rkrafstf. 1929, 464; Dresden v. 25. 9. 1928: Rkrafstf. 1929, 465; RG. v. 9. Jan. 1929: Rkrafstf. 1929, 466 = DZJ. 1929, 777; BayObLG. vom 8. Febr. 1929: Rkrafstf. 1929, 472 = LZ. 1929, 731; RG. vom 13. Mai 1929: Recht 1929, 1586 = VerKndsch. 1929, 415; Dresden v. 14. Mai 1929: Rkrafstf. 1929, 430; RG. v. 27. Juni 1929: Rkrafstf. 1930, 23 = DZJ. 1929, II, 442; Dresden v. 24. Sept. 1929: Rkrafstf. 1930, 177; Celle v. 8. Nov. 1929: HöchstNspr. 1930, 1792; RG. v. 21. Nov. 1929: JW. 1930, 1971 = Rkrafstf. 1930, 356; RG. v. 26. Nov. 1929: Rkrafstf. 1930, 359 = Recht 1930, 132; Hamburg v. 30. Jan. 1930: Rkrafstf. 1930, 355; Dresden v. 5. Febr. 1930: Rkrafstf. 1930, 360; Dresden v. 4. März 1930: Rkrafstf. 1930, 357; RG. v. 2. Juni 1930: DMR. 1930, 255; RG. v. 19. Juni 1930: Rkrafstf. 1930, 345 = Recht 1930, 513; RG. v. 21. Juni 1930: NutRdsch. 1930, 108), zumal da — wie das RG. vorliegend mit Recht hervorhebt — über die Frage des Hauptverkehrs- und Seitenweges berechnete Zweifel herrschen können, und ferner damit, daß die aus den Seitenstraßen kommenden Wegebenutzer erfahrungsgemäß oft unbesonnen handeln, ein Umstand, den der Kraftfahrer in den Kreis seiner Erwägungen mit einbeziehen muß (RG. v. 12. Mai 1925: JW. 1926, 1091 ff. = Rkrafstf. 1926, 7; RG. v. 26. Jan. 1928: Rkrafstf. 1928, 213; RG. v. 19. Juni 1928: JW. 1928, 2325 = Rkrafstf. 1928, 282 = Recht 1928, 616 = VerKndsch. 1929, 42; Hamburg v. 21. Febr. 1929: Rkrafstf. 1929, 465; Dresden v. 14. Mai 1929: Rkrafstf. 1930, 355 = LZ. 1930, 71; Dresden v. 24. Sept. 1929: Rkrafstf. 1930, 177; RG. vom 21. Nov. 1929: JW. 1930, 2866 = Rkrafstf. 1930, 362). Man hat allen diesen Erwägungen entgegengehalten, daß dadurch die Bestimmungen der KraftfVerfVO. über das Vorfahrtrecht praktisch wertlos würden. Das ist zum Teil richtig, und es ist nicht zu leugnen, daß unser Verkehrsleben auch ohne die Vorfahrtbestimmungen, die dem Schiffsverkehr entnommen sind und dort eine ungleich größere Rolle spielen als im Straßenverkehr (s. Alexander: Rkrafstf. 1927, 13), genau so gut auskommen und funktionieren würde. Wie denn überhaupt das Vorfahrtrecht in den Urteilen unserer oberen Gerichte eine Bedeutung erlangt hat, die ihm im praktischen Verkehr, wo der sorgfältige und gewissenhafte Kraftfahrer sich immer nach der jeweils gegebenen Verkehrssituation richtet, gar nicht zu-

kommt. Das verkennen die Gegner dieser Nspr. Allerdings ist zuzugeben, daß die Nspr. im Einzelfalle oft unerträgliche Anforderungen stellt an die Voraussehbarkeit von eintretenden Umständen durch den Kraftfahrer und dem Kraftfahrer Eigenschaften zumutet, die weit über das dem Sterblichen verliehene Maß hinausgehen (s. Referat Isaac auf dem Salzburger Juristentage; Alsb. 1931, 878 und Eger 51, 15 ff.). ferner meine Ausführungen: JW. 1931, 878 und Eger 51, 15 ff.).

b) Unter dem Polizeibeamten i. S. des § 21 (jetzt § 24) ist nur der Verkehrsschutzmänn zu verstehen, nicht aber kann der Begriff des Hauptverkehrs- und Seitenweges durch örtliche Polizeibeamte. binden festgelegt werden. Dieser Satz war in der Literatur lange Zeit streitig. Er wird bejaht von Barth: DMR. 1929, 337; Fischer: Rkrafstf. 1930, 74; Förster: NutRdsch. 1930, 42; Kleffel: Rkrafstf. 1928, 291 und VerKndsch. 1930, 181; Unger: NutRdsch. 1930, 54; er wird aber abgelehnt von Alexander: Rkrafstf. 1928, 132; Bechold: DMR. 1929, 369 und Koch: Rkrafstf. 1929, 280 und Rkrafstf. 1930, 226. Das RG., das sich, soweit ersichtlich, als erstes Gericht mit dieser Frage zu befassen hatte, leitet die Befugnis der Polizeibehörden, durch Polizeib. eine entsprechende Regelung zu treffen, aus § 2 Abs. 1 KraftfVerfVO. ab (Rkrafstf. 1929, 69 = DZJ. 1928, II, 158). Ihm folgte die übrige Nspr. (s. B. Hamm v. 14. Sept. 1928: Rkrafstf. 1929, 468; Hamburg v. 7. Jan. 1929: Rkrafstf. 1930, 446; Hamburg v. 24. Jan. 1929: Rkrafstf. 1929, 473 = GoldbArch. 74, 46; Kiel v. 20. Febr. 1929: Rkrafstf. 1929, 471 = JW. 1930, 1238 = VerKndsch. 1930, 132; BayObLG. vom 25. Sept. 1926: Rkrafstf. 1930, 23 = DZJ. 1929, 1622; Dresden v. 2. Aug. 1929: Rkrafstf. 1929, 476; Dresden v. 20. Aug. 1929: Rkrafstf. 1930, 359; Dresden v. 4. Sept. 1929: Rkrafstf. 1930, 96; Hamburg v. 6. März 1930: Rkrafstf. 1930, 360; RG. v. 21. Dez. 1929: Rkrafstf. 1930, 359 = DZJ. 1930, 1039). Andere Gerichte sehen den § 24 KraftfVerfVO. als eine ersöppfende reichsrechtliche Regelung des Vorfahrtrechtes an und erklären daher derartige Polizeib. für ungültig, jedenfalls für nicht maßgebend hinsichtlich der Bewertung des Hauptverkehrs- und Seitenweges (s. B. Rostock vom 15. Juni 1928: Rkrafstf. 1929, 468 = HöchstNspr. 1928, 1948; Dresden v. 4. Dez. 1928: Rkrafstf. 1929, 476 = VerKndsch. 1929, 390). Das RG. schlug von Anfang an einen Mittelweg ein. Entsprechend seiner früheren Nspr., daß für den Begriff des Haupt-

zu seiner Bequemlichkeit und also ohne hinreichenden Grund (Müller, a. a. O., Anm. 2 zu § 21 KraftVerfVO.) die Straßenmitte befahren hat, hat er dem § 21 Abs. 1 Satz 1 KraftVerfVO. zuwidergehandelt, der, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die Einhaltung der rechten Seite des Weges vorschreibt. Das angef. Urf. hat diesen Verstoß nicht erkennbar berücksichtigt und sich ebensowenig darüber ausgelassen, ob der Verstoß für den Unfall des Kl. ursächlich oder mitursächlich war.

d) Die Annahme des OLG., daß der Befl. überhaupt die linke Straßenseite zu dem Zwecke befahren durfte, um an einem links liegenden Grundstück anzuhaltend, ist zwar mangels eines entgegenstehenden örtlichen Verbots an sich rechtlich nicht zu beanstanden (§ 549 ZPO.), wie sich aus § 21 Abs. 1 Satz 1 KraftVerfVO. ergibt. Aber der Befl. hätte bei dieser regelwidrigen, den gesamten Straßenverkehr gefährdenden Fahrweise die äußerste Vorsicht um so mehr beobachten müssen, als er eine Straßenkreuzung, noch dazu nach der Feststellung des Vorderrichters in einer verkehrsreichen Gegend, auf der linken Straßenseite durchfahren wollte und als er das Nähen des Straßens des Kl., das nach seiner Behauptung eine hohe Fahrgeschwindigkeit hatte, vor seiner Einfahrt in die Kreuzungsstelle bemerkt hatte. Unter solchen Umständen hätte es schon die allgemeine Verkehrsforgfalt erfordert, daß der Befl. den Kl. und die übrigen Wegebenutzer rechtzeitig und mit allen Mitteln auf seine Absicht aufmerksam machte, die Straßenkreuzung unter Benutzung der linken Seite des Mühlendamms zu durchfahren, und daß er diese Absicht erst zur Ausführung brachte, nachdem er die Gewißheit gewonnen hatte, daß die anderen Wegebenutzer seine Absicht erkannt hatten. Zwei Maßnahmen, die der Befl. zum mindesten hätte ergreifen müssen, gab ihm die § 19 Abs. 1 und § 21 e KraftVerfVO. an die Hand. Der Befl. aber hat, wie nach dem bisherigen Sachverhalt angenommen werden muß, überhaupt nichts getan, um die durch sein regelwidriges Fahren für den Verkehr erwachsenden Gefahren abzuwenden; er ist vielmehr, unbekümmert um diese

Gefahren, in Ausübung des ihm vermeintlich zustehenden Vorfahrtsrechts nach links in die Kreuzungsstelle eingebogen, noch dazu, ohne seine Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen.

e) Insbes. hat der Befl., was ihm das OLG. mit Recht zum Vorwurf macht, der Vorschrift des § 21 e KraftVerfVO. zuwider kein Armzeichen gegeben.

f) Bei seiner mehrerwähnten Vernehmung v. 28. März 1928 hat der Befl. zugegeben, daß er keine Sumpenzeichen gegeben habe, und er hat dies damit gerechtfertigt, daß er freie Bahn gehabt und mit dem noch sehr weit entfernten Kraftstrahl nicht gerechnet habe. Andererseits hat das Strafkammerurteil festgestellt, der Befl. habe mehrere Sumpensignale gegeben, um Fußgänger zu warnen. Der VerN. hat zu diesem Punkte keine Feststellungen getroffen. Darauf, daß die Sicherheit des Verkehrs die rechtzeitige Abgabe von Warnungszeichen erfordert hätte (§ 19 Abs. 1 KraftVerfVO.), ist bereits oben hingewiesen.

g) Ein weiteres grobfahrlässiges Verhalten, das der Vorderrichter bisher gar nicht in den Kreis seiner Erwägungen gezogen hat, soweit wenigstens die Urteilsgründe erkennen lassen, fällt dem Befl. deshalb zur Last, weil er eigener Angabe nach mit einer Geschwindigkeit von 20 km je Stunde in die Kreuzungsstelle eingebogen ist. Eine solche Geschwindigkeit wäre selbst dann zu hoch gewesen, wenn der Befl. die rechte Straßenseite benutzt hätte und wenn er vorfahrtsberechtigt gewesen sein sollte. Durch die Unterlassung der Herabsetzung seiner Schnelligkeit hat der Befl. gegen § 276 BGB., nicht minder aber gegen § 18 Abs. 2 KraftVerfVO. (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 1, § 18 Abs. 1 daf.) verstoßen. Denn zur Auslegung des § 18 Abs. 2 KraftVerfVO. ist die ursprüngliche Fassung der KraftVerfVO. v. 3. Febr. 1910 (RGBl. 389) heranzuziehen, welche in ihrem § 18 Abs. 3 Straßenkreuzungen und -einführungen besonders aufführte (RG. 120, 156⁴); 130, 167⁵), und das Vorfahrtsrecht gibt keinen Freibrief, sich über die Bestimmungen der KraftVerfVO. hinwegzusetzen (RG. 125, 208⁶). Es kommen hier aber noch drei erschwerende Momente hinzu. Einmal wußte der

verkehrsweges lediglich die Verkehrsbedeutung und Verkehrsstärke maßgebend sei (s. außer der bereits im obigen Urteil zitierten Entsch. RG. 125, 206 noch folgende Entsch.: BayObLG. v. 17. Dez. 1926: RKrafft. 1927, 127 = VerkRdsch. 1927, 351; RG. v. 11. Mai 1928: RKrafft. 1928, 195 = Recht 1928, 2150; Hamm v. 14. Sept. 1928: RKrafft. 1929, 468; Celle v. 28. Sept. 1928: RKrafft. 1930, 359 = GoldArch. 73, 151; Kiel v. 20. Febr. 1929: ZW. 1929, 1238 = RKrafft. 1929, 471; RG. 125, 203 = ZW. 1929, 2817 = RKrafft. 1929, 424; RG. v. 26. Nov. 1929: RKrafft. 1930, 359 = Recht 1930, 182; RGSt. 63, 413 = RKrafft. 1930, 359 = Recht 1930, 376; Dresden v. 5. Febr. 1930: RKrafft. 1930, 360; RG. v. 10. Febr. 1930: ZW. 1930, 2864; Hamm v. 5. Juli 1930: RKrafft. 1930, 448), lehnte es eine Regelung durch PolVO. zwar nicht schlechthin ab, will in ihr aber nur eine gutachtliche Äußerung der Polizeiverwaltung sehen, die keineswegs rechtsverbindlich ist und die der Richter daher ohne weiteres auf Grund anderer Anschauung negieren kann. Das spricht es bereits im Urf. v. 31. Jan. 1930 (RGSt. 63, 413 = RKrafft. 1930, 359 = Recht 1930, 376 = DRZ. 1930, II, 120) aus: „Wenn eine PolVO. einer Großstadt das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen für ihren Bezirk geregelt hat, so ist bis zu dem in einem besonders gestalteten Einzelfalle etwa möglichen Nachweis des Gegenteils anzunehmen, daß diese Regelung nach Maßgabe der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und nicht nach anderen Gesichtspunkten getroffen ist, die mit den rechtsrechtlichen Begriffen unvereinbar sind... Zu ihrer Widerlegung im Einzelfalle bedürfte es ganz besonders wichtiger Gründe.“ Dieselbe Anschauung vertritt das Urf. v. 19. Juni 1930 (RKrafft. 1930, 445 = Recht 1930, 513); übereinstimmend das BayObLG. im Urf. v. 25. Juni 1929: RKrafft. 1930, 23 = DJZ. 1929, 1622. In derselben Richtung bewegt sich auch das obige Urteil. Diese Rspr. ist auch zu billigen. Es wäre schlechterdings ein unerträglicher Zustand, wenn jede örtliche Polizeiverwaltung das Recht haben sollte, § 24 KraftVerfVO., also ein Reichsgesetz, in bindender Weise durch PolVO. zu interpretieren. Denn welche Garantie ist dafür gegeben, daß eine solche PolVO. nun auch dem Ziel und Zweck des § 24 KraftVerfVO. und den Ergebnissen der bisherigen Rspr. gerecht wird? Der Kraftfahrer aber muß erkennen können, ohne eine PolVO. fragen zu müssen, allein aus der Verkehrsbedeutung der Straße heraus, welche Straße Hauptverkehrsweg ist oder nicht. Ich verweise hierzu auf meine Ausführungen in ZW. 1931, 881. Das dort geäußerte Bedenken, diese reichsgerichtliche Rspr. stelle eine Art strafrechtlicher Beweisvermutung auf, kommt für zivilischen naturgemäß nicht in Frage, da ja jede Partei die durch die PolVO. begründete zivilrechtliche Vermutung ohne weiteres widerlegen kann. Daß aber

— ganz unabhängig von der polizeilichen Regelung — bei einer Straße mit Straßenbahnverkehr eine gewisse Vermutung für das Vorliegen eines Hauptverkehrsweges spricht, hat die Rspr. schon mehrfach betont (Köln v. 3. Dez. 1925: RKrafft. 1926, 29; BayObLG. v. 17. Dez. 1926: RKrafft. 1927, 127 = VerkRdsch. 1927, 351; Hamm v. 14. Sept. 1928: RKrafft. 1929, 468; RG. v. 3. Mai 1930: RKrafft. 1930, 445 = VerkRdsch. 1930, 349; RG. vom 19. Juni 1930: RKrafft. 1930, 345 = Recht 1930, 513).

c) Vorfahrtsrecht der Straßenbahn. Das Urteil streift ganz kurz auch die Frage des Vorfahrtsrechtes der Straßenbahn, die in der Literatur soviel Staub aufgewirbelt hat und in der Rspr. immer noch nicht geklärt ist. Wenngleich das RG. der Auffassung zugunsten scheint, daß der Straßenbahn schlechthin ein Vorfahrtsrecht gegenüber Kraftfahrzeugen zusteht (anders RG.: ZW. 1928, 3193 = Eger 49, 25 = RKrafft. 1929, 20), so kann doch nicht angenommen werden, daß das RG. mit dem obigen Urteil diese einschneidende Frage erschöpfend behandeln wollte, zumal der Tatbestand keinen Anlaß hierzu bot. Es erübrigt sich daher auch, näher auf diese Rechtsfrage einzugehen.

d) Der Vorfahrtsverpflichtete braucht das Vorfahrtsrecht eines anderen Kraftfahrzeuges nur dann nicht beachten, wenn er mit Gewißheit annehmen darf, daß er die Straßenkreuzung ohne Gefahr für sich und den anderen vor dem anderen Kraftfahrzeug passieren kann. Auch dieser im übrigen selbstverständliche Satz deckt sich mit der bisherigen Rspr. (Dresden v. 2. Mai 1928: RKrafft. 1928, 467; Düsseldorf v. 21. Mai 1928: RKrafft. 1929, 466; Dresden v. 6. Sept. 1928: RKrafft. 1929, 476; BayObLG. v. 8. Jan. 1929: ZW. 1929, 2060 = RKrafft. 1929, 472; RG. v. 8. Jan. 1929: RKrafft. 1930, 30; Dresden v. 15. Jan. 1929: RKrafft. 1929, 253; Hamburg v. 21. Jan. 1929: MDZ. 1929, 470 = ZJ. 1929, 862; Kiel v. 20. Febr. 1929: ZW. 1929, 1238 = RKrafft. 1929, 471; Hamburg v. 21. Febr. 1929: RKrafft. 1929, 465; Dresden v. 2. Mai 1929: RKrafft. 1929, 431 = ZJ. 1930, 474; RG. v. 8. Mai 1929: RKrafft. 1929, 476 = DJZ. 1929, 1336; RG. v. 25. Mai 1929: ZW. 1929, 2066 = RKrafft. 1929, 474 = Recht 1929, 2037; RG. 125, 203 = ZW. 1929, 2817 = RKrafft. 1929, 424 = Recht 1929, 2035; Dresden v. 17. Juli 1929: RKrafft. 1929, 476 = Eger 50, 275; RG. v. 12. Sept. 1929: AmtRechtRdsch. 1930, 11; RG. v. 13. Jan. 1930: RKrafft. 1930, 357; Hamburg v. 13. Jan. 1930: RKrafft. 1930, 355; RG. vom 3. Febr. 1930: ZW. 1930, 1967 = RKrafft. 1930, 354; RG. vom

⁴) ZW. 1928, 1721. ⁵) ZW. 1931, 875. ⁶) ZW. 1929, 2816.

Bekl. oder mußte es wissen, daß die an seinem Wagen vorhandenen Bremsvorrichtungen ihrer Konstruktion und vielleicht auch ihrem abgenutzten Zustande nach bei einer Stundengeschwindigkeit von 20 km ein Anhalten erst nach einem Bremsweg von mehr als 7 m ermöglichen; das ist jedenfalls für eine Kreuzungsstelle nicht als eine „kürzeste Entfernung“ i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerfVO. anzusehen (vgl. Müller, Dem. 7 zu § 18 nebst Nachweisen). Sodann benutzte der Bekl. regelmäßig die linke Straßenseite. Endlich aber stand ihm das Vorfahrtsrecht gegenüber dem KraftfRad des Kl. nicht zu und deshalb hätte der Bekl. nur dann vorfahren dürfen, wenn er mit Gewißheit hätte annehmen dürfen, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben würde, in welchem das KraftfRad den Schnittpunkt der Fahrtrassen erreicht haben würde (RG. 125, 207).

h) Zur Frage des Vorfahrtsrechts ist auf folgendes hinzuweisen. Der § 21 c KraftfVerfVO. (wörtlich übereinstimmend § 24 KraftfVerfVO. v. 15. Juli 1930, RGBl. I, 276, nur sind hier in § 44 gewisse, hier nicht in Betracht kommende Ausnahmen zugelassen) schreibt vor, daß an Kreuzungen und Einmündungen von Wegen, unbeschadet der von Polizeibeamten im Einzelfalle zu treffenden Anordnungen, das auf einem Hauptverkehrswege sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeug hat; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt. Demnach ist das Vorfahrtsrecht, ebenso wie für den übrigen Fuhrwerksverkehr in § 13 des vom Reich mit den Ländern vereinbarten Modells der StraßfVerfVO. (u. a. abgedruckt bei Müller, S. 1022 ff.), reichsrechtlich für Kraftfahrzeuge dahin geregelt: In erster Linie entscheidet die von Polizeibeamten im Einzelfall getroffene Anordnung, in zweiter Linie das Verhältnis von Hauptverkehrswege zum Seitenweg, in dritter Linie die Fahrtrichtung. Unter dem Polizeibeamten i. S. des § 21 c KraftfVerfVO. ist der Verkehrsschutzmann (§ 21 f., jetzt § 27 KraftfVerfVO.) zu verstehen und nur im Einzelfall ist seine Anordnung bindend. Nicht aber ist die Polizeiverwaltung auf

Grund des § 21 c KraftfVerfVO. befugt, allgemeine Anweisungen zu erlassen oder gar von sich aus zu bestimmen, welche Wege als Hauptverkehrswege anzusprechen sind und diesen Rechtsbegriff nach dem Vorhandensein gewisser Merkmale, z. B. davon, ob die Straße von der Straßenbahn durchfahren wird, zu bestimmen (Urt. des StrSen. des OLG. Rostock v. 15. Juni 1928 in der Mecklenburgischen Zeitschrift für Rechtspflege 1928 Sp. 623, Müller, Anm. 3 zu § 24 KraftfVerfVO.). Die hiermit im Widerspruch stehende VO. des Polizeiamts in Rostock ist hiernach für die Führer von Kraftfahrzeugen ebenso wenig verbindlich wie der auf ministerielle Anweisung v. 27. Juli 1928 in die PrStraßfVerfVO. aufgenommene § 13 Abs. 2 Satz 2, wonach — übrigens zur Aufrechterhaltung des den Straßenbahnen zustehenden Vorfahrtsrechts an den Kreuzungsstellen, in denen nur die eine Straße von der Straßenbahn durchfahren wird (vgl. dazu Müller, Anm. 5 zu § 24 KraftfVerfVO. S. 670, 671) — Hauptverkehrswege sämtliche Straßen sind, in denen Schienengleise für Straßenbahnen verlegt sind (MBlB. 1928, 876). Solche allgemeine Anweisungen haben für das Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs nur die Bedeutung gutachtlicher Äußerungen, die als solche durchaus beachtlich sind; es wird auch vielfach zutreffen, daß die von der Straßenbahn befahrenen Straßen sich als Hauptverkehrswege darstellen. Aber dies muß nicht der Fall sein und keinesfalls enthebt eine PolVO., welche allgemein die mit Straßenbahnschienen belegten Straßen zu Hauptverkehrs wegen erklärt, die Gerichte von der eigenen Prüfungspflicht, ob eine Straße mit Rücksicht auf ihre Verkehrsbedeutung (vgl. RG. 125, 206) als Hauptverkehrswege anzusehen ist. Diese Rechtslage hat das angefochtene Urt. erkannt, indem es sich an die im Widerspruch mit dem Reichsrecht stehende Anordnung des Polizeiamts in Rostock für gebunden erachtet hat, daß der Mühlenstamm im Verhältnis zur Neubrandenburger Landstraße deshalb den Hauptverkehrswege bilde, weil auf ihm Straßenbahnschienen liegen. Eine andere Frage ist es, ob der etwa dem Bekl., falls bei rechtlich zutreffender

27. März 1930: JWB. 1930, 2945 = NKraftf. 1930, 354 = Recht 1930, 313; RG. v. 3. Mai 1930: NKraftf. 1930, 345; Stuttgart v. 7. Mai 1930: NKraftf. 1930, 354).

e) Der Irrtum über den Charakter einer Straße als Hauptverkehrswege braucht nicht fahrlässig zu sein. Das RG. betont mit Recht, daß die Frage, welcher Weg als Hauptverkehrswege anzusehen ist, oftmals zu berechtigten Zweifeln Anlaß gibt. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, kommt der anderen Frage, wie ein Irrtum des Kraftfahrers über den Charakter einer Straße rechtlich zu behandeln ist, besondere Bedeutung zu. Diese Frage spielt im Strafrecht im Hinblick auf § 59 Abs. 2 StGB. eine größere Rolle als im Zivilrecht. Im Strafrecht hat aber die Rspr. einen solchen Irrtum als (beachtlichen) Tatfahrrittum anerkannt (so Hamburg v. 11. Febr. 1929: NKraftf. 1930, 23; RG. v. 8. Nov. 1929: JWB. 1930, 2868 = NKraftf. 1930, 23; RG. v. 10. Febr. 1930: JWB. 1930, 2864; RG. v. 19. Juni 1930: NKraftf. 1930, 445 = Recht 1930, 513; anders Rostock v. 15. Juni 1928: NKraftf. 1929, 468 = HöchStMspr. 1928, 1948). Zivilrechtlich wird entsprechendes zu gelten haben, und im vorliegenden Falle wird man es dem Bekl. schlichterdingens nicht zum Vorwurf machen können, wenn er eine örtliche PolVO. als rechtsgültig ansah. RG. 119, 268 verlangt mit Recht, daß den Beteiligten bei zweifelhafter Rechtslage die Pflicht obliegt, Erkundigungen einzuziehen und die Lage besonders sorgfältig zu prüfen. Von einer solchen zweifelhaften Rechtslage kann aber doch, wenn eben diese Rechtslage durch PolVO. festgelegt ist, keine Rede sein. Man wird in diesem Falle dem Kraftfahrer nicht zumuten dürfen, päpstlicher zu sein, als der Papst selber.

8. Anrechnung des Verschuldens des angestellten Kraftfahrers auf die Schadensersatzansprüche des Beifahrers oder Insassen des Kraftfahrzeuges. In Übereinstimmung mit seiner früheren Rspr. (vgl. die Nachweise im Urteile selbst) geht das RG. davon aus, daß der Kl. als Sozialfahrer sich auf seine Ansprüche das mitwirkende Verschulden des von ihm angestellten Kraftfahrers anrechnen lassen müsse, läßt dem Kl. aber den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. offen. Ob diese konstante Rspr. allerdings auf den vorliegenden Fall i. S. des Urteils anzuwenden ist, muß zweifelhaft erscheinen; denn diese Rspr. setzt voraus, daß der fahrende Kraftfahrer zu dem verletzten Beifahrer oder Insassen in einem Abhängigkeitsverhältnis steht, gemäß dem er den Anweisungen dieses Beifahrers oder Insassen zu folgen hat. Ein solches Abhängigkeitsverhältnis hat die Rspr. z. B. verneint bei dem Insassen einer Autotaxi in seinem Verhältnis zum Taxichauffeur (RG.: VerKRsSch. 1931, 52 = JWB. 1931, 24; RG.: JWB. 1930, 183; RG.: LG. 1917, 1339) mit der Begründung, die auch in dem obigen Urteil angedeutet wird, daß der Taxichauffeur von seinem Dienstherrn, nicht aber von dem Vater zur Ausführung von Fahrten bestellt sei (zweifelhaft!). Ähnlich ist der vom BG. zitierte Fall in RG. 79, 313 ff. = JWB. 1912, 808. Dort hatte der — später Verletzte — Kl. von einer Fahrzeugfabrik ein Kraftfahrzeug gekauft und die Kraftfahrzeugfabrik hatte ihm einen Chauffeur gestellt, um den Kraftwagen nach dem Wohnort des Kl. zu fahren. Das RG. sagt dazu: „Diese Fahrt war nicht eine Unternehmung des Fabrikanten, sondern des Kl., der mit dem neugekauften Wagen nach seinem Wohnort fahren wollte, und der Kl. war für diese Fahrt Geschäftsherr des P. (des Chauffeurs), der von seinem Willen abhängig war“ (auch sehr zweifelhaft!). Die Frage ist also, ob L. als Kauflihaber, der eine zum Kauf in Aussicht genommene Maschine ausprobieren wollte, hierbei den Weisungen des Kl. zu folgen hat. Das aber muß füglich unter Berücksichtigung der Verkehrssitte bezweifelt werden, und es ist sonderbar, daß sich das RG. mit dieser Frage überhaupt nicht befaßt. Die allgemeine Verkehrssitte geht doch dahin, daß der Kauflihaber selber ein Fahrzeug ausprobieren will, und daß er sich dabei nicht von dem Verkäufer oder dessen Angestellten (vorliegend also dem Kl.) in seine Fahrweise hineinreden lassen will. Wie unter diesen Umständen zwischen dem Kl. und L. ein Abhängigkeitsverhältnis bestanden haben soll, ist nicht ersichtlich, hätte jedenfalls näherer Darlegung bedurft.

9. Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. Entsprechend seiner früheren Rspr. sieht das RG. den Entlastungsbeweis nicht schon deshalb als geführt an, weil L. den Führerschein gehabt habe (s. außer der im Urteil selbst aufgeführten Entsch. v. 15. Nov. 1928 noch die Urt. RG. v. 23. Juni 1904: JWB. 1904, 471; RG. v. 13. Dez. 1909: JWB. 1910, 105; RG. v. 1. Nov. 1910: JWB. 1911, 40; Düsseldorf v. 26. April 1926: NKraftf. 1926, 27; RG. v. 23. April 1928: NKraftf. 1928, 11; RG. v. 22. Dez. 1927: NKraftf. 1928, 183). Über den Führerschein hinaus verlangt das RG. immer wieder, daß sich der Geschäftsherr über die moralischen Eigenschaften des Führers, seine Besonnenheit, Charakterstärke und sein Bewußtsein der Verantwortlichkeit gegenüber dem Publikum unterrichtet, bevor er ihm die Führung des Kraftfahrzeuges anvertraut (RG. v. 28. März 1904: JWB. 1904, 288; RG. v. 20. Sept. 1906: Gruch. 51, 600 ff.; RG. v. 23. April 1908: JWB. 1908, 405; RG. v. 15. Juni 1908: Warn. 1908, 508; RG. v. 1. Nov. 1910: JWB. 1911, 40; RG. 84, 415 ff.; RG. v. 10. Juli 1919: JWB. 1919, 824; München v. 17. Jan. 1927: NKraftf. 1927, 199 = VerKRsSch. 1927, 358; RG. v. 22. Dez. 1927: NKraftf. 1928, 183; RG. 120, 161 = JWB. 1928, 1721 ff. = NKraftf. 1928, 70; RG. v. 23. April 1928: NKraftf. 1928, 198;

Beurteilung der Mühlenbamm der Seitenweg sein sollte, zur Last fallende Rechtsirrtum über sein Vorfahrtsrecht ihn deshalb ganz oder zum Teil von dem Vorwurfe der Fahrlässigkeit befreien würde, weil der Befl. die WD. des Polizeiamts in Rostock für verbindlich erachtet hat (vgl. RG. 119, 268 nebst Nachweisen; 67, 145⁷⁾; 76, 63⁸⁾; 86, 289; 92, 380⁹⁾; 96, 316¹⁰⁾; 105, 359; 124, 109¹¹⁾); auch RGSt. 63, 413 und das Urf. des 2. ZivSen. des RG. v. 19. Juni 1930 2D 243/30). Aber es kommt hierauf ebenso wenig an wie darauf, ob der Mühlenbamm oder die Neubrandenburger Landstraße als Hauptverkehrswege anzusehen ist und ob bei Gleichwertigkeit beider Straßen hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung das Kraftrad des Kl. als das von rechts kommende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht hatte. Denn in keinem Falle stand dem Befl. ein Vorfahrtsrecht zu, und zwar deshalb nicht, weil er die linke Seite des Mühlenbammes besahen wollte. Die in § 21c KraftfVerfWD. getroffene Regelung des Vorfahrtsrechts bezweckt einmal die beschleunigte Abwicklung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsweegen und damit des Verkehrs überhaupt und ferner die tunlichste Verhinderung von Zusammenstößen an Straßenkreuzungen und damit an den Stellen, wo solche sich besonders häufig ereignen (RG. 125, 207). Ob der letztere Zweck durch die Regelung, daß das auf dem Hauptverkehrswege befindliche Kraftfahrzeug die Vorfahrt hat, obwohl die Frage, welcher Weg als der Hauptverkehrswege anzusehen ist, oftmals zu berechtigten Zweifeln Anlaß gibt, voll erreicht wird, ist hier nicht zu untersuchen. Denn jedenfalls müssen die beiden vom Gesetzgeber verfolgten Zwecke zu der Auffassung führen, daß das Vorfahrtsrecht zu regelwidrigem Fahren nicht in Anspruch genommen werden darf. Insbes. kann der Kraftfahrzeugführer, der eine Kreuzungsstelle auf der linken Seite durchfahren will, nicht verlangen, daß der ganze Straßenverkehr sich nach ihm richtet, sondern er hat zu warten, bis die Straße für sein regelwidriges Fahren frei ist und er sich in den Verkehr eingliedern kann, und alsdann erst darf er unter Anwendung gespanntester Aufmerksamkeit und aller nur irgendwie möglichen Vorsichtsmaßnahmen sein verkehrsgefährdendes Unternehmen ausführen. Zur zeitweisen Lahmlegung des Verkehrs und zur Vermehrung der Möglichkeiten von Verkehrsunfällen ist das Vorfahrtsrecht nicht geschaffen.

3. Die rechtliche Beurteilung des Verhaltens des L. muß allerdings nach bisheriger Sachlage dazu führen, daß auch L. nicht von jedem Verschulden an dem Unfall des Kl. freisprechen ist. Aber nicht alles das, was ihm der Vorderrichter zum Vorwurf macht, ist als Verschulden zu werten.

a) Die Annahme des BG., daß die Abweichbewegung des Befl. trotz fehlender Zeichengebung rechtzeitig hätte bemerkt werden müssen, ist tatsächlicher Art und entgegen der Ansicht der Rev. rechtlich nicht zu beanstanden. Dann aber hätte sich L. jenem grundlegenden Verkehrsgrundsatz mißachtend, gefährlichen Wegebauern nur mit äußerster Vorsicht nähern und zuwarten müssen, bis er klar sehen konnte, wohin der Befl. sich wenden würde.

b) Inwiefern es dem L. zum Verschulden gereichen soll, daß er einen übermäßig großen Bogen nach rechts beschrieb, um nach links in den Mühlenbamm einzufahren, ist nicht ohne weiteres ersichtlich. Denn L. mußte gem. § 21 Abs. 2 KraftfVerfWD. in weitem Bogen fahren, und falls gemeint sein sollte, L. habe nicht nach rechts ausweichen dürfen, so würde nicht erkennbar die Behauptung des Kl. berücksichtigt sein, daß L. im letzten Augenblick deshalb nach

rechts abgebogen sei, um den drohenden Zusammenstoß mit dem Kraftwagen zu verhindern. Darüber, daß diese Maßnahme schuldhaft verfehlt gewesen wäre, steht nichts fest.

c) Daß dem L. das Vorfahrtsrecht zustand, ist bereits oben ausgeführt.

d) Aus der für erwiesen erachteten Tatsache, daß L. dem Kl. etwa 15 km nach dem Abbremsen vom Weisitz heruntergeschleudert hat, hätte der Tatrichter wohl auf die Richtigkeit der Behauptung des Befl. schließen können, daß L. eine in Anbetracht der Straßenkreuzung und des Verhaltens des Befl. zu hohe Fahrgeschwindigkeit eingehalten hat. Zu der Frage der Geschwindigkeit des Krafttrabs hat der VerR. bisher keine Stellung genommen. Gegebenenfalls hätte L. aus denselben Gründen wie der Befl. dem § 276 BGB. und dem § 18 Abs. 2 KraftfVerfWD. (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 1, § 18 Abs. 1 das.) zuwidergehandelt; auch hätte sein Fahrzeug so langsam fahren müssen, daß es auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte. Daß er diese Vorschrift allem Anschein nach nicht beachtet hat, wird nach bisheriger Sachlage der gegen L. zu erhebende Hauptvorwurf sein.

4. Der Meinung des BG., daß der Kl. die von L. gemachten Fehler gem. § 831 BGB. sich anrechnen lassen muß, ist entgegen den RevAngriffen lediglich beizutreten. Die — zum mindesten entsprechende — Anwendung der Grundsätze des § 831 BGB. ergibt sich, obwohl L. als der vom Kl. zu einer Verrichtung Bestellte nicht einem Dritten, sondern seinem Geschäftsherrn selbst Schaden zugefügt hat, aus § 18 Abs. 3 i. Verb. m. § 17 Abs. 1 Satz 1 KraftfG. und zufolge des Grundgedankens des § 254 Abs. 2 Satz 2 BGB., wonach der Geschädigte für seine Hilfspersonen in derselben Weise einstehen soll wie der Schädiger (RG. 75, 258¹²⁾; 77, 213; 79, 319¹³⁾; 121, 118¹⁴⁾); RGAnk. 1911, 3 zu § 254 Bd. I, S. 417, 418). Der in § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. dem Geschäftsherrn nachgelassene Entlastungsbeweis ist vom Kl. weder hinsichtlich der Auswahl noch hinsichtlich der Beaufsichtigung des L. in rechtlich ausreichender Weise angetreten. In ersterer Beziehung genügt der Geschäftsherr seiner Sorgfaltspflicht keineswegs schon dadurch, daß er sich von dem Kraftfahrzeugführer den Führerschein vorlegen läßt (vgl. u. a. RG. v. 15. Nov. 1928 VI 76/28¹⁵⁾; Ztschr. der AnwR. im LSGBez. Frankfurt a. M., 1929, 117; Müller, Dem. BIIIb3 zu § 16 KraftfG. S. 365) oder gar der bloßen Angabe des Angestellten über den Besitz des Führerscheins vertraut; denn der Führerschein gibt lediglich darüber Auskunft, daß zur Zeit seiner Ausstellung der Führer die entsprechenden technischen Fähigkeiten besessen hat und damals gegen den Führer keine allgemeinen polizeilichen Bedenken zu erheben waren (§ 2 Abs. 1 Satz 2 KraftfG., und dazu Müller, Dem. I c 2 S. 142—145). Daß aber ferner der Kl. den L. genügend beaufsichtigt hätte, sieht das angef. Urf. ohne Rechtsirrtum sogar als widerlegt an. Vergeblich verweist die Rev. darauf, daß der Kl. zu L. in demselben Verhältnis gestanden habe, wie der Fahrgast einer Kraftdroschke zu deren Führer. Dabei ist verkannt, daß der Fahrgast nicht der Geschäftsherr des — seinen Weisungen nicht unterworfenen — Droschkenführers ist, während hier der Kl. seiner eigenen Angabe nach dem L. die Führung des Krafttrabs anvertraut und ihn dadurch mit dieser Verrichtung betraut hatte. Einer Stellungnahme zu den vom BG. angezogenen Entsch. (RG. 79, 319¹⁶⁾ und 93, 98) bedarf es hiernach ebenso wenig wie zu dem einen wesentlich anders liegenden Fall behandelnden Urf. des erf. Sen. v. 26. Mai

RG. v. 15. Nov. 1928: RKrafft. 1929, 59; RG. v. 21. Febr. 1929: JRP. 1929, 99; RG. v. 17. April 1930: JRP. 1930, 221).

Das ist theoretisch richtig. Wie wenig brauchbar diese Rpr. aber für die Praxis sein kann, beweist der vorliegende Fall schlagend. Es ist etwas anderes, ob ein Dienstherr einen Führer für längere Zeit einzustellen gedenkt oder — was im Automobilhandel sich täglich tausendfach wiederholt — ein Galter einem Kunden sein Kraftfahrzeug für eine kurze Probefahrt überläßt. Will denn das RG., wie es den Anschein hat, wirklich verlangen, daß sich in jedem solchen Falle der Automobilhändler zuvor über des Kunden „Besonnenheit, Charakterstärke und Bewußtsein der Verantwortlichkeit gegenüber dem Publikum“ eine „einwandfreie Gewißheit“ verschafft? Hier zeigt sich die tiefe Kluft zwischen der Theorie und dem Alltagsleben mit seinen Be-

dürfnissen und Forderungen, eine Kluft, die das RG. bisher noch nicht überbrückt hat. Für solche Fälle muß dem Händler doch der Führerschein seines Kunden genügen; soll er strenger sein als die Polizeiverwaltung selber, die dem Betroffenen doch den Führerschein ausgestellt hat? Ganz abgesehen davon, daß es überhaupt zweifelhaft erscheinen kann, ob der § 831 BGB. vorliegend zur Anwendung kommen kann. Hat denn der Händler den Kunden (also den L.) überhaupt zu einer Verrichtung, nämlich einer Probefahrt, „bestellt“? Liegt nicht vielmehr Leihe oder ein ähnliches Vertragsverhältnis vor? Würde man konstruktiv diesen Weg gehen, so würde man dem § 831 BGB. ausschalten und damit auch die unerfreuliche Anwendung der von der Rpr. herausgearbeiteten Rechtsgrundsätze auf den vorliegenden Fall.

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

⁷⁾ JZB. 1908, 27. ⁸⁾ JZB. 1911, 453. ⁹⁾ JZB. 1918, 770.

¹⁰⁾ JZB. 1919, 993. ¹¹⁾ JZB. 1929, 1575.

¹²⁾ JZB. 1911, 2114. ¹³⁾ JZB. 1912, 808. ¹⁴⁾ JZB. 1928, 3037.

¹⁵⁾ JZB. 1929, 912. ¹⁶⁾ JZB. 1912, 808.

1930, VI 734/29, auf das sich die Rev. beruft. An dem Ergebnis, daß der Kl. für das Verschulden des L. aufzukommen hat, würde auch dadurch nichts geändert werden, wenn es zutreffen sollte, wie die Rev. neu und daher an sich in dieser Instanz unbeachtlich vorträgt, daß der Auftrag des B. an den Kl., dem L. das Kraftrad vorzufahren, entsprechend der Verkehrssübung auch den Auftrag umfaßt habe, den L. selbst das Rad steuern zu lassen, falls er im Besitz des Führerscheins sei. Denn abgesehen davon, daß der Kl. sich den Führerschein des L. nicht hatte vorzeigen lassen, hätte B. allenfalls die Auswahl des L. vorgenommen, nicht aber den Kl. von der Pflicht zur Beaufsichtigung des L. befreit, ihm diese Pflicht vielmehr gerade übertragen. Es ergäbe sich dann also die Verantwortung des Kl. aus § 831 Abs. 2 BGB.

5. Aber auch eigenes Verschulden des Kl. hat das BG. ohne Rechtsirrtum angenommen.

a) Ob es allenfalls zulässig gewesen wäre, daß der Kl. dem L. auf einer abgelegenen, wenig benutzten Landstraße die Steuerung des Krafttrads überlassen hätte, kann dahinstehen. Aber keinesfalls durfte er dem ihm bis dahin unbekannten L., dessen Führerschein er sich nicht einmal hatte vorlegen lassen, die Führung eines Krafttrads, das jener zum erstenmal fuhr, auf einer verkehrsreichen Straße und insbes. an der hier fraglichen Kreuzungsstelle übertragen.

b) Ferner hätte der Kl. dafür Sorge tragen müssen, daß L. in die Kreuzungsstelle mit aller Vorsicht und insbes. unter Verabminderung seiner Geschwindigkeit auf das in § 18 Abs. 2 KraftfWBO. vorgeschriebene Maß hineinfuhr. In dieser Richtung hat der Kl. bisher nichts vorgetragen.

6. Die Abwägung der Umstände nach § 17 KraftfG. ist Sache der tatrichterlichen Würdigung und muß daher dem BG. überlassen bleiben. Immerhin mag darauf hingewiesen werden, daß nach bisheriger Sachlage anzunehmen ist, daß in erster Linie der Bekl. durch seine rücksichtslose Fahrweise die gefährliche Lage, die zu dem Zusammenstoß geführt hat, geschaffen und damit die erste Ursache für den Unfall des Kl. gesetzt hat.

7. Für den Fall, daß das BG. auf Grund der erneuten Sachprüfung zur gänzlichen oder teilweisen Zuspicherung des Feststellungsanspruchs und zu einem entsprechenden Grundurteil hinsichtlich der Leistungsansprüche gelangen sollte, sei dreierlei beigelegt.

a) Der Kl. fordert die Zubilligung einer Rente sowohl im Feststellungs- wie auch im Leistungsantrag. Das Verhältnis dieser beiden Anträge bleibt klarzustellen.

b) Der Kl. scheint zuzugeben, daß ein Teil seines Schadens von der Berufsgenossenschaft gedeckt ist. Insofern sind die Schadenersatzansprüche — und zwar bereits im Zeitpunkt des Unfalls (RG. 103, 219) — gem. § 1542 RVO. auf die Berufsgenossenschaft übergegangen. Nach der Behauptung des Kl. sind aber diese Ansprüche von der Genossenschaft an ihn abgetreten worden, so daß er auf Grund der Abtretung sachbefugt sein würde. Der Entscheidung der Frage, ob in dieser erst in zweiter Instanz vorgebrachten Begründung eine Klageänderung liegt, ist der VerR. anscheinend überhoben, da nach dem Tatbestand des angefochtenen Urts. anzunehmen ist, daß der Bekl. Klageänderung nicht gerügt hat (§ 527 ZPO.). Aber die Frage der Abtretung muß nicht nur im Feststellungs-, sondern auch im Grundurteil berücksichtigt werden (RG. 62, 339; 123, 41¹⁷); Sydow-Busch, Anm. 3 zu § 304 ZPO. nebst weiteren Nachweisen).

c) Der Kl. verlangt gem. § 843 BGB. die Zuerkennung einer Rente auf Lebenszeit in dem Leistungsantrag und zwar auch für Minderung seiner Erwerbsfähigkeit, also über den Zeitpunkt hinaus, in welchem er nach der Erfahrung voraussichtlich auch ohne den Unfall erwerbsunfähig geworden sein würde. Dieses Verlangen würde einer besonderen Begründung bedürfen, die an sich möglich ist, aber bisher fehlt (vgl. § 843 Abs. 1, § 844 Abs. 2, § 845 BGB., §§ 10—13 KraftfG.). Bereits in dem Zwischenurteil nach § 304 ZPO. und nicht erst im Betragsurteil ist der Vorbehalt der zeitlichen Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen (RG. 64, 35;

71, 247¹⁸); 77, 410¹⁹); 90, 226²⁰); 98, 222; RGRKomm. Erl. 4d zu § 843 Bb. II S. 646). Die Festsetzung des kalendermäßigen Endtermins freilich kann dem Betragungsverfahren überlassen werden und dies wird der Regel nach sich als zweckmäßig erweisen.

1 Nach alledem blieb nur übrig, das angefochtene Urts. aufzuheben und die Sache in die Vorinstanz zurückzuverweisen (§ 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO.).

(U. v. 12. März 1931; VI 453/30. — Moskau.) [S.]
(= RG. 132, 100.)

22. §§ 844 Abs. 2, 1356 Abs. 2 BGB.; § 10 Abs. 2 KraftfG.

1. § 844 Abs. 2 BGB. und § 10 Abs. 2 KraftfG. haben nicht den Verlust tatsächlich bezogenen Unterhalts, sondern den Verlust des Rechtes auf Unterhalt im Auge. Entscheidend ist, ob der unterhaltspflichtige Getötete zur Leistung der Unterhaltspflicht imstande war.

2. Wenn die unterhaltspflichtige Mutter im Erwerbsgeschäft ihres Ehemannes tätig ist und der selbst nicht unterhaltspflichtige Ehemann auf Grund seines Erwerbes das unterhaltsberechtigende Kind seiner Ehefrau mit im gemeinschaftlichen Haushalt ernährt, so kann hierin eine Unterhaltsgewährung seitens der Mutter gefunden werden.†)

Am 10. Sept. 1927 wurde die mit S. verheiratet gewesene außereheliche Mutter der am 20. Aug. 1920 geborenen Kl. durch fahrlässiges Verschulden des Bekl. zu 1 von einem von diesem geführten, der Bekl. zu 2 gehörigen Autobus überfahren und getötet. Auf Grund § 844 Abs. 2 BGB., § 10 Abs. 2 KraftfG. fordert die Kl. Schadenersatz.

Zur Begründung ihrer Ansprüche trug sie vor: sie sei durch den Tod ihrer Mutter ihres Unterhaltsanspruchs gegen diese beraubt worden. Der außereheliche Erzeuger der Kl., der verpflichtet sei, ihr monatlich 40 RM an Unterhaltskosten zu zahlen, könne dieser Verpflichtung nur teilweise nachkommen. Die Kl. sei, seitdem die Mutter den Zimmermann S. geheiratet habe, mit dem sie einen wöchentlich 30 RM abwerfenden Lumpenhandel betrieben habe, von S. mit unterhalten worden. Seit dem Tode der Mutter habe S. die Kl., die sich jetzt in Waisenspflege befinde, nicht mehr unterhalten.

Das BG. hat abgewiesen, das RG. aufgehoben.

Das BG. geht davon aus, daß die Mutter der Kl. eigene verfügbare Mittel zu ihrem und der Kl. Unterhalt nicht gehabt habe. Die Kl. sei bis zum Tode der Mutter freiwillig von S. unterhalten worden. Sei die Mutter zwar im Hause und Geschäft des S. tätig gewesen, so habe sie damit nur ihre Verpflichtung ihm gegenüber nach § 1356 Abs. 2 BGB. erfüllt. Die Kl. habe auch nicht bewiesen, daß ihre Mutter späterhin einmal in die Lage gekommen wäre, sie aus eigenen Mitteln zu unterhalten. Daher sei der Kl. durch den Fortfall ihrer Mutter ein Schaden i. S. des § 844 Abs. 2 BGB., § 10 Abs. 2 KraftfG. nicht entstanden.

Mit Recht macht demgegenüber die Rev. geltend, daß

¹⁸) JW. 1909, 439. ¹⁹) JW. 1912, 191. ²⁰) JW. 1917, 813.

Zu 22. Das Urteil verdient volle Zustimmung. Nach § 844 Abs. 2 BGB. (§§ 10 Abs. 2 KraftfG., 3 Abs. 2 HaftpfG., 21 Abs. 2 ZVG.) ist Schadenersatz nicht für die tatsächliche Einbuße, sondern für den Verlust des Rechtes auf Unterhalt zu leisten. Der Anspruch des Kindes gegen die Mutter ist bedingt durch die Bedürftigkeit des Kindes (§ 1602 Abs. 1) und die Leistungsfähigkeit der Mutter (§ 1603). Für die Bemessung des Ersatzanspruchs ist es also unerheblich, ob die Unterhaltsleistungen des Getöteten — z. B. mit Rücksicht auf die Liberalität eines anderen — hinter denjenigen, die nach dem Gesetz zu gewähren waren, zurückblieben, oder ob der Getötete den Unterhalt in einem seine gesetzlichen Verpflichtungen übersteigenden Maße gewährte. Entscheidend ist allein, ob und gegebenenfalls in welchem Umfange eine Unterhaltspflicht bestand. Deshalb hat das RG. mit vollem Recht eine weitere Klärung der Frage gefordert, in welchem Umfange die getötete Mutter zur Gewährung von Unterhaltsleistungen fähig und demgemäß verpflichtet war.

diese Ausführungen der Anwendung des § 844 Abs. 2 BGB., § 10 Abs. 2 KraftfG. nicht gerecht werden. Nach feststehender Rspr. des RG. hat die Bestimmung des § 844 Abs. 2 BGB., der auch diejenige des § 10 Abs. 2 KraftfG. entspricht, nicht den Verlust tatsächlich bezogenen Unterhalts, sondern den Verlust des Rechts auf Unterhalt im Auge, das der Unterhaltsberechtigten gegenüber dem getöteten Unterhaltspflichtigen hatte (RG. 4, 105; 33, 281; 92, 58; Recht 1907, 309 Nr. 585; 1913 Nr. 847). Beruht aber der Schadensersatzanspruch der Kl. darauf, daß sie das ihr nach §§ 1601, 1603 Abs. 2 BGB. zustehende Recht auf Unterhalt durch den Tod ihrer Mutter verlor, so kommt es nicht darauf an, ob S. als ein Dritter ohne rechtliche Verpflichtung tatsächlich der Kl. Unterhalt gewährte. Entscheidend ist vielmehr für die Anwendung des § 844 Abs. 2 BGB. wie für die des § 10 Abs. 2 KraftfG., ob der unterhaltspflichtige Getötete zur Leistung der Unterhaltspflicht imstande war (JW. 1907, 480¹⁹). Nach dieser Richtung hat aber das BG. keine Feststellungen getroffen. Darauf, daß die Mutter der Kl. nach § 1356 Abs. 2 BGB. zur Arbeit im Hauswesen und Geschäft ihres Mannes verpflichtet war, kommt es im vorliegenden Fall um so weniger an, als sie diese Arbeit auch im Interesse der Kl. leistete. Nach der Befundung des damals 58 Jahre alten Zeugen S. im Protokoll v. 21. Febr. 1930, auf die das BG. verweist, reichten die Einnahmen des von ihm und seiner Ehefrau betriebenen Lumpenhandels, für den beide einen Gewerbeschein hatten, aus, um die Familie einschließlich der Kl. ohne Wohlfahrtsunterstützung durchzubringen; der Erzeuger der Kl. zahlte nur ungefähr 10 bis 12 RM im Monat. S. erzielte durch den Handel, bei dem die Frau ein- oder zweimal in der Woche mit half, im Durchschnitt angeblich einen wöchentlichen Reinverdienst von 30 bis 40 RM. Nach dem Tode seiner nach der Klageschrift damals dreißigjährigen, anscheinend voll arbeitsfähigen Frau hat S. das Geschäft, das danach mehr und mehr zurückging, schließlich aufgeben müssen, weil er allein es nicht mehr betreiben konnte. Die Tätigkeit seiner Frau in und außer dem Hause bewertet er auf wöchentlich 30 RM. Erscheint es bei dieser Sachlage rechtlich nicht unbedenklich, wenn das BG. die Mitarbeit der Frau im Geschäft ihres Mannes als „nur ganz gering“ einschätzt, so fehlt es auch an einer ausreichenden Begründung für die Annahme des BG., daß die Früchte ihrer Arbeit nur ihrem Manne zugefallen seien, da S. nach seiner Befundung die ganze Einnahme seiner Frau gab, damit diese die Kosten des gemeinschaftlichen Haushalts davon bestreite. Wie die Rev. nach § 286 ZPO. mit Recht rügt, hätte das BG. in diesem Zusammenhang auch nicht an der Frage vorübergehen dürfen, ob nicht die Mutter der Kl. weit mehr von S. erhielt, als zu ihrer bloßen Fortexistenz nötig war, m. a. W., ob sie nicht — eventuell auch stillschweigend — mit ihm dahin übereingekommen war, daß er für die mit der Beschließung von ihr übernommene Verpflichtung zur Tätigkeit in seinem Hauswesen und Geschäft seinerseits sich verpflichtete, die Kl. mit zu unterhalten. Auch insofern würde dann der von den Bekl. zu erzielende Vermögensanteil der Kl. in dem Wegfall des Gewinnes bestehen, den sie aus der Arbeitskraft ihrer Mutter hätte ziehen können.

(U. v. 23. April 1931; 610/30 VI. — Hamburg.) [G.]

****23.** §§ 1004, 906 BGB. Die Genehmigung auf Grund der GewD. hindert nicht den Anspruch auf Unterlassung von unzulässigen Störungen. Welche Stadtteile bei Großstadt und Vorort kommen für die Frage der Ortsüblichkeit, insbes. bei Befahren mit einer Omnibuslinie, in Betracht? Die Linienführung und das durch sie benutzte Gelände im ganzen sind zu berücksichtigen. Wie weit ist die besondere Ruhe eines Großstadtvorortes zu berücksichtigen? Die Bedürfnisse des Verkehrs sind das vorwiegend Entscheidende.†)

Für das Klagebegehren, daß die Bekl. Erschütterungen des Hausgrundstücks des Kl. durch die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden zweigeschossigen Autoomnibusse unterlasse

und zu diesem Zweck den Betrieb mit diesen in der B.-Allee einstelle, kommen als rechtliche Grundlagen die §§ 1004, 906 BGB. in Betracht. Der Kl. begehrt die Unterlassung von Störungen, die nach seiner Behauptung in unzulässiger Weise sein Eigentum beeinträchtigen. Klageverpflichtet ist zutreffendfalls die Bekl. als die Störerin. Die Einrichtung der Linie 23 ist allerdings gemäß § 27 GewD. polizeilich genehmigt worden. Das steht aber einer Klage auf Unterlassung einzelner Betriebsmaßnahmen, welche die Aufrechterhaltung des Betriebs der Linie nicht hindern würde, nicht entgegen (vgl. RG. 44, 227; 59, 72; 62, 131; 73, 270¹)).

Das RG. ist zur Abweisung dieses Klagebegehrens gelangt, weil etwaige Erschütterungseinwirkungen auf das Grundstück des Kl. durch eine Benutzung des Straßengrundstücks herbeigeführt seien, die ortsüblich sei. Hierzu wird ausgeführt: Es komme auf die Ortsüblichkeit gerade des besonderen Stadtteils Berlin-Dahlem an. Aber auch dort verkehrten, wie dem BG. bekannt sei, schwere Lastwagen und eine andere mit zweigeschossigen Wagen betriebene Omnibuslinie, die vom B.-Platz ausgehende Linie 25. Die Behauptung des Kl., die hier in Betracht kommende Straße sei in besonders schlechtem Pflasterzustande, sei unerheblich, weil die Frage der Ortsüblichkeit sich nicht nach dem Zustand der Straße im Einzelfall richten könne. Entstände dem Kl. Schaden aus ordnungswidrigem Zustand der Straße, so müsse er sich an die Stadt Berlin als die dafür Verantwortliche halten.

Die gegen diese Ausführungen gerichteten Revisionsangriffe, das BG. lasse eine ausreichende Erörterung der tatsächlichen Verhältnisse vermissen, sind begründet. Dies allerdings nicht in dem Sinne, wie sie der Kl. aufstellt, daß es nur auf die Verhältnisse in B.-D. ankomme. Dieser Standpunkt des Kl., dem sich das RG. angeschlossen hat, kann nicht gebilligt werden. Vielmehr ist die Entsch. nicht lediglich aus den Besonderheiten dieses örtlich begrenzten Bezirks zu entnehmen, sondern aus den Orts- und Verkehrsverhältnissen der Stadtteile und Straßenzüge, insgesamt, durch welche die Linie 23 fährt. Die Ortsüblichkeit i. S. des § 906 BGB. erfordert eine gegenwärtige gleichartige Benutzung einer Mehrheit von Grundstücken derselben örtlichen Lage. Dazu hat das RG. allerdings häufig ausgesprochen, daß ein einzelner abgegrenzter Bezirk einer Ortschaft, insbes. einer Großstadt, dann als besonderes Vergleichsgebiet zu betrachten sein und bei Beurteilung der örtlichen Verhältnisse eine selbständige Bedeutung haben könne, wenn er durch die Art seiner Bebauung oder des Wirtschaftslebens ein besonderes, von anderen Stadtteilen erkennbar unterschiedenes Gepräge trägt (RGWarn. 1910 Nr. 149; 1915 Nr. 285; 1919 Nr. 64; RG. 105, 217; JW. 1930, 2936). Wohl mag sich die Villenkolonie D. von anderen Stadtteilen Berlins durch besondere Ruhe und Abgeschlossenheit unterscheiden. Aber es handelt sich hier um eine Einwirkung, die nicht von einer örtlich beschränkten — lokalisierten — Straßengrundstücksbenutzung ausgeht, sondern von einer solchen, die sämtliche von der Omnibuslinie 23 berührte Straßen umfaßt. Weil die Straßenzüge dazu be-

Eigenart nicht zum Hindernis der notwendigen Verkehrsentwicklung werden dürfe und daß bei einem Konflikt die Bedürfnisse des Verkehrs voringen, wobei freilich, soweit möglich, das Eigentum zu schonen sei;

II. durch die These, daß für die Ortsüblichkeit einer Straßenbenutzung durch ein Verkehrsinstitut die gesamte Betriebslinie des Verkehrsinstituts als Maßstab heranzuziehen sei.

Beiden Thesen muß — im wesentlichen nach den als herrschend anzusehenden Lehren des RG. selbst — mindestens vom Gesichtspunkt der Grundfähigkeit aus widerprochen werden.

I. Die Entsch. trägt die Tendenz, dem § 906 BGB. für das Grundeigentum eine ähnliche Stellung einzuräumen, wie sie dem § 242 BGB. für das Schuldrecht geworden ist. Der § 906 BGB. spannt die Möglichkeiten der Rspr., die grundbesitzlichen Eigentümerbefugnisse aus § 903 BGB. nach Lage des Einzelfalles einzuschränken, jedoch nicht zwischen Treu und Glauben und Verkehrssitte, sondern zwischen Unwesentlichkeit und Ortsüblichkeit ein. Diese Begriffe sind konkreter und enger als die des § 242 BGB.; insbes. darf die Unwesentlichkeit nicht mit Treu und Glauben, die Orts-

Zu 23. Das Urteil ist aus zwei grundsätzlichen Erwägungen bemerkenswert:

I. durch die These, daß das Eigentum in seiner bestehenden

1) JW. 1910, 620.

stimmt sind, dem durchlaufenden Verkehr zu dienen, kann für die Frage, ob die Benutzung eines Straßengrundstücks durch eine Verkehrseinrichtung in der besonderen Art und dem Maß der stattfindenden Benutzung sich in den Grenzen des Ortsüblichen hält, nicht ein einzelner Teil der im Gesamtverlauf benutzten Straßen herausgeschnitten und für sich behandelt werden. Vielmehr ist die Linienführung und das durch sie benutzte Gelände im ganzen anzusehen. Denkbar ist, daß sich auch bei solcher Betrachtungsweise eine bestimmte Benutzungsart als der Ortsübung widersprechend ergibt; so z. B. das Fahren besonders schwerer und lärmender Wagen in einem ruhigen Kurort; oder auch die Benutzung solcher Wagen für eine Linie, die zwar in einer Großstadt liegt, die aber nur solche Stadtteile berührt, welche durch besondere Ruhe ausgezeichnet sind, die auch ihrer Führung nach kein wichtiges Glied des allgemeinen großstädtischen Verkehrs ist, also nicht etwa eine Ausfallverbindung aus dem Stadtimnern heraus oder eine wichtige Querverbindung darstellt. Jedenfalls aber sind die Bedürfnisse des Verkehrs das vorwiegend Entscheidende. Ist ein bestimmter Stadtteil zunächst durch besondere Ruhe von anderen unterschieden, so kann er sich deswegen doch nicht dem sich aus seiner Lage in oder in der Nähe einer Großstadt ergebenden Schicksal entziehen, in den Allgemeinverkehr hineinzuwachsen. Es geht nicht an, daß sich bestimmte Gegenden oder einzelne Straßen, um sich die ursprüngliche Eigenart zu erhalten, als Hindernisse der notwendigen Verkehrsentwicklung einschleichen. Der Bewohner von D. kommt nicht nur als solcher, sondern auch als Ein-

wohner von Groß-Berlin in Betracht. Andererseits ist doch in der Berücksichtigung solcher Verkehrsbedürfnisse die Großstadt, wie schon angedeutet, nicht notwendig als einheitliches Ganzes anzusehen. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe haben, soweit das mit ihren Verkehrszwecken vereinbar ist, auf die Straßenanwohner Rücksicht zu nehmen und auch örtliche Besonderheiten zu beachten. Die starke Beeinträchtigung an verkehrsreichen Straßen liegender Häuser durch die von schweren Kraftwagen herrührenden Erschütterungen sind bekannt. Die Leiter eines Verkehrsunternehmens müssen darauf bedacht sein, durch die Wahl und die Handhabung der Betriebsmittel diese Schädigungen möglichst herabzumindern.

In erster Linie ist es Aufgabe der Verwaltungsbehörden, diese Gesichtspunkte bei Einrichtung der Verkehrslinien und der polizeilichen Betriebsüberwachung zu beachten. Aber es ist doch dem Straßenanlieger unbenommen, sich gegen eine bestimmte Betriebsanbahnung auf Grund seiner bürgerlich-rechtlichen Eigentümerbefugnisse zu wenden (§§ 903, 906 BGB.). Mag auch die Stellungnahme der Verwaltungsbehörde, die eine Linienführung und Betriebsart genehmigt hat, den Gerichten ein starkes Beweiszeichen dafür sein, daß sich die vom Straßenanlieger beanstandete Handhabung in ortsüblichen und verkehrsnotwendigen Grenzen halte, so ist sie doch nicht schlechthin entscheidend. Vielmehr muß das Gericht selbständig prüfen, ob die beanstandete Immission das nach § 906 BGB. zulässige Maß überschreitet.

Demgemäß kommt es hier — außer der bisher noch

üblichkeit nicht mit Verkehrsrisse verwechselt werden. Eine allgemeine These, daß das Eigentum sich inhaltlich einzuschränken habe, wenn seine Nichteinschränkung zum Hindernis für eine notwendige (d. h. von einem Unternehmer, meistens einer Verwaltungsbehörde, für „notwendig erachtete“) Verkehrsentwicklung werde, ist weder nach § 906 BGB. noch sonst nach geltendem Recht zu begründen. Der Theorie entspricht die Stellungnahme zu einem einfachen Grundbeispiel: Würde ein Unternehmer beim Bau einer Untergrundbahn ohne andere Rechtsgrundlage als die behauptete Verkehrsnotwendigkeit ein der beabsichtigten Linienführung im Wege liegendes Hausgrundstück gegen den Willen des Eigentümers untertunneln, so würde nach einer solchen allgemeinen These die Duldungspflicht des Eigentümers festzustellen sein. Dies unmögliche Ergebnis beweist, daß den mit dem eigentumsfremden Begriff der Verkehrsnotwendigkeit operierenden Ausführungen des RG. keine grundsätzliche Bedeutung beigemessen werden darf. Auch für den vorliegenden Einzelfall sind sie abzulehnen, da sie das Problem auf einen vom Gesetz nicht funktionierten Weg verlegen.

Übrigens würden bei dieser Betrachtungsart — von den gesetzlichen Vorschriften einmal ganz abgesehen — den Verkehrsnotwendigkeiten die Wohnnotwendigkeiten mit gleicher Wichtigkeit entgegengestellt werden können.

II. Die für die spezielle Literatur zu § 906 BGB. bedeutungsvollsten Ausführungen des RG. sind in der These über den Begriff der Ortsüblichkeit i. Verb. m. Immissionen eines Verkehrs-

betriebes zu finden.

Das RG. weicht hier von seiner sonst üblichen Begriffsbestimmung (vgl. die in dem Urteil selbst zit. Entsch. RWarn. 1915 Nr. 285 und RG. 105, 217) grundsätzlich ab. Eine ähnlich auffallende Abweichung hat es schon mit der wegen ihrer Grenzfall-eigenschaft in der Praxis häufiger zit. und immer wieder umstrittenen Thalevalzwerk-Entsch. v. 6. Juli 1910: Gruch. 55, 108; JW. 1910, 942 vorgenommen. Auch hier fand das RG. ein (seit Jahrhunderten bestehendes) Einzelindustrieunternehmen vor, das seinen Betrieb umfänglich erweitert und dadurch erheblich verstärkte Immissionen hervorgerufen hatte. Jergendein örtliches Vergleichsobjekt war nicht vorhanden. Das RG. half sich damit, daß es den Begriff „der örtlichen Verhältnisse bei Grundstücken dieser Lage“ in den Begriff der „örtlichen Verhältnisse bei Grundstücken gleicher oder gleichartiger Lage“ umdeutete und dann auf anders gelegene Industriebezirke als Vergleichsobjekte zurückgriff. Dieser nicht betzungspflichtigen und durch § 906 BGB. nicht gedeckten Lösung muß als Lösung gegenübergestellt werden, daß das RG. die örtlichen Verhältnisse „dieser Lage“ des Thalevalzwerks nur in ihren verschiedenen Zeit- und Einwirkungsabschnitten untereinander hinsichtlich Immission und Duldung zu vergleichen gehabt hätte, um einen brauchbaren, dem Gesetz angepaßten Maßstab zu finden; auf ortsfremde Gegenden dürfte es nicht abkommen.

Auch im vorliegenden Fall fehlt dem RG. merkbar der Vergleichsmaßstab für Grundstücke „dieser“ Lage. Grundstück dieser Lage ist nach dem Gesetz zunächst das inmittierende Grundstück selbst, d. h. das Straßengrundstück, wobei nach den vom RG. für Berliner Verhältnisse aufgestellten Grundätzen ein großes, etwa viele Kilometer langes Straßengrundstück noch in mehrere, nach Anlage und Be-

nutzung unterschiedliche und selbständige Teile zerfallen kann. Das RG. geht aber weiter: es wählt als Ausgangsobjekt nicht das Straßengrundstück, sondern die „Linienführung“ des betreffenden Verkehrsinstituts und „das durch sie benutzte Gelände“. Weber zum einen noch zum andern bietet der § 906 BGB. eine Handhabe. Diese Entscheidung zur Ortsüblichkeit, als Grundgesetz aufgefaßt, müßte zu unerträglichen Konsequenzen führen. Man denke an die Betriebe von Kraftpostlinien und Eisenbahnen, für die das gleiche zu gelten hätte. Die These des RG. würde dazu führen, die Ortsüblichkeit bei der Verlastigung eines Kurorts, in den eine Kraftpostlinie führt, auch durch Vergleich mit ländlichen Gegenden, in denen kein Haus steht, oder mit einer großstädtischen Gegend, die den Ausgangspunkt der Kraftpostlinie bilden mag, zu bestimmen. An der Linienführung einer Eisenbahnstrecke sind die Ergebnisse nicht auszudenken. Aber nicht nur ein Vergleich mit Kraftpoststrecken und Eisenbahnstrecken läßt die RG.-These untragbar erscheinen. Die räumlich große politische Gemeinde Berlin weist, in ständiger Mpr. anerkannt, ebenso wie das Gelände, das an einer Kraftpost- oder Eisenbahnstrecke liegt, zahlreiche artverschiedene Gegenden auf, die nicht dadurch, daß eine Kraftverkehrslinie hindurchfährt, ihre Artverschiedenheiten verlieren und etwa einen untereinander vergleichsfähigen Gesamtkarakter erhalten. Unterstellt man nun gar, daß dieselbe Berliner Kraftverkehrslinie, die hier eine Rolle spielt, vordem einmal aus zwei Anschlußstrecken bestanden hat, von denen die eine beispielsweise aus Fabrikvierteln und dicht besiedelten Hochhausgegenden in das Zentrum der Stadt und die andere vom Zentrum der Stadt in Wohn- und Villenvororte führt, so hätte zunächst für jede dieser Linien eine besondere Ortsüblichkeit nach der RG.-These bestanden. Aus betriebstechnischen oder finanztechnischen Gründen legt die Verkehrsunternehmerin die Linien zusammen und führt sie als eine Linie durch. Jetzt würde durch diese vollkommen äußerliche Maßnahme eine gemeinam neue Ortsüblichkeit für die beiden Strecken geschaffen werden. Dasselbe Ergebnis würde eintreten, wenn eine bestehende Strecke verlängert oder verkürzt wird. Solche willkürlichen und einseitig abänderlichen Tatsachen können nicht zur Bestimmung des Begriffs der Ortsüblichkeit dienen.

Immer ist streng auf die Ortsgebundenheit der Ortsüblichkeit des § 906 BGB. zu achten. Auch die Linie eines Verkehrsinstituts kann nur abschnittsweise im Zusammenhang mit der jeweiligen, einen geschlossenen Charakter tragenden Gegend betrachtet werden. Heranzuziehen sind andere in der gleichen Gegend liegende Verkehrsstrecken, aber nicht Verkehrsstraßen einer anderen Gegend. Heranzuziehen sind ferner die Einwirkungen anderer Verkehrsmittel in der betreffenden oder in anderen Verkehrsstraßen oder Verkehrsstraßenteilen der gleichen Gegend. Nur in diesem durch § 906 BGB. gedeckten Rahmen der Ortsüblichkeit sind Vergleiche anzustellen. In diesem Rahmen bieten sich aber auch zahlreiche Vergleichsmöglichkeiten. Es kann die Gesamtheit aller anderen gleichartigen Einwirkungen mit der zur Entscheidung gestellten neuen Einwirkung verglichen werden. Es kann unter Umständen sogar das Maß der neuen Einwirkung bis zu dem Augenblick, bis zu dem sie geduldet wurde und in dem die Abwehr des klagenden Eigentümers einsetzte, dem Maß der übrigen bisherigen Einwirkungen gleicher Art zugefügt und in diesem Gesamtumfang dem angegriffenen späteren Maß der neuen Einwirkung

nicht behandelten Frage, ob es sich um wesentliche Einwirkungen handelt — darauf an, ob der Betrieb mit zweistöckigen Omnibussen ohne Luftbereifung in Ansehung der Gesamtstrecke der Linie 23 und ihrer Bestimmung im Verkehrsnetz ortsüblich ist. Zur Beantwortung dieser Frage muß das RG. prüfen, ob etwa die von der Linie 23 berührten Stadtteile sämtlich oder überwiegend besonders ruhige und villenartig bebaute Wohnviertel sind, welchen Umfang der von der Linie 23 zu bewältigende Verkehr hat, ob in Anbetracht der Verkehrsbedürfnisse eine Schonung der Straßenanwohner durch Benutzung leichterer Wagen möglich und angebracht ist. Der Kl. hatte hervorgehoben, daß auch angesichts der schlechten Pflasterung der P.-Allee die Benutzung besonders schwerer Wagen zu verbieten sei. Zwar ist, wie das RG. richtig sagt, nicht die Befl., sondern die Stadt Berlin für den Zustand der Straßen verantwortlich. Ist aber die ganze Pflasterung der Straße — nicht nur an einzelnen schadhafte Stellen — in besonders schlechtem Zustande, so kann das einmal ein Anzeichen dafür sein, daß diese Straße doch nicht zur Aufnahme großen Verkehrs bestimmt ist. Es kann aber auch eine solche Sachlage als Dauerzustand den Verkehrsunternehmer nötigen, sich mit seiner Betriebsart (Schwere der Wagen, Schnelligkeit der Fahrt) dieser Beschaffenheit der Straße anzupassen, wenn er nicht die in § 906 BGB. gesetzten Grenzen zulässiger Immissionen überschreiten will. Das RG. muß daher auch diese Behauptung des Kl. berücksichtigen.

(U. v. 8. Juli 1931; 9/31 V. — Berlin.) [Sch.]
(= RG. 133, 152.)

II. Verfahren.

24. § 256 ZPO.; § 254 Abs. 2 BGB. Einem Klageantrag auf Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz des aus einem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schadens kann nicht stattgegeben werden, solange die Möglichkeit besteht, daß der Anspruch infolge eines Einwandes aus § 254 Abs. 2 BGB. mit einem noch zu bestimmenden Zeitpunkte in Wegfall kommt.†)

Das BG. konnte die Frage, ob der Kläger es unterlassen habe, den Schaden abzuwenden oder zu mindern (§ 254 Abs. 2 BGB.), unter den vorliegenden Umständen dem Verfahren über die Höhe des Anspruchs überlassen (RG. 82, 197¹⁾). Dabei ist zwischen dem Zahlungs- und dem Feststellungsanspruch zu unterscheiden. Der erstere hat zum Gegenstande: 775 RM Heilungs- und Verpflegungskosten, 3000 RM Schmerzensgeld, je 4000 RM Rente jährlich „für 1926 bis 1928“. Dieser Antrag, der im Schriftsatz v. 26. Jan. 1929 gestellt war, schloß sich dem Beschluß über Armenrechtsbewilligung v. 26. Jan. 1929 an. Das BG.

mit gegenübergestellt werden. Ergibt sich trotzdem noch ein Übermaß der neuen Einwirkung, so liegt eben nach geltendem Recht keine Ortsüblichkeit vor.

III. Es bleibt dann noch die bisher unerörterte Möglichkeit der Unwesentlichkeit übrig, auf die das RG. mit Recht am Schlusse seiner Entscheidung verweist.

Für den Ausgleich der Allgemeininteressen an einem neuen Verkehrsunternehmen mit den Privatinteressen des oder der Eigentümer bietet der Begriff der unwesentlichen Beeinträchtigung der Benutzung eines Grundstücks einen viel breiteren Spielraum als der Begriff der ortsüblichen Einwirkung. Die unwesentliche Beeinträchtigung der Benutzung eines bestimmten Grundstücks wird sich in tatsächlicher Hinsicht leichter feststellen lassen als die ortsübliche Einwirkung in einer ganzen Gegend. Zu dieser Frage bleibt die Stellungnahme des RG. abzuwarten, wenn der Rechtsstreit erneut in die Revizinst. gelangen sollte.

RA. Hans-Gerd Haase, Berlin.

Zu 24. Die Entsch. ist zu billigen. Das BG. enthielt eine Kombination von Endurteil (soweit es auf Feststellung der Schadenersatzpflicht, namentlich für die Zukunft, gerichtet war) und von Zwischenurteil über den Grund des Schadenersatzanspruches (soweit es die neben dem Feststellungsbegehren verlangten Leistungen für die Vergangenheit betraf).²⁾ Soweit eine Klage auf Leistung des Schadenersatzes in Betracht kommt und die Entsch. zunächst auf

setzt nun auseinander, daß dem Kl. nach allen drei Richtungen gewisse Schadenersatzansprüche entstanden sind und erklärt deshalb die Zahlungsansprüche dem Grunde nach unter Berücksichtigung des bereits festgestellten Mitverschuldens des Kl. aus § 254 Abs. 1 BGB. zu $\frac{1}{4}$ für gerechtfertigt.

Anders steht es dagegen mit der auf den Feststellungsanspruch getroffenen Entscheidung. Eine zeitliche oder sonstige Beschränkung enthält er nicht. Über diesen Anspruch konnte erst entschieden werden, wenn auch der Einwand, der sich auf das erwähnte Mitverschulden des Kl. aus § 254 Abs. 2 BGB. bezog, spruchreif war; denn es besteht die Möglichkeit, daß der Anspruch infolge dieses Einwandes mit einem noch zu bestimmenden Zeitpunkte in Wegfall kommt. (U. v. 11. Dez. 1930; 340/30 VI. — Berlin.) [S.]

25. § 393 Abs. 1 Ziff. 4, Abs. 2 ZPO. Ein Vorarbeiter, der einen ihm unterstellten achtzehnjährigen Arbeiter, dem er selbst ein fremdes Motorrad nicht anvertrauen würde, während der Arbeitszeit nicht so überwacht, daß er ein im Gewahrsam der Firma befindliches fremdes Motorrad nicht benutzen kann, kann von der Firma verantwortlich gemacht werden, wenn ihr durch solche Benutzung eine Schadenschuld erwächst. Er gehört daher in einen Rechtsstreit, in dem eine solche Haftung gegen die Firma geltend gemacht wird, zu den in § 393 Abs. 1 Ziff. 4 ZPO. aufgeführten Personen.†)

Am 29. März 1928 wurde die Ehefrau des Kl. in der Augartenstraße in M. von einem Motorrad, das der bei der beklagten GmbH. als Autoschlosser beschäftigte damals achtzehnjährige K. führte, angefahren und zu Boden geworfen. Wegen ihrer hierdurch erlittenen Verletzungen nahm der Kl. aus eigenem und aus abgetretenem Recht seiner Ehefrau die Befl. und K. auf Schadenersatz gemäß §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfG., §§ 823, 831 BGB. in Anspruch. Er beantragte beide als Gesamtschuldner zur Zahlung von 554,15 RM an Verdienstausfall sowie eines Schmerzensgeldes von 1500 RM zu verurteilen und festzustellen, daß die Befl. als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihm allen weiteren Schaden zu ersetzen, der ihm durch die entgehenden Dienste seiner Ehefrau im Hauswesen und Gewerbe sowie als Rechtsnachfolger seiner Ehefrau aus dem Unfall entstehen werde. Das BG. erkannte nach diesen Anträgen. Nachdem gegen dieses Ur. von beiden Befl. Berufung und vom Kl. unter Erhöhung seines Zahlungsanspruches auf 6437,96 RM Anschlußberufung eingelegt war, nahm K. seine Berufung zurück. Der Klageanspruch wurde gegen die dann allein noch beklagte Gesellschaft vom OBG. und RG. dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das BG. hat festgestellt, daß der in Rede stehende Unfall auf das alleinige Verschulden des K. zurückzuführen sei,

den Grund des Anspruchs beschränkt ist, kann die Frage, in welchem Umfang mitwirkendes Verschulden des Betroffenen den Entschädigungsanspruch ausschließe, dem Verfahren über die Höhe vorbehalten werden, sofern schon jetzt feststeht, daß ein zu ersetzender Schaden überhaupt erwachsen ist. Wenn dagegen eine Klage auf Feststellung der Schadenersatzpflicht gerichtet ist, also auf ein Endurteil, daß die Frage, ob und in welchem Umfang die Schadenersatzpflicht dadurch beschränkt oder ausgeschlossen ist, daß der Verletzte es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern (§ 254 Abs. 2 BGB.), dem späteren Leistungsprozeß nicht vorbehalten werden. Vielmehr ist der Feststellungsprozeß erst dann zur Endentscheidung reif, wenn jene Frage des mitwirkenden Verschuldens geklärt ist. Die Richtigkeit dieser Ansicht wird dadurch bewiesen, daß in dem späteren Leistungsprozeß die Geltendmachung des Einwandes mitwirkenden Verschuldens des Betroffenen gemäß § 254 Abs. 2 BGB. nicht mehr geltend gemacht werden könnte, da es sich hierbei weder i. S. des § 767 Abs. 2 noch i. S. des § 323 ZPO. um neue Einwendungen handeln würde, vielmehr die Rechtskraft des Feststellungsurteiles solchen Vorbringen entgegenstünde.

Geh. RA. Prof. Dr. Risch, München.

Zu 25. Die Entsch. verdient Zustimmung.

In dem Prozeß einer von einem Motorrad überfahrenen gegen den Dienstherrn des sie überfahrenen war zweifelhaft, ob dieser „zu einer Verrichtung bestellt“ (§ 831 BGB.) war. Unstreitig war die Fahrt im Geschäftsinteresse unternommen worden; streitig war, ob der Arbeitnehmer K. zu dieser Fahrt befugterweise das

¹⁾ ZB. 1913, 733.

da er übermäßig schnell auf der linken Straßenseite fuhr, die Herrschaft über sein Rad verlor und so die den Fahrdamm mit aller Vorsicht überschreitende Ehefrau des Kl. anfuhr und zu Boden warf, wodurch seine Haftung sowohl nach § 18 KraftG. wie nach § 823 Abs. 1 und 2 BGB. begründet sei. Bezüglich der jetzt allein beklagten Firma J. hat das BG. festgestellt, daß sie nicht als Halterin des Motorrades in Betracht komme, da sie das Rad bereits am 8. März 1928 an den Zeugen B. verkauft und dieser seit dem 17. März 1928 die alleinige Verfügungsgewalt über das Rad ausgeübt habe. Dagegen nimmt das BG. an, daß die Haftung der Bekl. aus § 831 BGB. begründet sei und führt hierzu aus: „B. habe das Rad bei der Bekl., die eine Reparaturwerkstatt für Kraftwagen und Krafträder betriebe, eingestellt und es, da er noch keinen Führerschein besessen habe, gelegentlich mit K. zusammen benützt. Am Tage des Unfalls habe J., der Geschäftsführer der Bekl., den K., wie dieser als Zeuge glaubwürdig bekundet habe, beauftragt, schnell „mit dem Rad“ an die Bahn zu fahren; K. habe darauf dem als Meister bei der Bekl. angestellten, in der Werkstatt anwesenden B. gesagt, er wolle zu der Fahrt das Motorrad des B. benutzen; B. habe erwidert, es sei recht. Demgegenüber habe B. allerdings bezeugt, J. habe ausdrücklich dem K. gesagt, er solle zu der Fahrt ein Fahrrad nehmen; er selbst habe dem K. nicht die Erlaubnis gegeben, das Motorrad des B. zu benutzen. Beide Zeugen seien nach § 393 Ziff. 4 ZPO. uneidig vernommen worden, insbes. der Zeuge B. deshalb, weil er sich einem Rückgriff von Seiten der Firma J. oder der hinter ihr stehenden Versicherungsgesellschaft aussetzen würde, wenn er bestätigen würde, daß er selbst dem K. die Erlaubnis zur Benutzung des Motorrades erteilt habe. Sei indessen die Aussage des K. schon aus inneren Gründen die glaubwürdigere, so sehe sich das Gericht in dieser Überzeugung noch dadurch bestärkt, daß die Bekl. in ihrem unter dem 12. April 1928 an den Kl. gerichteten Schreiben nicht erwähnt habe, K. sei zur Benutzung des Motorrades nicht befugt gewesen, und daß sie auch nicht etwa aus diesem Grunde die Verantwortung für den Unfall abgelehnt habe. Auf Grund der Aussage des Zeugen K. sei deshalb als erwiesen anzusehen, daß der ihm erteilte Auftrag dahin gegangen sei, er solle „mit dem Rad“ die Fahrt zum Bahnhof ausführen, und von ihm nur dahin habe verstanden werden können und auch so gemeint gewesen sei, er solle ein Motorrad dazu benutzen, wenn ein solches gerade verfügbar sei. Da aber K. dem Geschäftsführer J. als nicht sehr zuverlässig bekannt gewesen sei und dieser es auch versäumt habe, sich bei Anstellung des K. bei dessen früheren Lehrherrn — nach dessen Befundung K. sich auch bei diesem insbes. wegen unbefugter Benutzung von Motorrädern als nicht zuverlässig erwiesen habe —, über dessen Verhalten in dieser Hinsicht näher zu erkundigen, so sei der Bekl. der ihr offenstehende Entlastungsbeweis gegenüber ihrer auf § 831 BGB. beruhenden Haftung für das Verhalten des K. nicht gelungen.

Die Rev. rügt, daß die Beweisaufnahme insofern nicht einwandfrei zustande gekommen sei, als das BG. entgegen dem von der Bekl. gestellten Antrage den Zeugen B. nicht uneidig habe. Die Rev. meint: wenn auch das BG. ausgesprochen habe, daß von der Beeidigung auf Grund von § 393 Ziff. 4 ZPO. abgesehen worden sei, weil B. sich einem Rückgriff seitens der Firma J. aussetzen würde, so

Motorrad benützt hatte oder ob er angewiesen worden war, ein Fahrrad zu benutzen. Das BG. hat den Vorarbeiter der Bekl., welcher als Zeuge bekundete, dem K. sei nicht die Benutzung des Motorrades gestattet worden, mit Recht uneidig gelassen (§ 393 Ziff. 4 ZPO.). Für die Frage, ob ein Zeuge ein rechtliches Interesse am Ausgang des Rechtsstreits habe, sind die für § 66 ZPO. geltenden Grundsätze, wie unstreitig, zu übernehmen. Bei § 66 ZPO. aber ist mit Recht stets hervorgehoben worden, daß derjenige, welcher im Falle des Abiegens der einen Partei einen gegen sich gerichteten Schadenserklärungsanspruch der unterliegenden Partei zu befürchten hat, am Prozeßausgang ein rechtliches Interesse habe. Daß ein solcher Schadenserklärungsanspruch dem Zeugen hier droht, legt das BG. überzeugend dar; seine (in die Überschrift aufgenommene) Formulierung von der Überwachungsspflicht des Vorarbeiters ist allerdings zu weit.

Mit Recht begnügt sich das BG. damit, daß das Vorhandensein des rechtlichen Interesses aus der Gesamtheit der Entscheidungsgründe unternommen werden konnte; eingehende rechtliche

haben doch das BG. nicht dargetan, warum B. sich solchem Rückgriff ausgesetzt hätte. Beruhe aber die ganze Beweiswürdigung zu diesem Punkt auf einem Prozeßverstoß, so könne sie nicht zur Unterlage des Urts. dienen.

Dieser Einwand ist nicht begründet. Das BG. stellt fest: B. selbst habe bestätigt, daß K. sich auch während seiner Beschäftigung bei der Firma J. insofern unzuverlässig gezeigt habe, als er zu unerfahren und kein genauer Arbeiter gewesen sei. Es schließt daraus, die Firma habe daher Bedenken tragen müssen, dem Zeugen K. ein Motorrad anzuvertrauen, und führt weiter aus: die Tatsache, daß K. habe fahren können und einen Führerschein besessen habe, entlaste die Firma nicht, zumal da es sich um einen jungen Menschen von 18 Jahren gehandelt habe; denn von dem Führer eines Motorrades müsse neben der technischen Beherrschung des Fahrzeugs auch das Maß von Besonnenheit und Gewissenhaftigkeit verlangt werden, das die Gewähr biete, daß er nicht durch Außerachtlassung der Verkehrsregeln und leichtsinniges Fahren den Straßenverkehr gefährde, wie K. es im vorliegenden Fall getan habe. Der Zeuge B. habe auch erklärt, daß er dem K. ein Kundenrad nicht anvertraut hätte, weil K. nach seiner Meinung noch zu jung und zu unerfahren gewesen sei; daß er aber ohne Bedenken ihm eine eigene Maschine der Firma anvertraut haben würde, weil es sich da um ältere Maschinen gehandelt habe und die Reparaturen, die von der Firma selbst ausgeführt würden, nicht so viel kosteten. Ergibt sich hieraus demnach, daß B. als Vorarbeiter bei der Firma J. darüber zu bestimmen hatte, ob ein Motorrad und eventuell welches von K. benutzt werden durfte, so versteht es sich, daß B. von der Firma J. verantwortlich gemacht werden konnte, wenn er den ihm unterstellten K. während der Arbeitszeit nicht so überwachte, daß dieser ein im Gewahrsam der Firma befindliches fremdes Motorrad nicht benutzen konnte. Daß das BG. wegen dieser Verantwortlichkeit des B. gegenüber der Bekl. ein rechtliches Interesse des B. daran erblickt, daß die Bekl. in dem Rechtsstreite obsiege, ist aus dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe des BG. zweifelsfrei zu entnehmen. Da diese Annahme berechtigt ist, so ist ein Rechtsverstoß nicht darin zu erblicken, wenn das BG. den Zeugen B. gemäß § 393 Abs. 1 Ziff. 4 ZPO. uneidig vernommen und entgegen dem Antrage der Bekl. von der Befugnis gemäß § 393 Abs. 2 ZPO. der Beeidigung dieses Zeugen keinen Gebrauch gemacht hat. (U. v. 19. Jan. 1931; 270/30 VI. — Karlsruhe.) [H.]

b) Strafsachen.

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

I. Materielles Recht.

1. Kraftfahrzeuggesetz und Kraftfahrverkehrsverordnung.

**** 26.** § 24 KraftfVerkVO. Zu den Begriffen „Hauptverkehrsweg“ und „Seitenweg“.†)

Der Begriff des Hauptverkehrsweges i. S. des die Vorfahrt regelnden § 24 KraftfVerkVO. ist ein rechtsrechtlicher Begriff, dessen Anwendbarkeit der richterlichen Entscheidung unterliegt. Die Bestimmung im § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO., daß für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen „hinwegmäßig“ die

Erörterungen darüber, warum ein solches Interesse bejaht wird, können in der Tat den Instanzgerichten nicht zugemutet werden.

Ob das Gericht von der Befugnis des § 393 Abs. 2 ZPO. Gebrauch macht, steht im — nicht überprüfbaren — Ermessen des Gerichts. Prof. Dr. H. Rühl, Göttingen.

Zu 26. Das BG. benützt die Gelegenheit, zu der viel erörterten Streitfrage Stellung zu nehmen, ob örtliche Polizeibehörden, wie es vielfach in städtischen Straßenverkehrsordnungen geschieht, den Begriff des Hauptverkehrsweges i. S. des die Vorfahrt regelnden § 24 KraftfVerkVO. festlegen können. Es stellt sich auf den nach der heutigen Gesetzgebung m. E. (vgl. Bezold, Die Hauptverkehrsstraße in der Gesetzgebung: DNR. 1929, 369) einzig möglichen Standpunkt, daß der Begriff ein rechtsrechtlicher ist, dessen Anwendbarkeit der durch polizeiliche Vorschriften nicht gebundenen richterlichen Entsch. unterliegt. Dabei wendet es sich ausdrücklich gegen die von Vertretern der gegenteiligen Meinung (z. B. RG.: Kraftf. 1928, 69; DVG. Kiel: ZW. 1929, 1602) gegebene Begründung, die Be-

den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften gelten, berechtigt nicht zu der Annahme, daß die in den allgemeinen Verkehrsvorschriften enthaltenen Begriffsbestimmungen auch dann maßgebend sind, wenn sie dem Sinn der im reichsrechtlichen Sonderrecht für Kraftfahrzeuge verwendeten Begriffen nicht entsprechen. Würde daher das BG. der Meinung gewesen sein, daß die durch eine Polizeivorschrift vorgenommene Grenzlegung zwischen Hauptverkehrswegen und Seitenwegen und die hierauf sich stützende Regelung des Vorfahrtsrechts auch dann zwingend wäre, wenn sie offensichtlich mit der reichsrechtlichen Regelung unvereinbar wäre, so würde diese Rechtsanschauung irrig sein. Nach dem Wortlaut der Ausführungen in den Urteilsgründen könnte es allerdings scheinen, als ob das BG. in einem solchen Irrtum befangen gewesen wäre. Wie indes der Zusammenhang der Urteilsgründe mit hinreichender Deutlichkeit erkennen läßt, ist das Gericht unabhängig von der etwa angenommenen uneingeschränkten Bindung durch die hier in Betracht kommende Polizeivorschrift von der richtigen Ansicht ausgegangen, daß das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen nach der Bedeutung der Wege für den auf ihnen sich abspielenden Verkehr zu beurteilen ist (RG. v. 11. Mai 1928, I 331/28; Recht 1928 Nr. 2150), daß mit Rücksicht auf die hier obwaltenden Verkehrsverhältnisse — in Übereinstimmung mit der in der Verkehrsordnung für die Stadt L. getroffenen Regelung — die Bayerische Straße ein Hauptverkehrsweg und die Scharnhorststraße ein Seitenweg ist und daß aus diesem Grund den auf der Bayerischen Straße verkehrenden Fahrzeugen gegenüber den aus der Scharnhorststraße kommenden Fahrzeugen das Vorfahrtrecht zusteht. Wenn eine Polizeiverordnung einer Großstadt das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen für ihren Bezirk geregelt hat, so ist bis zu dem in einem besonders gestalteten Einzelfall etwa möglichen Nachweis des Gegenteils anzunehmen, daß diese Regelung nach Maßgabe der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und nicht nach anderen Gesichtspunkten getroffen ist, die mit den reichsrechtlichen Begriffen unvereinbar sind. Diese Annahme ist schon im Interesse der Verkehrssicherheit unbedingt geboten und deswegen i. S. des der Verkehrssicherheit dienenden § 24 KraftVerkVO. gelegen. Zu ihrer Widerlegung im Einzelfall bedürfte es ganz besonders wichtiger Gründe. Solche sind hier nicht vorgebracht worden und nicht ersichtlich. Dem Umstand, daß in der Scharnhorststraße an dem einen oder anderen Wochentag zu einer bestimmten Tageszeit ein besonders lebhafter Verkehr, ja in dieser Zeit vielleicht ein lebhafterer Verkehr als in der Bayerischen Straße, herrscht,

fugnis der Polizeibehörden, den Begriff des Hauptverkehrsweges im Rahmen der Regelung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bindend festzulegen, ergebe sich aus § 2 Abs. 1 KraftVerkVO., entgegenstehende Bestimmungen seien weder in der KraftVerkVO. noch gemäß § 6 Abs. 3 KraftG. von den obersten Landesbehörden getroffen. Zugleich bezeichnet es die von ihm selbst schon ausgesprochene Ansicht als richtig, daß das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen nach der Bedeutung der Wege für den auf ihnen sich abspielenden Verkehr zu beurteilen ist und daß der allgemeine, nicht der in jedem Augenblick gerade herrschende Verkehr entscheidet.

Was das RG. im übrigen ausführt, dürfte kaum allgemeine Zustimmung finden. Es ist wohl klar, daß der Richter, wenn er das Verhältnis zweier Wege zueinander festzustellen hat, einer durch die Polizeibehörde getroffenen Regelung Beachtung schenken und sich womöglich auf den gleichen Standpunkt wie die Polizeibehörde stellen wird (vgl. Bezold a. a. O.). Aber er ist niemals an die Entscheidung der Polizeibehörde gebunden. Wenn nun das RG. bestimmt verlangt, es sei, wenn eine Polizeiverordnung einer Großstadt das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen für ihren Bezirk geregelt hat, bis zu dem in einem besonders gelagerten Einzelfall etwa möglichen Nachweis des Gegenteils anzunehmen, daß diese Regelung nach Maßgabe der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und nicht nach anderen, mit den reichsrechtlichen Begriffen unvereinbaren Gesichtspunkten getroffen sei, und meint, zur Widerlegung dieser Annahme bedürfe es im Einzelfalle ganz besonders wichtiger Gründe, so sieht das sehr nach Aufstellung einer Beweisregel aus. Eine solche aber trägt sich, wie das RG. selbst wiederholt entschieden hat (vgl. RGSt. 20, 323; 43, 41) nicht mit der dem Richter nach § 261 StPO. zustehenden freien Beweiswürdigung.

Dr. Bezold, München.

berechtigt — wie das BG. zutreffend angenommen hat — nicht zu der Annahme, daß die Scharnhorststraße überhaupt oder in jenen Zeiten besonders lebhaften Verkehrs als Hauptverkehrsweg i. S. des § 24 KraftVerkVO. zu achten sei. Die Frage, ob das Verhältnis zweier sich kreuzender Straßen als das eines Hauptverkehrsweges und eines Seitenwegs oder als das zweier in Ansehung des Verkehrs gleichwertiger Straßen zu beurteilen ist, kann nur einheitlich, nicht nach dem in jedem Augenblick gerade herrschenden Verkehr entschieden werden (vgl. Koch: Kraftf. 1929, 280; Güldt, ebendort 1929, 404). Unter allen Umständen aber müssen die Kraftfahrer ihr Verhalten den bestehenden Polizeivorschriften anpassen. Der Angekl. hätte angesichts der hier bestehenden Regelung, die er kennen mußte, jedenfalls damit rechnen müssen, daß Fahrzeuge, die auf der Bayerischen Straße verkehren, das Vorfahrtrecht für sich in Anspruch nehmen. Er hat dadurch, daß er diesen Verhältnissen nicht Rechnung getragen hat — ganz unabhängig von der Frage, ob ihm etwa ein Vorfahrtrecht zugestanden haben könnte —, in hohem Grade fahrlässig gehandelt und durch diese Fahrlässigkeit den Tod des G. mit verursacht.

(1. Sen. v. 31. Jan. 1930; 1 D 909/29.)

[M.]

27. § 25 Abs. 2 KraftVerkVO.; § 316 StGB. Unzutreffend ist die Rechtsauffassung, daß eine Verletzung des § 25 Abs. 2 KraftVerkVO. ohne gleichzeitige Annahme einer Transportgefährdung i. S. des § 316 StGB. nicht gedacht werden könne.

Die Rechtsauffassung, daß eine Verletzung des § 25 Abs. 2 KraftVerkVO. ohne die gleichzeitige Annahme einer Transportgefährdung i. S. des § 316 StGB. gar nicht gedacht werden könne, ist nicht zutreffend. Unter Gefährdung ist ein Zustand zu verstehen, in welchem nach den obwaltenden Umständen der Eintritt eines Schadens wahrscheinlich ist, die Möglichkeit eines solchen naheliegt (RGSt. 29, 246; 30, 179; 61, 364). Diese Wahrscheinlichkeit besteht nicht ohne weiteres, wenn ein Kraftfahrzeug auf dem Schienengeleise steht oder fährt, ohne es bei Annäherung einer Straßenbahn unverzüglich zu räumen. Auf solche und ähnliche Hindernisse sind die Führer der Straßenbahnen im städtischen Verkehr stets vorbereitet. Wenn sie rechtzeitig durch Herabsetzung der Geschwindigkeit und mühelos anhalten oder mit Leichtigkeit einen Abstand vom vorausfahrenden Kraftfahrzeug gewinnen können oder dieses, ohne das Geleise freizumachen, seine Geschwindigkeit über die der Straßenbahn steigert, wird der Eintritt eines Schadens meist nicht zu befürchten sein. Im vorliegenden Falle ist ein Gefährzustand rechtlich zutreffend mit der unangreifbaren tatsächlichen Feststellung verneint worden, daß die Straßenbahn mit Rücksicht auf den Kraftwagen des Angekl. so langsam gefahren sei, daß die Möglichkeit einer Gefährdung der Straßenbahn (richtiger eine Schädigung des Transports) „sehr gering“ gewesen sei.

(2. Sen. v. 10. Okt. 1929; 2 D 726/29.)

[M.]

****28. § 27 KraftG.; § 50 Abs. 1 KraftVerkVO. 1928.** Die Strafvorschrift des § 50 Abs. 1 KraftVerkVO. 1928 ist rechtsgültig. †)

Nach der Formel des schöffengerichtlichen Urteils ist der Angekl. wegen fahrlässiger Körperverletzung in Tateinheit mit Übertretung des Kraftfahrgesetzes, und zwar, wie aus den Urteilsgründen hervorgeht, des § 21 dieses Ges. ver-

Zu 28. In kurzen Aufsätzen in der DZS. 1926, 441 von Wunderer und in der JW. 1926, 784 von mir wurden Bedenken gegen die Rechtsgültigkeit der für den Verkehr mit Kleinkrafttrabern in § 50 (früher § 44) Abs. 1 KraftVerkVO. erlassenen Strafvorschrift erhoben. Ein Ur. des BayObLG. v. 25. Jan. 1929 (Samml. 27, 35; JW. 1927, 2058; DZS. 1927, 891; JurWdsch. 1927 Nr. 1633) bezeichnete die Bedenken als unbegründet und suchte sie zu widerlegen. Das OLG. Braunschweig (HöchstwSpr. 1928 Nr. 1873) stimmte dieser Entsch. zu. Im Schrifttum vertreten Müller, § 50 A. 1; Jsaac-Sieburg, § 47 A. 1b; Lechner, § 50 A. 1; Peters, Dem. z. Ur. des BayObLG. (JW. 1927, 2058); Weich (JW. 1926, 1143) die gleiche Auffassung; nur Hellingrath, § 50 A. 1 bezweifelt heute noch die Rechtsgültigkeit des § 50 und Conrad (Abdr. aus Stenglein, Strafr. Nebenges.), § 27 A. 4, hält die

urteilt worden. Auch die StrR. hat den Angekl. mit aus diesem Gesetze verurteilt und deshalb die Berufung unbeschränkt verworfen. Hierbei hat sie jedoch übersehen, daß die Vorschriften im Teil I, II und III, also auch die des § 21 KraftfG. 1909, soweit es sich, wie hier, um den Verkehr mit Kleinfrasträdern handelt, durch den durch Art. XII AbGef. d. KraftfG. v. 21. Juli 1923 (RWB. I, 743, 744) dem KraftfG. hinzugefügten § 27 Abs. 1 außer Kraft gesetzt worden sind. Vielmehr gilt insoweit jetzt die Vorschrift des § 50 Abs. 1 KraftfVerfBd. 1928. Gegen die Rechtsgültigkeit dieser Strafvorschrift, die auf Grund der Ermächtigung des § 27 Abs. 2 KraftfG. vom RVerfM. mit Zustimmung des Reichsrates erlassen worden ist, sind zwar im Schrifttum Bedenken geltend gemacht worden. Diese Bedenken greifen jedoch nicht durch. Sie sind bereits vom BayObLG. (vgl. JW. 1927, 2058¹⁴ sowie JurRdsch. Rspr. 1927 Nr. 1633), das sich auf den dem § 50 Abs. 1 KraftfVerfBd. 1928 entsprechenden § 44 Abs. 1 KraftfVerfBd. v. 5. Dez. 1925 (RWB. I, 435) bezieht, mit eingehender Begründung widerlegt worden. Auch das OLG. Braunschweig hat in seinem Ur. v. 9. Febr. 1928 (vgl. Höchstrspr. 1928 Nr. 1873) den gleichen Standpunkt eingenommen. Der jetzt erf. Sen. tritt der vom BayObLG. gegebenen Begründung, die er für zutreffend erachtet, bei

von Wunderer und mir angeregten Zweifel für berechtigt. Nun ist den Gegnern eine kräftige Unterstützung durch die vorliegende Entsch. des RG. geworden.

Bei dieser Sachlage mag es zwar wenig praktischen Wert haben, auf dem früher eingenommenen Standpunkte zu verharren, allein ich kann beim besten Willen nicht zugeben, daß mich die gefällte Entsch., auf die sich im wesentlichen die Stimmen der Rechtslehre berufen, eines besseren belehrt haben. Wenn zur Stütze der streitigen Strafvorschriften nicht mehr vorgebracht werden kann, als ihre Verteidiger geltend machen, so ist es mit ihrem rechtlichen Dasein schlecht bestellt.

Es handelt sich im wesentlichen um zwei Fragen, von deren Beantwortung die gefuchte Entsch. abhängt:

1. Liegt in der in einem Gesetz einer Verwaltungsbehörde erteilten Ermächtigung eine RechtsbD. zu erlassen, ohne weiteres zugleich die Befugnis zur Aufstellung von Strafvorschriften?

2. Enthält die Ermächtigung des § 27 Abs. 2 KraftfG. diese Befugnis?

Die vorliegende Entsch. des RG. erpäht sich eine eingehende Erörterung. Sie tritt der vom BayObLG. gegebenen — „eingehenden“ — Begründung, die sie für zutreffend erachtet, bei und nimmt der Kürze halber auf sie Bezug. Deshalb muß auch die Begründung des Ur. des BayObLG. der Betrachtung unterstellt werden.

1. Die Befugnis, auch Strafvorschriften zu erlassen, liegt keineswegs im Wesen einer gesetzlichen Ermächtigung (Delegation) zur Erlassung von RechtsbD. Bekanntlich besteht im Polizeiverordnungsrechte Preußens und der süddeutschen Staaten in diesem Punkte ein wichtiger Unterschied: in Preußen umfaßt die gesetzliche Ermächtigung zur Erlassung einer PolbD. sowohl die Befugnis zur Aufstellung des Gebots oder Verbots als auch die zur Anordnung der Strafe; dagegen wird im Anschluß an das franz. Recht in Bayern, Württemberg und Baden in der gesetzlichen Ermächtigung zur Erlassung einer PolbD. nur die Befugnis zur Aufstellung der Rechtsnorm, nicht auch der Strafanordnung erblickt, und ist mit dem Satz „nulla poena sine lege“ (§ 2 Abs. 1 StGB.) die Vorstellung verbunden, daß die Strafanordnung durch das Gesetz selbst, nicht durch die bD., ausgesprochen sein muß (vgl. Fleiner, Just. d. VerwR., 8. Aufl., S. 76; Jellinek, VerwR., S. 120, 121; Giese, D. VerwR., S. 166, 167, 179, 180; BayPolStGB. Art. 9 und die Material. z. PolStGB.). Nun stehen hier allerdings nicht PolbD. der Länder, sondern eine Pol. (Rechts-) bD. der Reichsregierung in Frage. Aber zur Erkennung des in der Reichsgesetzgebung bestehenden Grundsatzes mag immerhin ein Hinweis auf die anderwärts herrschenden Grundgedanken von Wert sein, sollte er auch nur zeigen, daß von einem einheitlichen Prinzip keine Rede sein kann.

Die Entsch. des RG. erklärt, es sei anerkannten Rechts, daß die Reichsregierung durch ein Reichsgesetz nicht nur zum Erlaß von RechtsbD. allgemeiner Art, sondern auch von solchen, die Strafvorschriften enthalten, ermächtigt werden kann. Dagegen soll nichts gesagt werden. Wenn aber die Entsch. die bestehende Streitfrage, ob die Ermächtigung auch zum Erlaß von Strafvorschriften in dem Reichsgesetz ausdrücklich und unter Bestimmung eines genau abgegrenzten Strafrahmens für die jeweils zu erlassende Strafvorschrift ausgesprochen sein muß, einfach verneint, so möchte dazu doch einiges bemerkt werden. Auch die Entsch. des BayObLG. behauptet: „Strafvorschriften sind von der Reichsregierung auf Grund von Reichsgesetzen, die zu Rechtsanordnung ermächtigen, aber keineswegs auch eine ausdrückliche Ermächtigung zur Aufstellung von Strafsatzungen enthalten, in großer Zahl erlassen worden.“ Aber den Beweis für diese Behauptung ist sie schuldig geblieben. Man möchte nach dem Inhalte der Behauptung („Straf-

und nimmt der Kürze halber auf sie Bezug. Er ergänzt die in jenem Urteil enthaltenen Ausführungen noch in der folgenden Richtung. Daß die Reichsregierung durch ein Reichsgesetz nicht nur zum Erlaß von RechtsbD. allgemeinen Art, sondern auch von solchen, die Strafvorschriften enthalten, ermächtigt werden kann, ist anerkannten Rechts. Streitig ist nur, ob die Ermächtigung auch zum Erlaß von Strafvorschriften in dem Reichsgesetz ausdrücklich und unter Bestimmung eines genau abgegrenzten Strafrahmens für die jeweils zu erlassende Strafvorschrift ausgesprochen sein muß. Der Senat verneint dies. Nach seiner Auffassung sind die die Ermächtigung enthaltenden Bestimmungen des Reichsgesetzes, wie jede Willenserklärung, einer Auslegung zugänglich. Durch § 27 Abs. 2 KraftfG. i. d. Fass. v. 21. Juli 1923 ist der Reichsregierung die Ermächtigung zum Erlaß von Anordnungen über den Verkehr mit Kleinfrasträdern uneingeschränkt erteilt worden. Eine Verkehrsregelung auf dem hiernach in Betracht kommenden Gebiete würde aber wirkungslos sein, wenn die Beachtung und Durchführung der zum Zweck der Verkehrsregelung erlassenen Anordnungen nicht durch Strafandrohungen erzwungen werden könnte. Die Vorschrift des § 27 Abs. 2 KraftfG. ist daher dahin auszulegen, daß der Gesetzgeber die Reichsregierung, wenn dies

vorschriften in großer Zahl“) glauben, daß es der Entsch. nicht schwer hätte fallen können, eine Reihe solcher Beispiele anzuführen, allein sie beruht sich nur auf einige wenige Fälle, in denen die Reichsregierung durch Gesetz ermächtigt wurde, ganze Rechtsgebiete, um den schwierigeren Weg der Gesetzgebung zu ersparen, durch bD. zu regeln. In diesen Fällen mußten natürlich, da Gesetze, die die Strafsatzung hätten aufstellen können, nicht ergingen, auch die Strafvorschriften in der gesetzvertretenden bD. geschaffen werden. — Das RG. aber setzt sich mit seiner nunmehrigen Aufstellung mit früheren Entsch. in Widerspruch.

In RGSt. 44, 35 ist ausgeführt: „Nach § 2 Abs. 1 StGB. darf eine Handlung nur dann mit Strafe belegt werden, wenn diese Strafe gesetzlich bestimmt war, bevor die Handlung begangen wurde. Daraus folgt, daß jede Strafnorm ihre Grundlage in einer gesetzlichen Bestimmung haben muß, und daß keine Behörde zum Erlaß einer solchen befugt ist, wenn sie die Befugnis dazu nicht durch ein Gesetz erhalten hat. Die (betreffende) Vorschrift würde nur dann die Bedeutung eines selbständig für sich bestehenden, rechtswirksamen Strafgesetzes beanspruchen können, wenn der Bundesrat zum Erlaß durch ein Gesetz ermächtigt worden wäre. Das trifft aber nicht zu. Denn das Gesetz... schreibt nur vor, daß der Bundesrat die näheren Anordnungen über... zu treffen, also diejenigen Bestimmungen zu erlassen hat, die in vielen anderen Gesetzen als Ausführungsbestimmungen bezeichnet werden. Es kann nicht angenommen werden, daß dadurch der Gesetzgeber den Bundesrat ermächtigt hätte, nach seinem freien Belieben nicht bloß den Tatbestand eines Delikts — wie beim Blanketgesetz —, sondern auch den Strafrahmen dafür selbst festzusetzen. Eine Ermächtigung mit solchem Inhalt wäre beipfeilslos; sie hätte im Gesetz unzweideutig ausgesprochen und näher umgrenzt werden müssen.“

In RGSt. 52, 39 heißt es: „Danach ist der Reichskanzler lediglich zu Ausführungsvorschriften ermächtigt. Daß ihm hierdurch auch die Befugnis übertragen wäre, Strafvorschriften zu erlassen, ergibt sich nicht aus dem Wortlaute der Ermächtigung. Auch entspricht es nicht der Übung auf dem Gebiete der Reichsgesetzgebung, solche Ermächtigung stillschweigend zu erteilen; es ist vielmehr Regel, daß die Ermächtigung zu derartigen Strafvorschriften ausdrücklich erteilt wird.“

Danach ist wohl die erste der oben gestellten Fragen, und zwar auch für das Gebiet der Reichsgesetzgebung, zu verneinen.

2. Nach dem Ur. des BayObLG. ist die in meinem Aufsatz angestellte Erwägung, daß der Vorbebehalt in § 27 Abs. 2 KraftfG. sich in seiner Fassung an § 6 des Gef. anlehne und daß der § 6 seinerseits keine Ermächtigung zu einer Strafvorschrift mitenthalte, unschlüssig; „denn auch dem § 6 wohnt diese Beschränkung nicht nach seinem Wesen inne, sondern sie ergibt sich erst äußerlich durch die Tatsache, daß eben der Gesetzgeber selbst in dem § 21 KraftfG. die Strafvorschrift aufgestellt hat“. Diese Auffassung konnte nur durch Nichtbeachtung der Entstehungsgeschichte des KraftfG. entstehen.

Der Entw. zum KraftfG. von 1908 (RVerh. Bd. 248 Nr. 988 S. 5593) überließ in § 17 den Landeszentralbehörden die Erlassung der zur Ausführung der in den §§ 14–16 über die Fahrerlaubnis aufgestellten Vorschriften und der sonstigen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen erforderlichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. In § 18 stellte er die dem jetzigen § 21 entsprechende Strafvorschrift auf. In der Begründung heißt es: „Die näheren Bestimmungen über die Voraussetzungen des Nachweises der Befähigung zum Führen von

auch im Gesetz nicht mit ausdrücklichen Worten ausgesprochen ist, auch zum Erlasse entsprechender Strafandrohungen hat ermächtigten wollen. Hinsichtlich des hiernach festzusetzenden Strafrahmens sollte aber die Reichsregierung nicht völlig freie Hand haben. Vielmehr ergibt die weitere Auslegung des § 27 Abs. 2 a. a. O., daß die Ermächtigung sich nur auf die Androhung solcher Strafen erstrecken sollte, die bis zum Erlasse des Gef. v. 21. Juli 1923 im § 21 KraftfG. 1909 für Übertretungen gegen die polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich der Kleinkrafttrader angedroht waren. Im Rahmen dieser Vorschrift hält sich aber die Strafandrohung des § 50 Abs. 1 KraftfVerkVd. 1928. Ferner gelten nach § 48 das für Kleinkrafttrader, soweit dies hier in Betracht kommt, sinngemäß die Vorschriften der §§ 18, 19 und 21 KraftfVerkVd. (3. Sen. v. 30. April 1931; 3 D 264/31.) [L.]

****29. §§ 17, 24 KraftfVerkVd.**

1. § 24 KraftfVerkVd. setzt voraus, daß die Kraftfahrer bei bestehender Ungewißheit stets mit einem Zusammenkommen der Fahrtlinien rechnen müssen.

2. Unter den Begriff der Wegeeinmündung fällt auch eine sogen. Gabelung, bei welcher die

ursprünglich alleinige Straße als solche endet und sich in zwei auseinandergehende Wege teilt.

3. Auch der Vorfahrtberechtigte hat, wenn auch seine Vorsichtspflichten nicht so weit zu erstrecken sind, wie die des Verpflichteten, die in § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. ausdrücklich ausgesprochene allgemeine Sorgfaltspflicht zu beachten.†)

1. Das BG. hat nicht verkannt, daß bei der Einfahrt in die Gabelung eine Höchstgeschwindigkeit nicht vorgeschrieben ist (vgl. § 18 Abs. 3 KraftfVerkVd.). Es hat auch die festgestellte Geschwindigkeit von etwa 50—55 km nicht wegen der Behinderung des Überblicks auf Grund des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVd. beanstandet, sondern, wie schon die Wiedergabe der Worte des § 18 Abs. 1 und der Hinweis auf die gebotene „Nichtgefährdung anderer Passanten“ zeigt, in der eingehaltenen Geschwindigkeit eine Vernachlässigung der gebotenen Vorsicht um deswillen gesehen, weil — für den Angekl. Kr. erkennbar — eine Gefahrlage bestanden hat. Ein Rechtsirrtum ist darin nicht zu erkennen. Da V. von der anderen Seite ebenfalls auf die Straßenverengung Zufuhr und möglicherweise gegen Gr. zu abbiegen wollte, also mit einer Kreuzung der Fahrbahnen zu rechnen war, gebot die allgemeine Sorgfaltspflicht, daß Kr. seine erhebliche Geschwindigkeit

Kraftfahrzeugen und über die Zuständigkeit der Behörden für die Erteilung der Fahrerlaubnis können im Gesetze selbst nicht getroffen werden; der Entwurf überläßt diese, sowie alle sonstigen zur Ausführung der §§ 14—16 erforderlichen Anordnungen den Landeszentralbehörden. Diese Behörden werden schon hierdurch mit einem erheblichen Teile der polizeilichen Regelung des Verkehrs m. K. befaßt; es empfiehlt sich, ihnen auch im übrigen die zur Erhaltung der Ordnung usw. erforderlichen Anordnungen ... reichsgesetzlich zu übertragen.“ Zu § 18: „Zu widerhandlungen gegen die für den Automobilverkehr erlassenen polizeil. Bestimmungen können zur Zeit nur auf Grund der Vorschriften des § 366 Nr. 10 StGB. bestraft werden... Im § 18 ist eine Verschärfung der Strafe für Widerhandlungen gegen polizeil. Anordnungen über den Verkehr m. K. vorgesehen.“ In der Ausschlußberatung (MVerh. Bd. 253 S. 7579) wurde im Interesse „der Einheitlichkeit und Gleichheit der in § 17 erwähnten Anordnungen“ die Zuständigkeit des Bundesrats an Stelle der Landeszentralbehörden beschlossen. Der § 17 des Entw. wurde der § 6 des Gef.

Danach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Gesetzgeber in keinem Augenblicke daran gedacht hat, dem Verordnungsgeber mit der Erteilung der Ermächtigung in § 6 auch eine Befugnis zur Aufstellung einer Strafvorschrift einzuräumen. Der § 6 schließt also nach seinem Inhalte, nach seinem Sinne und Wesen selbst die Ermächtigung zur Erlassung von Strafvorschriften aus, der Gesetzgeber behielt von vornherein sich diese selbst vor. Der Verordnungsgeber sollte nur die in § 6 genau bezeichneten, zur Ausführung bestimmter Vorschriften erforderlichen und zur Erhaltung der Ordnung usw. nötigen Anordnungen treffen. Die Ausführungen in RSt. 44, 35 treffen hier vollständig zu.

Was für die Ermächtigung des § 6 gilt, gilt auch für die des § 27 Abs. 2 KraftfG. Es würde jeder Gesetzgebungstechnik widersprechen, dem Ausdruck „Anordnungen“ in den beiden jäh äußerlich und dem Zwecke nach entsprechenden §§ 6 u. 27 Abs. 2 einen verschiedenen Sinn beizulegen. Auch der § 27 Abs. 2 gibt der Reichsregierung weder ausdrücklich noch seinem Sinne nach die Ermächtigung zum Erlass von Strafvorschriften. Die Reichsregierung hat dies selbst zunächst nicht angenommen, wie sich aus der Entstehungsgeschichte der Vorschriften für Kleinkrafttrader ergibt.

Die Kleinkrafttrader sind an sich Kraftfahrzeuge i. S. des § 1 KraftfG. und sie unterstanden zunächst ebenfalls den Vorschriften des KraftfG. und der KraftfVerkVd.; auch für sie galt der § 6 und der § 21 KraftfG. Erst der § 2 Abs. 3 KraftfVerkVd. v. 15. März 1923 (RGBl. I, 169) nahm die Kleinkrafttrader von den Vorschriften der KraftfVerkVd. aus. Die gesetzliche Regelung traf das AbsG. v. 21. Juli 1923 (RGBl. I, 743), indem es den § 27 dem KraftfG. anfügte. Der § 27 hatte sich noch nicht im Entw. des Gesetzes befunden (MVerh. Bd. 371 Nr. 3638 S. 2726), sondern war erst im Ausschusse beschlossen worden (ebd. Bd. 378 S. 7354). Die in § 27 Abs. 2 vorgesehenen „Anordnungen“ wurden von der Reichsregierung mit Vd. v. 18. April 1924 (RGBl. I, 413) erlassen. Sie erklärten verschiedene Vorschriften der KraftfVerkVd. als auch für Kleinkrafttrader anwendbar und trafen einige Sonderbestimmungen. Eine Strafvorschrift enthielten sie nicht; offenbar, weil nicht daran gedacht wurde, daß auch eine solche zu den nach § 27 Abs. 2 zu erlassenden „Anordnungen“ gehöre, und weil sie nicht für notwendig gehalten wurde. Nun zeigte sich auf einmal eine Lücke in der Gesetzgebung; durch den § 27 Abs. 1 war auch der § 21 KraftfG. unanwendbar für Kleinkrafttrader geworden. Die Lücke wurde durch die Vd. v. 5. Dez.

1925 (RGBl. I, 435) ausgefüllt, indem die Reichsregierung die Strafvorschrift des § 44 (des heutigen § 50) der KraftfVerkVd. anfügte.

Die Strafvorschrift des § 50 ist ein Kind der Verlegenheit. Die Reichsregierung hat für sich eine Befugnis in Anspruch genommen, die ihr vom Gesetze weder ausdrücklich noch stillschweigend jemals eingeräumt wurde. Daß sie selbst dem § 27 Abs. 2 nach der Richtung einer Ermächtigung zur Aufstellung von Strafvorschriften keinen anderen Sinn beilegte als dem § 6, geht nicht allein daraus hervor, daß sie mit dem nach § 27 Abs. 2 getroffenen „Anordnungen“ keine Strafvorschrift erließ, sondern auch daraus, daß sie gleichzeitig mit der Strafvorschrift für Kleinkrafttrader in § 44 (nun § 50) Abs. 2 eine solche auch für Kraftfahrzeuge erließ, die für Widerhandlungen gegen gewisse nicht unter § 21 KraftfG. fallende Vorschriften der KraftfVerkVd. als notwendig erachtet wurde. Die Befugnis zur Erlassung dieser Strafvorschrift konnte nur aus § 6 abgeleitet werden; daß aber § 6 eine solche Befugnis nicht einräumt, dürfte oben dargelegt sein. Auch die Strafvorschrift des § 50 Abs. 2 ist rechtsungültig. Die Tatsache aber, daß sie und mit ihr die Strafvorschrift des § 50 Abs. 1 erlassen wurde, dürfte andeuten, daß der Verordnungsgeber Bedenken wegen seiner Zuständigkeit entweder nicht hegte oder überwand. Die Gerichte brauchen ihm hierin nicht zu folgen.

Für die Rechtsgültigkeit der Strafvorschrift spricht natürlich nicht ihre vom BayObLG. und vom RG. betonte Notwendigkeit. Die Anordnungen der Reichsregierung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 6 KraftfG. würden ohne Strafvorschriften ebenso unvollständig und wirkungslos sein wie die nach § 27 Abs. 2 KraftfG. erlassenen Anordnungen für Kleinkrafttrader. Trotzdem hat der Gesetzgeber seiner guten alten Übung entsprechend nicht daran gedacht, dem Verordnungsgeber für den ersten Fall die Aufstellung der Strafsatzung zu überlassen. Daß er im zweiten Falle anderer Auffassung gewesen sein sollte, läßt sich unmöglich annehmen. Dagegen spricht der Werdegang des § 27 KraftfG. und des § 50 KraftfVerkVd. Für den Gesetzgeber war die Entdeckung, daß mit dem § 27 Abs. 1 KraftfG. etwas zu grünlich vorgegangen worden war, jedenfalls keine geringere Überraschung als für den Verordnungsgeber. Abgesehen hätte der § 366 Nr. 10 StGB. eine brauchbare Strafvorschrift gebildet, die für Kleinkrafttrader um so mehr hätte angewendet werden können, als diese rechtlich keine Kraftfahrzeuge mehr sein sollten und als auch für Kraftfahrzeuge vor der Schaffung des KraftfG. der § 366 Nr. 10 StGB. die maßgebende Strafvorschrift war (vgl. auch § 28 b. Grundzüge).

Mit den geltenden Auslegungsregeln ist es sicher nicht in Einklang zu bringen, wenn die vorl. Entsch. dem § 27 Abs. 2 KraftfG. sogar eine Beschränkung in der Art und dem Maße der anzubrohen Strafe entnimmt. Nicht was ein Gesetz sagen soll, ist Recht, sondern was es sagt. Sollte aus dem § 27 Abs. 2 wirklich auch eine Ermächtigung zur Aufstellung einer Strafsatzung herauszulesen sein, so doch sicher keine Begrenzung der Ermächtigung nach Art und Maß der anzubrohen Strafe. Unwillkürlich wird man an den Satz erinnert: „Wer zuviel beweist, beweist nichts.“

ObLG. Dr. Debold, München.

Zu 29—32. Sämtliche Entsch. befaßen sich mit den Anforderungen, die das RG., um in seiner Sprache zu reden, an das „verkehrsrechtliche“ Verhalten eines Kraftfahrzeugführers stellen zu müssen glaubt. Besonders wichtig ist die Entsch. 1 D 1370/30 nicht sowohl als Quelle neuartiger Gesichtspunkte, sondern vielmehr als die vorzügliche Zusammenfassung bedeutamer in der bisherigen Apr. be-

herabsetzte, bis er die gefährliche Lage überwunden hatte. Das hat er aber, wie festgestellt, nicht einmal kurz vor der Begegnung getan.

2. Die Rev. meint, das LG. habe den Begriff der Kreuzung verkannt und will damit sagen, es sei der Ansicht, daß eine Wegeabzweigung keine Straßenanlage sei, wie sie der § 24 KraftfVerkVO. voraussetze. So ist das Urteil aber nicht zu verstehen. Das LG. nimmt vielmehr an, daß die Abzweigung einer Wegekreuzung gleichkomme, die den Beschw. grundsätzlich, weil er von rechts kam, zur Vorfahrt berechtigt hätte, daß aber bei der Begegnung mit B. ein Fall, bei dem das Vorfahrtrecht in Wirkung getreten sei, nicht bestanden habe, weil die beiden Kraftwagen sich nicht bei der Abzweigung der beiden Wege, sondern 10—12 m entfernt davon getroffen hätten. Der Ausdruck „Kreuzung“ ist zwar unzutreffend, weil keine Straße die andere durchschneidet, dagegen handelt es sich um eine Wegeeinmündung, welche bei der Regelung des Vorfahrtrechts der Kreuzung gleichgestellt ist (§ 24 KraftfVerkVO.). Der Regelfall der Wegeeinmündung ist der, daß ein Weg senkrecht oder auch schräg bis zu einer durchziehenden Straße hinführt, ohne sich jenseits fortzusetzen. Hier handelt es sich dagegen um eine sogen. Gabelung, bei welcher die ursprünglich alleinige Straße (sie sei Hauptstraße genannt) als solche endet und sich in zwei auseinandergehende Wege teilt. Auch wenn diese beiden sich abzweigenden Straßenäste, wie die Rev. wohl zutreffend annimmt, unter sich einen spitzen und mit der Hauptstraße einen stumpfen Winkel bilden, so mündet doch jeder dieser abzweigenden Wege in die Straße ein, welche sich aus der Hauptstraße und dem anderen abzweigenden Weg zusammensetzt. Insofern ist dieser letztere als die Fortsetzung der Hauptstraße zu betrachten.

Auch für eine solche Straßenanlage müssen die Bestimmungen über das Vorfahrtrecht gelten, weil sie dem Verkehr dieselben Gefahren bereiten wie eine Kreuzung oder eine gewöhnliche Wegeeinmündung.

Im vorliegenden Falle wollte B. von der Hauptstraße auf den links nach Gr. abzweigenden Weg übergehen. Der andere Weg, auf dem Kr. der Gabelung zufuhr, um auf der Hauptstraße weiterzufahren, auf der B. entgegenkam, bildete so eine Wegeeinmündung i. S. des § 24 KraftfVerkVO. Da Kr. Fahrzeug von rechts kam, so war er grundsätzlich zur Vorfahrt berechtigt. Dem stand nicht entgegen, daß keiner von beiden sicher wußte, wie der andere weiterfahren wolle und insbes. Kr. nicht erkennen konnte, ob B. gegen Gr. oder auf den anderen von ihm selbst befahrenen abzweigenden Weg zustrebe, in welchem Falle ein Schneiden der Fahrtrlinien nicht in Betracht kam. Denn dieselbe Ungewißheit besteht zumeist auch bei Kreuzungen und gewöhnlichen Wegeeinmündungen. Auch dabei hängt es jeweils von der Fortsetzung der Fahrt ab, ob die Fahrtrlinien sich kreuzen oder zusammenlaufen oder ob weder das eine noch das andere eintritt. § 24 KraftfVerkVO. setzt voraus, daß die Kraftfahrer bei bestehender Ungewißheit stets mit einem Zusammenkommen der Fahrtrlinien rechnen müssen. So mußte auch hier B. damit rechnen, daß Kr. auf die Hauptstraße übergehen und Kr. damit, daß B. gegen Gr. zu fahren werde.

War nach den beiderseitigen Entfernungen und Geschwindigkeiten anzunehmen, daß die Kraftwagen sich bei der Abzweigung begegnen würden oder doch begegnen könnten, dann lag auch ein Fall vor, bei dem die Bestimmungen über die Vorfahrt zu beachten waren. Die StrR. hat dies nicht an-

genommen. Bei der geringen Entfernung des Treffpunktes von der Wegeabzweigung ist das nicht ohne Bedenken. Allein auf diese Frage kommt es nicht entscheidend an. Das LG. ist der Auffassung, daß Kr. bei der Gefahr, die aus einer Begegnung bei der Wegeabzweigung erwuchs, mit besonderer Vorsicht an sie hätte heranfahren müssen. Das trifft auch für den Fall zu, daß er vorfahrtberechtigt war. Denn wenn auch die Vorsichtspflichten des Vorfahrtberechtigten nicht so weit zu erstrecken sind wie die des Verpflichteten, so ist es doch keine Überspannung der allgemeinen Sorgfaltspflicht, wenn das LG. das Durchfahren der gefährlichen Stelle mit der unverminderten Geschwindigkeit von 50—55 km als ein fahrlässiges Verhalten beurteilt hat. Denn daß der entgegenkommende Kraftfahrer bis hart an die Wegeabzweigung scharf rechts fahren und dann erst auf den Gr. Weg nach links hinüberlenken werde, darauf konnte sich Kr. nicht verlassen. Es ist nichts Außergewöhnliches, daß ein Kraftfahrer in ähnlichen Fällen schon eine Strecke vor der Gabelung durch Abweichen von der rechten Straßenseite, seinen Weg abkürzend, den Übergang auf die abzweigende Straße einleitet. Die Auffassung ist daher rechtlich nicht zu mißbilligen, daß Kr. unter allen Umständen seine erhebliche Geschwindigkeit hätte herabsetzen müssen, um einem unvorsichtigen Verhalten des Entgegenkommenden, wie es B. an den Tag gelegt hat, entgegenzutreten zu können.

(Urt. des 2. Sen. v. 5. März 1931; 2 D 79/31.) [A.]

30. § 222 StGB. Keine Fahrlässigkeit fällt dem Kraftwagenfahrer zur Last, der sich darauf verläßt, daß der auf offener Landstraße am linken Gehsteig in gleicher Richtung wie er vor ihm fahrende Radfahrer seine Fahrtrichtung beibehalten und nicht trotz seiner infolge Schwerhörigkeit überhöörter Hupensignale plötzlich kurz vor ihm abzuweichen werde, um die rechte Straßenseite zu gewinnen und nun, da der Wagen weder durch Bremsen schnell genug zum Stehen gebracht werden konnte, noch ein Rechtsausbiegen in Frage kam, um den Radfahrer nicht zu überfahren, nach links auszubiegen suchte. †)

Nach den Feststellungen der StrR. ist der Angekl. unmittelbar vor dem Unfall auf offener Landstraße mit einer Geschwindigkeit von etwa 50 km in der Stunde auf der rechten Straßenseite gefahren. Ehe er zum Überholen des am linken Gehsteig in gleicher Richtung mit ihm fahrenden Radfahrers B. ansetzte, hat er mehrfach Hupensignale gegeben. Der Unfall ist dadurch verursacht worden, daß der (sehr schwerhörige) B., der die Hupensignale nicht gehört hatte, „plötzlich und unerwartet“ kurz vor dem Angekl. nach rechts abzuweichen, um die rechte Straßenseite zu gewinnen, und daß der Angekl., um ein Überfahren des B. zu vermeiden, nach links auszubiegen suchte und so in die Fahrbahn des ihm mit einer Geschwindigkeit von 50—60 km in der Stunde entgegenkommenden, von dem Nebenkl. gesteuerten Kraftwagens geriet.

Ohne Rechtsirrtum hat die StrR. angenommen, daß nach Lage der Sache der Angekl. berechtigt gewesen ist, an B. rechts vorbeizufahren, und daß auch seine Geschwindigkeit und sonstige Fahrweise unmittelbar vor dem Unfall keinen Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht und gegen Verkehrs-

rechts entwickelter Rechtsgrundsätze. Die anderen Urteile bestätigen und vervollständigen die Ausführungen dieser Entsch. Hält man alles zusammen, so ergibt sich etwa folgendes Bild des heutigen rechtsgrundlegenden Standpunktes der Rpr.

Scharf zu scheiden ist zunächst zwischen der eigentlichen Gefahrsituation und dem vorangehenden Verhalten des Kraftfahrers. Das letztere ist zunächst darauf zu prüfen, ob der Kraftwagenfahrer die Gefahr schuldhaft herbeigeführt hat, d. h. vor ihrem Eintritt sich fahrlässig verhalten hat, insbes. so schnell gefahren ist. Über die Fahrgewindigkeit stellt bekanntlich § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. die (in RG.: JW. 1928, 2325¹⁴ als selbstverständlich bezeichnete) allgemeine Regel auf, sie sei so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die fundamentale Bedeutung dieser Bestimmung als einer „Generalklausel“, die auch bei der Auslegung und Anwendung anderer Vorschriften (auch insbesondere solcher der KraftfVerkVO.) stets im Auge zu behalten ist, zeigt das Urteil 2 D 79/31 am Beispiel des Vorfahrts-

berechtigten (§ 24 KraftfVerkVO.) auf, dessen Vorsichtspflichten zwar nicht soweit zu erstrecken sind, wie die des Verpflichteten, der doch aber nicht unbekümmert um den übrigen Verkehr darauflos fahren darf (Jsaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., 1931, S. 579, Nr. 13 zu § 24 KraftfVerkVO.), ungeachtet seiner „allgemeinen Sorgfaltspflicht“. Daß diese nicht überspannt wird durch die Forderung an den — an sich vorfahrtberechtigten — Kraftfahrer, unter allen Umständen seine (erhebliche) Geschwindigkeit herabzusetzen, um der Gefahr aus einem unvorsichtigen Verhalten des ihm Entgegenkommenden bei der Begegnung auf einer Wegeabzweigung entgegenzutreten, wird man der letztzitierten Entsch. wohl zugeben müssen.

Der hier nur kurz angeklagte Gedanke, daß der Kraftfahrer sich nicht darauf verlassen dürfe, jeder Wegebenutzer (im weitesten Sinne) werde sich mit der bei zunehmendem Verkehr erwünschten Umsicht bewegen, spielt eine dominierende Rolle in 1 D 1370/30. Mit einer der Stetigkeit der Rpr. in diesem Punkte (vgl. Jsaac-Sieburg a. a. O. S. 236 ff.) entsprechenden Entschiedenheit wird

vorschriften erkennen läßt. Er durfte, wie der Vorderrichter überzeugend dargelegt hat, damit rechnen, daß der vor ihm fahrende B. seine Fahrtrichtung beibehalten werde. Da seine eigene Fahrbahn hinreichend weit übersehbar war, nötigte auch der Umstand, daß ihm wegen der Wegbiegung und der auf der linken Seite des vor ihm liegenden Wegstückes verlaufenden Baumreihe das frühzeitige Erkennen entgegenkommender Fahrzeuge erschwert war, nicht zur Verminderung seiner an sich nicht sehr hohen Fahrtgeschwindigkeit.

Auch die weiteren Ausführungen der Strk. lassen keinerlei Rechtsirrtum erkennen. Es kann dem Angekl. nach Lage der Umstände nicht zum Verschulden angerechnet werden, daß er in der durch das unerwartete Rechtsabbiegen des B. geschaffenen Lage, um diesen nicht zu überfahren, nach links auszubiegen suchte. Durch bloßes Bremsen war nach der erkennbaren Annahme der Strk. dieser Erfolg nicht mehr zu erreichen, da bei der Kürze der Entfernung, die zwischen dem Kraftwagen und dem B. blieb, der Wagen nicht mehr schnell genug zum Stehen gebracht werden konnte. Der Angekl. hat, wie die Feststellungen der Strk. erkennen lassen, gleichzeitig mit dem Linksabbiegen auch die Bremse gezogen; den Wagen aber erst $8\frac{1}{4}$ m hinter der Stelle des Zusammenstoßes zum Stehen gebracht.

Ebenso kam ein Rechtsausbiegen nach der ersichtlichen Annahme der Strk. zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit B. nicht mehr in Frage.

Der Hinweis auf RGSt. 61, 120 ist verfehlt. Daß B. die Fahrtrichtung wechseln werde, war für den Angekl. nach der erkennbaren Annahme der Strk. bei Lage der Umstände nicht vorhersehbar. RGSt. 60, 84 ff. betrifft einen dem vorliegenden nicht vergleichbaren Fall.

(Urt. des 3. Sen. v. 5. März 1931; 3 D 1140/30.) [A.]

****31. § 222 StGB.; § 17 Kraftf. Verf. B.D.**

1. Der Kraftwagenführer darf sich nicht darauf verlassen, daß jeder Wegebenutzer (im weitesten Sinne) sich sachgemäß mit der bei zunehmendem Verkehr erwünschten Umsicht bewegen würde, er muß vielmehr, namentlich bei Kindern, mit der gegenteiligen Erfahrung, also mit Ungewandtheiten und Unbesonnenheiten der Wegebenutzer insoweit rechnen, als sie nicht nach der besonderen Gestaltung der Sachlage außerhalb jeder Lebenserfahrung liegen.

2. Unbehindert ist der Überblick über die Fahrbahn (einschließlich der Geländeteile rechts und links von der Fahrstraße) nur dann, wenn der Fahrer beurteilen kann, ob die Fahrbahn jeweils auf der Strecke, die er sich eben ansieht zu befahren, dann von Hindernissen frei sein werde. Der mangels dieser Voraussetzung vorliegenden Zweifelhafteit der örtlichen Lage muß der Fahrer durch Einhaltung einer Geschwindigkeit Rechnung tragen, die ihm ein so rasches und sicheres Anhalten erlaubt, wie es gegenüber dem als möglich anzunehmenden Hindernis geboten sein werde. Er muß also imstande sein, den Wagen „aus kürzester Entfernung“ zum Stehen zu bringen.

3. Für diejenige Kürze der Entfernung, die

hier immer wieder Berücksichtigung der gegenteiligen Lebenserfahrung gefordert, sei es nun, daß es einem Wegebenutzer an den körperlichen oder geistigen Voraussetzungen für ein sicheres und sachgemäßes Verhalten auf der Straße mangelt, sei es auch, daß er im gegebenen Augenblick die gebotene und ihm auch mögliche Sorgfalt aus den Augen setzt. Unbesonnenheiten freilich, die nach der besonderen Gestaltung der Sachlage außerhalb jedweder Lebenserfahrung liegen, brauchen selbstverständlich nicht in Betracht gezogen zu werden. So gliedert sich die Entsch. 3 D 1140/30 ein, in deren Falle der Angekl. nicht damit zu rechnen brauchte, daß der „am linken Gehsteig in gleicher Richtung mit ihm fahrende Radfahrer“ trotz seiner — vom schwerhörigen Radfahrer freilich nicht vernommenen — Supersignale plötzlich und unerwartet kurz vor ihm nach rechts abzuweichen würde (nur so allein ist auch die freilich mißverständlich gefaßte Schlussendung des Urteils 2 D 1011/30 zu verstehen). Allein die erfahrungsgemäßen Verhaltensmängel nicht bloß der Fußgänger (namentlich der Kinder), sondern auch der Rad-, Motorrad-

hiernach gesichert sein muß, gilt der allgemeine Grundsatz, daß die Fahrt dann zu rasch ist, wenn der Fahrer (wo es nötig und zulässig ist) unter Berücksichtigung einer „Schrecksekunde“ zum Anhalten einen längeren Bremsweg braucht als die Entfernung ist, auf die er ein etwa auftretendes Hindernis wahrnehmen würde.

4. Von der Zubilligung einer „Schrecksekunde“ für die Beurteilung des Verhaltens des Angekl. in der Gefahrensituation kann dann keine Rede sein, wenn der Angekl. durch seine vorangegangene Fahrlässigkeit die gefährliche Situation selbst herbeigeführt hat.†)

Sinftlich der Anschuldigung wegen fahrlässiger Tötung ist nicht zu beanstanden die Ausführung des angefochtenen Urteils, daß den Angekl. kein Verschulden in der Führung des Kraftwagens treffe für den Zeitpunkt, nachdem er das in seine Fahrbahn laufende Mädchen Gertrud E. erblickt hatte.

Entscheidend für die Beurteilung des Falles ist also nur, ob der Angekl. nach der gegebenen Sachlage mit der Geschwindigkeit von 20—25 km — die er nach seiner Angabe und nach der Annahme des SchöffG. gehabt hat — habe fahren dürfen, ohne daß ihm Fahrlässigkeit zur Last fiele. Das SchöffG. hat diese Frage bejaht. Es hat u. a. die Möglichkeit erörtert, daß dem Angekl. von der Seite her unerwartet eine Person vor den Wagen lief, kam aber zu dem Ergebnis, es enthalte kein Verschulden, daß er nicht hiermit gerechnet habe. Die im Urteil zur Begründung gegebenen näheren Darlegungen sind jedoch nicht frei von Rechtsirrtum.

In Betracht kommt zunächst die im Urteil gemachte Bemerkung, von dem Kraftwagenführer „könne, solange er kein Hindernis auf der Straße wahrnehme, nicht verlangt werden, daß er ein künftig eintretendes verkehrswidriges Verhalten des Straßenpublikums vermute und als Regel voraussetze“. Irig ist hier vor allem ohne weiteres die Meinung, der Kraftwagenführer brauche nur ein solches Verhalten anderer zu berücksichtigen, das im Verkehr „die Regel“ bilde. Denn voraussehbar — und daher beim Handeln in Rücksicht zu ziehen — ist auch ein solches Ereignis, das, ohne gerade die Regel zu bilden, nach der gewöhnlichen Erfahrung des Lebens möglich ist. In dieser Beziehung aber hat das RG. immer daran festgehalten, der Kraftwagenführer dürfe sich, eben nach den Erfahrungen des Lebens, nicht darauf verlassen, daß sich jeder Benutzer des Wegs (hier im weitesten Sinne, einschließlich der Fußgänger) mit der bei dem zunehmenden Verkehr erwünschten Umsicht bewegen würde; vielmehr müsse die gegenteilige Erfahrung berücksichtigt werden, sei es nun, daß es einem Wegbenutzer an den körperlichen oder geistigen Voraussetzungen für ein sicheres und sachgemäßes Verhalten auf der Straße mangelt, sei es auch, daß er im gegebenen Augenblick die gebotene und ihm auch mögliche Sorgfalt aus den Augen setzt; Mängel des Verhaltens, die beim Fußgänger, namentlich beim Kind, aber auch beim erwachsenen Menschen, erfahrungsmäßig vorkommen, wie ja andererseits auch das Verhalten der Radfahrer, der Motorradfahrer, der Kraftwagenführer keineswegs allgemein eine Gewähr dafür bietet, daß sie sich sachgemäß verhielten und sich genau an die straßenpolizeilichen Vorschriften hielten, obwohl es sich bei ihnen um eine gewisse Auslese solcher handelt, bei denen eine höhere Rüstigkeit und Verkehrsgewandtheit und ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse des Verkehrs er-

und Kraftwagenfahrer lassen der Mpr. keine (ausdrücklich abgelehnten) verkehrspädagogischen Funktionen erwachen, geben ihr vielmehr allein Anlaß, sich auf den Boden der Erfahrungstatsache zu stellen, daß eben ein durchaus sachgemäßes Verhalten aller Wegebenutzer bei der Unvollkommenheit der menschlichen Natur überhaupt nicht erreichbar ist. Daraus ergibt sich einmal die allgemeine Folge, daß das Dilemma zwischen den Rücksichten einerseits und die Bedürfnisse eines beweglichen Verkehrs und andererseits auf die Sicherheit der Wegebenutzer seine einzig mögliche Lösung zugunsten der Sicherheit des Menschenlebens findet. Eine spezielle Konsequenz ergibt sich aber weiterhin für die Interpretation des Begriffs der Überbilligkeit der Fahrbahn (i. S. von § 18 Abs. 2 Kraftf. Verf. B.D.). Der Überblick über letztere kann als ungehindert nur dann angesprochen werden, wenn der Fahrer den für die Sicherheit seiner Fahrt erforderlichen Überblick darüber gewinnen kann, ob die Fahrbahn (einschließlich der Gelände links und rechts vor ihr) jeweils auf der zu befahrenden Strecke von Hindernissen frei sein werde.

wartet werden könnte (vgl. hierzu z. B. die Urteile des erf. Sen. v. 11. Mai 1928, v. 10. Mai 1929 und v. 26. Sept. 1930, 1 D 331/28, 363/29, 722/30). Dabei wird zunächst von der Frage abgesehen, ob und wie weit — auf der einen oder der anderen Seite — dem, der sich nicht sachgemäß verhält, eine Schuld daran beizumessen sei.

Die Grenze zu finden, innerhalb deren sich im einzelnen Fall, nach dessen besonderer Beschaffenheit, ein Kraftwagenführer auf solche Unzulänglichkeiten im Verhalten anderer Wegbenutzer einrichten müsse, läßt sich bei der Verschiedenheit der Sachlagen nicht allgemein und bindend ziehen. Hier kommt es in besonderem Grade auf die Lage des einzelnen Falles an. Immerhin ist gerade die Beurteilung der vorliegenden Sache nicht möglich, ohne daß die Frage auch allgemein erörtert wird, wie sich bei einer örtlichen Beschaffenheit von der Art der vorliegenden der Kraftfahrer verkehrsgerecht zu verhalten habe.

Nach den Ausführungen des angefochtenen Urteils ist die Ortsstraße an der fraglichen Stelle leicht gekrümmt. Das bietet an sich kaum eine Gefahrenquelle. An der Straße liegt aber eine Reihe von Häusern. Diese stehen nicht unmittelbar an der Straße, sondern vor ihnen liegen Hausgärtchen, die sich bis dicht an den Straßenkörper erstrecken und mit Lattenzäunen eingefriedet sind. Zwischen Gärten und Straße ist nur eine Wasserablaufrinne. Die Straße hat keinen Bürgersteig. Die Zaunlatten stehen „ziemlich dicht“. Ausdrücklich festgestellt ist, daß im besonderen das vom Laden des Friseurs W. herkommende Mädchen den Kraftwagen des Angekl. — infolge des Vorgartenzauns — nicht hat sehen, andererseits auch der Angekl. das Kind „nicht früher hat wahrnehmen können, da es, bevor es auf die Straße trat, durch den Gartenzaun für den Angekl. verdeckt und unsichtbar war“. Aus diesen Feststellungen muß geschlossen werden, daß nicht nur die Zaunlatten, sich für das Auge des nahe dem rechten Straßenrande fahrenden Angekl. zusammenschiebend, keinen Blick auf den Raum hinter den Vorgärten durchließ, sondern auch daß die Zäune — oder wenigstens der vor dem Hause W. — so hoch waren, daß der Angekl. von seinem Führersitz aus nicht darüber hinweg auf jenen Raum hinter dem Zaune sehen konnte. Danach war offenbar die Sachlage, soweit sie für die Beurteilung der Schuld des Angekl. in Betracht kommt, ebenso als wären die Häuser selbst mit ihrer vorderen Wand bis unmittelbar an die Straße gebaut. Die einzelnen Häuser aber stehen frei, zwischen ihnen (und zwischen den dazugehörenden Vorgärten) sind schmale Zwischenräume. Was sich auf diesen abspielt, kann der Kraftfahrer — wenigstens dann, wenn er die rechte Straßenseite einhält — anscheinend erst dann erkennen, wenn er bereits an das einzelne Haus herangelangt ist und an ihm vorüberfährt. Das ist aber für den Kraftfahrer von besonderer Bedeutung. Denn wenn er den ihm verdeckten Raum hinter einem Zaune nicht überblicken kann, besteht überall die Möglichkeit, daß sich dort Menschen befinden und daß sie gerade in dem Augenblick, wo er vorüberfährt, auf die Straße heraustraten, vor allem, daß ein Kind auf die Straße und ihm vor den Wagen läuft.

Eine solche Sachlage fordert zunächst eine Betrachtung ohne Rücksicht darauf, wodurch es in einem einzelnen Fall zum Zusammenstoß mit einem Kraftwagen kommt und wie er sich abspielt.

Hier ist vor allem bedeutsam die Frage, wann die Fahrbahn des Kraftwagens — auch i. S. des § 18 Abs. 2 Kraftf-

VerfW. — übersichtlich ist. Wiederholt hat das RG. ausgesprochen, der Kraftwagenführer müsse hierbei nicht nur den von ihm befahrenen Straßenteil — hier die von ihm gefahrene rechte Seite der Fahrbahn — im Auge behalten, sondern die ganze Straßenbreite (z. B. Urteile des erf. Sen. v. 1. Juni 1926 und 22. Nov. 1927, 1 D 195/26 und 958/27). Befindet sich auf der Fahrbahn ein Hindernis, insbes. ein dort stehender oder fahrender Wagen, so muß der Kraftwagenführer mit der Möglichkeit rechnen, daß unversehens hinter dem Hindernis ein Mensch hervor und ihm vor den Wagen komme (Urteile v. 12. Mai 1925, v. 18. Jan. 1929, v. 10. Mai 1929 und v. 23. Dez. 1930, 1 D 198/25, 1269/28, 363/29, 1160/30). Er muß ferner auch die zur Straße gehörenden Bürgersteige im Auge behalten, allgemeiner: die Geländeteile rechts und links der Fahrbahn, und sich bewußt bleiben, daß von hier, etwa einer einmündenden Straße oder aus anderen Gründen, jederzeit ein Hindernis auf der Fahrbahn eintreten könne (Urteile v. 28. Mai 1924, 3 D 435/24, mitgeteilt in der JW. 1925 S. 973, und des erf. Sen. v. 28. Okt. 1927 und v. 18. Jan. 1929, 1 D 786/27 und 1269/28). Für die Frage, ob der Überblick über die Fahrbahn behindert sei, kann es nach dem Zweck der genannten Vorschrift und der Natur der Sache nicht nur auf die Stelle der Fahrbahn ankommen, auf der sich der Wagen im Augenblick befindet; unbehindert ist vielmehr der Überblick über die Fahrbahn nur dann, wenn der Fahrer beurteilen kann, ob die Fahrbahn jeweils auf der Strecke, die er sich eben ansieht, zu befahren, dann von Hindernissen frei sein werde. Solange er nicht in diesem Sinn den für die Sicherheit seiner Fahrt erforderlichen Überblick über die örtliche Lage gewinnen kann, muß er sich auf ihre Zweifelhaftheit einrichten, darf also nicht mit einer Schnelligkeit fahren, die ihm nicht mehr ein so rasches und sicheres Anhalten erlaubt, wie es gegenüber dem als möglich anzunehmenden Hindernis geboten sein wird (so die genannten Urteile v. 22. Nov. 1927 und v. 11. Mai 1928, 1 D 958/27 und 331/28).

Der tragende Gedanke ist also der, daß der Kraftwagenführer die auch bei mäßiger Geschwindigkeit noch hohe Wucht des bewegten schweren Wagens da nicht wirken lassen darf, wo er nicht nach der Erfahrung des täglichen Lebens mit einer hierfür freien Bahn sicher rechnen darf. Es ist dann aber nur eine in diesen Gedankengang fallende Sonderlage, wenn die Fahrbahn so beschaffen ist, wie das angefochtene Urteil feststellt. Denn hiernach verläuft die Fahrbahn der Straße entlang den den Durchblick versperrenden eingezäunten Vorgärten. Hinter jedem hervor kann ein Mensch kommen. Ob das der Fall sein wird, weiß der Fahrer nicht. Es besteht die Möglichkeit hierfür, und somit muß er mit ihr rechnen. Denn da er die rechte Straßenseite einzuhalten hat, verläuft gerade seine Fahrbahn in unmittelbarer Nähe der für ihn unübersehbaren Winkel hinter den Gärten. Es ist nicht zu ersehen, wie eine solche Sachlage anders beurteilt werden könnte als der Fall, daß in der Fahrtrichtung ein Wagen steht, der den Überblick verdeckt und hinter dem hervor ein Mensch auf die Straße tritt und unversehens vor den fahrenden Wagen gerät; und zwar um so weniger, als sich vermutlich (was freilich im angefochtenen Urteil nicht ausdrücklich gesagt ist) die Eingangstüren der im allgemeinen mit ihren Schmalseiten gegen die Straße gerichteten Häuser an der Breitseite der Häuser befinden.

Was das SchöffG. zur Verneinung der Schuldfrage ver-

meint, daß in dem Augenblick, in welchem er sich zu fahren anschickt, der Straßenkörper selbst vorerst ohne Hindernis ist und der Fahrer auch neben der Straße niemanden sieht, genügt mangels der umschriebenen Voraussetzungen nicht, die Zweifelhaftheit der örtlichen Lage auszuschließen. Auf diese muß der Kraftwagenfahrer sich aber einrichten, und zwar nach den Anforderungen der KraftfVerfW. dergestalt, daß er seinen Wagen „auf kürzeste Entfernung“ zum Stehen bringen kann. Für diejenige kürzeste Entfernung, die hiernach gewährleistet sein muß, stellt das RG. die folgende allgemeine Formel auf: „Die Fahrt ist zu rasch, wenn der Fahrer zum Anhalten einen längeren Bremsweg braucht als die Entfernung ist, auf die er ein etwa auftretendes Hindernis wahrnehmen würde.“ Zu wie schwerwiegenden Gemütern der Beweglichkeit des Verkehrs diese in ihrer Abstraktheit harmlos anmutende Formel führt, zeigt ihre praktische Konsequenz, die zu ziehen das RG. sich nicht scheut: Gilt es durch langsame Geschwindigkeit einen Zusammenstoß mit einem unvermutet in die Fahrbahn laufenden Menschen zu verhüten, der

dem Fahrer erst unmittelbar vor dem Zusammentreffen ins Gesichtsfeld träte, so muß so langsam gefahren werden, daß — bei Fehlen einer Ausweichmöglichkeit! — fast auf der Stelle gehalten werden kann. Ein nach den vorstehend entwickelten strengen Grundsätzen sich ergebendes Verschulden des Fahrers wird selbstverständlich weder durch bei Annäherung an die Unfallstelle gegebene Düpzeichen oder das Fehlen besonderer polizeilicher Warnungstafeln noch durch ein etwaiges Mitverschulden des Unfallopfers ausgeschlossen.

Führt andererseits die Prüfung des der Gefahrsituation vorangehenden Verhaltens des Kraftfahrers unter Berücksichtigung der umschriebenen Anforderungen zur Verneinung der Schuldfrage, so greifen für die strafrechtliche Beurteilung der unverschuldet plötzlich auftauchenden Gefahrlage ganz andere Grundsätze Platz.

Das gilt vor allem für die Prüfung der Frage, ob bei größtmöglicher Beschleunigung des Bremsens der Unfall „mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit“ (Urt. des 2. Sen. v. 25. Juni 1928, II 576/28; JW. 1928, 2716, mit Anm. von Marx e

anlaßt hat, ist ersichtlich der Gedanke, es enthalte eine unerträgliche Verkehrshemmung, wenn der Kraftfahrer sehr langsam — vielleicht im Schritt — fahren müßte, obwohl der Straßenkörper selbst (vorerst) ohne Hindernis ist und der Fahrer auch neben der Straße — hier hinter den Vorgärten oder den Häusern — niemand sieht. Wie aber das RG. wiederholt dargelegt hat, muß die Rücksicht auf Wünsche und vermeinte oder wirkliche Bedürfnisse des Verkehrs zurücktreten hinter der Sicherheit des Menschenlebens auf der Straße. Das folgt daraus, daß die Straße dem allgemeinen Verkehr geöffnet ist. Vom Kraftfahrverkehr wird allerdings vielfach die gegenteilige Auffassung vertreten, die Führung des Kraftfahrzeugs dürfe sich darauf einstellen, daß jeder Wegbenutzer sich sachgemäß verhalte, die Folgen eines so entstandenen Unfalls trägen mithin immer und nur den Wegbenutzer, der nicht hinlänglich darauf Bedacht nehme, daß die Straße vom Kraftfahrverkehr mitbenutzt werde. Das ließe darauf hinaus, daß durch die sich hieraus für den Wegbenutzer ergebenden Gefahren der allgemeine Straßenverkehr zu einem stets sachgemäßen Verhalten erzogen und gezwungen werden müsse. Eine solche Auffassung hat das RG. immer abgelehnt. Daran muß festgehalten werden. Als richtig kann vielmehr nur die Auffassung gelten, daß jeder Wegbenutzer auf die tatsächlich bestehenden Verhältnisse Rücksicht zu nehmen hat, also auch darauf, daß ein durchaus sachgemäßes Verhalten aller Wegbenutzer bei der Unvollkommenheit der menschlichen Natur überhaupt nicht erreichbar ist. Jedenfalls kann dem Kraftfahrverkehr nicht der Verursacher oder die Befugnis zugestanden werden, den Straßenverkehr durch Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu erzwingen.

Die nur schwer zu vereinbarenden Rücksichten einerseits auf die Bedürfnisse eines beweglichen Verkehrs und andererseits auf die Sicherheit aller Wegbenutzer können besonders stark da zusammenprallen, wo sich der Verkehr auf den vielfach verengten, bogen- und knickreichen, unübersichtlichen Straßen innerhalb von Ortschaften abspielen muß. Aber auch hier kann nicht davon abgesehen werden, daß die Sicherheit des Menschenlebens den Wünschen des Verkehrs vorzugehen hat. Unzutraglichkeiten, die sich daraus für den Verkehr ergeben, müssen hingenommen werden, solange nicht für den Kraftfahrverkehr, namentlich den Fernverkehr, eigene Straßen bestehen oder wenigstens die allgemeine Verkehrsstraße, was vereinzelt schon ausgeführt ist, aus Ortschaften mit winkligen Straßen hinausverlegt ist.

Dabei darf der Kraftwagenführer, wie schon gesagt, nicht darauf bauen, daß jeder Wegbenutzer sich sachgemäß verhalten werde, darf sich als im besonderen nicht ohne weiteres darauf verlassen, daß jeder, der vom Fußsteig auf den Fahrbahnkörper, oder der — wie hier, wo die Straße keinen Bürgersteig hat — hinter einem Hause hervor unmittelbar auf den Straßenkörper tritt, sich erst sachgemäß umsehe, ob kein Kraftwagen nahe, wenn dies auch von einem verkehrsgewandten Wegbenutzer erwartet werden kann. Auf diese Beachtung von Ungewandtheiten oder von Unbesonnenheiten des Wegbenutzers ist u. a. in den Urteilen v. 12. Mai 1925, v. 4. Jan. 1927, v. 22. Nov. 1927 und v. 11. Mai 1928, 1 D 111/25, 198/25, 809/26, 958/27, 331/28, hingewiesen worden. Und zwar muß mit Unbesonnenheiten insoweit gerechnet werden, als diese nach der besonderen Gestaltung der Sachlage nicht außerhalb jeder Lebenserfahrung liegen (so die Urteile v. 5. April 1927 und v. 22. Nov. 1927, 1 D 265 und 958/27). Dabei ist mehrfach noch besonders hervorgehoben worden, daß das plötzliche unermutete Auftauchen eines wenn auch mit mäßiger Geschwindigkeit nahenden Kraftwagens Bestürzung hervorrufen und zu einem unsachgemäßen, ängstlich verwirrten Verhalten

des Wegbenutzers Anlaß geben kann, wie anscheinend gerade auch im vorliegenden Fall das Mädchen, das nicht an das Nahe eines Kraftwagens denkend, über die Straße laufen wollte, dann plötzlich an dem Wagen „stutzte“, also wohl einen Augenblick seinen Lauf hemmte und eben dadurch, schon auf der Mitte der Straße angelangt, noch von der linken Seite des Wagens erfasst wurde.

Daß die dargelegte Beurteilung der Sachlage nicht eine ausnahmslose Geltung beansprucht, ist schon eingangs bemerkt worden. Eine Besonderheit der örtlichen Verhältnisse mag ausnahmsweise die Annahme begründen, daß mit einer Unbesonnenheit des anderen Wegbenutzers nicht gerechnet werden mußte. Aber als Grundsatz muß die oben dargelegte Auffassung festgehalten werden.

Hat man hiervon auszugehen, so hat, soviel dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, der Angekl. eine Geschwindigkeit gehabt, die für einen unvermutet und rasch auf die Straße tretenden Menschen eine Lebensgefahr in sich schloß. Denn festgestellt ist, daß er seinen Wagen erst „nach zehn Metern“ zum Halten gebracht hat, wobei das SchöffG. anscheinend nicht bestimmt ermitteln konnte, in welchem Zeitpunkt der Angekl. die Bremse in Tätigkeit setzte und in welcher Entfernung vom Wagen sich das Mädchen in diesem Augenblick noch befand. Die Länge der genannten Strecke deckt zunächst das Bedenken, ob der Wagen und seine Bremsvorrichtung in Ordnung waren, und nicht vielleicht der Angekl. zu langsamerem Fahren deshalb verpflichtet war, weil es nicht der Fall war. Im Urteil ist über den Wagen nicht mehr gesagt, als daß es sich um einen „Einhalf-Tonnen-Dieserwagen“ gehandelt habe. Namentlich kann aber die Auffassung des angefochtenen Urteils nicht gebilligt werden, daß dem Angekl. eine „Reaktionszeit“, die auch sogen. „Schrecksekunde“, zugewillt werden müsse, womit, wie das SchöffG. meint, ein Teilbetrag seiner Bremsstrecke von ungefähr 5 m bereits seine Begründung erhalten hätte. Denn selbst wenn von dem Angekl. nicht ein langsames Fahren als mit 20 bis 25 km zu verlangen gewesen wäre, mußte er doch bei der besonderen Gefährlichkeit der versteckten Winkel sein besonderes Augenmerk darauf richten, ob nicht von hierher ein Hindernis auf seine Fahrbahn komme, mußte also auf das Auftauchen eines solchen jeden Augenblick gefaßt sein und daher sofort die erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Nur gegenüber einem nicht zu vermutenden Ereignis könnte ihm ein Zeitraum zugestanden werden, den er brauchte, sich darauf einzustellen und das geeignete vorzulehren. Von einer Zubilligung der sogen. Schrecksekunde kann hier auch deshalb keine Rede sein, weil die Fahrlässigkeit des Angekl. schon in dem früheren Zeitpunkte liegt und schon begangen war, als das Mädchen ihm in die Fahrbahn lief und ihn dadurch erschreckt haben mag (ebenso das Urteil des 2. StrSen. 2 D 1003/30 v. 12. Jan. 1931). Endlich wäre nicht zu umgehen gewesen, eine bestimmte Feststellung darüber zu treffen, in welchem Zeitpunkt der Angekl. soweit gelangt war, daß er das Mädchen von seitwärts auf die Straße herauskommen sehen konnte — und dann bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit sehen mußte —, und wie weit sein Wagen in diesem Zeitpunkt noch von dem Kinde entfernt war. Das angefochtene Urteil läßt nicht ersehen, ob das SchöffG. der Angabe des Angekl. irgendwelches Gewicht beigelegt hat, er habe das Mädchen vor seinem Wagen erst in einer Entfernung von 20 cm auftauchen sehen, oder mit welcher Begründung sich das SchöffG. über diese Angabe des Angekl. glaubte hinwegsetzen zu sollen. Jedenfalls, wenn der Angekl. das Mädchen erst auf eine so kurze (oder auch sonst eine besonders kurze) Entfernung vor seinem Wagen wahrgenommen hätte, wäre das nach der ge-

und mit) vermieden worden wäre. Während die Zubilligung einer „Reaktionszeit“, der auch sog. „Schrecksekunde“ gegenüber einem schuldhaft herbeigeführten Ereignis ausdrücklich abgelehnt wird, fordert im Fall einer nicht zu vermutenden Gefährdung das RG. Beachtung der experimental-psychologischen Tatsache (vgl. *Marbe* in seiner eben angeführten Ann.), daß „vom Anblick des Hindernisses bis zur Fassung des Entschlusses seiner Ausführung und der Wirkung des Bremsens eine Zeitspanne vergehen muß, in welcher der Kraftwagen ungebremst eine Strecke weiterrollt“. Ja, gerät der Kraftwagenführer derartig unvermutet in bedrängte Lage, so will ihm das RG. mit Recht selbst aus einer „offensichtlich falschen Maßnahme“ keinen Vorwurf machen.

So zeigt sich gerade im Zusammenhalt der Einzelentsch. die

automobilstrafrechtliche Anspr. des RG. im ganzen getragen vom Drange nach einer „Verkehrsgerechtigkeit“, die der Mannigfaltigkeit der in Rücksicht zu nehmenden Interessen und in Betracht zu ziehen Situationen und verschiedenen Möglichkeiten gebührend Rechnung trägt. Ob die aus diesem Drange erwachsenden allgemeinen Rechtsgrundsätze den konkreten Lebenssachverhalten wirklich immer gerecht werden, ist freilich eine andere Frage, die kaum in jedem Einzelfall mit Überzeugung bejaht werden kann.

Die Gleichstellung einer sog. Begegnung mit einer Wegeggenmündung i. S. von § 24 KraftfVerkVO. in dem Urteil 2 D 79/31 ist selbstverständlich zu billigen.

RA. Prof. Dr. Max Alsbach, Berlin.

schilderten Sachlage nur dann erklärlich, wenn er nicht darauf geachtet hätte, daß hinter einem Vorgärtchen her ein Mensch auf die Fahrbahn kommen könnte.

War die Übersicht über die Fahrbahn in dem dargelegten Sinne behindert, so mußte der Angekl. imstande sein, den Wagen „auf kürzeste Entfernung“ zum Stehen zu bringen. Für diejenige Kürze der Entfernung, die hiernach gesichert sein muß, besteht keine feste, zahlenmäßige Grenze; es kommt auf die besonderen Umstände vor allem darauf an, auf welche Entfernung der Kraftfahrer ein Hindernis erblicken kann, das plötzlich in seiner Fahrbahn auftauchen würde (Urteil des erf. Sen. v. 16. Dez. 1930, 1 D 1250/30). Die Fahrt ist zu rasch, wenn der Fahrer (wo es nötig und zulässig ist, unter Berücksichtigung der „Schrecksekunde“) zum Anhalten einen längeren Bremsweg braucht als die Entfernung ist, auf die er ein etwa auftretendes Hindernis wahrnehmen würde. Wo es sich also darum handelt, daß durch langsames Fahren ein Zusammenstoß mit einem unvermutet in die Fahrbahn laufenden Menschen verhütet werden müsse, der dem Fahrer erst unmittelbar vor dem Zusammentreffen ins Gesichtsfeld träte, da muß allerdings so langsam gefahren werden, daß fast auf der Stelle angehalten werden kann, wenn nicht etwa, nach der Lage der Örtlichkeit, ein den Unfall ebenso sicher verhütendes Ausbiegen zur Seite möglich ist.

Daß der Angekl., wie das Urteil feststellt, an zwei Stellen vor dem Rahn an die Unfallstelle Pupenzeichen gegeben hat, schließt gegenüber dem Umstand, daß er auch mit Unbesonnenheiten der Wegbenutzer rechnen muß, und daß er langsam fahren muß, weil ihm der Überblick über die Fahrbahn fehlt, sein Verschulden nicht aus, und ebenso wenig der Umstand, daß nicht durch eine polizeiliche Warnungstafel auf die Gefährlichkeit der Wegstelle hingewiesen war. Schließlich wird das Verschulden des Angekl. nicht dadurch ausgeschlossen, daß festgestellt wurde, das Opfer des Unfalls habe ebenfalls fahrlässig gehandelt.

Im vorstehenden ist nun gerade die Frage, ob nicht das Mädchen Gertrud E. selbst an seinem Unfall eine Schuld trage, zunächst unerörtert geblieben. Das Mädchen war 13 Jahre alt. Das spräche dafür, anzunehmen, es hätte schon hinlängliche Verkehrsgewandtheit haben sollen, daß es nicht unbedacht auf den Straßenkörper lief. Eine sichere Beurteilung dieser Frage lassen die Ausführungen des angefochtenen Urteils nicht zu. Gegenüber jenem Umstand könnte dann die Frage aufgeworfen werden, ob der Angekl. mit einem so unbedachten Verhalten eines schon 13jährigen Kindes hätte rechnen müssen. So ist in dem Urteil des erf. Sen. v. 17. Mai 1927, 1 D 375/27, gerade darauf abgestellt worden, daß sich der Kraftwagenführer auf ein unverständiges Verhalten kleiner Kinder einrichten müsse. Es handelte sich dort um einige Kinder, die nicht auf, aber unmittelbar am Straßenkörper spielten und von denen eins unvermutet vom Spiel weg und über die Straße vor den Kraftwagen lief. Indessen hier hatte der Angekl. die Kinder wahrgenommen, wie sie auf dem Plage spielten, und nur nachher nicht weiter auf sie geachtet. Es kam also hier darauf an, welches Verhalten von diesen bestimmten Menschen, kleinen Kindern, erwartet werden konnte. Im vorliegenden Fall aber sah der Angekl. nicht in die ihm verdeckten Räume an der Straße. Es war möglich, daß sich niemand dort befand, oder Erwachsene, oder auch kleine Kinder. Auf alles aber mußte er gefaßt sein, also auch darauf, daß Kinder auf die Straße herauslaufen würden, und hierauf hatte er die Geschwindigkeit seines Wagens einzustellen. Hätte er aber dies getan, so muß zum mindesten mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß das Kind Gertrud E. nicht unter den Wagen gekommen und getötet worden wäre, und wenn dies auch nur deshalb nicht geschehen wäre, weil der Wagen dann erst in einem Zeitpunkt an den Platz gekommen sein würde, in dem das Kind die Straße oder wenigstens die Fahrbahn des Angekl. überschritten hatte (vgl. das genannte Urteil des erf. Sen. v. 18. Jan. 1929, 1 D 1269/28). Es ist hiernach für die Schuldfrage ohne Belang, daß es nicht ein kleines Kind war, das dem Angekl. vor den Wagen lief, sondern ein halbwüchsiges Mädchen, von dem möglicherweise ein besonneneres Verhalten zu erwarten gewesen wäre, und nach der Lage des Falles wäre die Schuldfrage selbst dann nicht anders zu beurteilen, wenn ein Er-

wachsener dem Angekl. leichtfertig so vor den Wagen gelaufen wäre, wie es das Mädchen getan hat.

(1. Sen. v. 13. Febr. 1931; 1 D 1370/30.)

[A.]

32. § 230 StGB.

1. Sieht sich der Kraftwagenführer plötzlich einer von ihm nicht schuldhaft herbeigeführten unvermuteten Gefahrlage gegenüber, so ist bei Beurteilung der Rechtzeitigkeit des Bremsens nicht außer acht zu lassen, daß vom Anblick des Hindernisses bis zur Fassung des Entschlusses seiner Ausführung und der Wirkung des Bremsens eine Zeitspanne vergehen mußte, in der der Kraftwagen ungebremsst eine Strecke weiterrollte.

2. Zwingt eine derartige unvermutete bedrängte Lage den Kraftwagenführer zu schleunigen Gegenmaßnahmen, so kann ihm selbst eine offensichtlich falsche Maßnahme nicht zum Vorwurf gemacht werden.†)

Der Meinung der Rev. des Nebenkl., daß die tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht miteinander zu vereinigen seien, kann nicht beigetreten werden. Sie gründet ihre Berechnung auf Voraussetzungen, die zum Teil im Urteil keine Stütze haben und auf die unrichtige Annahme, der Motorradfahrer Sch. sei an der auf dem Fahrdamm haltenden Kraftdrotsche des D. vorbeigefahren und dann erst mit dem Kraftwagen des Angekl. zusammengestoßen. Das Gegenteil ergibt sich aus dem festgestellten Sachverhalt. In allen Einzelheiten konnte der Hergang bei dem Unfall nicht mehr aufgeklärt werden, weil die in Betracht kommenden örtlichen und zeitlichen Maße nur noch annähernd festzustellen waren. Der Zeuge Kl., dessen Aussagen das BG. für besonders zuverlässig ansieht, hat bekundet, daß D. von seinem Standort rechts am Fahrdamm zwar mit mäßiger Geschwindigkeit angefahren, dann aber „auffallend schnell“ nach links umgebogen sei. D. hat dann noch, wie festgestellt, „kurze Zeit“ gehalten, bis der Angekl. herangekommen war, und den Sch., der von der anderen Seite dem Fahrdamm zustrebte, durch ein Winkzeichen ermuntert, weiterzufahren. An welcher Stelle sich Sch. in diesem Augenblick befand, ist nicht festgestellt. Er kann sich daher schon hart am Fahrdamm befunden haben, dann aber kann aus seiner geringen Geschwindigkeit nicht geschlossen werden, daß bis zum Zusammenstoß eine beachtliche Zeitspanne verlaufen sei.

Diese in drei kurze Abschnitte zerlegbaren Vorgänge können sich danach in so kurzer Zeit abgewickelt haben, daß damit die weitere Feststellung sehr wohl vereinbar ist, der Angekl. sei, als D. gegen die Mitte des Fahrdamms umbog und gleichzeitig oder ganz kurz vorher das Winterzeichen zog, mit einer Geschwindigkeit von etwa 25–35 km gefahren und höchstens 30 m von D. entfernt gewesen. Daß der Angekl. das Anfahren der Kraftdrotsche zu Anfang erkannt hat, ist nicht festgestellt. Das BG. hat es ihm ersichtlich auch nicht zum Verschulden angerechnet, wenn ihm die Bewegung erst beim Umbiegen oder unmittelbar vorher zum Bewußtsein gekommen sein sollte. Ein Rechtsirrtum ist darin nicht zu finden.

Demnach ist die Annahme des BG., daß der Angekl. sich plötzlich in einer Gefahrlage befand und zu schleunigen Gegenmaßnahmen gezwungen war, nicht zu beanstanden. Für die Frage, ob der Kraftwagen des Angekl. noch rechtzeitig durch Bremsen hätte angehalten werden können, ist nicht außer acht zu lassen, daß vom Anblick des Hindernisses bis zur Fassung des Entschlusses, seiner Ausführung und der Wirkung des Bremsens eine Zeitspanne vergehen mußte, in der der Kraftwagen ungebremsst eine Strecke weiterrollte (Entsch. des erf. Sen. v. 25. Juni 1928, II 576/28; JW. 1928 S. 2716 und Anm. B hierzu, sowie v. 12. Jan. 1931, II 1003/30). Jedenfalls hat der Angekl. nach der Feststellung des BG. geglaubt, einen Zusammenstoß mit der Kraftdrotsche durch Bremsen nicht vermeiden zu können. Mit Recht hat das BG. weder hierin noch darin eine Fahrlässigkeit gefunden, daß der Angekl., um der Gefahr zu entgehen, nach der linken Seite des Fahrdamms ausgewichen ist, zumal da das Gericht die Möglichkeit rechts vorbeizufahren, abgelehnt hat. Selbst eine offen-

sichtlich falsche Maßnahme, die aber nach der Annahme des Gerichts nicht vorlag, hätte dem Angekl. in seiner bedrängten Lage schwerlich zum Vorwurf gemacht werden können.

Hat der Angekl. hiernach in der Gefahr nicht fahrlässig gehandelt, so kommt es darauf an, ob er die Gefahr schuldhaft herbeigeführt, d. h. vor ihrem Eintritt sich fahrlässig verhalten hat, insbes. zu schnell gefahren ist. Auch diese Frage hat das BG. geprüft. Es ist der Auffassung, daß dies selbst dann nicht zutreffen würde, wenn der Angekl. eine Stundengeschwindigkeit von 40 km gehabt hätte und begründet dies mit der Verkehrslage und mit der Bestimmung des vom Angekl. befahrenen Mittelbammes für den starken Autoverkehr. Die Rev. hält dem entgegen, daß der Angekl. an der Einmündung einer Seitenstraße vorübergefahren und daß der Überblick über die Fahrbahn durch die quer gestellte Kraftdroschke behindert gewesen sei. Dieser letztere Umstand scheidet schon deshalb aus, weil die quer stehende Droschke gerade die Gefahr bildete, der der Angekl., wie ausgeführt, nach bestem Können entgegentrat und nicht durch Ermäßigung der Geschwindigkeit entgegen konnte. Im übrigen wäre es zweckmäßig gewesen, daß im Urteil die S. Straße nach ihrer Einteilung in verschiedene nebeneinanderlaufende Bahnen und Wege und nach deren Breite beschrieben worden wäre. Immerhin kann dem Ausdruck „Mittelbamm“ entnommen werden, daß sich seitlich davon wenigstens noch zwei Dämme befinden, auch geht aus einer anderen Stelle des Urteils hervor, daß rechts neben dem Mittelbamm noch der Bahnkörper der Straßenbahn liegt. Rechnet man noch die Bürgersteige hinzu, dann muß der Abstand von der Einmündung der S. Allee, die allein als Seitenstraße genannt ist, beträchtlich gewesen sein. Unter diesen Umständen kann die Auffassung des BG., daß der Angekl. trotz der Einmündung der Seitenstraße nicht zu schnell gefahren ist, wobei eine höhere Geschwindigkeit als 30 km jedenfalls nicht festgestellt ist, nicht als rechtsirrig bezeichnet werden. Daß der Angekl. auch nicht verpflichtet war, mit Rücksicht auf die rechts vom Mittelbamm stehende Kraftdroschke langsamer zu fahren, begründet das BG. mit dem Satz: „Der Angekl. konnte sich darauf verlassen, daß andere Begebenutzer, vor allem solche, die umwenden wollen, ganz besondere Vorsicht walten lassen.“ Auch gegen diese Auffassung bestehen keine rechtlichen Bedenken, mindestens nicht in ihrer Anwendung auf den gegebenen Fall.

(Urt. des 2. Sen. v. 16. Febr. 1931; 2 D 1011/30.) [M.]

2. Strafgesetzbuch.

****33.** § 222 StGB.; § 21 KraftfG.; §§ 17 Absf. 1, 18 Absf. 1 KraftfVerkBD. § 17 Absf. 1 KraftfVerkBD. enthält nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, keine blankettausfüllende Norm.

Die Verurteilung kann insoweit nicht bestehen bleiben, als in Tateinheit mit dem Vergehen der fahrlässigen Tötung eine Übertretung nach § 21 KraftfG. i. Verb. m. § 17 Absf. 1 KraftfVerkBD. angenommen worden ist. Diese Annahme steht im Widerspruch mit der einhelligen Rspr. der StrSen. des RG. und mit der auch sonst in der Rspr. und im Schrifttum herrschenden Ansicht. Die nähere Begründung dafür ergibt sich ohne weiteres aus der Darlegung, die RGSt. 62, 227 dafür gibt, daß § 18 Absf. 1 KraftfVerkBD. eine blankettausfüllende Norm enthalte. Die Tatsache, daß selbst ein grob fahrlässiges Verhalten eines Kraftfahrers, sofern es nicht zu einem Unfall wirklich geführt hat, unter Umständen straflos bleiben muß, kann es nicht rechtfertigen, daß das Gericht dem Strafgesetz einen Inhalt gebe, den ihm der Gesetzgeber vorenthalten hat, sondern kann nur Veranlassung geben, in die BD. neben die schon in ihm enthaltenen blankettausfüllenden Normen weitere solche aufzunehmen, die sich aus den Erfahrungen des Verkehrs als erforderlich herausgestellt haben und weiterhin ergeben mögen.

(1. Sen. v. 17. Sept. 1929; 1 D 694/29.) [M.]

34. §§ 222, 230 StGB. Hat der Kraftfahrer nach Wahrnehmung des Hindernisses sofort die Bremsen betätigt, aber den Wagen nicht mehr anhalten können, so genügt zur Feststellung des

ursächlichen Zusammenhangs nicht die Feststellung, daß der Wagen bei geringerer Geschwindigkeit rechtzeitig hätte zum Stehen gebracht werden können. Die strafbar machende Fahrlässigkeit kann nur in einem Zeitraum liegen, in dem der schädliche Erfolg noch abgewandt werden konnte.)

Nachgewiesen ist nur, daß der Angekl. die Mädchen erst ganz kurz vor Abgabe des letzten Zeichens erblickt hat. Es kommt deshalb darauf an, ob er in diesem Augenblick imstande war, den Wagen noch vor Erreichen der G. zum Halten zu bringen. Nimmt man an, daß er sofort beim Anblick der Mädchen gehupt hat, dann hätte er auch wegen dieses erkannten Hindernisses erst bremsen können, als er auf 10 m herangekommen war. Ob er dadurch das Unglück hätte verhüten können, ist um so zweifelhafter, als sowohl der Angekl. wie der Chauffeur P. sofort die Fuß- und Handbremse in Wirkung gesetzt haben, als sie sahen, daß die G. auf das nahe Zeichen hin erschraf, gleichwohl aber den Zusammenstoß nicht abzuwenden vermochten.

Bei dieser Sachlage genügt der Satz nicht: „der Unfall wäre nicht geschehen, wenn der Angekl. mit einer so geringen Geschwindigkeit gefahren wäre, daß er rechtzeitig das Auto hätte zum Stehen bringen können.“ Denn in diesem Satz ist die zum Nachweise des ursächlichen Zusammenhangs erforderliche Feststellung nicht enthalten, daß der Unfall in dem Zeitpunkt oder Zeitraum noch abzuwenden war, in welchen die Außerachtlassung der gebotenen Vorsicht fiel. Ebenso kann die Voraussehbarkeit des Erfolgs die Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung nur dann begründen, wenn sie für eine Zeit festgestellt ist, in der der schädliche Erfolg noch abgewendet werden konnte.

Bei der neuen Verhandlung wird demnach vor allem zu prüfen sein, ob und aus welchen Gründen der Angekl. sich schon zu einer Zeit fahrlässig verhalten hat, als er noch nicht auf etwa 10 m an die Verletzte herangekommen war, und ob zu dieser Zeit ein ähnlicher Unfall, wie er eingetreten ist, von ihm vorausgesehen werden konnte. Dabei kann von Bedeutung sein, ob der Platz von Kraftwagen befahren werden durfte; denn in diesem Falle hätten die beiden Mädchen selbst die Pflicht gehabt, sorgsam auf den Verkehr zu achten, und der Angekl. durfte dann bis zu einem gewissen Grade damit rechnen; ebenso wie er eher annehmen konnte, die Mädchen würden seine Hupensignale beachtet haben, wenn diese allein über den Platz gingen, als wenn er belebt war. Falls das Überfahren des Platzes verboten war, kommt in Frage, ob der Angekl. das Verbot kannte oder hätte kennen müssen.

Nicht unbedenklich ist der Satz, der Angekl. hätte damit rechnen müssen, die G. würde sich sagen, das Auto werde das glatte Viertelpfaster links dem Ragentopfpfaster rechts vorziehen. Das BG. wird zu erwägen haben, ob es damit einem

Zu 34. Wenn es in der Entsch. heißt, die tatsächlichen Feststellungen ergäben nicht den Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Fahrlässigkeit des Angekl. und der körperlichen Verletzung des überfahrenen Mädchens, so will damit wohl weniger der Nachdruck darauf gelegt werden, daß der Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Verhalten des Angekl. und dem eingetretenen rechtswidrigen Erfolg fehle, als vielmehr darauf, daß ein fahrlässiges Handeln des Angekl. nicht genügend festgestellt sei. Das BG. erblickt die Ursache der Körperverletzung nicht in dem letzten Akte des Überfahrens, sondern in dem Umstande, daß der Angekl. eine zu große Fahrgeschwindigkeit einhielt, die es ihm nicht gestattete, seinen Wagen noch rechtzeitig anzuhalten. Dieses Verhalten des Angekl. war auch zweifellos die Ursache der Körperverletzung; wäre der Angekl. in dem Augenblick, als er das Mädchen auf 10 m vor sich erblickte, langsam gefahren, so hätte er seinen Wagen noch rechtzeitig zum Stehen bringen können. Die Frage ist aber, ob es eine pflichtwidrige, fahrlässige Handlungsweise des Angekl. war, mit zu hoher Geschwindigkeit aus der Straße auf den Platz herauszufahren und sich so außerstand zu setzen, rechtzeitig anzuhalten. Es bedarf der Feststellung, ob den Angekl. eine besondere verkehrspolizeiliche Vorschrift (etwa § 18 Absf. 2 oder § 18 Absf. 1 KraftfVerkBD.) oder die allgemeine Pflicht zur Anwendung gehöriger Sorgfalt und Aufmerksamkeit genötigt hätte, seine Geschwindigkeit schon bei der Heranfahrt rechtzeitig so zu ermäßigen, daß er erforderlichenfalls auf kürzeste Entfernung anhalten konnte.

Der Fall hat eine gewisse Ähnlichkeit mit den sog. actiones liberae in causa (vgl. RGSt. 22, 413; 60, 29).

ObLGH. Dr. Bezdold, München.

einer Gefahr entgegenstehenden Kraftfahrer nicht doch zu viel an Überlegung zumuten würde. Zudem ist nicht einmal festgestellt, daß der Angekl. das Pflaster so genau gekannt oder gesehen hat. Schwer vereinbar ist die Auffassung, die G. habe sich nicht so unzweckmäßig verhalten, daß der Angekl. nicht damit zu rechnen brauchte, mit der in den Strafzumessungsgründen enthaltenen Feststellung, daß das Verschulden der Verletzten an dem Unfall erheblich sei. Es wird daher unter Beachtung aller Umstände mit besonderer Sorgfalt abzuwägen sein, ob der Angekl. bei Anwendung der ihm nach der Sachlage möglichen Überlegung sich vor Augen stellen mußte, die G. werde, ohne sich umzublicken, ihm rechts in die Fahrbahn hineinlaufen.

(2. Sen. v. 12. Mai 1930; 2 D 1015/29.)

[M.]

35. §§ 222, 230 StGB.; § 18 KraftfVerkVO. Auch in einer verkehrsreichen Straße darf der Fahrer schnell fahren, wenn sich der Verkehr fließend und ohne Störung abwickelt. Eine schlüssige Begründung der Voraussetzbarkeit des Erfolges liegt nicht schon in der Feststellung, daß der Angekl. mit hoher Geschwindigkeit gefahren sei und erst eine junge Fahrpraxis habe. †)

In sachlich-rechtlicher Hinsicht erweckt das angefochtene Urteil mehrfach Bedenken. Das BG. spricht ohne Vorbehalt aus, daß der Führer eines Kraftwagens an Wegekreuzungen innerhalb einer Stadt so zu fahren habe, daß er das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Halten bringen könne. In dieser Allgemeinheit ist das nicht richtig. Nicht jede Wegekreuzung ist völlig unübersichtlich. Selbst wenn die Straßen ganz bebaut sind, kann durch das Vorhandensein breiter Fußsteige oder weil der Kraftfahrer nicht scharf rechts, sondern nahe der Straßenmitte fährt, der, wenn auch beschränkte, Einblick in die Seitenstraße doch so weit reichen, daß eine höhere als jene ganz geringe Geschwindigkeit gerechtfertigt ist. Zudem würde der auf beschleunigte Beförderung gerichtete Zweck des Verkehrs mit Personenkraftwagen in Städten vereitelt werden, wenn man vom Führer verlangen würde, daß er vor jeder Straßenkreuzung die Geschwindigkeit nicht nur angemessen, sondern auf ein einen Bremsweg von etwa 1—2 m bedingendes Maß herabsetze. Das BG. führt sodann aus: „Besonders in verkehrsreichen Straßen wie der B.straße muß eine erhöhte Sorgfalt beim Fahren verlangt werden.“ Der folgende Satz zeigt, daß das BG. damit ebenfalls nur die Geschwindigkeit im Auge gehabt hat, in welcher allein es eine Außerachtlassung der dem Angekl. obliegenden Sorgfaltspflicht gefunden hat. Es kommt aber nicht darauf an, ob die Straße im allgemeinen verkehrsreich ist, sondern ob zur Zeit der Durchfahrt des Angekl. lebhafter Verkehr geherrscht hat, was nicht festgestellt ist. Aber selbst dann besteht die Pflicht zum langsamen Fahren (vgl. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.) nicht in allen Fällen. Spielt sich der Verkehr fließend und ohne Störung ab, dann darf der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit dem vorausfahrenden Kraftfahrzeug anpassen, sofern

dieses die im allgemeinen für den Ortsverkehr zugelassene Höchstgeschwindigkeit (§ 18 Abs. 3 VO.) nicht überschreitet und besondere Umstände nicht entgegenstehen, zu denen allerdings die Einmündung einer nicht einsehbaren Seitenstraße gehört.

Wenn ein Kraftfahrer „erst eine junge Fahrpraxis“ hat, so kann ihn das zu einer Herabsetzung der sonst zugelassenen Geschwindigkeit verpflichten, wenn er noch nicht die nötige Sicherheit und Umsicht aufweist. Ein solcher Mangel ist beim Angekl. aber nicht festgestellt.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß durch die beanstandeten Erwägungen die Annahme eines fahrlässigen Verhaltens des Angekl. beeinflusst ist, der immerhin beim Herannahen an die Z.straße die Geschwindigkeit seines Wagens herabgesetzt und sich offenbar auch in erhöhter Bereitschaft gehalten hat, da er, wie festgestellt, beim Anblick des herankommenden Motorradfahrers „sofort“ zu bremsen in der Lage war.

Neben den vorstehenden Bedenken aber sind namentlich die Ausführungen über die Voraussetzbarkeit des Erfolges unzureichend. Der Satz, der Angekl. hätte damit rechnen müssen, „daß er bei seiner Geschwindigkeit schon mit Rücksicht darauf, daß er erst eine junge Fahrpraxis hat, leicht einen Unfall herbeiführen konnte“, ist schon wegen des Gewichtes, das auf die „junge Fahrpraxis“ gelegt wird, aus dem bereits erwähnten Grunde zu beanstanden. Die allgemeine Fassung begründet überdies den Verdacht, daß das BG. die Besonderheiten des Falles nicht genügend beachtet hat. Richtig ist zwar, daß der Angekl. auch mit vorschriftswidrigem Verhalten anderer rechnen mußte. Aber auch das hat seine Grenze. Besondere Vorsicht ist Fußgängern gegenüber geboten, hauptsächlich auch, weil sie erfahrungsgemäß oft nicht die nötige Umsicht und Schulung im Verkehr haben oder sich infolge Ungeschicklichkeit, Schreckhaftigkeit oder wegen körperlicher Leiden unangemessen verhalten. Daß der Angekl. Fußgängern, die sich verhältnismäßig langsam bewegen, nicht hätte ausweichen können, ist nicht festgestellt. Von Kraftfahrern jedoch, die nicht nur gefleglich zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet, sondern auch wegen der Schnelligkeit ihrer Fortbewegung darauf angewiesen sind, fortdauernd ihr Augenmerk auf Hindernisse zu richten und ihnen zu begegnen, darf im allgemeinen eher erwartet werden, daß sie in Lagen, die sich alltäglich ereignen, und der Entschließung des Handelns keine nennenswerte Schwierigkeit entgegenstellen, ein zweckmäßiges Verhalten an den Tag legen. Das BG. hätte daher prüfen sollen, ob der Angekl. von einem aus der Z.straße in die B.straße einbiegenden Motorradfahrer nicht voraussetzen durfte, daß er seinem Fahrzeug genügend ausweichen werde, was nach dem bisher festgestellten Sachverhalt nicht durch andere Hindernisse erschwert wurde. Dabei wäre zu erwägen gewesen, ob der Angekl. nicht berechtigt war anzunehmen, daß ein solcher beim Abweichen von seiner bisherigen Fahrtrichtung einen Blick nach der B.straße werfen und den Kraftwagen des Angekl. dann ebenso sehen werde, wie dieser ihn so rechtzeitig gesehen hat, daß er noch vor der Mitte der Z.straße anzuhalten vermochte. Erst nach Prüfung dieser Fragen konnte festgestellt werden, ob der Angekl. einen

Zu 35. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. verlangt von dem Fahrer, daß er überall da mit äußerster, ein Anhalten auf kürzeste Entfernung ermöglichender Langsamkeit fährt, wo „lebhafter Verkehr herrscht“. Das vorliegende, verkehrsfeindliche und beifallswürdige Erkenntnis zeigt, daß diese Gesetzesworte restriktiv ausgelegt werden müssen. Über den in § 18 Abs. 2 normierten Einzelfällen steht als beherrschender Obersatz das Erfordernis der Verkehrssicherheit, gleichzeitig Grund und Grenze für die vorgeschriebene Herabsetzung der Geschwindigkeit. Deshalb läßt die Dichtigkeit des Verkehrs, wie das vorliegende Urteil mit erfreulicher Deutlichkeit feststellt, ein schnelles Fahren doch dann zu, wenn der Verkehr sich reibungslos abwickelt. Zutreffend zieht das RG. hieraus die Konsequenz, daß der eine verkehrsreiche Straße benutzende Fahrer auch Wegekreuzungen ohne Herabsetzung der Geschwindigkeit auf das Mindestmaß passieren darf, wenn er erwarten kann, daß die aus den Seitenstraßen sich nähernden Fahrer sich rechtzeitig vergeewissern, ob die Fahrbahn frei ist. Galt er sich in der Nähe der Straßenmitte, so schadet es auch nichts, daß er in die Seitenstraße keinen freien Einblick hat. Es darf darauf hingewiesen werden, daß diese Sätze nur der tatsächlichen Übung, wie sie sich normalerweise gefahrlos vollzieht, entsprechen.

Auch die Ausführungen des Urteils zur Frage der Voraussetzbarkeit des Unfalls verdienen Beachtung. Daß der Satz, der Fahrer müsse mit einem vorschriftswidrigen Verhalten anderer rech-

nen, keine unbeschränkte Geltung hat, ist vom RG. bereits wiederholt ausgesprochen worden (vgl. RG.: 33. 1930, 2866¹⁴, 2867¹⁵; dazu meine Anm.). Nur solche Unbesonnenheiten und Verstöße gegen die Verkehrsregeln kann der Fahrer in Rechnung ziehen, die im Rahmen der Lebenserfahrung liegen oder auf die er nach dem speziellen Verhalten des Betroffenen, mit dem er es zu tun hat, gefaßt sein muß. Der Satz, daß von einem Kraftfahrer im allgemeinen ein zweckmäßiges Verhalten erwartet werden kann, wird namentlich in Fällen, in denen es sich um die strafrechtliche Haftbarmachung des Vorsahrberechtigten handelt, Beachtung heischen. Es hat den Anschein, daß der Vorderichter das allgemeine Gefahrbewußtsein mit der zur Fahrlässigkeit erforderlichen Voraussetzbarkeit des konkreten Unfalls verwechselt hatte. Hierauf deutet gerade die vom RG. mit Recht geurteilte unzulängliche Abstellung auf die junge Fahrpraxis des Angekl. hin. In diesem Fall müßte dem angefochtenen Urteil der Vorwurf gemacht werden, daß es den Rechtsbegriff der Fahrlässigkeit bzw. Vorhersehbarkeit verkannt hat. Gleichwohl behält der Schlusssatz des RG-Urts. seinen Wert, weil sich aus ihm eine Möglichkeit der Revisionbegründung ergibt, daß der Vorderichter infolge unzulässiger Verallgemeinerung an sich zutreffender Grundsätze die besonderen Umstände des Falles nicht hinreichend berücksichtigt habe.

RM. Prof. Dr. Max Isberg, Berlin.

Erfolg der Art, wie er eingetreten ist, voraussehen hätte können und müssen.

Hiernach hat das BG. gewisse Grundsätze zu sehr verallgemeinert und hieraus Schlüsse auf schuldhaftes Verhalten des Angekl. gezogen, ohne die besonderen Umstände des Falles hinreichend zu berücksichtigen.

(2. Sen. v. 15. Dez. 1930; 2 D 710/30.) [A.]

36. §§ 222, 230 StGB.; §§ 261, 267 StPD. Das Eingreifen des neben dem Führer des Wagens sitzenden Fahrlehrers in die Steuerung unterbricht nicht notwendig den Kausalzusammenhang. Eine Fahrlässigkeit kann nicht darin gefunden werden, daß der Angeklagte vor dem völligen Abschluß seiner Ausbildung im Kraftfahren eine schwierige Übungsfahrt unternommen hat. Daß der Fahrlehrer eine bestimmte unsachgemäße Anweisung erteilt hat, kann zugunsten des angeklagten Fahrschuldners als nicht widerlegbar und gleichwohl zugunsten des angeklagten Fahrlehrers als nicht nachweisbar angesehen werden. †)

Frrig ist allerdings die Annahme des BG., daß durch das Eingreifen des Mitangeklagten A. in das Steuer der Ursachenzusammenhang zwischen dem vorausgegangenen Verhalten der Angekl. St. und der tödlichen Verletzung A.s unterbrochen worden sei. Von einer Unterbrechung des Ursachenzusammenhangs könnte nur dann gesprochen werden, wenn das Verhalten der St. infolge des Eingreifens A.s aufgehört hätte, eine unerläßliche Bedingung des Todes A.s zu sein. Dies ist aber keineswegs der Fall. Der Tod A.s wäre nicht eingetreten, wenn nicht die Angekl. St. zu ihrer weiteren Ausbildung eine mit gewissen Schwierigkeiten verbundene Fahrt mit ihrem Kraftwagen unternommen und beim plötzlichen Auftauchen der in rascher Fahrt aus einer Seitenstraße kommenden Radfahrer dem Wagen, ohne ihn anzuhalten, durch eine Linkswendung die Richtung auf den Bürgersteig und den dort arbeitenden R. gegeben hätte, die auch durch das Eingreifen A.s — wahrscheinlich wegen des Anpralls des Radfahrers L. — nicht mehr geändert werden konnte. Damit ist nach der von den Strafsenaten des RG. stets festgehaltenen Bedingungstheorie der Ursachenzusammenhang gegeben. In dem Verhalten A.s und der Radfahrer können nur mitwirkende Ursachen gefunden werden. Das mitursächliche Verhalten der Angekl. St. war auch — min-

destens unmittelbar vor dem Eingreifen A.s — objektiv unrichtig; denn das BG. ist unter Zugrundelegung der in dem früheren reichsgerichtlichen Urteil enthaltenen rechtlichen Ausführungen zu der Annahme gelangt, daß in dem Augenblick, als der aus der rechten Seitenstraße kommende Radfahrer M. den hinter ihm befindlichen Radfahrern ein Zeichen gab, dann vorchriftswidrig in kurzer Wendung einbog und rechts vom Kraftwagen vorbeifuhr, sofortiges Bremsen und Anhalten des Wagens geboten gewesen wäre, da nicht vorausgesehen werden konnte, wie sich die nachfolgenden Radfahrer verhalten werden, die Lage also durchaus unsicher war.

Eine Verurteilung der Angekl. St. wegen fahrlässiger Tötung wäre aber nur möglich, wenn ihr das für den Unfall ursächliche Verhalten als Fahrlässigkeit angerechnet werden könnte. Nach dieser Richtung hat indessen das BG. einen ausreichenden Nachweis nicht für erbracht erachtet. Daß ihm hierbei ein Rechtsirrtum unterlaufen wäre, daß es insbes. einen für die Frage der Fahrlässigkeit wesentlichen Punkt zu prüfen unterlassen hätte, ist nicht ersichtlich. Darin, daß die Angekl. St. vor dem völligen Abschluß ihrer Ausbildung eine mit gewissen Schwierigkeiten verbundene Fahrt unternahm, hat das BG. offenbar deshalb keine Fahrlässigkeit gefunden, weil es, ebenso wie das SchöffG. für nachgewiesen bzw. für nicht widerlegbar erachtet hat, daß die Angekl. St. nahezu drei Wochen Unterricht im Kraftfahren genossen, bereits 600 km zurückgelegt und dabei immer Ruhe und Sicherheit an den Tag gelegt hatte. Trifft dies zu, dann kann ihr kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie der Anregung ihres Fahrlehrers, sich vor der unmittelbar in Aussicht stehenden Prüfung an schwierigere Aufgaben zu wagen, Folge leistete. Dies muß um so mehr gelten, als die Anlage zu § 4 der VO. über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern v. 1. März 1921 i. d. Fassung v. 15. März 1923 in Ziff. VII die Vorschrift enthält: „Die praktische Ausbildung als wichtigster Teil der Ausbildung muß besonders gründlich auch in verschiedenartigem Gelände erfolgen; hierzu sind zunächst verkehrsarme Straßen (möglichst freie Landstraßen), danach schwierigere und belebtere (geschlossene Ortsteile) aufzusuchen“ (vgl. auch RG. v. 22. Sept. 1925, I 373/25; Recht 1925 Nr. 2538). Die von der Angekl. eingehaltene Geschwindigkeit von höchstens 20 km in der Stunde ist im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse an sich nicht zu hoch gewesen; nach Annahme des BG. hätte ungeachtet dieser Geschwindigkeit der Wagen rechtzeitig zum Stehen gebracht und jede Gefahr vermieden

Zu 36. Die Frage der sog. Unterbrechung des Ursachenzusammenhangs spielt in Fällen der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Körperverletzung (§§ 222, 230 StGB.) immer wieder eine Rolle. Ihre Entsch. hängt in erster Linie davon ab, welche Ursachentheorie zum Ausgangspunkt genommen wird.

Die Strafsenate des RG. halten, wie auch die vorliegende Entsch. hervorhebt, an der in ständiger Rspr. vertretenen Bedingungstheorie fest. Danach ist Ursache nicht zum Eintritt des rechtswidrigen Erfolgs gesetzte Bedingung, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß zugleich der Eintritt des rechtswidrigen Erfolgs entfielen. Es ist ohne weiteres klar, daß in solcher Weise eine ganze Reihe von Bedingungen mitgewirkt haben können, von denen jede unerläßlich war für den Eintritt des Erfolgs. Jede ist sodann als Ursache anzusprechen und keine Ursache hört deshalb auf, eine solche zu sein, weil außer ihr noch eine andere Ursache zur Herbeiführung des Erfolgs beigetragen hat, selbst wenn diese andere Ursache als die „überwiegende Bedingung“ oder als die „Hauptursache“ erscheint (RGSt. 56, 348). Der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Angekl. und dem rechtswidrigen Erfolg wird, wie die vorliegende Entsch. sagt, nur unterbrochen, wenn das Verhalten des Angekl. infolge des Eingreifens eines anderen aufgehört hat, eine unerläßliche Bedingung des rechtswidrigen Erfolgs zu sein. Für die Beantwortung dieser Frage sind natürlich die Umstände des Einzelfalles maßgebend. Es haben sich aber doch in Rechtslehre und Rspr. einige allgemeine Grundsätze herausgebildet, die für die Entsch. im Einzelfall als Richtlinie dienen können und deshalb in Kürze angeführt werden sollen. Bei fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung im Kraftfahrzeugverkehr ist vielfach festzustellen, daß zu dem die Kaufreihe einleitenden Verhalten des Kraftfahrers ein Handeln oder Verhalten des Verletzten selbst oder eines Dritten oder ein zufälliges Ereignis hinzugetreten ist, das zur Herbeiführung des rechtswidrigen Erfolgs in dem Maße beigetragen hat, daß ohne seine Mitwirkung der Erfolg nicht eingetreten wäre, das also die Bedeutung einer Mitursache oder Zwischenursache hat. Eigenes Handeln eines unzurechnungsfähigen und nichtfahrlässigen oder fahrlässiges Handeln eines zurechnungs-

fähigen Verletzten unterbricht den Ursachenzusammenhang nicht (Olshausen § 222 Anm. 2; RGSt. 61, 320), wohl aber in der Regel vorsätzliches, auf die Herbeiführung des rechtswidrigen Erfolgs gerichtetes Handeln des zurechnungsfähigen Verletzten. Handeln eines strafrechtlich nicht verantwortlichen und fahrlässiges Handeln eines zurechnungsfähigen Dritten schließt den ursächlichen Zusammenhang nicht aus. Vorsätzliches Handeln eines Dritten kann den Ursachenzusammenhang unterbrechen, wenn es sich auf denselben Erfolg richtet, den sonst das Verhalten des Kraftfahrers herbeigeführt hätte (Olshausen a. a. O.; RGSt. 58, 366 und 23. 1925, 328). Die Unterbrechung muß aber nicht eintreten; es ist sehr wohl denkbar, daß die Handlung des Kraftfahrers, die den Ursachenverlauf in Gang gesetzt hat, trotz vorsächlichen Eingreifens eines Dritten ihre Fortwirkung in der Richtung auf den Erfolg behält, so daß nur durch das Zusammenwirken der beiden Handlungen der rechtswidrige Erfolg herbeigeführt wird. Das ist z. B. der Fall, wenn der Kraftfahrer durch sein Handeln für den Betroffenen eine gefährdende Lage geschaffen hat, die der Dritte zur Herbeiführung des rechtswidrigen Erfolgs durch sein Eingreifen ausnützt (RGSt. 61, 318). Unter solcher Voraussetzung kann auch ein nachher eingreifendes zufälliges Ereignis den Ursachenzusammenhang nicht unterbrechen, da es ohne Mitwirken der vom Kraftfahrer gesetzten Ursache den endlichen rechtswidrigen Erfolg nicht herbeigeführt hätte (RGSt. 61, 318); es sei nur an den Fall gedacht, daß ein von einem Kraftfahrzeug Überfahrener sich nicht weiterbewegen kann und in der Kälte der Nacht erfriert.

Völlig getrennt von der rein objektiven Frage des Ursachenzusammenhangs ist die subjektive Frage der Vorhersehbarkeit des Erfolgs zu entscheiden (vgl. bef. RGSt. 56, 348; 61, 320).

Nur die besonderen Umstände des Falles können es rechtfertigen, daß die Fahrschuldnerin nicht selbst für ihre ordnungswidrigen Maßnahmen und Unterlassungen verantwortlich gemacht, sondern als durch die Weisung des Fahrlehrers entlastet betrachtet wird.

OLSH. Dr. Bezold, München.

werden können, wenn beim Sichtbarwerden des zweiten Radfahrers sofort die Fußbremse in Tätigkeit gesetzt worden wäre. Die Unterlassung dieser Maßnahme aber hat das BG. der Angekl. St. deshalb nicht als Fahrlässigkeit angerechnet, weil es zu ihren Gunsten als nicht widerlegbar erachtet hat, daß sie von der Ausführung der tatsächlich vorhandenen Absicht, den Wagen zum Stehen zu bringen, durch die Anforderung A.s zum Weiterfahren abgehalten wurde. Diese letztere Annahme liegt auf dem der Nachprüfung des RevG. entzogenen tatsächlichen Gebiet. Sie ist nicht etwa deshalb zu beanstanden, weil andererseits zugunsten A.s eine Anforderung zum Weiterfahren für nicht nachweisbar erachtet worden ist. Die aus jener tatsächlichen Annahme gezogene Folgerung aber läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Wenn auch eine Fahrlehrerin für ihre Maßnahmen oder Unterlassungen in gewissem Umfang selbst die Verantwortung trägt, so kann es ihr doch nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn sie in einer gefährlichen Lage eine Weisung ihres Fahrlehrers, die zwar ihrer zunächst gefaßten Absicht widerstreitet, die sie aber im Augenblick nicht ohne weiteres als verkehrt erkennen kann, befolgen zu müssen glaubt. Daß die Angekl. dabei eine Vinkwendung machte, war angesichts des vorschriftswidrigen Einbiegens des M. kein Fehler. Von dem Augenblick an aber, in welchem A. ins Steuer griff und damit die Führung des Wagens tatsächlich und ausschließlich übernahm, kann von einem Verschulden der Angekl. St. selbstverständlich nicht mehr die Rede sein.

(1. Sen. v. 7. Febr. 1930; 1 D 647/29.)

[A.]

37. §§ 222, 230 StGB. Feststellungserfordernisse der Fahrlässigkeit bei Verkehrsunfällen. Die Anwendung der Strafschärfungsvorschrift des § 230 Abs. 2 StGB. setzt nicht voraus, daß der Täter durch die Ausübung der gewerblichen Tätigkeit eine bessere Einsicht oder Sachkunde erlangt hat.†)

Der Zeuge und Nebenkl. D. ist, als er mit dem Zeugen Sch. die J.-Straße in T. auf der rechten Seite hart am Bürgersteige entlang ging, durch ein von dem Angekl. ge-

lenktes Fahrrad in den Rücken gestoßen und auf die Erde gegen die Bordsteine geschleudert worden, so daß er sich Verletzungen zuzog. Nach den Feststellungen der StrK. hat sich der Angekl. auf seinem Fahrrad zunächst in derselben Richtung wie D., jedoch auf der linken Straßenseite, bewegt, ist dann aber scharf nach rechts abgebogen und mit Absicht unmittelbar auf den Nebenkl. losgefahren, angeblich um diesen, der ihm bekannt war, zu begrüßen. Dabei ist er mit dem Nebenkl. zusammengestoßen, sei es, daß er bei der Wiedereinlenkung des Fahrrades in die gerade Fahrtrichtung ins Schleudern gekommen ist oder aber, daß er sein Rad hinter dem Nebenkl. nicht schnell genug hat zum Stehen bringen können. „In dieser Überquerung der Straße auf eine Person zu“ erblickt die StrK. eine für den Unfall des Nebenkl. ursächliche Fahrlässigkeit des Angekl., „da hierdurch die Möglichkeit einer unmittelbaren Gefährdung dieser Person gegeben werde.“ Diese Begründung erweckt insofern rechtliche Bedenken, als sie von der Annahme auszugehen scheint, daß jede Vornahme einer Handlung, die möglicherweise einen anderen gefährden kann, schon als solche, allein um dieser ihr innewohnenden Gefährlichkeit willen, eine Pflichtwidrigkeit enthalte. Diese Annahme wäre rechtsirrig (vgl. RGSt. 57, 172). Es bedarf vielmehr für den Nachweis der Fahrlässigkeit stets der Darlegung, daß der Täter irgendwelche ihm durch die Rechtsordnung auferlegten Pflichten verletzt hat. Eine solche Darlegung läßt das angefochtene Urteil vermissen. Sie hätte sich, da die Übertretung eines besonderen Verbots durch den Angekl. anscheinend nicht in Frage kommt, darauf erstrecken müssen, inwiefern er durch seine Handlungsweise die durch das menschliche Zusammenleben allgemein gebotene billige Rücksicht auf die Gesundheit des Nebenkl. aus den Augen gesetzt hat. Dabei konnte die Breite und Beschaffenheit der Straße, die Fahrgewindigkeit des Angekl. und das Maß seiner Gewandtheit im Radfahren von Bedeutung sein. Es bedurfte aber weiter bei der Lage des Falles zur Bejahung der Fahrlässigkeit auch einer ausdrücklichen Erörterung darüber, daß der Angekl. bei Anwendung der Aufmerksamkeit, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet und imstande war, die Körperverletzung des

und Berufsträger nicht eine ihm „vermöge seines Amtes, Berufes ...“ obliegende besondere Pflicht. Es gilt die allgemeine Strafnorm, innerhalb deren besondere Erfahrungen, Kenntnisse usw. die Strafzumessung beeinflussen mögen. Und wo das private und berufliche Wirken aneinander liegen, in den Grenzgebieten, ist die Scheidungslinie da zu ziehen, wo der Übergang aus dem persönlichen in den beruflichen Lebensbereich tatsächlich stattfindet. Innerhalb der beruflichen Wirksamkeit aber sind, wie hervorgehoben, dann weiter noch solche Gebiete auszuscheiden, auf denen die vom Gesetz vorausgesetzte besondere Verpflichtung zur Aufmerksamkeit nicht begründet ist.

Anzuerkennen ist nach dem Gesagten die Entsch. RGSt. 36, 405, die eine Anwendung der strengeren Vorschrift auf einen Arbeiter ablehnte, der ein Fahrrad für die Fahrt von und zur Arbeitsstätte benutzte. Wird ein Fahrzeug teils beruflich, teils außerberuflich benutzt, so kann nur die berufliche möglicherweise der strengeren Norm unterstellt werden; diese trifft also nicht zu, wenn etwa ein Unternehmer mit einem sonst zu Geschäftszwecken von ihm benutzten Wagen eine Erholungsfahrt unternimmt; ebenfalls nicht in dem Falle RGSt. 59, 269, der dem eben erwähnten (RGSt. 36, 405) nahesteht: ein Unternehmer hatte mit einem sonst vorwiegend zu Geschäftsfahrten dienenden Wagen eine Fahrt „außerhalb seiner beruflichen Tätigkeit ... von seinem Besitzum in P. zu seiner Arbeitsstätte in M.“ gemacht. Dies kann nicht „auf sich beruhen“, wie dieses Ur. ausführt; die Trennung der beruflichen und außerberuflichen Wirksamkeit bietet hier vielmehr die richtige Entsch. des Falles. Auch im übrigen sind die Ausführungen dieses Ur. (RGSt. 59, 269) in vielem abwegig. So namentlich der Satz: „Voraussetzung für die Anwendung des § 230 Abs. 2 StGB. ist daher nur eine Tätigkeit, für die der Täter durch sein Amt, seinen Beruf ... eine bessere Einsicht und Sachkunde als andere erlangt hat“, der in der Entsch. mit Recht abgelehnt wird.

Dies ist ein weiterer, viel erörterter, vom RG. mehrfach (vgl. die PpzKomm. Note 11 angeführten Entsch.) falsch behandelte Auslegungszweifel in diesen Strafnormen: auf die Verpflichtung zu besonderer Aufmerksamkeit kommt es an, nicht auf den wirklichen Besitz, das „Erlangt haben“ besonderer Kenntnisse und Erfahrungen durch Amt, Beruf, Gewerbe. Die praktischen Konsequenzen erweisen diese Lehre als so abwegig, daß die Erörterung sie übergehen kann; wohin sollte die Auslegung kommen, wenn sie eine Feststellung wirklich erlangter Kenntnisse und Erfahrungen zur Voraussetzung der Anwendung der Verschärfungsnormen machen wollte; eine solche Feststellung wäre schwierig, die Anwendbarkeit der Normen

Zu 37. Diese Entsch. ist nicht in allen Teilen unbedenklich. Zutreffend wird hervorgehoben, daß in der „Überquerung der Straße auf eine Person zu“ nicht mit der StrK. ohne weiteres schon eine Fahrlässigkeit erblickt werden kann. Sonst könnte ja jede, durch die Beschaffenheit der Straße oder andere Umstände veranlaßte Seitenbewegung als solche, wenn im Verlaufe derselben ein Mensch verletzt wird, als fahrlässig beurteilt werden. Nur andere besondere Umstände des Falles können die Feststellung einer Fahrlässigkeit ermöglichen.

Die Anwendbarkeit der §§ 222 II und 230 II setzt voraus, daß der Täter durch Amt, Beruf, Gewerbe zur Aufmerksamkeit besonders verpflichtet war. Der Täter wird strenger bestraft, weil man ihm bei dieser innerhalb der Gemeinschaft geübten Wirksamkeit größere Einsicht, Erfahrung, Vorsicht zutrauen kann, an ihn höhere Anforderungen stellen muß.

Zu besonderer Aufmerksamkeit „vermöge seines Amtes ... besonders verpflichtet“ ist der Täter aber selbstverständlich nur innerhalb seiner Berufsausübung, nicht als gewöhnlicher Staatsbürger, nicht als Privatperson, die vielleicht in einem von Amt und Beruf entfernten Lebenskreise sich bewegt. Hieraus ergibt sich die Stellungnahme zu der bekannten Streitfrage: die Entsch. des RG., nach welchen die Übertretung einer Berufspflicht nicht davon abhängt, ob „der fahrlässige Mangel an Aufmerksamkeit bei einer Tätigkeit vorkam, die zur Ausübung des Berufes selbst zu rechnen war“ (vgl. PpzKomm. Note 11 zu § 222), gehen fehl. Die Begriffe der amtlichen, beruflichen, gewerblichen Wirksamkeit sind aber nicht irgendwie formalistisch eng zu umgrenzen, vielmehr umfassen sie alles, was damit zusammenhängt, an sich auch die mit der Hauptverantwortlichkeit zusammenhängenden Neben- und Hilfsverrichtungen: bei einem Fabrikanten also nicht etwa nur die Herstellung der Erzeugnisse, vielmehr alle mit dieser Herstellung und dem Abgabe zusammenhängenden Verrichtungen, das Ausschicken von Zweigstellen, von Geschäftsfreunden, Kunden mittels Kraftwagens usw. Eine verständige Abgrenzung ergibt sich indessen aus dem Erfordernis, daß Amt, Beruf, Gewerbe eine besondere Verpflichtung zur Aufmerksamkeit in der fraglichen Nebenbetätigung begründen, was bei dem Ausschicken von Kunden, Geschäftsfreunden mittels Kraftwagens regelmäßig nicht der Fall sein wird. Der Fabrikant wird nicht besonders verpflichtet sein, sorgfältiger zu fahren als in seinem sonstigen Lebensbereiche.

Zunächst ist also zu unterscheiden zwischen der beruflichen und der privaten Lebenssphäre. In dieser letzteren muß für alle Menschen der allgemeine Maßstab gelten. Hier verletzt auch der Amts-

Nebenfl. als mögliche Folge seines Verhaltens voraussehen konnte.

Da eine Fahrlässigkeit des Angekl. bisher nicht ausreichend festgestellt ist, muß das angefochtene Urteil aufgehoben werden. Die Rüge, daß § 230 Abs. 2 StGB. durch Anwendung verletzt sei, hätte nicht zu diesem Ergebnis geführt. Der Angekl. benutzte sein Fahrrad nicht nur ständig dazu, den Weg von seiner Wohnung zu seiner Werkstatt zurückzulegen. Das würde, wie in RGSt. 36, 405 ausgeführt ist, zur Anwendung der bezeichneten Vorschrift nicht ausreichen, da die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte lediglich die Aufnahme der Arbeit bezweckt, aber nicht als eine eigentliche Berufs- oder Gewerbetätigkeit angesehen werden kann. Vielmehr bedient sich der Angekl., der selbständiger Malermeister ist, des Rades auch ständig dazu, von der Werkstatt aus sämtliche Arbeitsstellen zu besuchen, ersichtlich zu dem Zwecke, um seine dort beschäftigten Arbeiter zu beaufsichtigen und die Arbeiten zu leiten. Dann stellen sich aber diese Geschäftsfahrten im Rahmen seines Gewerbebetriebes als eine dazu gehörende Hilfs- oder Nebentätigkeit dar. Der Angekl. war deshalb nach der reichsgerichtlichen Rspr. bei einer jeden Fahrt mit dem Fahrrad ohne weiteres „vermöge seines Gewerbes zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet“ (RGSt. 34, 65; 59, 269). In den von dem Beschw. angeführten Entsch. des OLG. Hamburg: HanRGSt. 1926, 294 und des OLG. Dresden: JW. 1928, 422 ist allerdings die Rechtsansicht vertreten, die Anwendung des § 230 Abs. 2 StGB. erfordere den Nachweis, daß der Täter durch die Ausübung der gewerblichen Hilfs- oder Nebentätigkeit eine bessere Einsicht oder Sachkunde erlangt habe. Diese Ansicht hat der erf. Sen. aber bereits (RGSt. 62, 122) abgelehnt.

(1. Sen. v. 13. Dez. 1929; 1 D 985/29).

[M]

38. §§ 222, 230 StGB.; § 24 Abs. 1 KraftfG. Fahrlässigkeit des Täters, der die Führung eines Kraftwagens übernimmt, ohne im Fahren ausgebildet zu sein. Die bei der Fahrt begangene fahrlässige Körperverletzung oder Tötung und das gleichzeitig verwirklichte Vergehen nach § 24 Abs. 1 KraftfG. (Fahren ohne Führerschein) stehen in Tateinheit.†)

Der Erörterung bedarf lediglich der Hinweis der Rev., daß das BG. zwar dem Angekl. zur Last lege, sich trotz mangelhafter Fahrkenntnisse mit seinem Kraftwagen auf eine schwierige Fahrstraße gewagt zu haben, wie es die L. er Chaussee infolge ihrer starken Wölbung sei, daß es aber nicht

wäre zu sehr in Frage gestellt. Auch wird im Gesetz hinreichend deutlich nur die „besondere Verpflichtung“, nicht die erlangte Kenntnis, zum Tatbestandsmerkmal gemacht.

Zusammengefaßt also: nur die antliche, berufliche, gewerbliche Wirkksamkeit kann in Frage kommen. Sodann ist insbes. zu beachten, daß innerhalb der Ausübung von Amt, Beruf, Gewerbe die Strafschärfung nur so weit zutrifft, als die „besondere“ Verpflichtung zur Aufmerksamkeit reicht. Nur wo Amt, Beruf, Gewerbe diese besondere Pflicht zur Aufmerksamkeit begründen, ist die strengere Beurteilung gerecht und gesetzlich zugelassen. So wird man einer Hebamme nicht die Berufspflicht zuweisen können, besonders sorgfältig Rad zu fahren. — Die Grenzen sind nicht schematisch mit Messersschärfe zu ziehen. Zweifelsfälle sind nach dem im Gesetz lebenden Gerechtigkeitsgedanken, nicht nach äußerlichkeiten, zu entscheiden. Das Gesetz ermöglicht die Beachtung aller Umstände auch dadurch, daß die strengere Beurteilung als eine fakultative der richterlichen Gerechtigkeit anheimgegeben ist.

Was den Malermeister des vorliegenden Falles angeht, so wird man wohl eine besondere Vorsicht bei der Anlage von Gerüsten, bei der Mischung von Farben, etwa unter Verwendung giftiger Substanzen usw., von ihm verlangen können, nicht aber z. B. eine Verpflichtung annehmen, beim Besuche von Arbeitsstätten besonders sorgfältig Rad zu fahren, den Regenschirm, den er auf Fußgängen zur Arbeitsstätte benutzt, besonders sorgfältig zu handhaben, mit Zigarre und Pfeife auf dem Wege zur Arbeitsstätte besonders sorgfältig umzugehen, sein Verhalten auf der Straßenbahn, wenn er sie benutzt, besonders sorgfältig einzurichten usw.

Auch die vorliegenden Streitfragen bieten ein Beispiel, daß abwegige lebensfremde Auslegung in der Regel nicht vom Wortlaute des Gesetzes nahegelegt oder gar erzwungen wird, daß sie vielmehr mitunter sogar der Fassung des Gesetzes geradezu Gewalt antun muß, um sich dem vernünftigen und positiven Recht entgegen zur Geltung zu bringen. Der Gesetzgeber will sagen: Amt, Beruf, Gewerbe können besondere Pflichten zur Aufmerksamkeit begründen, der

klar die vorherige Kenntnis des Angekl. von dieser Beschaffenheit der Straße feststelle. Demgegenüber ist zu bemerken: Die Ursache des Unglücks erblickt das BG. „lediglich in der unzulänglichen Fahrkunst des Angekl.“ Nach dem, was es im Zusammenhang hiermit ausführt, hat ihm zur Annahme eines ursächlichen fahrlässigen Verschuldens des Angekl. schon die Tatsache allein genügt, daß er überhaupt einen Kraftwagen auf öffentlicher Straße geführt hat, obwohl er nicht ausreichend im Fahren ausgebildet war und nicht durch eine dazu befähigte und berufene Person hatte nachprüfen lassen, ob seine selbst erworbenen Fahr- und Fahrzeugkenntnisse ausreichend waren, und ob er nach seiner körperlichen und geistigen Verfassung für den öffentlichen Verkehr zum Kraftwagenführer geeignet war, der jederzeit damit rechnen muß, auch auf derartig ungünstig beschaffene Straßen und in überraschende Gefahrenlagen zu kommen und dem gewachsen sein muß. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Abgesehen davon, daß die gesetzlichen Zulassungsvorschriften jeden auf die Notwendigkeit einer solchen Prüfung hinweisen, bedarf es keiner Ausführung, daß unter allen Umständen grob fahrlässig handelt, wer sich in dieser Beziehung lediglich auf sein eigenes Urteil verläßt, obwohl nach allgemeiner Erfahrung besonders die Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung schwierig ist und gründliche Sachkunde des Prüfenden voraussetzt.

Dadurch, daß der Angekl. bei der fraglichen Gelegenheit ein Kraftfahrzeug führte, ohne einen Führerschein zu besitzen, hat er sich auch nach § 24 Abs. 1 KraftfG. vergangen. Eröffnungsbeschluß, SchöffG. und BG. haben angenommen, daß dieses Vergehen mit der fahrlässigen Tötung nach § 74 StGB. zusammentrafen. Infolgedessen hat das SchöffG. den Angekl. neben der aus § 222 StGB. erkannten Gefängnisstrafe wegen des Vergehens gegen § 24 Abs. 1 KraftfG. zu 300 M Geldstrafe verurteilt und das BG. die Rücknahme der Berufung des Angekl. gegen diesen Teil der Verurteilung für zulässig gehalten und nur über die Berufung gegen die Verurteilung aus § 222 StGB. entschieden. Das war unrichtig. Nach dem festgestellten Sachverhalt hat der Angekl. den Tod der Schnitterin W. u. a. dadurch fahrlässig verursacht, daß er die Fahrt mit dem Kraftwagen ausfuhrte, obwohl er seine Eignung zum Führer nicht hatte prüfen lassen und nicht bescheinigt erhalten hatte. Durch ein einheitliches Gesamturteil — dadurch, daß er die Fahrt ausfuhrte — hat er also zur Verwirklichung der Tatbestände beider Vergehen beigetragen. Sie durften daher nur unter dem Gesichtspunkt der Tateinheit i. S. des § 73 StGB. be-

Täter kann strenger beurteilt werden, wenn er solche Pflichten verletzt.

Das geltende Gesetz mit seiner fakultativen Strafschärfung muß in verständiger Auslegung zu befriedigenden Ergebnissen führen, insbes. kann es die strengere Ahndung besonders strafwürdiger Fälle wirksam ermöglichen. Auch nach einer etwaigen Beseitigung, die von den neuesten Entwürfen vorgeschlagen wird, verdient der den geltenden Normen innewohnende Gerechtigkeitsgedanke Beachtung innerhalb der Strafzumessung. Prof. Dr. Coenders, Köln.

Zu 38. Die strittige Frage ist, ob bei fahrlässiger Tötung eines Menschen durch einen Kraftfahrer, der nicht im Besitz des Führerscheins ist, zwei selbständige Handlungen vorliegen (fahrlässige Tötung — § 222 StGB. — und Führen eines Kraftfahrzeugs ohne Führerschein — § 24 Abs. 1 KraftfG.) oder ob hier beide Delikte durch ein und dieselbe Handlung begangen werden, mit anderen Worten, ob bei Berechnung der Strafe § 74 oder § 73 StGB. Anwendung findet. Die Vorinstanzen stehen auf dem ersten Standpunkt, das BG. nimmt Vorliegen von Idealkonkurrenz, also § 73 StGB., an. Meines Erachtens ist die Ansicht des BG. zutreffend. Dabei ist freilich Voraussetzung der Richtigkeit dieser Meinung, daß bei Dauerdelikten Idealkonkurrenz schon dann vorliegt, wenn nur mit einem Teil der Dauerhandlung gleichzeitig der Tatbestand eines anderen Delikts verwirklicht wird. Der Nichtbesitz des Führerscheins beim Führen von Kraftfahrzeugen stellt ein Dauerdelikt dar, dessen Tatbestand durch eine menschliche Handlung so lange verwirklicht wird, wie die Führung des Kraftfahrzeugs andauert. Wird nun während dieser Zeit durch das fahrlässige Fahren einer solchen, nicht im Besitz des Führerscheins befindlichen Person der Tod eines Menschen verursacht, so werden durch ein und dieselbe Handlung, nämlich das Führen des Kraftfahrzeugs, zwei Strafgesetze, und zwar § 24 Abs. 1 KraftfG. und § 222 StGB. verletzt. Somit wendet das BG. mit Recht hier den § 73 StGB. und nicht § 74 StGB. an.

Prof. Dr. H. Peters, Berlin.

urteilt werden (vgl. des näheren die Ausführungen des Urts. RGSt. 59, 317 zu einem gleichliegenden Fall, ebenso RG-Urt. 1 D 148/30 v. 28. Febr. 1930). Die teilweise Rücknahme der Berufung war infolgedessen unwirksam; das BG. hätte die Anklageetat erneut nach allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten würdigen und bei dem als erwiesen erachteten Sachverhalt den Angekl. wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Vergehen gegen § 24 Abs. 1 KraftfG. verurteilen und die vom SchöffG. verhängte Geldstrafe aufheben müssen. Aber wenn auch das BG. nicht selbstständig geprüft hat, ob der Tatbestand des § 24 Abs. 1 erfüllt sei, so ergibt sich das doch ohne weiteres aus den tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils, und, da mit Notwendigkeit Tateinheit mit der fahrlässigen Tötung anzunehmen ist, so ist das RevG. in der Lage, selbst den Schuldspruch richtigzustellen. Die Geldstrafe wegen des Vergehens gegen § 24 muß wegfallen. Zu einer Zurückverweisung der Sache zu neuer Straffestsetzung für die einheitliche Tat besteht kein Anlaß.

(2. Sen. v. 30. April 1930; 2 D 284/30.)

[A.]

****39.** §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. Obgleich es für die Anwendung dieser Vorschriften genügt, daß für den Angekl. die Führung des Kraftwagens eine Hilfs- oder Nebenverrichtung im Rahmen seines kaufmännischen Berufs darstellt und obgleich es andererseits nicht erforderlich ist, daß die Fahrt, bei der es zu der fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung gekommen ist, zur Berufsausübung erfolgte, so ist doch stets Voraussetzung für die verschärfte Strafbarkeit, daß die Hilfs- oder Nebenverrichtung noch zur Zeit der Tat ausgeübt wurde, woran es z. B. bei einem stellungslosen Kaufmann regelmäßig fehlen wird. †)

Die in Verbindung mit der Rüge aus § 267 StPD. erhobene Sachrüge greift durch.

Das LG. hat den BeschwF. wegen Vergehens gegen Abs. 1 und Abs. 2 der §§ 222, 230 StGB. verurteilt, die Voraussetzungen des Abs. 2 jedoch bisher nicht ausreichend nachgewiesen. Es nimmt an, daß der Angekl. zu der Aufmerksamkeit, die er aus den Augen setzte, vermöge seines Berufes besonders verpflichtet gewesen sei.

Zu 39. Die Mpr. zu der in jüngster Zeit wiederholt behandelten Frage des Beginns und Endes der verschärften Haftung des Kraftfahrers nach §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. hat durch das vorliegende Urteil eine wertvolle Bereicherung und Klärung erfahren.

Was den Beginn der erhöhten Haftung anlangt, so herrscht im wesentlichen Übereinstimmung darüber, daß die gesteigerte Sorgfaltspflicht erst einsetzt, wenn das „Amt“ wirklich bekleidet und der „Beruf“ oder das „Gewerbe“ tatsächlich ausgeübt wird. Es genügt nicht der bloße Besitz von Kenntnissen zur demnachstigen Verwertung (Dishausen, Amt. 7 zu § 222). Auch das RG. hat bereits in einer Entsch. v. 9. Juli 1914 (DStrZ. 1915, 265) ausgesprochen, daß die erhöhte Verpflichtung nach Abs. 2 der §§ 222, 230 StGB. dadurch bedingt sei, daß der Täter einen Beruf bereits ergriffen hat und ausübt oder daß er ein Gewerbe tatsächlich betreibt. Die besondere Verpflichtung zur Aufmerksamkeit, deren Vernachlässigung das Gesetz strafe erhöhend berücksichtigt, ergebe sich erst daraus, daß er diese Verpflichtung übernehme, indem er ein Gewerbe betreibt oder einen Beruf ausübe, innerhalb dessen die Tätigkeit zu den besonderen Berufs- usw. Arbeiten gehöre, durch deren untvorsichtige Vornahme demnächst die Tötung oder Körperverletzung verursacht werde.

Während sich hiergegen kaum Stimmen erhoben haben, ist ein nunmehr allerdings beigelegter Streit über die Frage entstanden, ob der Beginn der strengeren Haftung nicht etwa auf einen noch späteren Zeitpunkt als den Berufs- usw. Anfang zu legen sei. Das OLG. Dresden hat sich nämlich (vgl. 2. StrSen. v. 20. Sept. 1927 u. v. 29. Nov. 1927) auf den Standpunkt gestellt, daß, wenn die Fahrlässigkeit nicht bei Ausübung des eigentlichen Amtes, Berufs oder Gewerbes, sondern bei Ausübung einer sog. Hilfs- oder Nebenverrichtung begangen worden sei, in jedem einzelnen Falle festgestellt werden müsse, daß der Täter durch die Ausübung einer solchen Verrichtung eine bessere Einsicht oder Sachkunde als andere auch wirklich erlangt habe, wenn die Anwendung der Bestimmung in Abs. 2 des § 230 StGB. gerechtfertigt sein soll. Unter dem Einfluß der sich gegen diese Auffassung wendenden Entsch. des RG. v. 30. März 1928 (1 D 53/1928) hat der 2. StrSen. des OLG. Dresden in seinem Urteil v. 24. Juli 1928 (2 Ost 118/1928) diesen Standpunkt

Die Begriffe „Beruf“ und „Gewerbe“ decken sich nicht. Aber auch der des „Berufs“ läßt eine Unterscheidung zwischen dem Beruf in engerem und in weiterem Sinne zu. Wer die kaufmännische Laufbahn erwählt hat, kann sich immerhalb der damit gezogenen weiten Grenzen nacheinander in ganz verschiedenen Zweigen kaufmännischen Lebens beruflich und gewerblich betätigen. Ist er zeitweise als Bankier, später aber als Kolonialwarenhändler tätig, so liegen nacheinander verschiedene gewerbliche Betätigungen vor, die beide mit dem allgemeinen kaufmännischen Beruf zusammenfallen. Ob man daneben auch von einem besonderen Beruf als Bankier und als Kolonialwarenhändler reden kann, hängt von der tatsächlichen Gestaltung des Einzelfalles ab. Jedenfalls aber ist die in den §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. hervorgehobene besondere Berufs- oder Gewerbepflicht an das Bestehen des Berufs oder Gewerbes gebunden, da das Gesetz allein auf Grund dessen kraft unwiderleglicher Vermutung die höhere Sachkunde, Einsicht und Erfahrung unterstellt und aus ihr die besondere Sorgfaltspflicht herleitet. Die zwingende Folge davon ist, daß die gesetzliche Vermutung mit ihrer Voraussetzung entfällt, daß also für die besondere Berufs- oder Gewerbepflicht nach Aufhebung des Berufs oder Gewerbes kein Raum mehr ist. Stellt sich daher die erhöhte Sorgfaltspflicht lediglich als Ausfluß eines bestimmten Spezialberufs oder eines ganz bestimmten Gewerbes oder der Eigenart, wie diese im gegebenen Falle betrieben wurden, dar, so kann sie nach deren Aufhebung nicht darum als fortdauernd angesehen werden, weil der Täter seinen Beruf in weiterem Sinne (z. B. als „Kaufmann“) beibehalten oder sich weiterhin, jedoch in anderer Weise, gewerblich betätigt habe. Dies kann namentlich da von Bedeutung sein, wo es sich um Herleitung der besonderen Sorgfaltspflicht aus beruflichen oder gewerblichen Nebenverrichtungen handelt, die ausschließlich mit einem nur zeitweilig bestehenden Beruf oder Gewerbe verbunden waren.

Den Feststellungen des angefochtenen und des von ihm in Bezug genommenen schöffengerichtlichen Urts. ist nun nur zu entnehmen, daß der BeschwF. in Essen „als Kaufmann in Stellung“, und zwar „als Vertreter tätig“ gewesen war und „zu diesem Zwecke das Rheinland und Ruhrgebiet ständig im Kraftwagen bereist“ hatte. Die Fahrt, die zu dem zur Anklage stehenden Unglücksfall führte, hatte er unternommen, um in Berlin „eine neue Stellung zu suchen“.

Ansethenn hatte danach der BeschwF. kaufmännische

verlassen und sich der ständigen Mpr. des RG. wieder angeschlossen. Nunmehr herrscht seit geraumer Zeit Friede auf diesem Gebiet.

Im Gegensatz dazu wurden bis in die jüngste Zeit Zweifel darüber erhoben, ob denn, wenn die erhöhte Einsicht und Sachkunde auf Grund der Berufs- usw. Ausübung einmal erlangt sei, diese wieder fortgedacht werden müsse, wenn die Berufsausübung weggefallen sei. Die Lösungen sind verschieden ausgefallen. Sie mußten es, wenn, wie es geschah, nur Betrachtungen darüber angestellt wurden, ob erfahrungsgemäß die höhere Einsicht und Sachkunde auch nach der Berufsaufgabe fortbesteht oder nicht.

Die Erfahrung lehrt, daß gründliche Kenntnisse und Fähigkeiten, besonders wenn sie, wie man zu sagen pflegt, in „Fleisch und Blut“ übergegangen sind, nicht von heute auf morgen verloren werden, eine Tatsache, die zu der Annahme verleitet, daß die verschärfte Haftung mindestens dann noch als fortbestehend zu gelten habe, wenn die vorher berufsmäßig ausgeübte Fahrtätigkeit nachher nur aus Liebhaberei weiter betrieben wird.

Die Erfahrung lehrt aber auch, daß Wissen und Können durch fortwährende Nichtverwendung nicht selten verlorengehen.

Unter diesen Umständen ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Ansichten auseinandergehen.

So stehen sich gerade in diesem Punkte, um auf die jüngsten Erörterungen in dieser Zeitschrift zurückzugreifen, die Meinungen Bindings (JW. 1930, 2860) und Webers (JW. 1931, 883) gegenüber. Binding spricht von einem unverlierbaren Besitz der vermöge des Amtes, Berufs oder Gewerbes gesammelten besseren Erfahrung und Umsicht, die der Führer auch behält, wenn er sein Gewerbe nicht mehr ausübt. Weber setzt sich dazu in Gegenlag: Wie zu jeder anderen technischen Betätigung, so gehöre auch gerade zum Autofahren die nötige Übung. Jeder Kenner wisse, daß der Kraftfahrer durch längeres Aussetzen mit der Leitung eines Kraftwagens leicht aus der Übung komme.

Mit den bezeichneten Gedankengängen ist jedoch für eine erträgliche Lösung der Schwierigkeiten nichts zu gewinnen. Denn die höhere Einsicht und Sachkunde, die Abs. 2 voraussetzt, ist ja i. S. des Gesetzes nur etwas Gedachtes. Verschärft haftet auch der, der sie überhaupt nicht erlangt hat, da er, wie das Gesetz festlegt, die

Betätigung sich als Lebensinhalt vorgelegt und war danach Kaufmann von Beruf. Im Rahmen dieses Berufes hatte er sich in seiner früheren Stellung gewerblich, d. h. zum Zwecke fortgesetzten Erwerbes betätigt. Wenn er, wie es den Anschein hat, hierbei mit dem von ihm geführten Kraftwagen Lieferanten oder Geschäftskunden zum Abschluß von Geschäften aufgesucht hat, würde allerdings in dem Führen des Kraftwagens eine Hilfs- oder Nebenverrichtung gelegen haben, die in den Rahmen dieser Gewerbeausübung und damit unter den Geltungsbereich des Abs. 2 der genannten Gesetzesbestimmungen fiel, auch wenn die Fahrt im Einzelfalle außerhalb der Gewerbeausübung erfolgte (RGSt. 59, 269; 62, 122). Diese Stellung bekleidete der Beschw. jedoch nicht mehr; es hatte somit diese gewerbliche Tätigkeit und damit auch diese ihre Hilfs- und Nebenverrichtung bereits vor der Tat ihr Ende

Pflicht hat, sie sich anzueignen. Wie sollte nun der aus dem Beruf Ausgeschiedene verantwortlich gemacht werden, der nie ein anderes als das gewöhnliche Maß von Sorgfalt anzuwenden in der Lage war?

Daß der Abs. 2 eine verunglückte Bestimmung ist, läßt sich nicht bestreiten. Um dem aber nun einmal bestehenden gesetzlichen Wortlaut eine einigermaßen annehmbare Auslegung zuteil werden zu lassen, mußte ein Weg gegangen werden, der eine möglichst klare Festlegung des Endpunktes brachte. Dieser Weg ist m. E. mit der im vorliegenden Urteil niedergelegten Auffassung gefunden worden. Wie für den Beginn, so ist demnach auch für das Ende der verschärfsten Haftung nur das Bestehen des Amtes, Berufs oder Gewerbes Voraussetzung, eine Ansicht, die sich übrigens auch in einem schon früher ergangenen Urteil des OLG. Marienwerder v. 20. März 1930, S 21/30 (HöchstNfpr. 1931 Nr. 377) findet.

Die mit der Auffassung des RG. im Widerspruch stehende Meinung, wonach die strengere Haftung nicht schon mit der Aufgabe des Berufes usw. wegfallen, ist wohl in der Hauptsache zurückzuführen auf in einer Reihe von Entsch. gebrauchte mißverständliche Redewendungen. Z. B.: Der Abs. 2 gehe davon aus, daß Beruf und Gewerbe eine gewisse Erfahrung und Übung, damit aber auch eine bessere Einsicht in die mit der Berufs- und Gewerbeausübung verbundenen Gefahren mit sich bringe (vgl. z. B. Urteil des RG. v. 6. Nov. 1930, 3 D 763/30: DAutoR. 1931, 11), oder noch gefährlicher: Die Anwendbarkeit des zweiten Absatzes setze eine Tätigkeit voraus, für die der Täter durch ein Amt usw. eine bessere Einsicht und Sachkenntnis erlangt hat als andere (Urt. des RG. v. 22. Mai 1925), ferner: Voraussetzung sei nur eine Tätigkeit, für die der Täter durch sein Amt usw. eine bessere Einsicht und Sachkunde als andere erlangt hat (Urt. des RG. v. 19. Juni 1925: RGSt. 59, 270). Diese Sätze, die die irrtümliche Vorstellung wecken, als bringe das Gesetz die Berufsausübung in tatsächliche Wechselbeziehung zu der höheren Einsicht und Sachkunde, zwingen gewissermaßen zu dem Schluß, daß die strengere Haftung noch über die Berufsaufgabe hinaus fort dauern könne. In Wirklichkeit bestehen nach der bei dem Wortlaut der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. wohl richtigen Ansicht des RG. (ob der Abs. 2 überhaupt daseinsberechtigt ist, steht auf einem anderen Blatt) nur rechtliche Beziehungen. Nicht weil bessere Einsicht und Sachkunde besteht oder anzunehmen ist, wird strenger gehaftet, sondern weil ein Amt, Beruf oder Gewerbe ausgeübt wird. Dem Hinweis auf die höhere Einsicht und Sachkunde kommt nur erläuternde und die Vorschrift begründende Bedeutung zu.

Es wäre zu begrüßen, wenn das RG. den im vorliegenden Urteil gewählten Wortlaut ständig beibehielte, damit nicht mißverständliche Darlegungen weitere Nahrung für die schon lange genug bestehende Unsicherheit geben. Die ungenaue Ausdrucksweise in früheren Urteilen hat ja das OLG. Dresden schon auf den oben erwähnten Abweg gebracht.

Bei der die Fortdauer der erhöhten Haftung annehmenden Auffassung mag auch die Nfpr. des RG. zu den Vergnügungsfahrten des Berufsfahrers Pate gestanden haben. In einer Reihe von Urteilen hat der oberste Gerichtshof ausgesprochen, daß Abs. 2 auch dann zutrefte, wenn der Täter nicht gerade in seinem Beruf oder Gewerbe tätig wird. Die Übertretung einer Berufspflicht sei begrifflich nicht davon abhängig, daß der Mangel an Aufmerksamkeit bei einer Tätigkeit vorliege, die zur Ausübung des Berufes selbst zu rechnen sei (vgl. RGSt. 34, 66; 54, 235; 59, 269; 62, 221). Hieraus den Schluß zu ziehen, daß die erhöhte Pflicht auch verlangt werden müsse, wenn das Amt nicht mehr bekleidet wird, der Beruf oder das Gewerbe nicht mehr ausgeübt werden, da ja die dank des Amtes usw. gewonnene bessere Einsicht fortbestünde (vgl. dazu Frank zu § 222 StGB.), lag nicht allzu fern.

Festzustellen ist übrigens, daß ein Widerspruch zwischen den zu den Vergnügungsfahrten ergangenen Entsch. und dem vorliegenden Urteil bei der Begründung, die das RG. seinen Erkenntnissen gegeben hat, nicht besteht. Da es dem Wort „vermöge“ im Abs. 2 (wenn der Täter zu der Aufmerksamkeit ... vermöge seines Amtes ... besonders verpflichtet war) ausschlaggebende Bedeutung beigemitt und es in Gegensatz stellt zu „in Ausübung“, hat es auch in der vorliegenden Entsch. nicht von der Ausübung, sondern vom Bestehen

gefunden. Auch die Betätigung des Berufes als Kaufmann war zum mindesten unterbrochen. Ob mit dem Aufhören der Berufsausübung regelmäßig oder nach den Umständen des Einzelfalles zugleich ein Erlöschen des Berufes verbunden ist, oder ob es dazu noch einer auf Aufgabe des Berufes gerichteten Willensbetätigung bedarf, gegebenenfalls ob das OLG. einen dahingehenden Willen des Beschw. mit Rücksicht auf das festgestellte Erstreben einer neuen Stellung, deren Art allerdings nicht angegeben ist, hat verneinen wollen, kann dahingestellt bleiben. Auch wenn der Beschw. zur Zeit der Tat noch Kaufmann von Beruf war, ist nicht zuverlässig ersichtlich, daß er die Hilfs- oder Nebenverrichtung des Kraftwagenführers nicht nur bei der erörterten, im Rahmen des Berufs erfolgten früheren gewerblichen Tätigkeit ausgeübt hat, sondern daß dies auch allgemein eine Hilfs- oder

des Berufs gesprochen, an das die besondere Berufs- oder Gewerbestellung gebunden ist. Wenn die Frage aufgeworfen wird, ob es gerecht sei, den in einem bestimmten Fall zu seinem Vergnügen fahrenden Führer anders zu behandeln als den Herrenfahrer, der doch bei seinen Sonntagsfahrten keine irgendwie anders geartete Gefahr für die Verkehrssicherheit bedeutet, so läßt sich mit guten Gründen darüber streiten. Es genügt, auf die zutreffenden Ausführungen Webers (ZW. 1931, 883) zu verweisen.

Eine die bestehenden Schwierigkeiten noch vermehrende Frage ist die, ob der Wegfall des Amtes usw. der einzige Endigungsgrund der verschärfsten Haftung ist oder ob etwa der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 4 KraftfG. und § 36 KraftfVerkVO.) oder der Unterlegung der Führung (vgl. z. B. §§ 40 Abs. 2, 48 Nr. 4 KraftfVerkVO.) eine besondere, selbständige Bedeutung nach dieser Richtung zukommt. Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis in diesem Zusammenhang hat sich ein Urt. des RG. v. 17. Okt. 1929 (ZW. 1930, 2860) befaßt, das der Bearbeiter mit der Überschrift versehen hat: „230 Abs. 2 StGB. ist nicht anwendbar gegen einen Kraftfahrzeugführer, dem der Führerschein entzogen ist.“ Der aufgestellte Satz ist in dieser Allgemeinheit nicht richtig. Er ist auch aus dem Urteil nicht herauszuleiten. Wohl kann, wenn der Führerschein entzogen ist, die Anwendbarkeit des § 230 Abs. 2 ausgeschlossen sein, notwendig ist das aber nicht. Dem Besitz des Führerscheins kommt für die Berufsausübung i. S. der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. keine selbständige Bedeutung zu. Die Fahrerlaubnis ist nur Voraussetzung dafür, daß ein führerscheinpflichtiges Fahrzeug überhaupt geführt werden darf. Das hat aber mit dem Beruf des Kaufmanns z. B., zu dessen beruflichen Hilfs- und Nebenverrichtungen die Führung von Kraftwagen gehört, nichts zu tun. Ein Zeitschriftenverkäufer, der in einer Großstadt mit seinem Kraftbreitrad Druck-Erzeugnisse an die Straßenhändler zum Einzelverkauf ausfährt, ist gewerbsmäßiger Fahrer, ob er nun den Führerschein besitzt oder nicht. Insofern besteht kein Unterschied von der Konzession oder Approbation, deren Vorhandensein oder Fehlen für die Anwendbarkeit des Abs. 2 nach der Nfpr. des RG. ohne Bedeutung ist.

Die Regel wird es allerdings sein, daß mit dem Verlust der Fahrerlaubnis die Aufgabe des Amtes, Berufs oder Gewerbes Hand in Hand geht. Es ist aber auch das Gegenteil denkbar. So ist mir jüngst folgender Fall bekannt geworden: Ein Kraftfahrzeugbesitzer verwendete sein Fahrzeug, das regelmäßig sein Sohn führte, auf Bestellung zu entgeltlichen Fahrten. Nach einem vom Führer verursachten schweren Unfall wurde ihm die Fahrerlaubnis für immer entzogen. Um das einträgliche Geschäft der Wagenvermietung nicht zu verlieren, und da er selbst nicht mehr das Fahren zu erlernen beabsichtigte, ließ der Vater seine Tochter ausbilden. Die Fahrten wurden nunmehr in der Weise ausgeführt, daß zwar das Mädchen nach Antritt der Fahrt kurze Zeit am Steuer zu sitzen pflegte, daß in der Hauptsache aber der Bruder, dem der Führerschein entzogen war, den Wagen führte. Die Absicht des Mannes ging unbefristet dahin, auf diese Weise regelmäßig und auf die Dauer seine Schwester zu entlasten. Bei einer dieser Fahrten verursachte er wieder einen Unfall, der die Körperverletzung zweier Insassen zur Folge hatte. Es kann kein Zweifel bestehen, daß hier § 230 Abs. 2 Platz greift, denn die Merkmale der Gewerbeausübung sind gegeben. (Er erhielt jeweils einen Teil des Fahrtentgeltes.) Der Besitz der Fahrerlaubnis ist eben nur Voraussetzung für die zulässige Ausübung der (gleichgültig ob berufsmäßigen oder nicht berufsmäßigen) Führertätigkeit, nicht aber für die Berufsfahrereigenschaft und damit für die verschärfte Haftung.

Das vorliegende Urteil ist wegen der Deutlichkeit, mit der es zu der bestrittenen Frage Stellung genommen hat, zu begrüßen. Zwar läßt sich manches gegen die Annahme sagen, Abs. 2 enthalte eine unwiderlegliche Vermutung. Der 2. StrSen. des OLG. Dresden hat sich in einem der oben angeführten Urteile auch mit diesem Punkt befaßt und ausgeführt, die unwiderlegliche Schuldvermutung bilde eine Ausnahme von der Regel, daß nur schuldhaftes Handeln mit Strafe bedroht sei und daß daher die Schuld festgestellt werden müsse. Da Ausnahmen streng auszulegen seien, müßten sie ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen sein, wie das z. B. in §§ 136, 137

Nebenverrichtung seines Berufs als „Kaufmann“ gewesen ist und zur Zeit der Tat noch war. Nur in diesem Falle könnte die Verletzung einer Berufspflicht in Frage kommen.

Der hiernach möglicherweise vorliegende Rechtsfehler nötigt zur Aufhebung des Urts., und zwar in vollem Umfange, da es sich um die Schuldfrage handelt, die nur einheitlich entschieden werden kann.

(3. Sen. v. 19. Jan. 1931; 3 D 1027/30.)

[A.]

40. § 222 StGB.; § 24 KraftfVerfBD. Verschulden bei der Verletzung des Vorfahrtsrechts. Urächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und Todeserfolg.)

Der Angekl. B. fuhr mit seinem Kraftwagen die M.-L.-Str. entlang und lenkte vor einem ihm entgegenkommenden Straßenbahnzug in kurzem, scharfem Bogen nach links gegen die M.-L.-Str. ein. Nahe an der nächsten Ecke dieser Straße, etwa 3 m von der Vordschwelle, stieß er mit der Kraftdrochke des früheren Mitangeklagten M., der mit 25 bis 30 km Geschwindigkeit die M.-L.-Str. in entgegengesetzter Richtung durchfuhr, zusammen, wodurch die Fahrgäste des M., Frau G. und Frau W., verletzt wurden. Frau B. ist einer hinzugetretenen Lungenembolie erlegen.

Beide Angekl. sind wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung verurteilt worden. Das fahrlässige Verhalten des B. hat das LG. darin gesehen, daß er vorschriftswidrig in kurzem, scharfem Bogen nach der Seitenstraße zu fuhr und zudem das Vorfahrtsrecht des M. verletzt habe. Das Urteil führt weiter aus, B. habe, obwohl er mit ganz geringer Geschwindigkeit gefahren sei, auch aus dem Grunde unvorsichtig gehandelt, weil ihm durch die Straßenbahn die freie Sicht versperrt war und er bei dem herrschenden lebhaften Verkehr mit entgegenkommenden, sich ziemlich schnell fortbewegenden Fahrzeugen hätte rechnen müssen, was ihn genötigt haben würde, an der Kreuzung das Abbiegen nach links mit größter Vorsicht und unter genauer Beachtung der Vorfahrtsregeln vorzunehmen. Hätte er sich entschlossen, in die Seitenstraße nach links vorschriftsmäßig in weitem Bogen einzufahren, was ihm möglich war, dann hätte er vor der Straßenbahn nicht kreuzen können und den Unfall vermieden.

Nach dem festgestellten Sachverhalt ist es nicht außer Zweifel, daß B. der Vorschrift des § 24 KraftfVerfBD. zuwidergehandelt hat, denn es ist im Urteil nicht gesagt, daß er die Kraftdrochke so zeitig gesehen hat oder auch nur hätte

gesehen können, um das Schneiden seiner Fahrtlinie noch zu vermeiden. Er selbst hat angegeben, daß er die Kraftdrochke nicht habe herankommen sehen und das Urteil stellt fest, daß ihm die Straßenbahn die freie Sicht versperrt habe. Das LG. scheint demnach angenommen zu haben, daß er die Gefahr in dem Augenblick nicht mehr meistern konnte, als die Kraftdrochke in sein Blickfeld trat. Es war ihm dann aber auch kein Urteil darüber möglich, ob in Anbetracht der beiderseitigen Entfernungen vom Kreuzungspunkt und der Geschwindigkeiten die Gefahr eines Zusammentreffens an der Kreuzung bestand, also ein Fall gegeben war, der zur Beachtung des Vorfahrtsrechts der Kraftdrochke verpflichtete. § 24 KraftfVerfBD. setzt aber ein Kennen oder doch ein schuldhaftes Nichtkennen der Umstände voraus, aus denen sich die Pflicht ergibt, einem anderen die Vorfahrt einzuräumen.

Indessen kommt es hierauf nicht entscheidend an. Denn abgesehen von der Frage der Verletzung des Vorfahrtsrechts hat das LG. ohne Rechtsirrtum eine Fahrlässigkeit darin gefunden, daß der Beschw. vor der Straßenbahn, obwohl ihm diese die freie Sicht versperrte, und trotz des herrschenden lebhaften Verkehrs nach links einbog und so die Fahrbahn etwa entgegenkommender Fahrzeuge kreuzte. Dabei hat er zudem die Vorschrift des § 21 Abs. 2 KraftfVerfBD. mißachtet, indem er einen kurzen scharfen Bogen beschrieb, statt in weitem Bogen nach links zu fahren. Auch dies war ursächlich für den Unfall. Denn wenn er vorschriftsmäßig den weiten Bogen ausgeführt hätte, dann wäre er nicht vor, sondern hinter der Straßenbahn, also nach Beseitigung des Sichthindernisses und auch erst, als M. vorbeigefahren war, auf die linke Straßenseite gelangt.

Diese Erwägungen, verbunden mit der festgestellten Vor-
aussehbarkeit des Erfolges, rechtfertigen für sich allein die Verurteilung.

(2. Sen. v. 21. Mai 1931; 2 D 259/31.)

[A.]

41. §§ 222, 230 StGB.; § 19 Abs. 1 KraftfVerfBD. Die Vorhersehbarkeit des Unfalls ist regelmäßig zu verneinen, wenn durch die Fahrlässigkeit des Verletzten die überwiegende Bedingung für den Erfolg gesetzt wurde, namentlich, wenn der Verletzte sich mutwillig in Gefahr gestürzt hat. Eine allgemeine Verpflichtung, bei jeder Begegnung zu hupen, besteht nicht.)

Der Angekl. näherte sich mit seinem Kraftwagen auf der Ch.-Sp. er Chaussee rechtsfahrend der Stelle, an der auf der linken Seite ein aus entgegengesetzter Richtung kommender,

In der zit. Entsch. RGSt. 63, 266 wird denn auch das tatsächliche Sehen oder Nichtsehen für unerheblich erklärt, sofern nur bei vorsichtigem Fahren der Vorfahrtsberechtigte hätte gesehen werden müssen.

Daß der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem durch eine Zwischenursache, die Lungenembolie, herbeigeführten Tode vorliegt, ist nach der Bedingungstheorie der StrSen. des RG. zweifellos. Viel interessanter wäre es gewesen, wenn das RG. auch über die Vorhersehbarkeit gerade dieses Kausalitätsverlaufes eine Betrachtung eingeflochten hätte. Denn da der konkrete Ursachenzusammenhang voraussehbar gewesen sein muß, da es nicht genügt, daß für den Täter ein Todeserfolg abstrakt voraussehbar war (1. StrSen. v. 16. Nov. 1896: RGSt. 29, 218), so hat das Urteil stellen müssen, daß es im Rahmen der gewöhnlichen Erfahrung liegt, daß aus solcher Verletzung eine Embolie folgt und diese zum Tode führen kann (z. B. 1. StrSen. v. 5. Jan. 1922: RGSt. 56, 343, 350; v. 21. Jan. 1928: JW. 1928, 2327¹⁵). In der Beurteilung solcher Krankheiten als erfahrungsgemäße Möglichkeiten geht das RG. allerdings sehr weit; es hat z. B. diese Vorhersehbarkeit bejaht für Starrkrampf (1. StrSen. v. 4. Mai 1893: RGSt. 24, 417), für Verblutung beim Bluter (1. StrSen. v. 31. Mai 1920: RGSt. 54, 349), für Schluckpneumonie (1. StrSen. v. 7. Jan. 1927: JW. 1927, 904²¹), während es in der zit. Entsch. RGSt. 29, 218 (220) die Feststellung gebilligt hat, daß der Tod in der Chloroformnarkose als seltener Ausnahmefall nicht vorhersehbar gewesen sei. Die Entsch. dieser Frage ruht beim Tatrichter, und es scheint, als ob sie in dem obigen Falle nur sehr kurz oder gar nicht behandelt worden ist, oder als ob die Revision sich nur gegen den Kaufverlauf und nicht das Verschulden gewandt hat.

RA. Dr. Kurt Peschke, Berlin.

Zu 40. § 24 KraftfVerfBD. kommt nicht nur zur Anwendung, wenn zwei Fahrzeuge auf sich kreuzenden Wegen sich begegnen, sondern auch, wenn ein Fahrzeug aus seiner Richtung nach links abbiegt und so eine Begegnung mit einem auf demselben Wege sich bewegenden Fahrzeug möglich wird. Das ist herrschende, allerdings nicht unbestrittene Meinung: 1. StrSen. v. 4. Okt. 1929 (RGSt. 63, 263; BayObLG. v. 6. Nov. 1928 (JW. 1929, 2827³); a. A. OLG. Jena v. 15. April 1929 (JW. 1929, 2832²); Müller, AutomobilG., 6. Aufl., Anm. 5a zu § 24. Lediglich für die Auslegung des § 24 von Interesse ist der hier aufgestellte Grundsatz, daß das Verschulden bei Abtretung dieser Vorschrift sich vor allem auf das Wahrnehmen des anderen vorfahrtsberechtigten Fahrzeuges beziehen muß. Konnte der Täter den andern nicht bemerken, dann konnte er sich auch der Pflicht, die Vorfahrt einzuräumen, nicht bewußt werden. Der obige Fall ist jedoch zweifelhaft, da an anderer Stelle wieder erwähnt wird, daß B. mit dem Vorbeifahren anderer Fahrzeuge habe rechnen müssen.

Zu 41. Der Entsch. ist in vollem Umfange zuzustimmen. Wenn-
gleich auch dem Kraftwagenführer zugemutet werden muß, mit Un-
geheuerlichkeit des die Straße benützenden Publikums zu rechnen, so
würde es doch eine ungerechtfertigte Überspannung der dem Wagen-

neben der Straße herlaufender Radfahrweg in die Fahrstraße einmündet, die Radfahrer also nunmehr zum Befahren der Fahrstraße genötigt sind. Der Ausgang des Radfahrwegs war ihm durch einen ihm entgegenkommenden Kastenwagen verdeckt. Der Nebenkläger bog dort auf seinem Fahrrad vom Radfahrweg in die Fahrstraße ein und suchte, ohne zu sichern, in schneller Fahrt den Kastenwagen — in seiner Richtung — links, also auf der nach der Straßenmitte zu gelegenen Seite, zu überholen. Er geriet zwischen die beiden sich gerade begegnenden Wagen, verlor das Gleichgewicht und suchte Halt an dem Kraftwagen. Dabei wurde er zu Boden gerissen und verletzt. Das BG. erkennt nicht, daß der Nebenkläger, der das Herannahen des Kraftwagens bei dem ersten Blick an dem Kastenwagen vorbei bemerken mußte, in erheblichem Maße seine Verletzung selbst mitverschuldet hat, meint aber, auch der Angekl. habe sie fahrlässig verursacht, weil er bei Annäherung an diese im Urteil als „gefährlich“ bezeichnete Stelle pflichtwidrig nicht gehupt habe und durch ein Hupen der Nebenkläger gewarnt und der Unfall vermieden worden wäre. Es führt dazu aus, der Angekl. hätte sich bei seiner Kenntnis der Örtlichkeit darüber klar sein müssen, daß an dieser Stelle besondere Aufmerksamkeit auf die vom Radfahrweg einbiegenden Radfahrer geboten war, zumal ihm der Ausgang des Radfahrwegs zur Zeit seiner Annäherung durch den Kastenwagen verdeckt war; er hätte auf das plötzliche Einbiegen eines Radfahrers „in die eigentliche Fahrbahn“ gefaßt sein müssen; unter diesen Umständen hätte es die Sicherheit des Verkehrs „an dieser gefährlichen Stelle“ erfordert, daß der Angekl. nach § 19 Abs. 1 Kraftf. Verh. W. Warnungszeichen gebe.

Die hierauf gestützte Verurteilung des Angekl. aus § 230 StGB. ist nicht haltbar. Die Vorhersehbarkeit der Körperverletzung als Folge der Unterlassung des Hupens ist nicht dargetan und nach dem festgestellten Sachverhalt auch

nicht anzuerkennen. Bei so grober, die für den Erfolg überwiegende Bedingung fehlender Fahrlässigkeit des Verletzten, wie sie hier auch für das BG. feststeht, bedarf es einer besonders strengen Prüfung, ob der Täter bei Anwendung der ihm zuzumutenden Sorgfalt ein solches Verhalten vorzusehen konnte und damit zu rechnen hatte, daß unter Berücksichtigung dessen sein eigenes Verhalten pflichtwidrig und mit ursächlich für den rechtswidrigen Erfolg werden könne (RGSt. 56, 343 [348 f.]). — Hier ist aber insoweit nicht mehr gesagt, als daß der Angekl. auf das plötzliche Einlaufen eines Radfahrers vom Radfahrweg in die eigentliche Fahrbahn gefaßt sein mußte. Nicht festgestellt und auch nicht ersichtlich ist aber, daß der Angekl. damit zu rechnen gehabt hätte, daß ein vom Radfahrweg her ihm entgegenkommender Radfahrer in des Angekl. Fahrbahn, also auf die falsche Straßenseite, herüberfahren oder auch nur in gefährliche Nähe von ihm kommen werde. Wenn er auch die allgemeine Erfahrungstatsache berücksichtigen mußte, daß Radfahrer und andere Wegebewerber sich häufig unbesonnen verhalten, so konnte doch hier nach den Feststellungen des BG. über das Verschulden des Nebenklägers von einer bloßen Unbesonnenheit des Nebenklägers nicht mehr die Rede sein; der Nebenkläger hat sich vielmehr mutwillig in eine Gefahr begeben, wenn er, obwohl er beim ersten Blick an dem Kastenwagen vorbei das Entgegenkommen des Kraftwagens sehen mußte und sah, nicht sofort sich zurückhielt, sondern die Durchfahrt in dem engen Zwischenraum zwischen den beiden Fahrzeugen wagte. Damit, daß ein Wegebewerber sich mutwillig in die Gefahr stürzt, braucht aber ein Kraftwagenführer regelmäßig nicht zu rechnen. Die vom BG. nicht festgestellte Vorhersehbarkeit hat hiernach bei dem von ihm angenommenen Sachverhalt in Wirklichkeit nicht bestanden.

Aus ähnlichen Erwägungen ist aber auch zu verneinen, daß es dort damals die Sicherheit des Verkehrs erfordert

lenker zuzumutenden Sorgfaltspflichten bedeuten, wenn ihm angesonnen werden sollte, auch ein verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsbeteiligter in Betracht zu ziehen, das außerhalb des Bereiches der täglichen Lebenserfahrung liegt. — Der Angekl. brauchte, wenn nicht besondere Umstände hinzutraten, die aber hier nicht gegeben sind, nicht damit zu rechnen, daß der Nebenkl. unter Außerachtlassung der allergeringsten eigenen Verkehrssorgfalt auf die falsche Straßenseite und damit in seine Fahrbahn kommen werde. Ist schon überhaupt nichts dafür dargetan, daß der Angekl. bei Anwendung aller ihm zuzumutenden Sorgfalt mit einem so groben Verkehrsverstoß des Nebenkl. rechnen mußte — anders läge der Fall z. B., wenn der entgegenkommende Wegebewerber bei gehöriger Aufmerksamkeit des Angekl. bei dessen Annäherung ein unsicheres oder ungeschickliches Verhalten hätte erkennen lassen —, so kommt hier noch hinzu, daß nach den getroffenen tatsächlichen Feststellungen das Verhalten des Nebenkl. als mutwillig anzusprechen ist. Der dem RevG. zur Nachprüfung unterliegende Sachverhalt geht davon aus, daß der Nebenkl., obwohl er auf den ersten Blick an dem Kastenwagen vorbei das Herannahen des Angekl. sah, dennoch versuchte, an ihm vorbeizukommen, obwohl für ihn kein Zweifel bestehen konnte, daß er sich damit in eine besondere Gefahr begab. Die Möglichkeit eines solchen Verhaltens des Nebenkl. lag nicht im Rahmen der Erfahrung des täglichen Lebens und konnte daher vom Angekl. auch bei Anwendung aller ihm gebotenen und nach Lage der Sache möglichen Sorgfalt nicht vorausgesehen werden.

In tatsächlicher Beziehung ist, wie schon erwähnt, festgestellt, daß der Nebenkl. beim ersten Blick an dem Kastenwagen vorbei das Herannahen des Angekl. bemerkte. Es ist deshalb die Frage zu stellen, ob in dem vorliegenden Falle ein Verschulden des Angekl. nicht schon wegen mangelnder Kaufalität zu verneinen gewesen wäre. Das BG. hat das Verschulden des Angekl. darin erblickt, daß er pflichtwidrig nicht gehupt habe, daß aber durch ein Hupen der Nebenkl. gewarnt und der Unfall vermieden worden wäre. Hier scheint mir doch ein Widerspruch zu bestehen. Das Hupen hätte doch nur den Zweck haben können, den Nebenkl. auf das Herannahen des Angekl. aufmerksam zu machen, einer solchen Warnung bedurfte es aber gegenüber dem Nebenkl. doch dann nicht mehr, wenn dieser ohnehin die Annäherung des Angekl. schon bemerkt hatte. Der Zweck der Abgabe des Warnungszeichens ist der, den Verkehrsbeteiligten das Herannahen des Kraftwagens rechtzeitig bekanntzugeben, um diesen dadurch die Möglichkeit zu verschaffen, ihr eigenes Verkehrsverhalten zur Vermeidung einer Gefahrlage und eines Unfalls entsprechend einzurichten; dieser Zweck ist ohnehin erreicht, wenn diejenigen, an die sich die Warnung richten soll, von der Annäherung des Kraftwagens Kenntnis bereits besitzen. Es ist hier nicht einzusehen, warum sich der Nebenkl., der doch festgestelltemaßen mutwillig sich in Gefahr begeben hatte, anders hätte verhalten sollen, wenn der Angekl. gehupt

hätte. Er wollte offenbar in Kenntnis des Herannahens des Angekl. das Risiko der damit geschaffenen Gefahrlage auf sich nehmen, und es ist nichts dafür dargetan, daß ein Hupenzeichen etwa seinen Entschluß hätte ändern können. Man wird daher m. E. sagen müssen, daß ein Kausalzusammenhang zwischen der Unterlassung des Hupens durch den Angekl. und dem eingetretenen Unfall überhaupt nicht besteht.

Ist somit der Angekl. unter dem Gesichtspunkte der Körperverletzung exkulpiert, so muß selbständig daneben die Frage geprüft werden, ob er sich etwa einer Übertretung nach § 19 Abs. 1 Kraftf. Verh. W. schuldig gemacht habe; der Tatbestand dieser Bestimmung ist reines Gefährdungsdelikt und der Anwendbarkeit der Bestimmung würde auch dadurch nicht der Boden entzogen, daß der Nebenkl. den Angekl. herannahen sah, vielmehr ist der Kraftwagenführer nur dann von der Verpflichtung zur Warnungsbekundung befreit, wenn er im Einzelfalle, namentlich aus dem Verhalten der verkehrsbeteiligten Wegebeteiligten, bestimmte und verlässliche Anhaltspunkte dafür hat, daß die zu warnenden Personen von der Annäherung seines Fahrzeuges schon Kenntnis haben (vgl. BayObLG. vom 13. Mai 1927: JZ. 1927, 2807). Auch wenn, was unterstellt werden kann, der Angekl. wußte, daß der Nebenkl. das Herannahen seines Fahrzeuges bemerkt hatte, so würde ihn das allein von der Verpflichtung, Hupenzeichen zu geben, nicht befreien, es wäre denn, daß keine anderen Verkehrsbeteiligten mehr vorhanden und dies dem Angekl. auch bekannt gewesen wäre, was hier dahingestellt bleiben kann. Gleichwohl muß das Vorliegen des Tatbestandes des § 19 Abs. 1 Kraftf. Verh. W. aus den zutreffenden Gründen des RevG. verneint werden. § 19 Abs. 1 normiert die Pflicht zur Abgabe von Warnungszeichen überall da, aber auch nur da, wo ohne Abgabe von Zeichen die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt werden würde. Selbst wenn man unterstellen wollte, daß durch den Kastenwagen dem Angekl. der Überblick über die Fahrbahn behindert worden wäre, so hätte das zunächst nur seine Verpflichtung zum Langsamfahren gem. § 18 Abs. 2 Kraftf. Verh. W. ausgelöst. Ebenso, wie aber an einer völlig übersichtlichen Wegestrecke eine Pflicht zur Zeichengebung bestehen kann, nämlich dann, wenn ohne Warnungszeichen andere Wegebeteiligte auf völlig übersichtlicher Fahrbahn in Gefahr gerieten, so kann umgekehrt diese Pflicht trotz bestehender Unübersichtlichkeit fehlen, wenn trotzdem keine Gefährdung anderer Verkehrsbeteiligter nach den Erfahrungen des täglichen Lebens zu befürchten ist (vgl. BayObLG. v. 22. Febr. 1927: JZ. 1927, 2814). Mit anderen Worten gesagt: die Frage, ob der Kraftwagenlenker im Einzelfalle verpflichtet ist, Warnungszeichen zu geben, ist jeweils nach den Verhältnissen der Örtlichkeit im Zusammenhang mit den jeweiligen Verkehrsverhältnissen zu beurteilen (hierzu vgl. BayObLG. v. 18. Okt. 1927: JZ. 1928, 566). Die unter diesem Gesichtswinkel erfolgte Nachprüfung der örtlichen und der Verkehrslage ergibt aber in Übereinstimmung mit den Ausführungen des RevG. zweifelsfrei, daß

hätte, Warnungszeichen zu geben. Was hierzu die Str.R. ausführt, ist unzureichend und beruht auf rechtsirrigen Überspannung dieser Begriffe. Es besteht keine Vorschrift, nach der der Kraftwagenführer vor jeder Begegnung mit einem anderen Fahrzeuge Signalzeichen zu geben hätte. Ein solches Verhalten würde auch nicht der Sicherheit des Verkehrs dienen, sondern sie nur gefährden können, weil dann das Hupen bei fortgesetzter Wiederholung seitens aller Kraftwagenführer von den Wegebenutzern überhaupt nicht mehr als Warnungszeichen beachtet würde. Auch aus dem Umstande, daß hinter dem entgegenkommenden Fahrzeug sich andere Wegebenutzer befinden können, für die durch dieses Fahrzeug der Überblick über die Fahrstraße beeinträchtigt ist, kann eine allgemeine Verpflichtung des Kraftfahrzeugführers, bei jeder Begegnung zu hupen, nicht hergeleitet werden. Nicht erfindlich ist aber, warum hier für den Angekl. aus den örtlichen Verhältnissen sich besonders die Verpflichtung zur Abgabe von Warnungszeichen ergeben und die Straßenstelle als gefährlich anzusehen gewesen sein sollte. Den aus dem Radfahrweg in die Fahrstraße einbiegenden, dem Angekl. entgegenkommenden Radfahrern war durch den Kastenwagen der Vorblick auf die Straße nicht mehr beschränkt, als wenn sie von vornherein auf der Fahrstraße gefahren wären, und umgekehrt ist nicht ersichtlich, warum die Annäherung von entgegenkommenden Radfahrern dem Angekl. schwerer erkennbar und die Möglichkeit des Auftauchens von Radfahrern hinter dem Kastenwagen wahrscheinlich gewesen sein sollte, weil sie bis kurz zuvor nicht die Fahrstraße, sondern den nebenherlaufenden Radfahrweg befahren hatten. Daß die Sicherheit des Verkehrs die Abgabe von Warnungszeichen erfordert hätte, wenn der Kraftwagen in gleicher Richtung wie die den Radfahrweg benützenden Radfahrer auf der Fahrstraße hinter oder neben ihnen hergefahren wäre und ein Zusammentreffen mit ihnen an der Einmündung des Radfahrwegs zu erwarten gehabt hätte oder auch wenn die entgegenkommenden Radfahrer infolge einer Straßenabzweigung Veranlassung zur Kreuzung der Straße hätten haben können, bedarf keiner Ausführung. Für den vorliegenden entgegen gesetzten Fall sind die Voraussetzungen des § 19 Abs. 1 KraftfVerkVO. dagegen nicht nachgewiesen. Bei der erschöpfenden Klarlegung, die die Orllichkeit im angefochtenen Urteil gefunden hat, erscheint es auch ausgeschlossen, daß solcher Nachweis bei erneuter Beweisaufnahme geführt werden könnte.

(2. Sen. v. 8. Mai 1930; 2 D 958/29.)

[A.]

****42.** §§ 222, 230 StGB. Dem Führer eines Kraftfahrzeugs der Feuerwehr legt die Sonderstellung dieser Fahrzeuge die Verpflichtung zu besonderer Vorsicht auf.)

Die Fahrlässigkeit des Angekl. lag darin, daß er angesichts des im Verhältnis zu der Breite seines Fahrzeuges nur sehr schmalen, noch dazu durch die auf beiden Seiten stehenden Menschen weiter verengten Raumes, der ihm blieb — die Durchfahrt überhaupt antrat und — wenn er glaubte,

in dem hier gegebenen Falle die Gefährdung anderer Wegebenutzer durch Unterlassung von Warnungszeichen nicht bestand, so daß auch für Anwendung des § 19 Abs. 1 KraftfVerkVO. kein Platz ist. Bei Prüfung dieser Frage begibt sich übrigens, wie noch erwähnt sei, das RevG. keineswegs auf das Gebiet der tatsächlichen Feststellung, es prüft lediglich auf Grund der Feststellungen des BG. über die Orllichkeit des Unfallplatzes in rechtlicher Beziehung nach, ob das BG. bei seiner rechtlichen Beurteilung die dem § 19 Abs. 1 KraftfVerkVO. innewohnenden Rechtsbegriffe nicht verkannt hat, und es bejaht diese Frage mit guten Gründen.

Die besprochene Entsch. ist wieder ein sehr reiches Beispiel dafür, daß viele Untergerichte und auch die höheren Instanzen auch bei noch so größtem Verschulden des beim Unfälle Verletzten und selbst dann, wenn einwandfrei bewiesen ist, daß dieser selbst den Unfall überwiegend und sogar mutwillig verschuldet hat, sich nicht dazu entschließen können, den Kraftwagenlenker zu exkulpieren; sowohl SchöffG. wie Str.R. haben verurteilt und gerade deshalb bedeutet die hier erörterte Entsch. des RG. einen erfreulichen Fortschritt in der Entwicklung des Autostrafrechts.

RA. Ernst Oppenheimer, München.

Zu 42. In dem Urte. sind zwei Grundsätze festgelegt:

1. Für die Frage, ob ein Führer sich einer fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung schuldig gemacht hat, kommt es nicht

sie wagen zu können — zu dicht an dem Ex Wagen und den dort stehenden Feuerwehrleuten vorbei — und außerdem — in Anbetracht der Gefahr, in die er durch den Versuch der Durchfahrt die in dem zu durchfahrenden Raume stehenden Personen brachte — mit 10 km viel zu schnell fuhr.

Was der Beschw. J. hiergegen anführt, liegt zum überwiegenden Teil neben der Sache. Er übersieht, daß es für die Frage, ob der Angekl. sich gegen die §§ 222, 230 StGB. vergangen hat, nicht darauf ankommt, ob es sich bei der hier fraglichen Fahrt um einen den allgemeinen Verkehrsvorschriften, insbes. denjenigen des KraftfG. und der KraftfVerkVO., unterfallenden „Verkehrsvorgang“ auf einem öffentlichen Wege gehandelt, und ob der Angekl. bei der Fahrt gegen Verkehrsvorschriften verstoßen hat. Maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob der Angekl. den Tod des B. durch Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, ist allein, ob er bei der Führung des ihm anvertrauten Kraftwagens diejenige Vorsicht und Sorgfalt außer acht gelassen hat, die von ihm nach der gegebenen Sachlage erwartet werden konnte, um Gefahren für Leben und Gesundheit anderer Menschen zu vermeiden.

Dieser Pflicht unterliegt, wie der erf. Sen. bereits mehrfach ausgesprochen hat, auch der Führer eines im Dienst befindlichen Kraftfahrzeugs der Feuerwehr. Der Umstand, daß die Kraftfahrzeuge der Feuerwehr im Straßenverkehr besondere Berücksichtigung verlangen können und weitgehende Befreiungen von den allgemeinen polizeilichen Fahrvorschriften genießen, ändert an dieser Verpflichtung nichts. Für den strafrechtlichen Begriff der Fahrlässigkeit i. S. des § 222 StGB. kommt es überhaupt nicht grundsätzlich darauf an, ob die polizeilichen Verkehrsvorschriften beobachtet sind. Das hat das RG. in ständiger Abspr. angenommen, und daran muß auch insoweit festgehalten werden, als die polizeilichen Bestimmungen den Kraftfahrzeugen der Feuerwehr besondere Vorrechte einräumen. Von der erwähnten Pflicht der Rücksichtnahme auf andere Wegebenutzer konnten und wollten jene Polizeivorschriften den Führer eines Kraftfahrzeugs der Feuerwehr nicht entbinden. Ja, die durch die polizeilichen Verkehrsvorschriften geregelte Sonderstellung der Feuerwehrfahrzeuge legt dem Führer eines derartigen Kraftfahrzeugs sogar die Verpflichtung zu besonderer Vorsicht auf, wenn er, auf sie gestützt, im Straßenverkehr von den für den sonstigen Verkehr geltenden Bestimmungen abweichen will: Er muß damit rechnen, daß derartige Abweichungen von den allgemeinen Fahrvorschriften andere Straßenbenutzer in Verwirrung bringen können und deshalb eine erhöhte Unfallgefahr einschließen (vgl. Urte. des erf. Sen. v. 28. April 1927, 3 D 151/27, u. v. 1. Juli 1929, 3 D 571/29; vgl. RG. v. 19. Juni 1928, 1 D 191/28).

Daß die besonderen Aufgaben der Feuerwehr je nach Lage des Falles auch dazu führen können, Handlungen des Führers eines Feuerwehrkraftwagens zu rechtfertigen, die bei einem anderen Kraftfahrzeugführer als eine Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflichten angesehen werden müßten, mag zutreffen. Vorliegend sind aber Umstände, die zu einer derartigen abweichenden Beurteilung Anlaß geben könnten, nicht erkennbar.

Die besonderen Umstände des Falles rechtfertigen es

darauf an, ob der Führer bei der Fahrt gegen bestimmte Verkehrsvorschriften, namentlich der KraftfVerkVO. verstoßen hat. Diese Ansicht war auch bisher herrschend (s. Jsaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., S. 449). Tatsächlich läßt sich aber kaum eine Unvorsichtigkeit denken, die nicht auch unter die KraftfVerkVO. fiele, zumal angesichts der Generalbestimmung des § 17, wonach der Führer zur gehörigen Vorsicht bei Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet ist.

2. Die allgemeine Sorgfaltspflicht liegt auch Feuerwehrführern ob. Auch dieser Grundlag ist nicht neu und versteht sich von selbst. Die Feuerwehr genießt zwar nach der KraftfVerkVO. gewisse Vorrechte: Rechte auf freie Bahn (§ 25), Kennzeichen (§ 38), Signale (§ 44). Letzterer Paragraph befreit die Feuerwehr namentlich von den Vorschriften über Fahrgeschwindigkeit, Ausweichen, Halten, Überholen, Vorfahren u. dgl. Dagegen ist die Feuerwehr nach der KraftfVerkVO. nicht von der allgemeinen Sorgfaltspflicht, die in § 17 ausgesprochen ist, befreit (Jsaac-Sieburg, S. 645). Somit ergibt sich schon aus dem Wortlaut der KraftfVerkVO. die Richtigkeit der rechtsgerichtlichen Ansicht.

RA. Dr. Martin Jsaac, Berlin.

nicht, daß der Angekl. leichtsinnig Menschenleben aufs Spiel setzte.

Daß auch der dem Angekl. von seinen Vorgesetzten erteilte Befehl zum Abfahren sein Verhalten nicht zu rechtfertigen vermochte, hat die Strk. gleichfalls ohne Rechtsirrtum angenommen. Für die Art der Ausführung des Befehls blieb der Angekl., wie auch der Beschw. selbst nicht zu verkennen scheint, verantwortlich (vgl. dazu RG. v. 19. Juni 1928, 1 D 191/28).

(3. Sen. v. 12. Febr. 1931; 3 D 1069/30.) [D.]

43. § 230 StGB.; § 21 KraftfG.; § 18 Kraftf-VerfB.D.

1. Der Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung wird dadurch begründet, daß der Täter die verkehrspolizeilichen Anordnungen außer acht gelassen hat, noch dadurch ausgeschlossen, daß er ihnen gefolgt ist. Es kommt vielmehr darauf an, welches Verhalten im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs nach den Umständen des Einzelfalles geboten war.

2. Zum Begriff „auf kürzeste Entfernung“ in § 18 Kraftf-VerfB.D.

Der Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung wird nach der ständigen Rspr. des RG. weder dadurch begründet, daß der Täter die verkehrspolizeilichen Anordnungen außer acht gelassen hat, noch dadurch ausgeschlossen, daß er ihnen gefolgt ist. Vielmehr kommt es darauf an, welches Verhalten im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs je nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles geboten war (RG. v. 60, 84 [86]).

Die Strk. ist nach eingehender Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände zu dem Ergebnis gelangt, daß dem Angekl. keine Fahrlässigkeit zur Last falle: Den § 18 Abs. 2 Kraftf-VerfB.D. erwähnt sie zwar nicht ausdrücklich; aus dem Zusammenhang ergibt sich indessen, daß sie gerade die Frage, mit welcher Geschwindigkeit der Angekl. an der Unfallstelle ohne Verletzung seiner Sorgfaltspflicht fahren durfte, eingehend geprüft hat und dabei zu einem für den Angekl. günstigen Ergebnis gelangt ist. Hierbei kommt in Betracht, daß — wie bereits in RG. 2 D 1176/28 v. 3. Dez. 1928 dargelegt ist — der Begriff „auf kürzeste Entfernung“ nicht unter allen Umständen der gleiche ist, sich vielmehr nach der Beschaffenheit der Ortschaft und den sonstigen besonderen Verhältnissen des Einzelfalles bestimmt. Das BG. verneint aus tatsächlichen Erwägungen schon objektiv einen Verstoß gegen die Pflichten des Verkehrs; es nimmt an, daß der Angekl. an der Unfallstelle mit der von ihm gewählten Geschwindigkeit habe fahren dürfen und auch die ihm obliegenden sonstigen Aufmerksamkeitspflichten nicht verletzt habe.

(3. Sen. v. 3. Okt. 1929; 3 D 749/29.) [A.]

44. § 230 StGB. Keine Verletzung der Sorgfaltspflicht, wenn der Lenker eines mit einer Kraftdroschke zusammengestoßenen Kraftfahrzeugs in dem Augenblick, in dem er die Kraftdroschke erstmalig hätte sehen können, gerade nicht in dieser Richtung blickte und sie deshalb zwei Sekunden später als an sich möglich sah.

Die Gründe des angefochtenen Urteils rechtfertigen die Freisprechung des Angekl. von der Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung. Die Einwendungen der Rev. des Nebenklägers sind unbegründet. Daraus, daß der Angekl. die Kraftdroschke zwei Sekunden später erblickte, als es ihm an sich möglich gewesen wäre, vermag die Strk. nicht auf eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht zu schließen, weil er die ganze Fahrbahn nach allen Richtungen im Auge zu behalten hatte, seine Augen nicht gleichzeitig überall haben konnte und ihm nach den Umständen des Falles kein Vorwurf daraus zu machen ist, daß er in dem Augenblick, in dem er die Kraftdroschke erstmalig hätte sehen können, gerade nicht nach dieser Richtung blickte. Nach dem Urteil war für den Angekl. der Überblick über dessen Fahrbahn selbst nicht behindert, auch sonst eine der Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 Kraftf-VerfB.D. nicht gegeben und auch eine Zuwiderhandlung gegen

§ 18 Abs. 1 nicht feststellbar. Er ist unwiderlegbar mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren und hat sie beim Herankommen an die Kreuzung noch herabgesetzt, so daß er seinen Wagen vor dem Zusammentreffen mit der Kraftdroschke zum Stehen gebracht hätte, wenn deren Führer nicht „übermäßig schnell und leichtfertig darauflos gefahren“ wäre. Er hatte das Vorfahrtsrecht, gelangte eher als die Kraftdroschke an die Kreuzung und durfte nach den gegebenen Verhältnissen damit rechnen, daß „gerade der Führer einer Kraftdroschke nicht ohne weiteres den bestehenden Vorschriften zuwider in wilder Fahrt vor ihm die Vorfahrt werde ertrogen wollen“. Daran hätte sich auch nichts geändert, wenn er die Kraftdroschke zwei Sekunden eher erblickt hätte. Als er erkannte, daß sein Vorfahrtsrecht doch nicht beachtet wurde, hat er durch scharfes Bremsen und Herumreißen seines Wagens nach rechts alles, was ihm noch möglich war, getan, um den Zusammenstoß zu vermeiden. Alle diese Feststellungen und Erwägungen der Strk. lassen keinen Rechtsirrtum erkennen.

(2. Sen. v. 2. Okt. 1930; 2 D 866/29.) [A.]

II. Verfahren.

45. § 267 StPD. Unzulässigkeit der Verwendung von Tatbestandsmerkmalen als Strafzumessungsgrund.

Fehlerhaft ist der von der Strk. in Übereinstimmung mit dem SchöffG. angenommene Strafzumessungsgrund, „daß Eisenbahndiebstähle wegen der durch sie entstehenden großen Schäden und Unsicherheit strenge Sühne erheischen“. Dies verstößt gegen den vom RG. in ständiger Rspr. vertretenen Grundsatz, daß es unzulässig ist, Tatbestandsmerkmale, die zur Bildung des verbotenen Tatbestandes selbst dienen und demgemäß bereits bei der Aufstellung des gesetzlichen Strafrahmens berücksichtigt sind, bei der Bemessung der Strafe als straffschärfend zu verwerten. Der angeführte Strafzumessungsgrund trifft deshalb gleichermaßen auf alle Eisenbahndiebstähle i. S. des § 243 Nr. 4 StGB. zu; er kann daher in einem Einzelfalle kein besonderes Merkmal bilden, das eine Erhöhung der Strafe rechtfertigen könnte (vgl. RG. v. 57, 379; 59, 423, 426).

(U. d. 1. StrSen. v. 5. Nov. 1929; 1 D 975/29.) [A.]

46. § 267 StPD. Die Verwendung von Tatbestandsmerkmalen als Strafzumessungsgrund ist nicht zulässig.

Das SchwG. billigt dem Angekl. mildernde Umstände zu, sagt aber ganz allgemein, der Wert eines Menschen müsse, selbst wenn der Getötete durchaus nicht viele lobenswerte Eigenschaften besaß, so hoch veranschlagt werden, daß die Tat mit einer allzu kurzen Gefängnisstrafe nicht gesühnt erscheinen kann. Damit ist der Tod, der schon zur gesetzlichen Aufstellung des strafe erhöhenden Umstandes des § 226 StGB. geführt hat, nochmals zu ungunsten des Angekl. als Strafzumessungsgrund verwertet.

(U. d. 1. StrSen. v. 26. Nov. 1929; 1 D 1137/29.) [A.]

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Strafsachen.

Bericht von J.R. Dr. Friedrich Goldschmidt II, München.

1. Kraftfahrzeugverkehrsverordnung.

1. §§ 4 Nr. 5, 16 Kraftf-VerfB.D. Wenn auch davon auszugehen ist, daß eine den Anforderungen und Bedürfnissen des Verkehrs vernünftige Rechnung tragende Auslegung und Anwendung der §§ 4 Abs. 1 Nr. 5, 16 Kraftf-VerfB.D. nicht verlangt, daß ein Fahrer bei einer plötzlich eintretenden Gebrauchsunfähigkeit einer seiner zwei Laternen die Fahrt einstellt und den Wagen auf der Straße stehen läßt, so geht die Nachgiebigkeit dieser Verkehrsvorschrift doch keinesfalls weiter, als die Unmöglichkeit ihrer Erfüllung reicht.

Der Angekl. hatte die Möglichkeit, nach dem Vergehen seines rechten Scheinwerfers durch die Ingebrauchnahme seiner kleinen Beleuchtung eine dem § 4 Nr. 5 entsprechende Beleuchtung herzustellen.

Er durfte daher mit der vorschriftswidrigen Beleuchtung durch den linken Scheinwerfer allein überhaupt nicht fahren. Daß er bei dem Gebrauche der kleinen Beleuchtung weniger rasch vorwärtsgekommen wäre, also eine Unbequemlichkeit hätte hinnehmen müssen, ändert hieran nichts.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 1. Okt. 1929, RevReg. I Nr. 671/29.)

*

2. §§ 11, 16 KraftfVerkVO. Nichtbeleuchtung des hinteren Kennzeichens bleibt straflos, wenn sie unverschuldet ist.

Unerbittlich ist der Führer eines Kraftwagens nach § 16 dafür verantwortlich, daß das hintere Kennzeichen in der nach § 11 vorgeschriebenen Weise beleuchtet ist; er hat sich vor der Fahrt von dem Zustand des Fahrzeugs zu überzeugen und Mängeln, die sich unterwegs einstellen, abzuheben. Allein von dem Führer darf nicht zu viel verlangt werden. Wenn er sich beim Beginne der Fahrt davon überzeugt hat, daß die gleichzeitig mit den vorderen Lampen einzuschaltende hintere Lampe richtig arbeitet, so genügt er seiner Überwachungspflicht, wenn er in angemessenen Zwischenräumen nachsieht. Es kann nicht von ihm verlangt werden, daß er in kurzer Aufeinanderfolge immer wieder nach der hinteren Lampe umschaut, es sei denn, daß ihn besondere Umstände, die eine Lockerung oder sonstiges Verfallen der Glühbirne wahrscheinlich machen, hierzu veranlassen. Ebenso wenig kann gefordert werden, daß der Führer bei jedem aus anderen Gründen erfolgten Anhalten vor dem Wiederanfahren aus seinem Wagen herumgeht und sich von dessen Zustand überzeugt. Der Erstrichter glaubt dem Angekl., daß er sich bei der Fahrt von der Garage zu seiner Wohnung nach seiner hinteren Lampe umgeschaut und sich von ihrem Brennen überzeugt hatte. Der Angekl. hat aber dann nicht schuldhaft gehandelt, wenn er sich nach Zurücklegung der ganz kurzen — und beim Mangel gegenteiliger Feststellungen offenbar in ordentlichem Zustande befindlichen Wegstrecke nicht neuerdings dessen vergewisserte, daß die Lampe richtig brannte. Die Verpflichtung hierzu kann auch nicht damit begründet werden, daß das Wegfahren von der Wohnung als der Beginn der beabsichtigten Fahrt und das Verbeiholen des Wagens aus der Garage nur als eine Vorbereitungsbehandlung hierzu angesehen wird. Der Wagen wurde zur Ausführung der festgeplanten Fahrt aus dem Einstellraum herausgenommen und in Betrieb gesetzt, damit wurde seine Verwendung begonnen; der kurze Aufenthalt bei der Wohnung hat nicht die Fahrt beendet, um dann eine neue beginnen zu lassen.

Diese Erwägungen des Erstrichters tragen sonach die Verurteilung nicht. Wohl aber wäre der Angekl. als schuldig zu erachten, wenn er seine Beleuchtung erst eingeschaltet hätte, nachdem er von seiner Wohnung weg eine größere oder kleinere Wegstrecke zurückgelegt hatte.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 9. Mai 1930, RevReg. I Nr. 236/30.)

*

3. §§ 11, 16 KraftfVerkVO.; § 411 StPD. Zum Vergriff der Fahrlässigkeit. — Nach dem Beginn der ersten Hauptverhandlung kann der Einspruch nicht mehr wirksam zurückgenommen werden. — Ein nach eingetretener Dunkelheit auf öffentlichem Wege oder Plätze aufgestelltes Kraftfahrzeug muß auch dann mit Eigenbeleuchtung versehen sein, wenn es im Scheine einer fremden Lichtquelle steht. †)

Der Sen. schließt sich der von Löwe-Rosenberg, § 411 Anm. 7 StPD. vertretenen Auffassung an, daß der Einspruch nach

Zu 3. Die Mpr. über die Beleuchtungspflicht des zum Stillstand gebrachten Fahrzeuges ist neuerdings lückenlos von Arndt in der Karte d. Autorechts lfd. Karte 364 ff., „Beleuchtung stehender Kraftfahrzeuge“, wiedergegeben. Auch Volkmann hat in seiner Vorphandlung des im obigen Urteil angeführten Urteils des BayObLG. v. 28. Mai 1929: JW. 1929, 2829 den Stand dieser für die Rechtsicherheit höchst unerwünschten Streitfrage dargelegt und kritisiert. In jenem Urteil des BayObLG. ist dargelegt, daß diese Beleuchtungspflicht des stehenden Fahrzeuges sich nicht auf Reichsrecht gründe, sondern auf bay. Landesrecht. Dieser Standpunkt ist auch schon früher in ständ. Mpr. vom BayObLG. vertreten (vgl. JW. 1928, 3188).

Soweit ersichtlich, kommt das BayObLG. nun zu dem merkwürdigen Resultat, daß sich die vordere Beleuchtung des stehenden Kraftfahrzeuges nach Landesrecht regle, während sich die Beleuchtung des hinteren Kennzeichens aus dem Reichsrecht ergebe.

Im vorliegenden Urteil fehlen die Rechtsausführungen des grundlegenden Urteils JW. 1929, 2829. Das Urteil versucht hier nur, seinen Standpunkt praktisch weiter zu begründen, und dieser praktischen Begründung muß man in jedem Punkte beipflichten.

Vielleicht ist noch erwähnenswert, daß die „Beleuchtungsschattierungen“ sich in den deutschen Küstengebieten durch häufige und oft auch plötzlich auftretende Nebel noch mehr zugunsten der Eigenbeleuchtung verschoben. Gerade der Kraftfahrer ist es, der mit

dem Beginne der ersten Hauptverhandlung nicht mehr wirksam zurückgenommen werden kann. Dafür spricht der Wortlaut des Gesetzes (§ 411 Abs. 1 StPD.) und die zum Entw. der StPD. gegebene Begründung (Löwe-Rosenberg, § 411 Anm. 7 StPD.) läßt erkennen, daß eine solche Regelung i. S. des Gesetzgebers lag. Der Einspruch gegen den Strafbefehl unterstellt den Straffall in vollem Umfange ohne Begrenzung und Einschränkung der Verhandlung und Entsch. des Gerichts; das Gericht ist weder in der Schuld noch in der Strafrage an den erlassenen Strafbefehl gebunden. Es ließe sich ebenso wenig mit dem Gedanken der materiellen Gerechtigkeit wie mit den Grundsätzen eines auf der Grundlage des Amtsbetriebs aufgebauten Verfahrens und mit der Wahrung der Autorität des Gerichts vereinbaren, wollte man dem Angekl. die Möglichkeit einräumen, dem Gerichte nach seinem Belieben die Entsch. durch Zurücknahme des Einspruchs wieder zu entziehen, wenn etwa nach dem Ergebnisse der Verhandlung mit der Annahme einer schwereren Straftat oder mit der Verhängung einer schwereren Strafe zu rechnen ist.

Der Sen. hält an seiner Auffassung fest, daß ein nach eingetretener Dunkelheit auf öffentlichem Wege oder Plätze aufgestelltes Kraftfahrzeug auch dann mit Eigenbeleuchtung versehen sein muß, wenn es im Scheine einer fremden Lichtquelle steht. Er hat die ihn bestimmenden Gesichtspunkte in seinem Ur. v. 28. Mai 1929, RevReg. I Nr. 323/1929, eingehend dargelegt. Auch eine nochmalige Abwägung der in Schrifttum und Mpr. für und gegen die von ihm vertretene Anschauung geltend gemachten Gründe konnte ihn zu einer Meinungsänderung nicht bestimmen. Die KraftfVerkVO. schreibt, ohne die Anstellung von Zweckmäßigkeitsabwägungen zu gestatten und Ausnahmen für gewisse Umstände und Verhältnisse zuzulassen, die Beleuchtung von Fahrzeugen und Kennzeichen nach Eintritt der Dunkelheit vor (§ 4 Abs. 1 Nr. 5, § 11) und bestimmt, welche Zeit der Nacht als Dunkelheit zu gelten hat (§ 1 Nr. 6). Die praktische Durchführung des Gedankens, daß genügende Beleuchtung durch eine fremde Lichtquelle die sonst erforderliche Eigenbeleuchtung ersetze, wäre mit großen Schwierigkeiten verbunden und geeignet, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Zwischen einer Fremdbeleuchtung, die unzuverlässig den Erfordernissen einer ausreichenden Belichtung des Kraftfahrzeugs genügt, und einer solchen, die diesen Anforderungen nicht entspricht, liegen eine Menge von Schattierungen, die im einzelnen Falle die Frage, ob die Beleuchtung genügt, nur schwer beantworten ließen. Viele Kraftfahrer wären nach den Erfahrungen des Lebens geneigt, die Frage zu leicht zu bejahen. Das auf Anzeige oder wegen Zusammenhanges der Übertretung mit anderen Straftaten zur Entsch. berufene Gericht würde in solchen Fällen vor eine schwer zu lösende und mißliche Aufgabe gestellt. Von Zeugen und Sachverständigen könnte es in der Regel nur persönliche Auffassungen hören und die Zuverlässigkeit der Ergebnisse einer Ortsbesichtigung müßte unter der Unmöglichkeit leiden, nachträglich die gleichen, durch Zeit und Wetterlage beeinflussten Verhältnisse anzutreffen und der Beurteilung zu unterstellen, wie sie im Augenblick der Tat bestanden haben. Wenn auch die großstädtische Straßenbeleuchtung im Kern der Stadt im allgemeinen genügen mag, um die Eigenbeleuchtung des Kraftfahrzeugs entbehrlich erscheinen zu lassen, so ist dies doch, namentlich außerhalb des Stadtkerns, nicht in jeder Straße und auf jedem Plätze sowie bei jeder Wetterlage der Fall. Die Entsch. zunächst dem Ermessen des Kraftfahrzeugführers zu überlassen, ist für die Verkehrssicherheit in hohem Grade bedenklich. Jedenfalls müßte die Verkehrsverordnung selbst erst die Möglichkeit hierzu schaffen. Vielleicht läge eine Lösung der Schwierigkeiten darin, daß den örtlichen Polizeibehörden vom Gesetzgeber freigegeben würde, die Straßen und Plätze zu bestimmen, an denen die Beleuchtungspflicht des Kraftfahrzeugführers entfällt.

Recht auch an allen anderen Begebenutzern (vgl. für diesen Begriff § 1 Abs. 1 Ziff. 5 KraftfVerkVO.) Eigenlicht verlangt.

Diese für unsere Rechtsicherheit wenig rühmliche Streitfrage konnte nur insolge der für haltende Fahrzeuge sinnlosen Vorschrift des 20-m-Scheins, der auf der Fahrbahn ruhen soll (vgl. § 4 Abs. 1 Ziff. 5 KraftfVerkVO.), entstehen.

Die Zwecklosigkeit, ja sogar Gefährlichkeit einer so starken vorderen Beleuchtung haltender Fahrzeuge führt die Mpr. dazu, entweder die Beleuchtungspflicht bei großstädtischer Beleuchtung überhaupt zu verneinen oder aber, wie das BayObLG. es tut, die Verpflichtung zu einer schwächeren vorderen Beleuchtung aus dem Landesrecht zu entnehmen. Wäre nicht beim Verfallen der Gesetzgebung das Resultat, das das BayObLG. erstrebt, auch so zu erreichen, daß man argumentiert, das Reichsrecht verlangt vordere Beleuchtung von Kraftfahrzeugen ohne Unterschied, ob sie in Fahrt begriffen sind oder ob sie auf öffentlichen Verkehrsstraßen zum Stillstand gekommen sind, nur ist im letzteren Fall natürlich das Verlangen nach dem 20-m Schein sinnlos und sicher vom Gesetzgeber auch nicht auf diesen Fall gemünzt? Der Mangel des Textes liegt naturgemäß darin begründet, daß, worauf wohl noch nirgends hingewiesen ist, einmal das Stehenlassen von Fahrzeugen zur Zeit der Entstehung der KraftfVerkVO. aus den verschiedensten Gründen nicht üblich war und andererseits die damals allein angewandte Karbidbeleuchtung aus technischen Gründen auch beim Stehenlassen des Fahrzeuges brennen blieb. So konnte der Ge-

Das Wesen der Fahrlässigkeit besteht in der Herbeiführung eines nicht gewollten strafbaren Erfolges, dessen Eintreten der Täter hätte vermeiden sollen und können; die Fahrlässigkeit des Täters enthält einen Widerspruch mit seinem Sollen und seinem Können. Der Inhalt und Umfang des Sollens einer Person bestimmt sich nach dem Pflichtenkreis, in dem diese steht; er ist unabhängig von der besonderen Eigenart des Täters, objektiv umgrenzt. Dagegen gibt es für die Anforderungen an das Können einer Person keinen allgemeinen Maßstab. Ob der Täter die Vorstellung vom Erfolge seiner Handlung haben konnte, kann nicht allgemein für einen Durchschnitts- oder Idealtypus geregelt sein, sondern entscheidet sich nach den subjektiven Fähigkeiten des Täters, bei deren Beurteilung besondere Umstände, wie Erregung, Ermüdung des Täters usw. zu berücksichtigen sind. Mit Recht hat sich der Erstrichter bei der Bemessung der an das pflichtmäßige Handeln eines Kraftfahrzeugführers zu stellenden Anforderungen auf den Standpunkt gestellt, daß auf die Tatsache, daß der Führer, wie hier die Angekl., kein technisch vollkommen ausgebildeter Berufsfahrer ist, kein Gewicht zu legen sei. Für die Frage, was die Angekl. als Führerin eines Kraftfahrzeugs zur Vermeidung eines rechtswidrigen Erfolges vorzukehren verpflichtet war, kommt es auf ihr größeres oder geringeres Wissen, auf ihre größere oder geringere Kenntnis von den Einrichtungen ihres Wagens nicht an; die Anforderungen an das Sollen eines Kraftfahrzeugführers sind die gleichen, ob es sich um einen Herren- oder einen Berufsfahrer, um einen Führer oder eine Führerin handelt. Es war der Angekl. unbenommen, die Pflege und Kontrolle ihres Fahrzeugs einem anderen zu überlassen, aber die Verantwortung für den ordnungsmäßigen Zustand ihres Wagens blieb auf alle Fälle bei ihr; der § 16 KraftfVerkVO. legt dem Kraftfahrzeugführer diese Verantwortung ohne Rücksicht auf seine persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten auf. Nur für die Frage, ob die Angekl. die Möglichkeit eines Verfalls ihrer Beleuchtungsanlage hätte erkennen und vorhersehen können, kommen ihre subjektiven Fähigkeiten in Betracht. Auch diese Frage hat der Richter mit Recht bejaht. Er hat als erwiesen erachtet, daß die Beleuchtungsanlage am Wagen der Angekl. nicht in Ordnung war und daß die Angekl. dies wußte. Wenn er das aus der Tatsache folgert, daß die Angekl. sofort, als sie das Verlöschen der Lichter bemerkte, nach den Kabeln griff und durch einfaches Anziehen an diesen die Beleuchtung wieder in Ordnung brachte, so hat er in durchaus zulässiger Weise von seiner freien Beweiswürdigung Gebrauch gemacht und das RevG. kann gemäß §§ 337, 261 StPO. nicht nachprüfen, ob er seiner Überzeugung eine genügende tatsächliche Grundlage gegeben hat. In der Auffassung des Richters, daß die Angekl. verpflichtet gewesen wäre, den von ihr erkannten mangelhaften Zustand ihrer Beleuchtungsanlage zu beseitigen, um Störungen der zutage getretenen Art hintanzufallen, ist keine Überspannung der die Angekl. treffenden Sorgfaltspflicht zu ersehen.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 19. Nov. 1929, RevReg. I Nr. 721/29.)

*

4. § 17 StraßVerkD. Der Anhängewagen eines Kraftfahrzeugs ist kein Kraftfahrzeug. Deshalb können auf das Aufstellen und das Beleuchten eines Anhängewagens

seßgeber f. J. 1909 gar nicht auf die Idee kommen, für stehende Fahrzeuge andere Beleuchtung anzuordnen als für in Fahrt befindliche Fahrzeuge. Der 20-m-Schein ist überhaupt keine einwandfreie technische und physikalische Definition. Es dürfte dringend erforderlich sein, daß die Beleuchtungsbestimmungen der KraftfVerkVO. einmal in diesem Punkt abgeändert werden, daß darüber hinaus aber ganz bestimmte Mindestforderungen und Höchstgrenzen für die vordere Beleuchtung von haltenden Kraftfahrzeugen — ganz gleichgültig, wo sie auf dem Verkehrsweg stehen — vom Gesetzgeber festgesetzt werden (vgl. Dr. Alexander: Kraftf. 1929, 210). Bei dieser Regelung müßte auch das heute für Kraftwagen noch nicht obligatorische Schlußlicht gesetzlich eingeführt werden, aber ebenfalls mit einer Begrenzung der Lichtstärke nach oben und unten.

Den örtlichen Polizeibehörden müßte es überlassen bleiben, auf ausgepöschenen und als solche gekennzeichneten Parkplätzen, die ja im übrigen dem Fahrverkehr entzogen sind, Ausnahmen vom Beleuchtungszwang zuzulassen.

Auch das BayObLG. verlangt (vgl. JW. 1929, 28/30) auf vom Verkehrsgrund abgetrennten Parkplätzen keine Eigenbeleuchtung des Kraftfahrzeugs.

Nach Drucklegung dieser Besprechung ist durch die neue Fassung der KraftfVerkVO. v. 15. Juli 1930 (RGBl. 276) im § 4 Abs. 1 Ziff. 5 unter Abs. 2 auch die sog. Standbeleuchtung definiert und im § 28 Abs. 3 die Beleuchtung des zum Stillstand gelangten Kraftfahrzeuges ausdrücklich geregelt. Danach ist jetzt bestimmt, daß, soweit Standlichter vorhanden sein müssen, Scheinwerfer beim Stehen auszufallen sind, und daß auf abgetrennten und beleuchteten Parkplätzen sowie dort, wo zuverlässige fremde Lichtquellen eine ausreichende Beleuchtung des Fahrzeuges gewährleisten, keine Eigenbeleuchtung erforderlich ist.

Dr. Richard Alexander, Hamburg.

allein die das Aufstellen und Beleuchten eines Kraftfahrzeugs regelnden Bestimmungen nicht angewendet werden. Um zur Anwendung des § 17 Abs. 3 StraßVerkD. im gegebenen Falle zu gelangen, bedarf es nicht des Umweges über § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. +)

Der § 17 Abs. 3 StraßVerkD. trifft allerdings nach seinem Wortlaut auf den stehen gelassenen Anhängewagen eines Kraftwagens nicht zu, da er nur von „unbeheizten Fuhrwerken“ spricht. Allein er muß nach seinem Zwecke, die verkehrsmäßige und verkehrssüchtige Straßenbenutzung zu sichern, auch auf solche Fahrzeuge angewendet werden. Bleibt ein Anhängewagen unbeleuchtet auf der Straße stehen, so bereitet er dem Verkehr dieselben Gefahren wie ein unbeleuchtet stehengelassenes unbeheiztes Fuhrwerk. Da der Anhängewagen kein Kraftfahrzeug ist, muß er i. S. der StraßVerkD. als ein Fuhrwerk angesehen werden, obwohl er nicht für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet ist (§ 1 StraßVerkD.); für sein unbeleuchtetes Stehenlassen kann, wenn in der Verabfassung der Beleuchtung die Verfehlung erblickt wird, nur der § 17 Abs. 3 StraßVerkD. angewendet werden. An dem stehengelassenen Anhängewagen der Angekl., und zwar an der dem Wege zugekehrten Seite, hätte bei Dunkelheit eine hellere Laterne angebracht werden müssen, deren Licht von vorn und hinten deutlich wahrnehmbar war. Dies ist unterblieben.

Nun entsteht, da im Gegensatz zu den Abs. 1 und 2 des § 17 der Abs. 3 nicht ausdrücklich den für die Beachtung der Vorschrift Verantwortlichen nennt, die Frage, wer für die Unterlassung der Beleuchtung strafrechtlich verantwortlich zu machen ist. Wenn die verkehrsbehindernde Aufstellung des Wagens als solche geahndet werden sollte, könnte nur der Führer des Kraftwagens gestraft werden. Im Einklange mit einem Ur. des RG. v. 8. Nov. 1927 (GoldtArch. 72, 206) ließe sich auch der Standpunkt vertreten, daß nur der Führer verantwortlich wäre, wenn er den Anhängewagen ohne Weisung der Angekl. in der Nacht nach der Aufstellung ohne vorschrittmäßige Beleuchtung hätte stehenlassen. In diesen beiden Fällen hätte es sich um einen einzigen Tätigkeitsakt gehandelt, den der Führer weder im Auftrage noch mit Wissen und Billigung der Angekl. vorgenommen hätte. Allein in Wahrheit wird die Übertretung weder in dem verbotswidrigen Vorgange der verkehrsbehindernden Aufstellung noch des einmaligen Stehenlassens ohne Beleuchtung erblickt, sondern vielmehr darin, daß der Wagen dauernd ohne vorschrittmäßige Beleuchtung auf der Straße belassen wurde. Der Unterlassung der von der Polizeivorschrift angeordneten Beleuchtung kann sich jeder schuldig machen, für den eine Rechtspflicht zur Verhinderung des unzulässigen Zustands besteht. Die Angekl. waren als Eigentümer des Wagens und als verfassungsberechtigte Inhaber des Geschäftsbetriebs, in dem der Wagen verwendet wurde, verpflichtet, den Wagen nur in der von den Polizeivorschriften geregelten Weise zu verwenden, ihn also auch nicht unbeleuchtet in der Dunkelheit auf öffentlichem Wege längere Zeit hindurch stehenzulassen. Die Sachlage ist ähnlich wie im Falle des § 366 Nr. 9 StGB., in dem ebenfalls Täter sein kann, wer einen Gegenstand auf der Straße liegen läßt, obwohl er zu seiner Wegschaffung verpflichtet

Zu 4. Das Wesen eines Kraftfahrzeug-Anhängewagens besteht darin, daß er — im Gegensatz zu dem gelegentlich mitgenommenen Fahrzeug — eine wirtschaftliche und technische Einheit mit dem Kraftwagen bildet (Müller, AutomobilG., 5. Aufl., S. 658). § 17 Abs. 3 StraßVerkD. über Beleuchtung zum Stillstand gelangter unbeheizter Fuhrwerke ist auf einen solchen Anhänger an sich ebensowenig anwendbar wie die StraßVerkD. überhaupt, die einleitend als „Fuhrwerke“ Fahrzeuge bezeichnet, die für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet und nicht an Bahngleise gebunden sind usw. Aber auch ein Kraftfahrzeug i. S. des § 1 KraftfVerkVO. ist, wie der Entsch. zugegeben werden mag, der Anhänger eines Kraftfahrzeugs, der sich selbstständig hat, nicht, so daß das Fortgehen nach der sedes materiae für die Beleuchtung stillstehender und vom Kraftfahrzeug selbst getrennter Anhänger eine Lücke in der gesetzlichen Regelung ergibt. Der Frage jedoch nachzugehen, ob man nichtsdestoweniger § 17 Abs. 3 StraßVerkD. direkt, wenn auch nur analog, oder auf dem Umwege über § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. auf den vorliegenden Fall anwenden oder ob man, was ebenso möglich wäre, die Beleuchtungsbestimmungen des § 4 Abs. 1 Ziff. 5 KraftfVerkVO. analog gelten lassen will (deren Anwendbarkeit auf stehende Kraftfahrzeuge selbst sogar streitig war [vgl. Müller, AutomobilG. a. a. O. S. 623]), scheint mir einen dem Gegenstande und seiner „Problematik“ nicht ganz angemessenen geistigen Aufwand zu bedeuten. Man könnte schließlich auch den ebensowenig wie § 4 KraftfVerkVO. in der Entsch. figurierenden § 32 dieser VO. heranziehen, der sich speziell mit den Anhängewagen befaßt und den Führer in Abs. 2 dafür verantwortlich macht, daß der Anhängewagen den Bedingungen des Abs. 1 entspricht, „und sich in verkehrssicherem Zustand befindet“. Hier könnte aber eingewendet werden, daß auch die Bestimmung des § 32 Abs. 2 sich nur auf von Kraftwagen „mit-

ist, also regelmäßig und in erster Linie der Eigentümer (BayDobLG. 2, 320; 22, 139).

(BayDobLG., StrSen., Ur. v. 15. März 1931, RevReg. I Nr. 352/31.)

*

5. §§ 18, 30 Abs. 2 KraftfVerkVO.; § 21 KraftfVO. Abgrenzung der Zuständigkeiten nach diesen Bestimmungen. †)

Die oberpolizeilichen Vorschriften der Reg. von Oberbayern bestimmen in § 1: „Lastfahrzeuge aller Art dürfen in Bad Reichenhall: 1. die im Zuge der Staatsstraße Reichenhall—Teisendorf gelegene Tiroler-, Salinen-, Ludwigs- und Salzburger Straße bis zur Mozartstraße, 2. . . nicht befahren.

Die übrigen Fahrzeuge dürfen bei Benützung der unter Ziff. 1 genannten Straßen eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km pro Stunde nicht übersteigen, sofern nicht §§ 18 Abs. 3, 30 Abs. 2 und 5 KraftfVerkVO. v. 5. Dez. 1925 eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung verlangen.“

Damit sind für die genannten Straßen, die im Stadtgebiete verlaufen, zwei allgemeine polizeiliche Anordnungen getroffen: das Verbot des Befahrens mit Lastfahrzeugen aller Art und die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit für die übrigen Fahrzeuge auf 20 Stundenkilometer. Die Vorschriften regeln nicht bloß den Kraftfahrzeugverkehr, sondern den gesamten Fuhrwerksverkehr auf den bezeichneten Straßen. Ob diese ihrer rechtlichen Natur nach Ortsstraßen i. S. der GemO. oder Teile der durch Reichenhall hindurchführenden Staatsstraße, sog. Ortsdurchfahrten oder Orts-traverseen, sind, hat das amtsgerichtliche Ur. nicht festgestellt. Das spielt aber auch hier keine Rolle, da sich die Zuständigkeit der den Verkehr auf den Straßen regelnden Polizeibehörden nicht danach bemisst. Die Straßen dienen, da sie im Zuge der den Durchgangsverkehr tragenden Staatsstraße liegen, ebenfalls, wie auch das Ur. eigens hervorhebt, dem Durchgangsverkehr.

Von den beiden polizeilichen Anordnungen, die in der PolVO. der Kreisreg. enthalten sind, kommt hier nur diejenige in Betracht, die sich mit der Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit befaßt. Der Nachprüfung des RevG. untersteht nur die Frage, ob der Angekl. mit Recht wegen Zuwiderhandlung gegen diese Anordnung verurteilt wurde. Soweit es sich darum handelt, ob die Kreisreg. zur Erlassung der Vorschrift ermächtigt war, ist die Verbindung der Sperranordnung und der Geschwindigkeitsbeschränkung in einer PolVO. ohne Bedeutung. Denn die Befugnis zur Sperrung kann nicht etwa als die weitergreifende Berechtigung angesehen werden, die als solche die Befugnis zur Geschwindigkeitsbeschränkung in sich schließt; in Wirklichkeit kommt auch der auf alle Fuhrwerke sich erstreckende Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung sachlich eine höhere Bedeutung zu als der nur die Lastfahrzeuge betreffenden Sperranordnung. Es liegen zwei nebeneinander hergehende, inhaltlich sich nicht berührende Verbote vor, von denen jedes seiner eigenen gesetzlichen Grundlage bebot und sein eigenes rechtliches Schicksal hat (vgl. RGSt. 59, 391).

Die Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist allgemein in § 18 KraftfVerkVO. geregelt. Nach dessen Abs. 3 beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit bei Kraftfahrzeugen bis zu 5,5 t Gesamtgewicht — zu diesen gehört zweifellos der von dem Angekl. geführte Personenkraftwagen — innerhalb geschlossener Ortsteile 30 km in der Stunde, kann aber von der höheren Verwaltungsbehörde auf 40 km erhöht werden. Die Fahrgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortsteile ist in § 18 Abs. 3 a. a. D. nicht begrenzt.

Der § 30 Abs. 2 a. a. D. mit dem der frühere § 23 Abs. 2

geführte“ Anhängewagen, nicht aber auf letztere im Zustande der räumlichen Trennung von ersteren beziehe.

Würdiger und, wie man sagen möchte, juristisch geschmackvoller erscheint es mir, zumal in so untergeordneten Fragen, auf die gewaltigen Versuche der Schließung solcher Regelungslücken zu verzichten und, gleichviel welche Bestimmung man auf den nichtbedachten Fall des im Ruhezustande verbleibenden Kraftfahrzeug-Anhängers im einzelnen direkt oder analog anwenden könnte, aus den Beleuchtungsanordnungen sowohl der KraftfVerkVO. als auch der StrVerkVO. den dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden allgemeinen und höchst einfachen Grundgedanken abzuleiten, daß auch ein solcher Anhänger bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet sein muß.

Ebenso ist aus allgemeinen Grundsätzen die strafrechtliche Verantwortlichkeit sowohl des Führers als auch gegebenenfalls des Halters für die Unterlassung der Beleuchtung ohne weiteres abzuleiten, und es bedarf wirklich zur Begründung der Verantwortlichkeit des Halters oder Eigentümers im Verschuldensfalle nicht des Hinweises auf § 366 Ziff. 9 StGB., eine dem vorliegenden Tatbestande ganz fremde Vorschrift, deren analoge Heranziehung allerdings auch nur dem juristischen Gefühl oder Geschmack Gewalt antut, eine Operation, über die, wenn sie auch noch so beiläufig vorgenommen wird, beispielsweise Ernst Fuhs unter dem Gesichtspunkte eines höchst überflüssigen und für juristische Denkweise vielfach symptomatischen Be-

in der hier maßgebenden Fassung v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) im Wortlaut übereinstimmte, gestattet, unter bestimmten Voraussetzungen die Höchstgeschwindigkeit dieser Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortsteile auf weniger als das in § 18 Abs. 3 a. a. D. bestimmte Maß herabzusetzen und die Fahrgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortsteile zu beschränken. Dabei besteht ein Unterschied zwischen den für die gewöhnlichen öffentlichen Wege und den für Durchgangsstraßen zu erlassenden Vorschriften.

a) Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auf den gewöhnlichen öffentlichen Wegen kann beschränkt werden

1. von Ortspolizeibehörden nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr (§ 2 Abs. 1 KraftfVerkVO.); soll hierbei für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde vorgeschrieben werden, so ist die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde, in Bayern nach § 45 (früher § 39) KraftfVerkVO. mit der VollzBek. v. 18. Mai 1923 u. 29. Dez. 1925: der Regierung R. d. F., erforderlich,

2. im übrigen, d. h. soweit Beschränkungen nicht von Ortspolizeibehörden im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr ausgehen, von den höheren Verwaltungsbehörden, in Bayern nach der VollzBek. von den Bezirkspolizeibehörden (Bezirksämtern, Stadträten und Polizeidirektionen) und den ihnen vorgeordneten Stellen (Regierungen und Staatsmin. d. Inn.), aber nur unter einer der zwei Voraussetzungen, daß entweder der Zustand der Wege oder anliegender Gebäude oder die Eigenart des Verkehrs, insbes. Rücksichten auf den Fußgängerverkehr, es erfordern oder für bestimmte Ortschaften die Rücksicht auf andere besondere Verhältnisse es gebietet (§ 30 Abs. 2 Satz 2 mit Abs. 1 Satz 1 und 2); dabei darf für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht die Fahrgeschwindigkeit auf weniger als 30 km in der Stunde nur mit Zustimmung der obersten Landesbehörde, in Bayern des Staatsmin. d. Inn., beschränkt werden.

b) Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auf Wegen, die dem Durchgangsverkehr dienen, kann nur mit Zustimmung der obersten Landesbehörde — gleichgültig also, wie weit die Beschränkung geht — beschränkt werden, und zwar wiederum entweder

1. von Ortspolizeibehörden im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr oder

2. von den höheren Verwaltungsbehörden, in Bayern nur von den Regierungen oder dem Staatsmin. d. Inn., unter einer der vorbezeichneten Voraussetzungen.

Die oberste Landesbehörde muß in den Fällen unter b nicht selbst und in jedem einzelnen Falle die erforderliche Zustimmung erteilen, sie kann vielmehr die Erteilung der Zustimmung zu Anordnungen der Ortspolizeibehörden auf die höheren Verwaltungsbehörden übertragen und kann den höheren Verwaltungsbehörden die Zustimmung allgemein erteilen, soweit es sich nicht um eine Beschränkung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen bis zu 5,5 t Gesamtgewicht auf weniger als 30 km in der Stunde handelt. In Bayern hat das Staatsmin. d. Inn. von dieser Ermächtigung nach beiden Richtungen Gebrauch gemacht, indem es durch die genannte VollzBek. den Regierungen, R. d. F., die Befugnis zur Erteilung der Zustimmung zu den Anordnungen der Ortspolizeibehörden übertrug und den Regierungen, R. d. F., die hier allein als höhere Verwaltungsbehörden in Betracht kommen, in den festgelegten Schranken allgemein die Zustimmung erteilte.

Soweit sind die Vorschriften klar und bieten der Anwendung keine Schwierigkeiten. Zweifel entstehen erst, wenn höhere Verwaltungsbehörden durch Vorschriften für den allgemeinen Fuhr-

bedürfnisses nach konstruktiver, Um- und Abwege, Analogien und Fiktionen nicht scheuender Rechtfertigung einfacher Selbstverständlichkeiten vermutlich und nicht mit Unrecht gelächelt hätte.

RA. Dr. Anton Heinig, Berlin.

Zu 5. Das Urteil verläßt die bisherige Rspr. des BayDobLG. (BayDobLG. 28, 180), wonach die von der höheren Polizeibehörde für den allg. Fuhrwerksverkehr angeordnete Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit, um auch für den Kraftfahrzeugverkehr zu gelten, der in § 30 Abs. 2 KraftfVerkVO. für gewisse Fälle vorgesehenen Zustimmung der obersten Landesbehörde nicht bedarf. Das Urteil geht davon aus, daß der § 30 Abs. 2 KraftfVerkVO. den Kraftfahrzeugverkehr einer Regelung nach räumlich beschränkten Interessen und Verhältnissen zu entziehen und seine Behandlung nach großen, die Gesamtinteressen erfassenden Gesichtspunkten sicherstellen will.

Dieser Auffassung ist zuzustimmen. Die Absicht des Verordnungsgebers, die Ordnung des Kraftfahrzeugverkehrs von lokalen Strömungen zu befreien, ist unüberkennbar (vgl. auch Jaac-Sierburg, Anm. 34 zu § 30 KraftfVerkVO.; Müller, 7. Aufl., Anm. 22 zu § 30 KraftfVerkVO.).

RA. Dr. C. Wille, München.

werksverkehr auch die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen beschränken wollen. Daß die Möglichkeit hierzu besteht, ist nicht zu bezweifeln. Die Reichsgesetzgebung hat den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht in allen Einzelheiten selbst durch ihre verkehrspolizeilichen Sondervorschriften geregelt, sondern hat auch die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften als in bestimmten Grenzen auf ihn anwendbar erklärt. Nach § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. gelten für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften, sofern nicht in der KraftfVerkVO. oder gem. § 6 Abs. 3 KraftfG. von der obersten Landesbehörde andere Bestimmungen — natürlich für Kraftfahrzeuge — getroffen sind. Die Erlassung von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr hat ihre Grundlage nicht im KraftfG. und in der KraftfVerkVO. — von der durch § 6 Abs. 1 Nr. 2 a. E. KraftfG. gebotenen Möglichkeit wurde bis jetzt kein Gebrauch gemacht —, sondern in den Landesgesetzen. Nach Art. 2 Ziff. 6 BayPolStGB. werden die nach § 366 Nr. 10 StGB. zulässigen PolVO. zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen durch ober-, bezirks- und ortspolizeiliche Vorschriften erlassen. Demnach können auch die Bezirkspolizeibehörden und die Regierungen PolVO. für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen, die eine Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit anordnen. Diese Beschränkungen sind kraft des § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verbindlich, soweit nicht die KraftfVerkVO. selbst andere Bestimmungen trifft. Solche andere Bestimmungen enthält aber der § 30 Abs. 2. Denn er bestimmt, von welchen Behörden, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Form die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen beschränkt werden kann. Diesen sämtlichen Anforderungen muß eine PolVO., die für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr die Fahrgeschwindigkeit beschränkt, genügen, wenn sie Geltung auch für den Kraftfahrzeugverkehr beansprucht. Dies gilt nicht allein für die von der Ortspolizeibehörde, sondern auch für die von der höheren Polizeibehörde erlassene Vorschrift.

Der erk. Sen. hat in einem Urk. v. 6. Juli 1928 (BayObLSt. 28, 180), das hauptsächlich von anderen Gründen getragen wird, die Meinung vertreten, daß die von der höheren Polizeibehörde für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr angeordnete Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit, um auch für den Kraftfahrzeugverkehr zu gelten, der in § 30 Abs. 2 KraftfVerkVO. für gewisse Fälle vorgesehenen Zustimmung der obersten Landesbehörde nicht bedürfe. Diese Meinung kann nicht aufrechterhalten werden. Der § 30 Abs. 2 will nicht besagen, daß nur die von Ortspolizeibehörden im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen höherer Zustimmung bedürfen, um auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu gelten, nicht aber die von höheren Verwaltungsbehörden erlassenen. Sein Sinn und Zweck ist ein anderer. Er soll dafür sorgen, daß der Kraftfahrzeugverkehr nicht nach örtlichen oder zwar über den örtlichen Rahmen hinausgehenden, aber immer noch räumlich beschränkten Interessen und Verhältnissen geordnet, sondern nach großen, seine Gesamtinteressen sichernden Gesichtspunkten behandelt wird. Deshalb entzieht er den Ortspolizeibehörden die Befugnis, für Kraftfahrzeuge allein Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen, und schränkt er auch die Machtbefugnis der höheren Verwaltungsbehörden zugunsten der die Sache von höchster Warte betrachtenden obersten Landesbehörde erheblich ein. Die Erlassung von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr, die sich nach Landesrecht bemisst, konnte der Verordnungsgeber nicht verbieten. Hätte er nun in seine Regelung nicht die Bestimmung des § 30 Abs. 2 Satz 1 aufgenommen, so würden nach dem Grundsatz des § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. solche Vorschriften der Ortspolizeibehörden überhaupt nicht ihre Wirkksamkeit auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erstrecken, wohl aber diejenigen der höheren Polizeibehörden, weil eben diesen Behörden die Befugnis auch zur Erlassung von Anordnungen nur für Kraftfahrzeuge eingeräumt ist. Diese Bestimmung des § 30 Abs. 2 Satz 1 hat also nur den Zweck, auch den ortspolizeilichen Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr in bestimmten Grenzen Geltung auch für den Kraftfahrzeugverkehr zu verschaffen, aber nicht den Sinn, diese Vorschriften, und zwar nur sie, im Interesse des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Bindung an eine höhere Überwachung und Zustimmung einzuschränken.

Auf diese Weise ergibt sich allerdings der eigentümliche Rechtszustand, daß die höheren Verwaltungsbehörden ortspolizeiliche Vorschriften, die für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde festsetzen, die Zustimmung erteilen können, während sie selbst solche Anordnungen, sei es auch im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr, ohne Zustimmung der obersten Landesbehörde nicht treffen können. Ähnliches wiederholt sich auf dem Gebiete der Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf Durchgangstraßen. Allein dies ist vom Verordnungsgeber offensichtlich

gewollt, und es bestehen für solche Regelung auch gute Gründe. Den ortspolizeilichen Vorschriften kommt meistens Geltung nur auf verhältnismäßig kleinem Gebiet und in der Regel nur innerhalb geschlossener Ortsteile zu, die Vorschriften der höheren Verwaltungsbehörden aber ordnen Beschränkungen für weiteren Gebietsumfang und meist auch für die offene Landschaft an. Je weiter der Kraftfahrzeugverkehr in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden soll, desto stärkerer Garantien bedarf es nach dem Sinne des Verordnungsgebers gegen zu weitgehende Maßnahmen.

Die oberpolizeilichen Vorschriften der Regierung von Oberbayern v. 4. Juli 1927 beschränken für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr die Fahrgeschwindigkeit auf Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, auf 20 km in der Stunde. Sollen sie auch Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht treffen, so bedürfen sie der besonderen Zustimmung des Staatsmin. d. Inn. Diese ist nicht erfolgt. Infolgedessen gilt die Vorschrift für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht. Der Angekl. konnte sich also einer Verletzung gegen die Vorschrift, die nicht aus § 21 KraftfVerkVO., sondern aus § 366 Nr. 10 StGB. zu ahnden wäre, nicht schuldig machen.

Die Frage, ob die Regierung, die nach Art. 7 PolStGB. polizeiliche Vorschriften für den „betreffenden Regierungsbezirk“ erläßt, zur verordnungsmäßigen Regelung von Verhältnissen, die sich auf den Bezirk einer Ortspolizeibehörde begrenzen und deshalb von dieser geregelt werden können, überhaupt zuständig war, bedurfte hier nicht der Entscheidung.

(BayObLSt., StrSen., Urk. v. 27. Juni 1930, RevReg. I Nr. 285/30.)

*

6. Zur Auslegung der §§ 21, 20 KraftfVerkVO. †)

Nach § 20 hat der Führer eines Kraftfahrzeugs, wenn er merkt, daß ein Pferd vor dem Kraftfahrzeuge scheut, langsam zu fahren sowie erforderlichenfalls, das heißt, wenn die Verlangsamung der Fahrt die Gefahr nicht beseitigt, anzuhalten und die Maschine oder den Motor außer Tätigkeit zu setzen. Diese Vorschrift muß schon nach ihrem Wortlaute dahin aufgefaßt werden, daß sie dem Führer nicht die Wahl zwischen dem Anhalten und dem Abstellen des Motors läßt, sondern verlangt, daß zu dem Anhalten auch noch das Abstellen des Motors hinzutreten hat, wenn das Anhalten allein nicht genügt, sondern zur Beseitigung des Geräusches des laufenden Motors auch noch das Abstellen des Motors erforderlich erscheint. Sonach kommt die Abstellung des Motors nicht in Frage, wenn das Fahrzeug nicht anhält. Daß dies der Sinn der Vorschrift ist, ergibt sich auch aus der Erfahrenstatistik, daß die Abstellung des Motors bei rasch sich fortbewegendem Fahrzeuge den Zweck nicht erfüllt, der nach der Auffassung des BG. damit erreicht werden soll. Die Abstellung geschieht durch Ausschaltung der Zündung. Der Motor arbeitet zwar nach der Ausschaltung nicht mehr selbst, aber er muß zwangsläufig, durch den mit seiner eigenen lebendigen Kraft weiterlaufenden Wagen angetrieben, noch eine Zeitlang in Gang bleiben, also auch Gasgemisch, selbst wenn der Gasfußhebel nicht mehr betätigt wird, einlaugen. Das in die Zylinder eingesaugte Gas kommt nicht mehr in diesen zur Verbrennung, sondern gelangt unverbraucht in den Auspuffraum. Wegen der dort herrschenden großen Hitze kann das Gasgemisch an falscher Stelle zerknallen und hierdurch können die bekannten starken Geräusche der Fehlzündungen verursacht werden. Die Folge der Zündungsausschaltung bei fortlaufendem Fahrzeuge würde somit in der Regel nicht eine Minderung oder Beseitigung des Motorgeräusches, sondern eine sehr erhebliche Erhöhung des Geräusches verursachen.

Dem Angekl. fällt sonach kein Verschulden zur Last, wenn er bei der Unmöglichkeit seinen Wagen anzuhalten, die Abstellung des Motors unterließ.

Zu 6. Das Urteil liefert einen wertvollen Beitrag für die Auslegung des § 20 KraftfVerkVO. Es entspricht jedenfalls dem Zweck, in E. aber auch dem Wortlaute dieser Verkehrsvorschrift, daß das Abstoppen des Motors nur dann zu erfolgen hat, wenn das Fahrzeug anhält. Bei Fortbewegung des Fahrzeuges würde die Ausschaltung des Motors unter Umständen zu Fehlzündungen und damit zu dem aus dem Großstadtverkehr hinlänglich bekannten starken Krachen führen, das ein scheuendes Pferd wahrscheinlich in erhöhte Erregung bringen würde.

Bemerkenswert sind auch die Ausführungen des Urteils, daß bei dem geringen Geräusch des modernen Motors nicht ohne nähere Begründung anzunehmen ist, daß die Pferde infolge des Motorgeräusches scheuen, daß vielmehr auch der Anblick des heranannahenden Wagens als Ursache in Frage kommt. Das BayObLSt. verlangt deshalb mit Recht als Voraussetzung für die Anwendbarkeit des nur bei Vorfall in Betracht kommenden § 20 KraftfVerkVO. eine Klarstellung dieser Tatsachen. Man wird ihm auch vollkommen zustimmen, wenn es ausführt, daß aus dem Verhalten der Pferde vor dem Vorbeifahren Anhaltspunkte dafür gewonnen werden können und müssen, welches die wirkliche Ursache des Scheuens war.

M. Dr. Wille, München.

Das Ur. könnte übrigens auch dann nicht aufrechterhalten werden, wenn man in dem Nichtabstellen des Motors eine Pflichtwidrigkeit erblicken wollte. Die Str.R. führt aus, daß durch die Unterlassung der rechtswidrigen Erfolg der Körperverletzung verursacht worden sei. Sie entnimmt es aus dem Zeitpunkt des Erfolgeintritts. Diese Annahme entbehrt aber der Schlüssigkeit. Es besteht nicht nur die Möglichkeit, sondern eine sehr große Wahrscheinlichkeit, daß die Verletzung des M. auch eingetreten wäre, wenn der Angekl. den Motor sofort abgestellt hätte.

Die tägliche Verkehrserfahrung lehrt, daß das Geräusch des arbeitenden Motors bei neuzeitlichen Kraftwagen außerordentlich gering ist. Das Gericht hat keinerlei Feststellung getroffen, wie es sich in dieser Hinsicht mit dem Kraftwagen des Angekl. verhält. Deshalb kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß die Pferde des M. infolge des Lärms des nachkommenden Kraftwagens scheuten und wegen dieses Lärms nicht rechtzeitig wieder zur Ruhe kamen. Die Wahrscheinlichkeit, daß mehr das Aussehen, als der Lärm des Fahrzeugs wirkte, ist nicht von der Hand zu weisen. Waren die Pferde, wie es den Anschein hat, dem Ur. aber nicht mit Sicherheit entnommen werden kann, in dem Augenblick, als der Angekl. ihr Scheuen bemerkte, schon im Durchgehen begriffen, so war es nach der Lebens- und Verkehrserfahrung in hohem Maße wahrscheinlich, daß sie sich durch das Abstellen des Motors und das etwaige Aufhören des durch diesen verursachten Geräusches in ihrem Laufe nicht mehr hätten aufhalten lassen. Es geht deshalb nicht an, aus der bloßen Tatsache, daß der Unfall — das Schleifen und Überfahren des M. — zwischen dem Wahrnehmen des Scheuens und dem schließlichen Abstellen des Motors erfolgt ist, zu schließen, daß der Erfolg nicht eingetreten wäre, wenn der Angekl. schon vorher — in der Zwischenzeit — den Motor abgestellt hätte.

Die bisherigen Feststellungen tragen sonach die Verurteilung des Angekl. auch wegen des Vergehens der Körperverletzung nicht. Das RevG. ist aber nicht in der Lage, auf Freisprechung zu erkennen, weil die Möglichkeit besteht, daß der Angekl. unter einem anderen, vom Tatrichter noch nicht erörterten Gesichtspunkt verantwortlich und für die Verletzung des M. strafrechtlich haftbar ist. Es bedarf noch der Prüfung, ob nicht der Angekl. bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit das Scheuen der Pferde schon früher hätte wahrnehmen können und müssen. War dies der Fall, dann würde zwar das nur auf Fahrlässigkeit beruhende Weiterfahren mit der bisherigen Geschwindigkeit nicht den Tatbestand der Übertretung nach § 20 begründen, weil diese nur durch vorsätzliches Handeln begangen werden kann, wohl aber könnte es eine schuldhaftige Zuwiderhandlung gegen die — nach feststehender Mpr. eine selbständige Strafnorm enthaltende — Vorschrift in § 18 Abs. 1 und zugleich eine Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht bilden. Hätte der Angekl. bei entsprechender Aufmerksamkeit das Scheuen der Pferde schon zu einer Zeit bemerken müssen, wo er noch in der Lage gewesen wäre, seine Geschwindigkeit herabzusetzen, um erforderlichenfalls anhalten und den Motor abstellen zu können, und diese Maßnahme unterlassen, so hätte er hierdurch die ihm nach § 18 Abs. 1 obliegende Pflicht verletzt, seine Fahrweise so einzurichten, daß er seinen Verpflichtungen Genüge leisten konnte, er hätte aber zugleich auch gegen die allgemeine Verkehrspflicht verstoßen, alles zu unterlassen, was das Scheuen der Pferde befördern konnte. Es könnte sich dann nur noch fragen, ob sein pflichtwidriges Verhalten für den eingetretenen Erfolg der Körperverletzung ursächlich und ob dieser für ihn bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit vorhersehbar gewesen wäre.

(BayObLG., Str.Sen., Ur. v. 28. April 1931, RevReg. I Nr. 280/31.)

*

7. § 21 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerkVO., wonach der Fahrer eines Kraftfahrzeugs beim Durchfahren von scharfen oder unübersichtlichen Wegekümmungen stets die rechte Seite einzuhalten hat, ist nicht auch auf das Durchfahren von Straßenkreuzungen anzuwenden.

§ 21 Abs. 1 handelt nach seinem ganzen Inhalt und im Gegensatz zu § 21 Abs. 2 VerkVO. von dem Falle, daß das Fahrzeug bei der Fahrt auf einer und derselben Straße bleibt und daß es dabei einer Krümmung der Straße folgend diese zu durchfahren hat. Weicht das Fahrzeug an einer Straßenkreuzung oder -einmündung von einer in die andere Straße ein, so gilt die Regel des § 21 Abs. 2.

(BayObLG., Str.Sen., Ur. v. 3. Dez. 1929, RevReg. I Nr. 823/29.)

*

8. § 26 KraftfVerkVO. Die Pflicht zur Abgabe des Fahrtrichtungszeichens trifft nicht nur die in der Fahrt befindlichen Wagenführer, sondern auch die Führer, welche aus dem Stillstand mit ihrem Wagen ansahen und sich dabei in einer anderen Richtung, als der des stehenden Wagens entspricht, bewegen wollen. Eine Änderung der Fahrtrichtung liegt dann vor, wenn der Führer entweder aus einer Straße in eine andere einbiegt oder wenn er unter Beibehaltung der gleichen Straße von einer Straßenseite auf die andere wechselt, dagegen macht eine Verlegung der Fahrtrichtung innerhalb der gleichen Straße und

Straßenseite ein Richtungszeichen nicht erforderlich. Beim Überholen eines Verkehrsteilnehmers oder beim Vorbeifahren an einem stehenden Wagen bedarf es demnach eines Richtungszeichens nicht (vgl. Entsch. des BayObLG. v. 2. Juli 1929, RevReg. I 435/29 und vom 8. Juli 1930, RevReg. I 409/30.)

Damit ist nicht gesagt, daß ein Führer nach links seitwärts anfahren darf, ohne sich um weiteres zu kümmern. Er ist verpflichtet, bei Verhältnissen, wie sie hier vorliegen, mit dem Nachkommen und Vorfahrer anderer Wegebenutzer zu rechnen und bei Verlegung seiner Fahrtrichtung nach links so vorsichtig zu Werke zu gehen, daß er nicht andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Er ist deshalb in einer solchen Situation gehalten, sich durch Umschau zu vergewissern, ob nicht andere Wegebenutzer in Gefahr geraten. Er kann durch die Sorgfaltspflicht auch gehalten sein, andere Verkehrsteilnehmer durch Zeichen — aber nicht Fahrtrichtungszeichen i. S. des § 26 KraftfVerkVO. — zu warnen. Auf alle Fälle besteht, wenn er sich so nicht die Gewißheit verschaffen kann, daß er andere nicht in Gefahr bringt, für ihn die Pflicht, die Verlegung seiner Fahrtrichtung so langsam auszuführen, daß andere Verkehrsteilnehmer seine Absicht rechtzeitig erkennen und sich darauf einrichten können. Diese Verpflichtungen ergeben sich aber nicht aus § 26, sondern aus § 17 KraftfVerkVO. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung stellt nach anerkannter Mpr. keinen selbständigen Straftatbestand dar. Das Verhalten des Angekl. ist deshalb strafrechtlich nicht faßbar.

(BayObLG., Str.Sen., Ur. v. 16. Sept. 1930, RevReg. I Nr. 478/30.)

*

9. § 28 Abs. 1 KraftfVerkVO. regelt den Tatbestand nicht erschöpfend und schließt ergänzende örtliche Polizeibestimmungen nicht aus (vgl. Müller, AutomobilG. § 28 Anm. 1a und die daselbst angef. Mpr.; ferner OLG Jena: MPraktf. 5, 449.)

Es ist entschieden ein Bedürfnis des Verkehrs und der Verkehrssicherheit, daß die Polizeibehörden in der Lage sind, an Straßen und Plätzen mit allgemeiner Verkehrsgefährlichkeit von vornherein die Auffstellung von Kraftfahrzeugen zu verbieten. § 28 Abs. 1 ist nicht in einer Art gefaßt, die einer dergleichen Bedürfnisse Rechnung tragenden Auslegung entgegenstehe. Seine Vorschriften stellen sich weder ihrem Wortlaut noch ihrem Sinne nach als so zwingende dar, daß sie keine ergänzende Regelung neben sich dulden. Weder aus den gesetzlichen Bestimmungen noch aus Erwägungen allgemeiner Art ergibt sich ein Anhalt dafür, daß sie in dieser Hinsicht eine andere Stellung einnehmen sollen wie sonstige Vorschriften der KraftfVerkVO., so z. B. § 23 (vgl. BayObLGSt. 27, 152 ff. zu § 21 b, jetzt § 23).

Die ergänzenden polizeilichen Vorschriften sind selbstverständlich nur im Einklange mit den Richtlinien des § 28 Abs. 1 möglich, also unter dem Gesichtspunkte der Verhütung der Verkehrsbehinderung. Sie können auf doppeltem Wege geschaffen werden, nämlich durch Erlassung einer den allgemeinen Fuhrwerksverkehr regelnden Vorschrift, die dann nach § 2 auch auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß Anwendung zu finden hat, oder auf dem Wege des § 30 für den letzteren Verkehr allein. Der § 30 sieht Verbote und zeitliche Beschränkungen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vor. Unter einem hierunter fallenden Verbot ist aber nicht nur der völlige, sondern auch der teilweise Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs von einem Verkehrswege zu verstehen, also auch der Ausschluss der Auffstellung eines Kraftfahrzeugs auf dem Wege, das sog. Parken. Ein Kraftfahrzeug ist nicht nur so lange im Verkehr, als es sich auf der Fahrt befindet, sondern auch dann noch, wenn es sich stillstehend,

Zu 8. Es handelt sich um die Frage, was man unter „Verlassen des bisher verfolgten Fahrtrichtungs“ (§ 26 KraftfVerkVO.) versteht. Das Fahrtrichtungszeichen gibt dem Verkehr das Signal dafür, daß das Kraftfahrzeug aus der bisherigen Fahrtrichtung in eine neue übergeht. Es warnt vor den Verkehrsgefahren, die sich aus einem plötzlichen Wechsel der Fahrtrichtungen ergeben, und gibt den übrigen Wegebenutzern die Möglichkeit, sich auf die Richtungsänderung einzustellen. Diese typische Bedeutung wird es nur dann behalten, wenn es auf die Fälle wirklicher Fahrtrichtungsänderung beschränkt bleibt und nicht auf geringere Abweichungen von der Fahrtrichtung Anwendung findet, wie sie z. B. das Überholen eines anderen Wegebenutzers voraussetzt. Ob die beiden Fälle, welche die Entsch. anführt, den Gebrauch des Fahrtrichtungsanzeigers erschöpfen, möchte ich dahingestellt sein lassen.

RA. Dr. C. Wille, München.

Zu 9. Die Entsch. rührt an eine grundsätzliche Frage der Regelung des Kraftverkehrs, die bisher weder von der Gesetzgebung noch von der Mpr. befriedigend gelöst worden ist. Der über den Ortsbereich hinausreichende Kraftverkehr leidet seit langem unter der Rechtsunsicherheit, ob und wie weit neben den reichsrechtlichen Vorschriften der KraftfVerkVO. örtliche Sonderbestimmungen der Landesbehörden zulässig sind; Kenntnis und Beachtung solcher ist für den ortsfremden Kraftfahrer vielfach schwierig, wenn nicht gar unmöglich; der Gesetzgeber hat versucht, dieser Sachlage dadurch Rechnung zu

aber fahrbereit, an einem der Allgemeinheit zugänglichen Orte befindet (BayDVG. 26, 44 ff.; Müller, AutomobilG., Anm. B 1 zu § 1, Anm. 2 zu § 2). Die entgegenstehende Auffassung des RG. hinsichtlich der Anwendbarkeit des § 30 (DZ. 1929, 1213) scheint dem Sen. im Wortlaut und Sinn der Bestimmung keine ausreichende Stütze zu finden (vgl. BayDVGSt. 27, 152 ff.; DVG. Jena a. a. D.).

Danach war die Ortspolizeibehörde St. an sich berechtigt, in Ergänzung des § 28 Abs. 1 ein Parkverbot zu erlassen. Allein damit hat sie sich in ihrer ortspolizeilichen Vorschrift v. 31. Juli 1909 und 31. Mai 1929 nicht begnügt. Denn deren § 43 Abs. 3 bestimmt: „Zum Parken von Kraftwagen werden zugelassen: Der Bahnhofplatz entlang des Hansahauses und entlang des Hotels Seehof; die Wittelsbacherstraße, und zwar die linke Straßenseite abzweigend vom Bahnhofplatz sowie der Kriegerplatz an der Wittelsbacherstraße“, kann also in zwingender Auslegung nur dahin verstanden werden, daß in St., einem großen Ort mit mehreren Plätzen und zahlreicheren Straßen, nur an jenen drei Stellen geparkt werden darf, an allen übrigen Plätzen und Straßen dagegen das Parken verboten ist. Die Zulassung des Parkens durch die ortspolizeiliche Vorschrift stellt sich demgemäß geradezu als Ausnahme von einem sonst allgemeinen Parkverbote dar. Eine derartige Vorschrift enthält keine Ergänzung des § 28 Abs. 1 durch ein für einzelne bestimmte Wege und Plätze erlassenes Aufstellungsverbot, das auf dem Grunde beruht, daß dort von vornherein die allgemeinen Voraussetzungen dieser gesetzlichen Bestimmung gegeben erscheinen und die Sicherheit des Verkehrs verlange, es nicht auf dem Einzelfall ankommen zu lassen, sondern einen die Regel bildenden allgemeinen Ausschluß der Aufstellung von Kraftfahrzeugen auf den Straßen und Plätzen St.s, mithin eine völlige Umkehrung des Grundsatzes und der Norm des § 29 Abs. 1. Die ortspolizeiliche Vorschrift verstößt daher gegen die KraftVerkVO. und entbehrt der gesetzlichen Grundlage.

(BayDVG., StrSen., Urt. v. 16. Jan. 1931, RevReg. I Nr. 752/30.)

*

tragen, daß er möglichst eingehende reichsrechtliche Kraftverkehrsvorschriften erließ; er hat jedoch damit die Schwierigkeiten nicht beseitigt, da vielfach die Gerichte diese Vorschriften nicht als erschöpfend, nicht als Landesrecht ausschließend ansehen. Verneint man aber die ausschließliche Geltung der reichsrechtlichen Vorschriften, so können die Landesbehörden den Kraftverkehr betreffende Bestimmungen erlassen. Das kann geschehen 1. entweder (§ 2 KraftVerkVO.) durch allgemeine Regelung des Fahrverkehrs überhaupt, also nicht des Kraftverkehrs allein, der sich dann der Kraftverkehr anpassen hat, falls nicht die reichsrechtlichen Bestimmungen anderes besagen und deshalb ausschließlich zur Anwendung kommen, oder 2. (§ 30 KraftVerkVO.) durch zwar ausschließlich den Kraftverkehr regelnde, sich aber nur auf bestimmte Wege beziehende Maßnahmen.

Auch bezüglich des die Aufstellung zum Stillstand gekommener Kraftfahrzeuge regelnden § 28 ist streitig, ob er die Frage in einer landesrechtlichen Bestimmungen ausschließenden Weise regelt. Die Entsch. verneint dies und bejaht grundsätzlich die erörterten zwei Möglichkeiten zur Ergänzung der reichsrechtlichen Regelung. Im Widerstreit der Interessen der Ortsbehörden an der Erlassung besonderer, durch örtliche Verhältnisse bedingter Regelungen mit dem Interesse des Kraftfahrers an einheitlicher, überall im Reich gültiger, ihn der Kenntnisnahme weiterer Vorschriften überhebender Bestimmungen tritt die Entsch. auf die Seite der Ortspolizei.

Grundsätzlich könnte sich der Kraftfahrer mit der im Urteil vertretenen Auffassung, Zulässigkeit örtlicher Vorschriften auf Grund des § 30 KraftVerkVO. auch über die Aufstellung von Kraftfahrzeugen, abfinden, das Vorhandensein besonderer örtlicher Kraftverkehrsvorschriften hinnehmen, wenn wenigstens Gewähr bestünde, daß ihm solche Einzelvorschriften in sinnfälliger Weise bekanntgegeben würden, so daß er sie befolgen kann. Das hat der Gesetzgeber auch vorschreiben wollen mit der Bestimmung in § 30 Abs. 3 KraftVerkVO., wonach auf derartige Beschränkungen durch besondere Warntafeln hinzuweisen ist. Aber die Auslegung, die diese Vorschrift vielfach in der Rechtsprechung gefunden hat, paßt sich nicht der Absicht des Gesetzgebers an. Einige Obergerichte halten jene Anordnung über die Warntafeln nur für eine Dienstamweisung an die Behörden, andere, darunter ein Senat des RG., verneinen aus anderen Gründen, daß die Anbringung der Tafel Voraussetzung für die Rechtswirksamkeit der Anordnung sei.

Im vorliegenden Fall allerdings ist das BayDVG., das übrigens zum Abs. 3 des § 30 gleichfalls die Meinung vertritt, die Anbringung der Warntafeln sei nicht Voraussetzung für Gültigkeit und Anwendbarkeit des nach § 30 erlassenen Verbots, zu einer befriedigenden Lösung dadurch gelangt, daß es die PolVO. mit zutreffender Begründung für ungültig erachtet hat: bejaht man schon die Zulässigkeit ergänzender landesrechtlicher Vorschriften, so muß verlangt werden, daß solche mit dem Grundgedanken der reichsrechtlichen Vorschriften in Einklang stehen, Verbote also des Aufstellens zum Stillstand gelangender Kraftfahrzeuge nur vom Standpunkt der Verhinderung glatter Verkehrsabwicklung erlassen werden.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

10. § 30 KraftVerkVO. hat nicht die Bedeutung eines Vorbehalts der Landesgesetzgebung, sondern die einer positiven Ermächtigung zur Erlassung von Rechtsvorschriften. — Rechtsbegriff der Polizeiverordnung, des Vorbehalts der Landesgesetzgebung. — Über die Zulässigkeit der sog. Subdelegation, insbesondere nach dem KraftG. — Die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung von den die Straße benutzenden Kraftfahrzeugbesitzern ist unzulässig. †)

PolVO. oder, wie sie in Bayern bezeichnet werden, polizeiliche Vorschriften sind RechtsVO., die nicht von den Organen der Gesetzgebung, sondern von denen der ausübenden Gewalt erlassen werden, aber im Gegensatz zu den VerwaltungsVO. nicht bloß Weisungen an die Verwaltungsbehörden enthalten, sondern Gebote und Verbote an die Staatsuntertanen unter dem Zwange der Strafanordnung aufstellen, also Gelege im materiellen Sinne des Wortes, Rechtsnormen schaffen. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen unterlag nach Art. 4 Nr. 13 MVerf. (wenigstens in beschränktem Umfang) und unterliegt nach Art. 7 Nr. 19 MVerf. der Gesetzgebung des Reiches und wurde durch das KraftG. v. 3. Mai 1909 geregelt. Weder in der alten noch in der neuen MVerf. ist durch irgendeine Bestimmung eine allgemeine Befugnis zum Erlaß von RechtsVO. für ein Organ der ausübenden Gewalt begründet (Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, 5. Aufl., 2. Bd. S. 89 ff., 97; Giese, Verf. des Deutschen Reiches, Art. 77 Anm. II, 1). Es ist aber allgemein anerkannter Grundsatz, daß im einzelnen Falle durch Anordnung der Gesetzgebung die Befugnis zur Erlassung von Rechtsvorschriften übertragen werden kann (Laband, Giese a. a. D.; RGSt. 55, 246; RG. 107, 317). Die Rechtsgültigkeit einer den Kraftfahrzeugverkehr betreffenden RechtsVO. hat also eine solche reichsgesetzliche Ermächtigung der sie erlassenden Stelle (Delegation) zur Voraussetzung.

Der § 6 Abs. 1, 3 KraftG. erteilt eine Ermächtigung zur Erlassung der unter dem Gesichtspunkte des Kraftfahrzeugverkehrs zur

Zu 10. a) Die in dem ersten Teil des Urteils des BayDVG. behandelte Frage besteht darin, ob § 30 KraftVerkVO. rechtsgültig ist.

Das BayDVG. nahm aus diesem Anlaß zunächst Stellung zu den beiden hier einschlägigen Urt. des RG. v. 10. Febr. 1913 und 29. Okt./5. Nov. 1928. Es gelangt zu dem richtigen Ergebnis, daß weder in § 6 Abs. 3 KraftG. noch in § 30 KraftVerkVO. ein sog. Vorbehalt erblickt werden kann. Ob eine Ermächtigung oder ein sog. Vorbehalt gegeben ist, ist nicht immer leicht festzustellen. So glaubt man z. B. auch zunächst beim Lesen der Einleitungsworte des § 6 Abs. 3: „Soweit Anordnungen ... nicht erlassen sind“, es handle sich hier um einen sog. Vorbehalt zugunsten der Landesgesetzgebung. Ein solcher brauchte übrigens nicht einmal eigens ausgesprochen zu werden, denn er ergibt sich bei dem hier vorliegenden konkurrierenden Gesetzgebungsverhältnis zwischen Reich und Ländern von selbst. In dem Nachsatz des Abs. 3 des § 6 wird aber die Einschränkung gemacht, daß die Landeszentralbehörden Anordnungen nur nach Maßgabe des § 1 Nr. 1—3 erlassen dürfen, also nur in dem vom Reichsgesetzgeber bereits vorher bezeichneten Rahmen. Es liegt also nur eine Ermächtigung vor. Daß ein Vorbehalt erst recht nicht in § 30 KraftVerkVO. erblickt werden kann — wie das RG. annimmt — wird vom BayDVG. im einzelnen näher richtig dargelegt. Der Ansicht des RG. steht m. E. auch schon die einfache Erwägung entgegen, daß die Reichsregierung als bloß ermächtigtes Organ überhaupt nicht in der Lage ist, in einer AusVO. einen derartigen Vorbehalt zu machen; sie würde damit die ihr erteilte Ermächtigung überschreiten.

Auch das BayDVG. bejaht wie das RG. die Gültigkeit des § 30 KraftVerkVO. Es gelangt zu diesem Ergebnis aber auf einem anderen Wege; und zwar geht es zunächst davon aus, daß die Reichsregierung als eine zur Erlassung von RechtsVO. ermächtigte Stelle auch berechtigt ist, die ihr übertragene Ermächtigung ihrerseits wiederum auf eine andere Stelle zu übertragen. Das BayDVG. begibt sich bei dieser Gelegenheit mit seinen Ausführungen über die Zulässigkeit der sog. Subdelegation auf staatsrechtlichen Boden. Diese Frage war und ist vielleicht noch zum Teil in der allgemeinen Theorie des deutschen Staatsrechts bestritten. Tatsache ist jedoch, daß sich eine gewisse Staatspraxis allmählich im bejahenden Sinn herausgebildet hat. Auch die Rechtslehre und die Hpr. (s. die im Urteil selbst erwähnten Belegstellen) bewegt sich in dieser Richtung. Auszugehen ist bei der Frage der Zulässigkeit der sog. Unterermächtigung stets von der erkennbaren Absicht des Gesetzgebers im einzelnen Fall. Das BayDVG. will diese erkennbare Absicht bzw. den Willen des Gesetzgebers hierzu in der Tatsache erblicken, daß die Ordnung des gesamten Rechtsgebietes in allen seinen einzelnen Verästelungen nicht nur wegen der Vielfalt und Verschiedenheit der notwendig werdenden Vorschriften, sondern auch wegen der gebotenen Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse gar nicht möglich ist. Mit der Bejahung oder Verneinung dieser Frage steht bzw. fällt das ganze Urteil.

Hier sind m. E. auch die von Müller in der neuen erweiterten 5. Aufl. seines AutomobilG. (A I und 2 zu § 6 S. 185 ff.) gebrachten Einwände einzureichen. Allein seine beiden Bedenken, näm-

Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen erforderlichen Anordnungen an zwei Stellen: zunächst an die Reichsregierung (früher Bundesrat) und in zweiter Linie an die Landeszentralbehörden. Jene oder andere Behörde wird im Geheiß die Ermächtigung zum Erlasse von RechtsVd. ausdrücklich nicht erteilt. Wohl aber steht die Reichsregierung (der Bundesrat) in der von ihr auf Grund des § 6 b. Gef. erlassenen AusfVd., der KraftfVd., und zwar in § 30 (früher 23) Verbote und Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Landespolizeibehörden vor. Es bestehen Zweifel über die Zulässigkeit solcher von Polizeibehörden erlassenen Rechtsvorschriften und über die Rechtsgültigkeit der Bestimmung des § 30 (des früheren § 23) KraftfVd. selbst. Solche Zweifel werden namentlich von Müller, *AutomobilG.*, 4. Aufl., zu § 6 Anm. A Ia 2 (S. 183 ff.) erhoben und begründet.

Die Gerichte haben zu der Streitfrage noch wenig Stellung genommen; sie haben im allgemeinen ohne weitere Untersuchung den § 30 KraftfVd. als gültig und als geeignete Grundlage für polizeiliche Vorschriften angesehen. Nur das RG. hat sich in einem Urte. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) eingehender mit der Frage beschäftigt und sie nochmals in einem Urte. v. 29. Okt. und 5. Nov. 1928, 3 S 577/28 RGEntsch., 8. ErgBd. S. 276 und NKraff. 1928, 386), behandelt. Das OLG. Hamburg ist in einem Urte. v. 16. Mai 1927, R III 72/27 (D. Auto-R. 1928, 325), ohne weitere Erörterung dem Standpunkte des RG. beigetreten. Die beiden Entsch. des RG. vertreten die Anschauung: der § 30 (früher 23) KraftfVd. enthalte keine Ermächtigung der Polizeibehörden zum Erlasse der betreffenden Vorschriften, sondern nur einen sog. Vorbehalt der den Polizeibehörden nach dem früheren Rechte zustehenden Befugnis zum Erlasse solcher Anordnungen (Urte. vom 10. Febr. 1913); die landesrechtlich gegebene Zuständigkeit örtlicher Stellen zur Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs bestehe aber nicht mehr in dem landesrechtlich festgesetzten Umfange neben der reichsrechtlich begründeten Zuständigkeit, sondern nur noch im Rahmen des § 30 KraftfVd. (Urte. v. 5. Nov. 1928).

Der erk. Sen. vermag sich dieser Anschauung nicht anzuschließen. Allerdings ist der Begriff des „Vorbehalts der Landesgesetzgebung“ dem Reichsrechte nicht fremd. Wenn ein RGef. die Erlassung von Rechtsvorschriften durch die Länder zuläßt, so kann dies einen doppelten Sinn haben: es kann darin eine Ermächtigung (Delegation) an die Länder zur Erlassung von AusfVd. liegen, die sich innerhalb des durch die Regeln des RGef. gezogenen Rahmens halten, es kann aber auch damit bestimmt sein, daß es den Ländern überlassen, vorbehalten bleiben solle, von der Reichsgesetzgebung freigelegene Gebiete in eigener Gesetzgebungszuständigkeit durch Anordnungen zu regeln, die neben dem RGef. bestehen. Es ist denkbar, daß in einem und demselben RGef. sowohl Ermächtigungen an die Länder als auch Vorbehalte der Landesgesetzgebung vorkommen (vgl. Laband a. a. O. S. 102, 103). Nun enthält zwar das KraftfG. in den Abs. 1 u. 3 des § 6 eine Ermächtigung der Reichsregierung und der obersten Landesbehörden, es spricht aber nirgends einen Vorbehalt für die Ländergesetzgebung aus. Man könnte vielleicht daran denken, das RGef. habe stillschweigend einen solchen Vorbehalt in dem Sinne gemacht, daß es den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur hinsichtlich der Fragen allgemeiner Natur selbst und durch Anordnungen der ermächtigten Stellen habe regeln, aber bezüglich der hiervon nicht berührten besonderen örtlichen Verhältnisse der Regelung durch die Landesgesetzgebung und damit durch die untergeordneten, örtlichen Behörden der Länder habe Raum lassen wollen. Für diesen Gedanken ließe sich die vom RG. angezogene, bei den Beratungen der Reichstagskommission von einem Regierungsvertreter abgegebene Erklärung verwerten, daß die in § 6 Abs. 1 Nr. 2 b. Gef. angeführten Anordnungen, die nach dem Gegenteile nicht dem Bundesrate, sondern den Landeszentralbehörden zugedacht waren, nur solche allgemeiner Art sein, sich aber nicht auf besondere örtliche Verhältnisse erstrecken sollten, daß vielmehr Anordnungen der letzteren Art der Ortspolizeibehörde überlassen blieben (Verh. d. R. XII. LegPer., Bd. 253 S. 7597). Allein wenn das wirklich nicht bloß die Auffassung des Regierungsvertreters, sondern auch die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein sollte, so hat dieser Wille in dem Geheiß selbst, das die Ermächtigung der Reichsregierung und der Landeszentralbehörden in keiner

Richtung einschränkte, keinerlei Ausdruck gefunden; er ist sohin jedenfalls nicht Gesetzesinhalt geworden. Auch die Entsch. des RG. geht nicht von einer solchen Auffassung der Rechtslage aus; sie erblickt vielmehr in dem § 30 (23) der von der Reichsregierung (Bundesrat) erlassenen AusfVd. den Vorbehalt. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die Reichsregierung berechtigt gewesen wäre, einen solchen Vorbehalt zu machen; denn der Inhalt des § 30 (23) rechtfertigt die Auffassung dieser Vorschrift als Vorbehalt nicht. Nach staatsrechtlichen Grundsätzen hat nicht der Reichsgesetzgeber, sondern das Landesstaatsrecht zu bestimmen, in welchen Formen die landesrechtlichen Anordnungen erlassen werden und welche Behörden der Länder zur Erlassung zuständig sind. Daraus, daß der § 30 (23) dem nicht Rechnung trägt, folgt, daß dem Gesetzgeber bei der Erlassung nicht der Gedanke vorgeschwebt hat, es werde neben dem den Kraftfahrzeugverkehr regelnden Reichsgesetzgeber ein anderer Gesetzgeber kraft eigenen Rechts tätig, und daß er nicht die Absicht verfolgt haben kann, lediglich den aus einer fremden, aber doch schon bestehenden Rechtsquelle fließenden Anordnungen sachliche Schranken zu setzen. Es mag sein, daß schon zur Zeit der Erlassung des KraftfG. in allen Ländern eine Zuständigkeit der Polizeibehörden zur Erlassung von Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr allein bestand und hätte vorbehalten werden können, allein die Reichsgesetzgebung wollte den Rechtsstoff einheitlich regeln und hat deshalb auch in dem § 30 einheitliche Normen für die Zuständigkeit der Polizeibehörden erlassen. Diesen Behörden wird im § 30 die Befugnis zur Regelung gewisser Fragen erst übertragen, nicht eine schon bestehende Befugnis vorbehalten. Das geht besonders daraus hervor, daß im § 30 wiederholt von Einräumung einer „Befugnis“ gesprochen wird, so in Abs. 1 Satz 2 — wenn es hier heißt, die gleiche Befugnis stehe den höheren Verwaltungsbehörden zu, so muß auch in der Bestimmung des Satzes 1 die Erteilung einer „Befugnis“ erblickt werden —, in Satz 3, in Abs. 2 Satz 3, und daß mehrfach die „Zustimmung“ einer höheren Behörde zu einer polizeilichen Anordnung verlangt und die Zuständigkeit der Behörden zur Erteilung der Zustimmung geregelt wird.

Nach dem Ausgeführten hat der § 30 (23) nicht die Bedeutung eines Vorbehalts, sondern die einer positiven Ermächtigung zur Erlassung von Rechtsvorschriften.

Die Zulässigkeit der sog. Subdelegation, also die Möglichkeit, daß eine zur Erlassung von RechtsVd. ermächtige Stelle die ihr übertragene Ermächtigung ihrerseits auf eine andere Stelle überträgt, wird vielfach verneint. Von der Annahme der Unzulässigkeit geht auch das Urteil des RG. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) aus. Nun ergibt sich zwar aus dem Wesen der Gesetzesdelegation, mag man ihr eine rechtliche Natur wie immer zuschreiben (vgl. hierüber Giacometti, *Verordnungsrecht und Gesetzesdelegation*, in der Festschrift d. Univ. Zürich z. Schweiz. Juristentag 1928, 94 ff.), sicher der Grundsatz der Unübertragbarkeit in dem Sinne, daß der Ermächtigte durch die Tatsache der Ermächtigung allein nicht das Recht erlangen kann, die eigene, ihm übertragene Befugnis auf einen anderen weiterzuübertragen. Allein daraus folgt nicht, daß ihn nicht das ermächtigende Gesetz zu solcher Weiterübertragung, zwar nicht in ihrem ganzen Umfange, wohl aber bezüglich einzelner Fragen ermächtigen kann. Die Bestimmungen der RVerf. stehen dem nicht entgegen. Wenn der Reichsgesetzgebung die Berechtigung zur Gesetzesdelegation überhaupt zusteht, so muß ihr auch die Befugnis zugesprochen werden, im einzelnen Falle den Inhalt und Umfang der erteilten Ermächtigung so zu gestalten, daß sie der ermächtigten Stelle die teilweise Weiterübertragung der Ermächtigung gestattet. Mit dem Wesen der Ermächtigung ist dies wohl vereinbar. Auch ein gewohnheitsrechtlicher Grundsatz des Reichsstaatsrechts, der entgegenstehe, ist nicht festzustellen. Es läßt sich also die Frage, ob eine Unterermächtigung erteilt werden kann, weder allgemein bejahen noch allgemein verneinen. Bildet die Grundlage zur Erlassung von RechtsVd. überhaupt das einzelne Gesetz, so muß auch für die Frage der Zulässigkeit der Unterermächtigung vom einzelnen Gesetz ausgegangen werden. In diesem kann die Zulässigkeit der Übertragung der Befugnis ausdrücklich ausgesprochen sein, sie kann aber auch in anderer Weise als der Absicht des Gesetzgebers entsprechend zum Ausdruck gebracht sein. Wenn in einem Gesetz die Regelung eines Rechtsstoffes einer Zentralbehörde übertragen wird, dieser aber die Ordnung des ge-

lich, daß die Zuständigkeit höherer Stellen gerade deshalb festgelegt wurde, um der bei der Beratung des Gesetzes bekanntgewesenen Meinung mancher örtlichen Behörden, dem Kraftfahrzeugverkehr Gesellen aufzuerlegen, einen Riegel vorzuschieben, ferner daß mit Rücksicht auf § 2 Abs. 1 KraftfVd. überhaupt keine Notwendigkeit bestehe, besondere Zuständigkeiten für örtliche Stellen in bezug auf den Kraftfahrzeugverkehr aufzustellen, scheinen mir jedoch nicht durchzuschlagen. Letzterer Einwand ist u. a. nur tatsächlicher Natur. Ersterer erscheint mir dagegen gegenüber dem vom BayObLG. geführten Nachweis, daß für die Polizeibehörden bereits früher die Befugnis zur Erlassung örtlicher Anordnungen bestand, nicht standzuhalten. Durch die später getroffene reichsrechtliche Regelung sollte der früher vereinbarte Zustand nur bestätigt werden. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, daß die unteren Polizeibehörden zur Regelung des

Kraftfahrzeugverkehrs als solchen nicht allgemein befugt sind, sondern nur in den eng gezogenen Grenzen des § 30 KraftfVd., die aber andererseits eben gerade eine Abstellung auf die örtlichen Verhältnisse im Auge haben.

b) In dem gleichen Urteil nimmt das BayObLG. auch noch zu der Frage Stellung, ob die Erhebung von sog. Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung von den die Straße benützenden Kraftfahrzeugbesitzern zulässig ist. Das BayObLG. führt hierzu mit Recht näher aus, daß eine solche Regelung gegen reichsrechtliche Bestimmungen verstößt und daher ungültig ist.

Da ich aus der Praxis weiß, daß die auf der Suche nach neuen Steuern und Abgaben sehr erfindungsreichen Gemeinden nur zu gerne von Kraftfahrzeugen derartige besondere Abgaben für Straßenunterhaltung verlangen, möchte ich auch den genauen Wortlaut,

samtan Rechtsgebietes in allen einzelnen Verästelungen schon wegen der Vielheit und Verschiedenheit der notwendig verwendeten Vorschriften oder wegen der gebotenen Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse gar nicht möglich ist, so muß es als der Wille des Gesetzgebers angesehen werden, daß sich die Zentralbehörde bei der Regelung der Mitwirkung der äußeren Verwaltungsbehörden bedient und ihnen in beschränktem Umfange das Recht und die Pflicht zur Teilregelung durch Erlassung der für ihr Gebiet erforderlichen Anordnungen überträgt.

So wird nicht nur zum Teil in der Rechtslehre die Frage der Zulässigkeit der Subdelegation beurteilt (vgl. Arndt, Staatsrecht des Deutschen Reiches S. 203; Verwaltungsrecht des Deutschen Reiches S. 169 ff.; MVerf., 3. Aufl., Art. 77 S. 221; WJZ. 1914, 1152; ZStW. 1902, 384; Datschek, Außereurop. Landesstaatsrecht S. 503; Giese, MVerf., zu Art. 77 Anm. II 1), sondern auch in der Rspr. findet sich die gleiche Auffassung vertreten. Sie liegt namentlich einem Urt. des RG. 107, 315 zugrunde, in dem die Weiterübertragung einer gesetzlich übertragenen Befugnis zur Erlassung von Rechtsvorschriften als nicht grundsätzlich ausgeschlossen bezeichnet, für den gegebenen Fall die Übertragungsmöglichkeit aus der Entstehungsgeschichte und dem Zwecke des ermächtigenden Gesetzes gefolgert und die Notwendigkeit der Übertragung mit den besonders gearteten Umständen begründet wird. Der RZP. führt in einem Urt. v. 20. Mai 1925 (RZP. 16, 202) aus: „Wie nach staatsrechtlichen Grundsätzen durch Gesetz innerhalb mehr oder weniger eng gezogenen Grenzen die Reichsregierung oder sonstige Verwaltungsbehörden ermächtigt werden können, das Gesetz ergänzende Vorschriften zu erlassen, denen bei versaffungsmäßiger Begründung Gesetzeskraft zukommt, sofern sie sich innerhalb des gesetzlichen Rahmens halten, so können auch von den zunächst befugten Verwaltungsbehörden nachgeordnete Behörden weiter ermächtigt werden, für gewisse Materien allgemeine oder besondere Regelungen zu treffen oder Vorschriften zu erlassen. Auch durch solche sich in den Zuständigkeitsgrenzen haltende Vorschriften können für die Beteiligten Rechte und Pflichten begründet werden (vgl. auch RZP. 17, 341). Auch das RG., das in seinem Urt. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) den in „fester Rspr.“ eingenommenen Standpunkt vertritt, daß ein Reichsorgan, welches vom Gesetz zum Erlasse polizeilicher Vorschriften ermächtigt ist, diese Befugnis einem nachgeordneten Organ oder einer nachgeordneten Behörde nur dann übertragen darf, wenn dies im Gesetz ausdrücklich zugelassen ist, scheint in späteren Entsch. seine Auffassung geändert zu haben. Nach einem Urteil über die Rspr. des RG.: ZB. 1920, 1045 hat dieses in zwei Urt. v. 3. Aug. 1920 und 2. Nov. 1920 grundsätzlich eine unzulässige Delegation nur dann angenommen, wenn die Landeszentralbehörde, welcher das Gesetz seine Durchführung vorbehält, mit der „Übertragung“ ihrer Befugnisse deren Ausübung völlig aus der Hand gibt, nicht aber, wenn sie sich der nachgeordneten Behörde nur als eines von ihr kontrollierten Organs bedient, mittels dessen sie selbst die ihr anvertrauten Befugnisse ausübt.

Das KraftG. hat offenbar mit der teilweisen Weiterübertragung der der Reichsregierung und den Landeszentralbehörden erteilten Ermächtigung zur Erlassung von Ausf. u. d. gerechnet. Das ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte und dem Zwecke des Gesetzes sowie aus der Tatsache der unverkennbaren Notwendigkeit einer solchen Übertragung. Durch das Gesetz sollte der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in den Grundzügen allgemein und einheitlich geregelt werden. Wie aber aus der bereits erwähnten, bei der Kommissionsberatung abgegebenen Erklärung des Regierungsvertreters hervorgeht, sollte die zur Erlassung der einheitlichen Ausführungs Vorschriften ermächtigte Zentralstelle nur die Anordnungen allgemeiner Art treffen, während die auf die besonders örtlichen Verhältnisse sich erstreckenden Anordnungen Aufgabe der Ortspolizeibehörden sein sollten. Als Zentralstellen waren im Gesetzentwurf nicht nur der Bundesrat, sondern die Landeszentralbehörden vorgesehen. Diese sollten den nachgeordneten Polizeibehörden die Sonderregelung der örtlichen Verhältnisse überlassen. Das war bereits in den vor der Vorlegung des Gesetzesentwurfes unter den Bundesregierungen vereinbarten „Grundzügen“ v. 3. Mai 1906, denen folgend die Bundesregierungen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in ihren Gebieten regelten, in § 21 vorgesehen. Auf diese Bestimmung jedenfalls, und nicht, wie das Urt. des RG. v. 5. Nov. 1923 (RGZ. ErgBd. 8, 276) annimmt, auf den § 1 Abs. 1 der Grundzüge, hat der Regierungsvertreter in seiner Erklärung mit der Bemerkung hingewiesen, auch die geltenden Bestimmungen, die

vom Bundesrat ausgearbeitet seien, enthielten einen solchen Vorbehalt für die Kompetenz der Ortspolizeibehörden. Durch eine dem § 21 der Grundzüge entsprechende Bestimmung haben die Bundesregierungen in den von ihnen zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen erlassenen Vorschriften (vgl. § 21 Bay. Oberpol. Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 17. Sept. 1906 (GVB. 729)) für die Polizeibehörden die Befugnis zur Erlassung örtlicher Anordnungen begründet, soweit sie nicht vorher schon nach der Landesgesetzgebung bestand, wie in Bayern nach § 12 Oberpol. Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen usw. v. 7. Mai 1902 (GVB. 173). An die Stelle der landesrechtlichen Vorschriften ist dann nach dem Willen des KraftG. die BundRVO. v. 3. Febr. 1910 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (RGV. 389), die Vorgängerin der jetzt geltenden VerkVO. der Reichsregierung, getreten, die in § 23 (dem jetzigen § 30) die Bestimmung des § 21 der Grundzüge, also die Ermächtigung der Polizeibehörden zur Erlassung örtlicher Anordnungen aufrechterhielt. Daß der Bundesrat (die Reichsregierung) nicht imstande gewesen wäre, auch die unendlich vielen, örtlich verschiedenen Einzelregelungen zu treffen, und daß er sich dazu der Mitwirkung der äußeren Stellen naturnotwendig bedienen mußte, bedarf keiner näheren Erörterung.

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

Solche Anordnungen können nur in dem beschränkten Rahmen des § 30 KraftVerkVO. und unter Beobachtung der daselbst aufgestellten Zuständigkeitsgrenzen ergehen. Die Revision behauptet, daß die im gegebenen Falle in Frage stehenden bezirkspolizeilichen Vorschriften nach doppelter Richtung gegen § 30 verstoßen.

Nach § 30 Abs. 1 Satz 3 steht die Befugnis, Verkehrsverbote und -beschränkungen anzuordnen, für Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, der obersten Landesbehörde zu; sie kann diese auf die höheren Verwaltungsbehörden, in Bayern die Kreisregierungen (§ 45 Abs. 1 VerkVO., Bek. des Staatsmin. d. Inn. v. 18. Mai 1923/29. Dez. 1925 zu § 23 (30) KraftVerkVO.) übertragen. Die Meinung der Beschwerdeführer, daß die gesperrten Bezirksstraßen als dem Durchgangsverkehr dienende Wegestrecken anzusehen seien, ist aber vom Erstrichter zutreffend abgelehnt worden. Die Entsch. entspricht der vom erk. Sen. in stand. Rspr. vertretenen Auffassung.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Arten auf bestimmten Wegen kann nur verboten oder zeitlich beschränkt werden, soweit der Zustand der Wege oder anliegender Gebäude oder die Eigenart des Verkehrs es erfordern; die Anordnung muß im Hinblick auf § 6 Abs. 1 Nr. 2 KraftG. die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen bezwecken. Mit ihrem Einwand, aus der Tatsache, daß der Bezirk Gr. für die Sommermonate jedem das Befahren der gesperrten Wege mit Lastkraftwagen gestattet, der jährlich eine festgesetzte Summe als Vorausleistung zahlt, gehe hervor, daß weder der Zustand der gesperrten Straßen das Verkehrsverbot erfordere, noch daß es dem Bezirk um die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf seinen Straßen, sondern vielmehr um die Gewinnung unberechtigter Einnahmen zu tun ist, haben die Angekl. die rechtlichen Voraussetzungen des Verbotes bestritten. Der Erstrichter konnte diesen Einwand nicht mit der Begründung abtun, daß damit nur die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit der Sperrung verneint werde. Er mußte vielmehr das Vorliegen der Voraussetzungen prüfen und mußte feststellen, daß die Sperre Anordnung mit Rücksicht auf den Zustand der Wege erlassen wurde und den Zweck der Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den Straßen verfolgte. Nur die Frage, ob die Maßnahme nach dem Zustande der Straßen tatsächlich notwendig und zur Erreichung des wirklich angestrebten Zweckes dienlich war, hatte der Richter nicht in Erwägung zu ziehen. Die irrtümliche Stellungnahme des Erstrichters zum Einwande der Angekl. vermag aber den Bestand des angefochtenen Urteils nicht zu gefährden; denn der Erstrichter hat in mehrfacher Wendung tatsächlich festgestellt, daß die Sperrung der in Frage stehenden Straßenstrecke nur angeordnet wurde, weil die gesamte Bauart der Straße (Breite und Grundbau) einen unbeschränkten Verkehr mit Lastkraftwagen nicht zuläßt, und hat damit auch seine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, daß es der Bezirkspolizeibehörde darum zu tun war, die bei dem Zustande des Weges mit einem ungehemmten Verkehr von Lastkraftwagen verbundene Gefahr auszuschließen. In Wirklichkeit muß auch nicht aus der von

fahrenden Straßen, Straßenteile, Kanäle und sonstige Anlagen getroffen haben.“

Zu den hier einschlägigen Fragen hat übrigens inzwischen auch der BayVGH. in seiner Entsch. v. 23. Okt. 1929 in demselben Sinne Stellung genommen (BayVGH. 50, 151). In dieser Entsch. lehnt der BayVGH. mit Recht auch die von Laforet auf S. 382 ff. seiner erläuterten Ausgabe zur BayGem., Bez. und KreisD. vertretene Ansicht ab, daß es sich bei den sog. besonderen Voraussetzungen i. S. des Art. 29 Abs. 2 BayBezD. um eine in ihrem Wesen von der Kraftfahrzeugsteuer verschiedene, nicht gleichartige (§ 2 Abs. 1 FinAusglG.) Steuer handle.

M. Dr. Siegfried Wille, München.

in den solche und ähnliche Bestimmungen gekleidet zu werden pflegen, hier mitteilen.

Zunächst wurde in § 1 der in Frage stehenden Bestimmung Lastkraftwagen und Raupenschleppern innerhalb des Bezirks der Verkehr auf einzelnen Straßen untersagt. Ein weiterer Paragraph bestimmte sodann: „Ausnahmen von Verboten des § 1 ... bedürfen der vorherigen Erlaubnis des Bezirksausschusses. Für einzelne Fahrten wird das Bezirksamt ermächtigt, die Genehmigung zu erteilen und dieselbe evtl. von Bedingungen abhängig zu machen. Es kann insbes. Ausnahmen von § 1 ... für Fahrzeuge solcher Unternehmer und Betriebe zulassen, die mit dem Bezirk Vereinbarungen über die Schadloshaltung des Bezirks wegen Beschädigungen der zu be-

den Angekl. angeführten Tatsache das Gegenteil gefolgert werden. Nach allgemein anerkanntem Rechtsgrundsatz können Ausnahmen von einer derartigen polizeilichen Anordnung gemacht und diese an Bedingungen geknüpft werden. Wenn die Polizeibehörde von dieser ihr zustehenden Befugnis Gebrauch macht, so kann daraus nicht geschlossen werden, daß das Verbot des Allgemeingebrauches des Weges nicht durch den Zustand des Weges und die Sorge für die Erhaltung der Sicherheit des Verkehrs auf diesem verlangt und das aus diesem Grunde erlassen wird; die Möglichkeit der Ausnahme beweist nicht, daß auch die Regel erträglich wäre. Eine andere Frage ist es, ob die Ausnahme an zulässige Bedingungen geknüpft wird. In dieser Hinsicht besteht nach Lage der Sache allerdings Anlaß zu betonen, daß der § 3 der bezirkspolizeilichen Vorschriften gegen das Gefährdungsverstoß. Die Erhebung von Voraussetzungen für die Wegeunterhaltung von den die Straßen benützenden Kraftfahrzeugführern ist unzulässig und kann auch nicht auf den Art. 29 Abs. 2 BezirksD. gestützt werden. Durch den § 13 Abs. 2 FinAusglG., der auf Grund des Art. 2 b. Gef. zur Änderung des KraftStG. v. 15. Mai 1926 (RGBl. I, 223) hinzugefügt und durch § 19 KraftStG. v. 21. Dez. 1927 (RGBl. I, 509) aufrechterhalten wurde, sind für Kraftfahrzeuge die besonderen Beiträge befreit und durch einen einheitlichen Zuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer ersetzt worden. Das schließt die Erhebung von Leistungen auch in der Form aus, wie sie hier versucht wird.

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

(BayObStG., StrSen., Urf. v. 19. April 1929, RevReg. I Nr. 112/29.)

*

II. Zum Begriffe „Anhängen“ i. S. der §§ 32, 33 KraftVerkD. Strafrechtliche Verantwortlichkeit anderer Personen neben dem Führer. f)

Im Einklang mit OLG. Jena: DZ. 1924, 747, RG.: RGZ. ErgBd. 4, 315; OLG. Hamburg: ZW. 1927, 1713 ist auch der Sen. der Auffassung, daß unter „Anhängen“ i. S. der §§ 32 u. 33 nicht nur die typischen, d. h. zum Anhängen bestimmten Fahrzeuge, sondern alle angehängten, auch die nur gelegentlich angehängten, zu verstehen sind.

Zu 11. Die Entsch. wirkt befremdend. Ich habe selbst schon manden mit meinem Motorrade eingeschleppt, der mit seinem bewegungsunfähig gewordenen Fahrzeug verlassen auf einsamer Landstraße meine Hilfe erbat. Niemals ist mir der Gedanke gekommen, daß meine Hilfe für beide Teile zu einer strafbaren Handlung wurde, und niemals würde ein Kraftfahrer verstehen, wenn ich in Zukunft meine Hilfe verweigerte, weil mir das Einschleppen verboten sei.

Dieser offenbare Widerspruch mit der Verkehrsanschauung und den notwendigen Forderungen der Praxis läßt von vornherein Zweifel an der Richtigkeit der Entsch. entstehen.

Um gleich eine Stütze der Entsch. zu entziehen. Das Urteil nimmt an, es sei möglich, daß der Gesetzgeber das Einschleppen anderer Kraftfahrzeuge den Motorrädern im Gegensatz zu den Wagen deshalb verboten habe, weil es gefährlicher sei. Beiwagenmaschinen und Dreiradautos (Goliath, Zyklolette) sind auch Motorräder. Praktisch können solche Fahrzeuge ebenso sicher und gefahrlos ein anderes einschleppen, wie ein VWB-Wagen oder Hanomag.

Das Urteil sagt allerdings, es sei nicht entscheidend, ob ein sachlicher Grund dafür vorhanden war, Krafträder vom Einschleppen anderer Fahrzeuge auszuschließen, oder ob diese Wirkung überhaupt beabsichtigt war oder nicht. Der Wortlaut des Gesetzes sei maßgebend.

Da es sich hier aber gerade um die Auslegung des Wortlauts handelt, dürfte doch die Frage nach der ratio legis nicht ganz unwesentlich sein.

Schon der Wortlaut des § 34 KraftVerkD. bietet Zweifel. Hier heißt es: Die Bestimmungen des § 32 finden ... keine Anwendung auf angehängte Kraftfahrzeuge, die sich nicht mit eigener Kraft fortbewegen. Woran angehängt? An Kraftwagen, Pferde-, fuhrwerke, Sattelschlepper, Motorräder oder was sonst? Der Gesetzgeber schweigt sich aus. Warum? Weil es ganz unerheblich im Sinne dieser Bestimmung ist, wer schleppt. Das Neue, das im § 34 KraftVerkD. gegenüber §§ 32, 33 KraftVerkD. gesagt ist, besteht lediglich darin, daß hier von „angehängten“ Kraftfahrzeugen, von „Schleppzügen“, die besonders vorsichtig fahren müssen, die Rede ist. Der Unterschied besteht also lediglich in der Art der Verbindung zwischen ziehenden und gezogenen Fahrzeugen.

Es handelt sich nicht um einen Anhänger, sondern um ein angehängtes Fahrzeug. Also muß doch ein Unterschied zwischen dem Anhängerwagen, der Anhängerachse i. S. der §§ 32, 33 und dem angehängten Kraftfahrzeug i. S. des § 34 KraftVerkD. sein. Also kann solch ein gelegentlich aus irgendeinem Grunde in Schlepp genommenes Fahrzeug kein Anhänger sein.

Merkwürdigerweise wird die entgegengesetzte Meinung von einer gewissen Mehrheit von Entsch. und auch von einigen Komm. vertreten

Die gegenteilige Anschauung Müllers — Vorbem. 3 zu § 32 und Biff. 3 zu § 34 findet im Wortlaut der §§ 32 u. 33 keine Stütze, da nach dem Sprachgebrauch unter Anhänger jeder angehängte Wagen verstanden werden kann. Sie wird dem Zweck der genannten Verkehrsvorschriften nicht gerecht, denn sie dienen der Verkehrssicherheit und der Schonung des Straßenkörpers. Dieser Zweck würde in erheblichem Umfange verfehlt, wenn Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach nicht als typische Anhänger zu betrachten sind, z. B. Möbelwagen und ähnliche Lastwagen, ohne polizeiliche Erlaubnis an Kraftwagen angehängt und mit der im allgemeinen zugelassenen Fahrgeschwindigkeit fortbewegt werden dürften, obwohl sie den Anforderungen des § 32 Abs. 1 nicht genügen.

Die Richtigkeit dieser Rechtsanschauung scheint sich dem Sen. namentlich auch aus dem Inhalt und der Fassung des § 34 zu ergeben. Denn diese zeigen, daß nach der Auffassung des Verordnungsgebers auch das geschleppte Kraftfahrzeug an sich unter § 32 fiele, und daß es einer besonderen Regelung bedürfte, um die Anwendung dieser Vorschrift auszuschließen. Die Ausnahme, die § 34 für das angehängte Kraftfahrzeug getroffen hat, ist aber begrenzt auf die Anwendung des § 32, also auf den Fall, daß ein nicht mit eigener Kraft sich fortbewegendes Kraftfahrzeug an einen Kraftwagen angehängt wird. Der unzweideutige Inhalt des § 34 gestattet nicht, ihn auf die Fälle des § 33 zu beziehen. Ob die Rechtslage, die sich daraus ergibt, daß nämlich Ausnahmen von der Vorschrift des § 33 für geschleppte Kraftfahrzeuge nicht gemacht sind, beabsichtigt war oder nicht, ist für die Gesetzesanwendung nicht von entscheidender Bedeutung. Es ist übrigens durchaus denkbar, daß der Verordnungsgeber wegen der unstreitig größeren Gefährdung des Verkehrs, die das Schleppen eines anderen Kraftfahrzeugs durch ein Kraftrad gegenüber dem Schleppen durch einen Kraftwagen mit sich bringt, absichtlich nur letzteres zugelassen hat.

Die Vorschriften des § 33 gestatten, in diesem Sinne ausgelegt, das Schleppen eines Krafttrads durch ein anderes nicht; denn sie verlangen, daß die Anhänger mit dem Kraftrad in zuverlässiger Weise gekuppelt sein müssen. Unter Kuppelung kann nur eine Verbindung verstanden werden, die so eng und fest ist, daß das angekuppelte Fahrzeug die Bewegungen des führenden zwangsläufig teilt. Davon kann aber bei einer nur losen Verbindung, die etwa durch eine Kette oder, wie hier, durch einen Strick zwischen dem schleppenden und dem geschleppten Kraftrad hergestellt wird, nicht die Rede sein.

(vgl. Jsaac-Sieburg, § 32 Num. 1; Lechner, Kraftfahrzeuggesetzgebung, München 1927, S. 339; OLG. Jena: DZ. 1924, 747; RG.: KraftSt. 1926, 97; SanjDStG.: ZW. 1927, 1713).

Sagt alle berufen sich auf den Wortsinne: Jeder angehängte Wagen sei ein Anhänger!

Der Sprachgebrauch lautet gerade entgegengesetzt, Anhänger ist ebenso wie Anhängerwagen und Anhängerachse etwas zum Anhängen, dazu bestimmt und geeignet. Anhänger ist ein Fahrzeug, das normalerweise darauf angewiesen ist, durch ein anderes gezogen zu werden. Man denke an die Analogie im Seeverkehr „Schlepper und Schleppkahn“. Kein natürlicher Sprachgebrauch wendet diese Bezeichnungen an auf eine habarierte Segelschiff, die von einem Dampfschiff in den Hafen geschleppt wird. Zu einem „Anhängen“ gehört ein „Schlepper“ oder ein „Motorwagen“. Kein Mensch wird ein Auto so bezeichnen, das ein habariertes Kraftrad einschleppt.

Die Überschrift des Abschnitt E der KraftVerkD. macht den Wortsinne noch deutlicher. „Mitführen“ von Anhängern bedeutet Dauerbindung und wirtschaftlichen Zusammenhang.

Manche sagen (so Hellingroth-Michel, Kraftfahrrecht, München 1930, I S. 199), die Änderung der Wortfassung auf Anhängerwagen in Anhänger, wie sie in der WD. v. 1. Febr. 1921: RG. 1921, 150 vorgenommen wurde, bedeute, daß nicht nur „die typischen Anhängerwagen“, sondern jedes angehängte Fahrzeug gemeint sei. Der weitere Begriff „Anhängen“ mußte aber einfach deshalb gewählt werden, weil er als Oberbegriff für die im § 32 genannten Anhängerwagen und Anhängerachsen gegeben ist (vgl. Jsaac-Sieburg S. 628, Oberländer-Zinnerloher S. 158).

Von anderer Seite wird betont, jedes angehängte Fahrzeug müsse als Anhänger angesehen werden, weil sonst durch das Schleppen übermäßig schwerer und eisenbereifter Wagen die Straßen zerstört würden. Diese Besorgnis könnte aber höchstens zu der Forderung führen, das Gesetz zu ergänzen, nicht aber zu der Befugnis, mehr aus ihm herauszulesen, als drin ist. Im übrigen ist diese Besorgnis aus zwei Gründen unberechtigt. Durch einen gelegentlich — meistens im Notfall nur auf kurze Strecke — mitgeschleppten Wagen kann die Straße schon deshalb nicht zerstört werden, weil bei einer nicht besonders geeigneten Verbindung, bei einer Notkuppelung, nur mit ganz geringer Geschwindigkeit gefahren werden kann. Fahrzeuge zu schleppen, die eine Gefahr für den übrigen Verkehr bilden, verbietet sich für den Kraftfahrer schon aus §§ 17, 18 KraftVerkD. Und auch sonst steht es den Ländern und Verwaltungsbezirken frei, auch das Schleppen von Fahrzeugen einzuschränken und zu regeln, soweit nicht § 34 KraftVerkD. in Frage kommt.

Das ist eben die Bedeutung des § 34 KraftVerkD.: für einen bestimmten Fall des Schleppens Reichsrecht zu schaffen, das eine

Das AG. hat daher mit Recht angenommen, daß im vorliegenden Falle gegen die Vorschrift des § 33 verstoßen wurde. Schuldig dieser Verletzung und deshalb strafrechtlich verantwortlich nach § 21 KraftfG. ist aber nicht nur der Führer des schleppenden Krafttrades, sondern auch der Angekl.

Der Sen. hält an der in seiner Rspr. (BayDVLGSt. 8, 288; 20, 288; JurMösch. 1925, Nr. 1715, RT 1802/25) vertretenen Anschauung fest, wonach es der KraftfVerkVd., wenn auch ihre Anordnungen zunächst an den Führer gerichtet sind, ferne gelegen ist, die strafrechtliche Verantwortlichkeit anderer Personen auszuschließen, wenn sie sich aus allgemeinen strafrechtlichen Gesichtspunkten verantwortlich gemacht haben. Das ist aber hier der Fall. Denn der Angekl. hat die unzulässige lose Verbindung zwischen seinem Krafttrader und dem seines Begleiters zum Zwecke des Schleppens vorgenommen und hat es durch ihn schleppen lassen; er war sonach gewillt, daß der Führer des schleppenden Krafttrades den von ihm hergestellten, der VerkVd. widerprechenden Zustand benütze und so der Verkehrs-vorschrift zuwiderhandle. Der Angekl. ist deshalb neben dem Führer als selbständiger Täter strafbar.

(BayDVLG., StrSen., Urte. v. 2. Jan. 1931, RevReg. I Nr. 828/30.)

*

12. § 50 KraftfVerkVd. bildet die Strafvorschrift für alle Zuwiderhandlungen mit Kleinkraftträdern. Real-konkurrenz des Nichtmitführens der Zuteilungsbescheinigung mit fahrlässiger Körperverletzung.

(BayDVLG., 1. StrSen., Entsch. v. 23. Jan. 1931, Nr. 808/30.)

Mitgeteilt von Erstem Staatsanwalt Thoma, Memmingen.

über das ganze Reichsgebiet gültige, durch Anordnungen anderer Polizeibehörden nicht beeinflussbare Norm gibt. Man hat sich auf das Schleppen von Kraftfahrzeugen als den häufigsten und wichtigsten Fall beschränkt.

Das Schleppen anderer Fahrzeuge ist der Regelung des Landes-rechts überlassen, soweit es dort nicht verboten ist, muß es also zulässig sein (ebenso Müller, Vorbem. zu § 31 Nr. 3; Oberländer-Zinnerloher S. 159; Fülle, Lexikon des Kraft-verkehrsrechts S. 33).

Daß ein geschlepptes Fahrzeug kein Anhänger i. S. der §§ 32, 33 KraftfVerkVd. ist, wird mit besonderem Nachdruck von Müller, Vorbem. 3 vor § 32, ebenso, aber ohne nähere Begründung von Fülle S. 33; Oberländer-Zinnerloher, Vorbem. 2 zu § 32; ausführl. Oberländer: DAutoR. 1927, Nr. 8 S. 3; DLG. Düsseldorf: Krafzf. 1928, 288.

Geht man von diesem Standpunkt aus, so müßte den Motorkrädern das Schleppen von Fahrzeugen gestattet sein, selbst und gerade dann, wenn sie im § 34 KraftfVerkVd. nicht als schleppendes Fahrzeug erwähnt wären. Sie dürften also alle Fahrzeuge, die nicht Kraftfahrzeuge sind, also auch Kleinkrafttrader — denn diese gelten nicht als Kraftfahrzeuge — (vgl. Jaak-Sieburg, § 34 Anm. 1; Müller, § 34 Anm. 4; Fülle S. 285 gegen Oberländer-Zinnerloher, § 34 Anm. 2) ohne weiteres ein- und abschleppen.

Schließlich aber beruht die Ansicht des BayDVLG., an die Krafttrader sei im § 34 KraftfVerkVd. nicht gedacht, nur auf dem Hinweis der Nichterwähnung des § 33 KraftfVerkVd. Die Struktur und Logik der KraftfVerkVd. ist nicht so geschlossen, daß dieser Hinweis überhaupt überzeugend ist. Schon die Überschrift des Abschnitts E „Mitführen von Anhängern“ deckt nicht den Inhalt der §§ 32 bis 34 (Weivagen des § 33). Ich verweise weiter nur auf den inkonsequenten Gebrauch der Ausdrücke Fahrzeuge und Kraftfahrzeuge, wie er unter anderem zu der berühmten Streitfrage über das Vorfahrtrecht der Straßenbahn Anlaß gewesen ist.

Die Vermutung spricht zunächst dafür, daß die KraftfVerkVd. das Schleppen aller Kraftfahrzeuge durch alle Kraftfahrzeuge abschließend regeln wollte. Daß im § 34 gesagt ist, die Bestimmungen des § 32 finden keine Anwendung, braucht nicht zu bedeuten, daß nur Kraftwagen als schleppendes Fahrzeug in Frage kommen. Das wird vielmehr lediglich deshalb gesagt sein, weil im § 32 die umfassenderen und die Bedingungen des § 33 sämtlich enthaltenen Forderungen über Gewicht, Bereifung und Ruppelung gegeben sind. Wenn also erklärt wurde, daß diese Bestimmungen für das Schleppen von Kraftfahrzeugen aufgehoben seien, so wurden damit ohne weiteres auch diejenigen des § 33 KraftfVerkVd. außer Kraft gesetzt. Es erschien also offenbar nicht nötig, die Krafttrader und ihren § 33 besonders zu erwähnen.

Also läßt sich mit Müller (§ 34 Anm. 3 und Jaak-Sieburg (§ 34 Anm. 1) sehr wohl die den tatsächlichen Vorgängen und Bedürfnissen entsprechende Meinung vertreten, daß auch Krafttrader das Schleppen anderer Fahrzeuge vom geltenden Reichsrecht nicht verboten ist.

RA. Dr. Otto Alving, Kiel.

Oberlandesgerichte.

a) Zivilsachen.

I. Materielles Recht.

1. Kraftfahrzeugrecht.

Angsbürg.

1. § 823 BGB. Merkantil Minderwert eines Kraftfahrzeugs nach einem Unfall. †)

Der Minderwert eines Wagens, der einen mit erheblichen Folgen verbundenen Zusammenstoß erlitten hat, hängt zum größten Teile von Umständen ab, die außerhalb des Wagens selbst liegen, insbes. wenn es sich nicht um den Gebrauchswert, sondern um den Verkaufswert handelt. Der Käufer hat sich auch nicht unterscheiden zwischen dem Aufbau und dem Fahrgestell, sondern er wird den Preis drücken wollen einfach auf Grund der Tatsache, daß der Wagen einen Zusammenstoß erlitten hat. Dabei wird es dem Verkäufer wenig nützen, wenn er mit Zug behaupten kann, nach dem Gutachten der Sachverständigen habe das Fahrgestell nicht gelitten; denn gerade so wie der Kl. sich nur schwer davon abbringen ließ, seine überlegten Ansprüche zu ermäßigen, weil er eben doch mit der Möglichkeit rechnet, daß innere Schäden entstanden sein können, so wird der Käufer diesen Umstand besonders betonen, um einen billigen Preis zu erzielen. Aber nicht nur die Wertminderung infolge der Befürchtung innerer Schäden, sondern auch die, wenn auch ziffermäßig belegte Schädigung der Kosten der Reparatur des Chassis sind nicht absolut für das Gericht maßgebend. Denn erfahrungsgemäß erleiden auch ziffermäßige Aufstellungen über Arbeiten bei der Ausführung meistens eine Veränderung nach oben.

Der Senat schätzt daher gemäß § 287 ZPO. den Schaden, der dem Kl. durch den Zusammenstoß entstanden ist, unter Würdigung aller Umstände, zu denen auch gehört, daß der Kl. unbefristeternmaßen

Zu 1. Nach dem Grundsatz der Naturalrestitution ist von dem zum Schadensersatz Verpflichteten der Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Bei der Beschädigung eines Kraftfahrzeugs durch einen Verkehrsunfall entsteht regelmäßig die Frage, ob durch den Unfall über die unmittelbar wahrnehmbaren, durch eine Reparatur wieder gutzumachenden Beschädigungen der einzelnen Teile des Kraftfahrzeugs hinaus eine Minderung des Verkaufswertes, ein sog. merkantiler Minderwert (vgl. RG. 85, 252 = JW. 1914, 979) eingetreten ist. Dieser mittelbare, d. h. „durch den weiteren Kaufverlauf des schädigenden Ereignisses innerhalb der Vermögenssphäre des Verletzten vermittelte Schaden“ ist grundsätzlich ersäßig (Staubinger, Vorbem. II Ziff. 1 zu den §§ 249–255 BGB.). Frage des einzelnen Falles ist es, ob die Annahme eines Minderwertes berechtigt ist.

Das Urteil unterscheidet zwischen dem Gebrauchs- und dem Verkaufswert des Fahrzeugs. Die Minderung des Gebrauchswertes ist technisch und durch den Gebrauch des Fahrzeugs ohne Schwierigkeit zu ermitteln. Die Schwierigkeit liegt dagegen in der Ermittlung der Minderung des Verkaufswertes. Das Urteil nimmt einen derartigen Minderwert an, folgert ihn aus der Tatsache des Zusammenstoßes und erblickt ihn in der Möglichkeit, daß der Wagen innere, seinerzeit nicht wahrnehmbare Schäden erlitten hat. Diese Feststellung erschöpft jedoch die Voraussetzungen für einen geminderten Verkaufswert nicht.

Die Praxis der Verkehrsunfälle zeigt, daß an wichtigen Teilen der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeuge, vor allem am Fahrgestell Veränderungen eintreten können, die noch nicht alsbald nach dem Unfall, sondern erst später, nach längerem Gebrauch, vielleicht auch erst bei einem späteren Unfall in Erscheinung treten und die deshalb durch die beim Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen übliche Gewährleistung nur für Riß- und Bruchfreiheit nicht erfaßt werden. Ihr Kaufzusammenhang mit dem Unfall läßt sich, wenn sie dann später in Erscheinung treten, in der Regel auch nicht mit Sicherheit nachweisen. Es handelt sich deshalb in der Zeit unmittelbar nach dem Unfall nur um die Möglichkeit, daß solche Beschädigungen bestehen. Diese Möglichkeit wird aber im Handel bei der Preisbestimmung wertmindernd in Betracht gezogen. Neben diese Wertminderung tritt aber noch eine andere, die mehr gefühlsmäßige als auf bestimmten Erwägungen beruhende Abneigung des Käufers gegen den Erwerb eines Kraftfahrzeugs, mit dem sich ein schwerer Unfall ereignet hat.

Nach § 459 BGB. haftet der Verkäufer dafür, daß der Kaufgegenstand im Zeitpunkt des Gefahrübergangs nicht mit Fehlern behaftet ist, die den objektiven Verkaufs- oder den subjektiven Gebrauchswert aufheben oder mindern. Bildet die Tatsache, daß das Fahrzeug bei einem Verkehrsunfall eine Beschädigung erlitten hat, einen solchen Sachmangel? Der Begriff „Sachmangel“ ist durch Rspr. und Rechtslehre nicht befriedigend abgegrenzt. Nach RG. 97, 351 muß es sich um Fehler handeln, Abweichungen von der normalen Beschaffenheit, die der Sache „unmittelbar ankleben“, nicht aber um Mängel, „die sich erst mittelbar bei einer Heranziehung besonderer, außerhalb der Sache liegender Verhältnisse ergeben“. Der RGKomm. bemerkt hierzu in Anm. 4, I zu § 459 BGB., daß es sich um physische Eigenschaften handeln müsse. Warnerer bemerkt

an dem Zusammenstoß ohne jede Schuld ist, auf mindestens den Betrag, der im Schlußantrag von dem Kl. verlangt worden ist.
(OLG. Augsburg, 2. Zivilsen., Urk. v. 18. Dez. 1930, II L 28/30.)

Mitgeteilt von JN. Adolf Deiler, Augsburg.

*

Berlin.

2. § 3 KraftfG.; § 18 KraftfVerkVO.; § 823 BGB.
Haftung des Fahrlehrers und des Fahrschülers bei Unfällen, die durch die Steuerung des Fahrschülers verursacht worden sind. f)

Das Auffahren des von dem Bekl. zu 2 und 3 geführten Wagens auf den Wagen des Kl. ist nur auf ein Verschulden der Bekl. zu 2 und 3 zurückzuführen. Der Bekl. zu 2 ist gem. § 3 Abs. 2 als Führer des Lehrwagens anzusehen. Er begleitete den Bekl. zu 3, der sich in der Führung von Kraftfahrzeugen übte, als Fahrlehrer. Nach § 18 KraftfVerkVO. lag ihm als Führer des Wagens die Pflicht ob, die Geschwindigkeit so einzurichten, daß das Fahrzeug auf kürzester Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte, und zwar aus zwei Gründen, einmal mit Rücksicht darauf, daß an dem Per. Platz sehr lebhafter Verkehr herrscht und zweitens, weil, wie unstreitig ist, die Sicherheit des Fahrens durch die schlüpfrige Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt war. Gegen diese Verpflichtung hat der Bekl. zu 2 verstoßen. Er trägt selbst vor, daß der von ihm geführte Wagen in einem Abstände von etwa 8 m der Kraftbrosche des Kl. gefolgt sei. Auf diese Entfernung hätte er aber auf jeden Fall seinen Wagen zum Halten bringen müssen, denn eine Strecke von 8 m beträgt unter Würdigung der vorliegenden Umstände jedenfalls mehr, als was unter kürzester Entfernung i. S. des § 18 KraftfVerkVO. zu verstehen

ist. Es kommt noch hinzu, daß die beiden an dem Unfall beteiligten Fahrzeuge zu den letzten einer Wagenreihe, die in der Per. Straße dem Per. Platz zuströmte, gehörten. Gerade mit Rücksicht hierauf mußte der Bekl. zu 2 mit einem alsbaldigen Lichtwechsel rechnen und seine Geschwindigkeit so herabmindern, daß er ohne auf den vor ihm fahrenden Wagen aufzuprallen, halten konnte. Es gehört zu der von einem Kraftwagenführer zu beobachtenden Sorgfalt, daß er nicht etwa versucht, an einer Kreuzung noch vor dem Lichtwechsel herüberzukommen, sondern er muß, wenn mit einem baldigen Lichtwechsel zu rechnen ist, so langsam fahren, daß er noch vor der Kreuzung halten kann. Der Bekl. zu 2 trägt selbst vor, daß er bei einer weichen Betätigung der Bremsen noch vor der Schutzlinie seinen Wagen hätte zum Halten bringen können. Ist seine Behauptung, nämlich daß der Wagen des Kl. im Augenblick des Zusammenstoßes bereits über die Schutzlinie hinausgefahren war, richtig, so hat der Bekl. zu 2 nach seiner eigenen Darstellung schuldhaft gehandelt, da das von ihm behauptete starke Bremsen, das ein Weitergleiten des Wagens verursachte, in der vorliegenden Situation gerade eine falsche Maßnahme war.

Ein Verschulden des Bekl. zu 2 liegt aber auch darin, daß er mit dem Bekl. zu 3, der, wie in der mündlichen Verhandlung nicht bestritten worden ist, erst zum fünften Male am Steuer saß, über den Per. Platz gefahren ist. Der Bekl. zu 2 mußte wissen, daß die Gefährlichkeit des Kraftverkehrs noch besonders gesteigert ist, wenn nicht ein ausgebildeter Fahrer, sondern ein Anfänger am Steuer sitzt. Er mußte weiterhin in Betracht ziehen, daß der lebhafteste Verkehr am Per. Platz und die schlüpfrige Fahrbahn besonders hohe Anforderungen an den Kraftwagenführer stellen. Überließ er unter diesen Umständen dem Bekl. zu 3 die Steuerung,

gipfeln in der Feststellung eines Verschuldens bei der Führung des dem Bekl. zu 1 gehörenden Kraftwagens; am Steuer saß der Bekl. zu 3 als Fahrschüler, neben ihm der Bekl. zu 2 als Fahrlehrer. Der Wagen fuhr auf den des Kl. auf.

Wenn man dem Urteil entsprechend ein Verschulden unterstellt, so ist zunächst selbstverständlich, daß der Bekl. zu 1 als Wagenhalter gemäß KraftfG. haftet. Allenfalls sei auf die billigenwerte Feststellung verwiesen, daß der Dienstherr eines behördlich ermächtigten Fahrlehrers sich schon durch den Hinweis auf diese Ermächtigung (VO. v. 1. März 1921) gem. § 831 BGB. entlastet.

Daß der Fahrlehrer als Führer aus dem KraftfG. und auch aus unerlaubter Handlung haftet, folgt aus § 3 Abs. 2 KraftfG. Es hätte mithin — hier ergibt sich das erste Hauptbedenken gegen das Urteil — der Ausführungen gar nicht bedurft, mit denen das RG. ein Verschulden des Lehrers schon aus dem Unternehmen der Fahrt herleitet. Diese Ausführungen sind keineswegs überzeugend. Es wird im allgemeinen Tatfrage sein, ob ein Schüler bei der fünften Fahrt schon in starken Verkehr, wie den des Per. Platzes, darf. Von vornherein verneinen läßt sich das jedenfalls nicht. Ein gewandter Schüler kann auf der fünften Fahrt die nötige Übung schon besitzen. Darüber hat der Lehrer nach seinem sachmännischen Ermessen zu befinden. Das RG. hätte hier in ganz anderer Weise die Fahraufsicht des Lehrers als schuldhaft falsch bezeichnen und mündelns feststellen müssen, daß es sich um einen typischen Schülerfehler handle. Davon ist aber nirgends die Rede; der Zusammenstoß ist keineswegs durch besondere, überdurchschnittliche Ungeschicklichkeit verursacht worden. Man bedenke auch, daß die genaue Regelung, wie sie gerade am Per. Platz durchgeführt ist, die Verkehrsgefahren stark einschränkt. Solche Stellen sind harmloser als andere nicht so belebte, aber unbewachte. Es wird sich mithin das Unternehmen dieser Fahrt für den Lehrer nicht noch als Sonderverschulden darstellen.

Strenge Bedenken aber erregt vollends die Ausdehnung der Haftung auch auf den Fahrschüler. Hier mutet das RG. dem Schüler Wissen und Urteilsfähigkeit zu, wie sie allenfalls vom Lehrer verlangt werden dürfen. Schon begrifflich wird ein Schüler von den Anweisungen des Lehrers gedeckt. Wie konnte der Bekl. zu 3 sich für unzureichend ausgebildet halten, wenn der Fahrlehrer, der ja obendrein eingriffsbereit neben ihm saß, ihn zu der Fahrt aufforderte, also eben damit für zureichend ausgebildet erklärte? Welchem Fahrschüler hat der Lehrer nicht in der Lehrzeit gesagt: „Fahren Sie nur, ich trage die Verantwortung?“ Das ist auch ganz richtig. Der behördlich zugelassene Fahrlehrer muß für den Schüler eine einwandfreie Autorität sein. Woher sonst sollte der Bekl. zu 3 wissen, ob er gerade bei der fünften Fahrt auf den Per. Platz dürfe? Diese Fragen stellen, heißt sie anders als das RG. entscheiden. Und bei alledem erwäge man, daß das Vorliegen eines schuldhaften Fahrerfehlers mindestens sehr zweifelhaft ist.

So bildet die Entsch. leider ein neues Glied der schon allzu langen Kette von Urteilen, die die Haftung beim Kraftwagenbetrieb überdehnen.

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

in Anm. II zu § 459, daß der Begriff des „Fehlers“ weit zu fassen sei. Liegt einem Kraftfahrzeug, das nach einem Zusammenstoß im Verdacht einer auch durch den Sachverständigen nicht feststellbaren Beschädigung wichtiger Teile steht, ein solcher physischer Mangel an? Man könnte darüber im Zweifel sein, wenn nicht das RG. 85, 252 diese Frage, wenn auch für ein anderes Mittel schon bejaht hätte. In dieser Entsch. ist die Frage, ob der Käufer eines Hauses den sog. merkantilen Minderwert beanspruchen kann, der sich trotz der Schwammabeseitigung durch die Befürchtung einer Wiederkehr des Schwammes ergibt, folgendermaßen entschieden: „Solange die Anschaffung des Verkehrs sich zu dieser Wahrheit noch nicht durchgerungen hat und noch mit der Befürchtung der Wiederkehr des Schwammes gerechnet wird, muß die Ursache dieser Befürchtung, der Verdacht, daß das Haus wieder vom Schwamm befallen werden könnte, als ein den Verkaufswert des Grundstückes erheblich mindernder Fehler angesehen werden.“ Danach entscheidet für das durch einen Unfall beschädigte Kraftfahrzeug die Verkehrsauffassung, ob der Zusammenstoß die Gefahr einer nicht erkennbaren Beschädigung wichtiger Teile, die Abneigung der Kaufinteressenten zum Erwerb eines solchen Kraftfahrzeugs und damit den vermeintlichen Minderwert nach sich zieht. Die Verkehrsauffassung wird dem Gutachten des Sachverständigen zu entnehmen sein. In dem vom OLG. Augsburg entschiedenen Fall hat der Sachverständige diesen Minderwert für das Fahrzeug festgestellt, während die Beschädigung nur an der Karosserie eingetreten war. Es ist aber dabei eine Frage unerörtert geblieben, die bei anderen mit bekannt gewordenen Fällen die Verkehrsauffassung beeinflusst hat. Nach einer bestimmten, nach der Art der Beschädigung zu bemessenden Zeit, einem halben Jahr oder einem Jahr, stellt sich bei weiterem Gebrauch des Kraftfahrzeugs heraus, ob der Verdacht einer Beschädigung begründet war oder nicht. Nach Ablauf dieser Zeit fällt der „merkantile Minderwert“ des Fahrzeugs wieder weg. Ebenso wie das RG. in der besprochenen Entsch. den Minderwert für den Fall, daß die Wiederkehr des Schwammes durch Beseitigungsmaßnahmen als ausgeschlossen anzusehen ist, verneint, wird der Minderwert beim Kraftfahrzeug nach Ablauf einer entsprechenden Zeit zu verneinen sein.

Welche Folgerungen ergeben sich daraus für den Schadenersatzanspruch des Beschädigten wie für den Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen? Der vom Sachverständigen für den Zeitpunkt des schadensstiftenden Ereignisses begutachtete Minderwert realisiert sich nicht, wenn das Fahrzeug nicht oder erst nach längerer Zeitdauer verkauft wird, nachdem sich der Verdacht einer weiteren Beschädigung nicht verwirklicht hat. Den Ausweg bietet die Feststellungsklage. Ebenso, wie für die im Zeitpunkt der Urteilsfällung noch nicht feststellbaren, aber möglichen gesundheitlichen Schäden des Unfallverletzten die Feststellung getroffen werden kann, daß der Bekl. für alle vom Unfall verursachten weiteren gesundheitlichen Schäden ersatzpflichtig ist, ist dies für den Kaskoschaden des Fahrzeugs möglich und wohl auch der einzig rechtlich zulässige Weg.

RA. Dr. E. Wille, München.

Zu 2. Aus den überaus umfangreichen Entscheidungsgründen konnte der erste Teil mangels Allgemeininteresses ausgeschieden werden und ungedruckt bleiben. Von dem verwickelten Tatbestand hatte die Beweisaufnahme kein klares Bild gebracht. Die — keineswegs überzeugenden — Ausführungen zur Schuldfrage

so mußte er bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt erkennen, daß ein Unfall, wie er hier vorliegt, durch die mangelnde Geläufigkeit des Fahrerschülers möglich wurde. Er hat trotzdem den Bekl. zu 3 den Wagen steuern lassen, also fahrlässig gehandelt (vgl. hierzu Heuke, 1929, S. 15 Anm. 6 zu § 3 KraftfG.; RG. JurWbch. 1925 Nr. 1835, Urt. v. 22. Sept. 1925).

Die Haftung des Bekl. zu 3 folgt nicht aus den Bestimmungen des KraftfG., wohl aber aus §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 BGB. i. Verb. m. § 230 StGB. Wenn der Bekl. zu 3 als Fahrerschüler auch nicht als Führer des Wagens gilt, so ist doch seine Zuanpruchnahme nach allgemein zivilen und strafrechtlichen Bestimmungen nicht ausgeschlossen (vgl. RG., Urt. v. 19. März 1912: JWB. 1912, 952 und DZ. 1912, 1243; ferner RG., 1. StrSen., Urt. vom 22. Sept. 1925: JurWbch. 1925 Nr. 1835 S. 1325; RG., 1. StrSen., Urt. v. 12. Nov. 1926: DRZ. Beil. 312 Nr. 1088; RG.: JWB. 1929, 939).

Wenn man auch nicht von dem Bekl. zu 3 die Sorgfalt eines tüchtigen Automobillenkers verlangen kann, da er zur Zeit des Unfalls noch Fahrerschüler war und sich erst die Eigenschaften eines solchen tüchtigen Autolenkers durch Übung erwerben wollte, so muß ein Verschulden des Bekl. zu 3 doch darin erblickt werden, daß er es übernahm, unter den dargelegten Umständen ein Automobil zu steuern, ohne hierzu die hinreichende Übung und Geschicklichkeit zu besitzen. Es ist allgemein bekannt, daß der schlüpfrige Asphalt und der starke Verkehr besondere Gefahrenquellen sind. Der Bekl. zu 3 mußte daher im Bewußtsein seiner noch unzureichenden Ausbildung für die Steuerung eines Kraftwagens davon Abstand nehmen, den Kraftwagen auch über den Per Platz zu lenken. Er mußte erkennen, daß die Steuerung des Wagens durch ihn eine besondere Gefährdung des Verkehrs hervorrief. Mit Fehlgriffen eines Fahrerschülers ist immer zu rechnen. Die Übungsfahrten dürfen daher in der Regel nur an Orten erfolgen, an denen eine Gefährdung des Publikums nicht zu befürchten ist. Dies mußte sich auch der Bekl. zu 3 sagen. Er durfte nicht darauf vertrauen, daß sein Fahrlehrer, der Bekl. zu 2, ihn nicht durch die Per Straße fahren lassen würde, wenn er nach dessen Ansicht noch nicht genügend ausgebildet war, sondern er hätte die Pflicht gehabt, selbständig zu prüfen, ob er unter diesen Umständen die Steuerung des Wagens über einen so verkehrsreichen Platz, wie den Per Platz, übernehmen durfte. Er mußte aber bei dieser Prüfung insbes. in Anbetracht der Tatsache, daß er erst das fünfte-mal am Steuer saß, zu einem verneinenden Ergebnis kommen.

Der Fahrerschüler muß zwar auch daran gewöhnt werden, ein Kraftfahrzeug sicher über verkehrsreiche Plätze unter schwierigen Verhältnissen zu lenken. Nach Berliner Polizeivorschrift muß der übende auch früher auf schwierigen und belebten Verkehrsstraßen lernen. Dies darf aber erst dann geschehen, wenn der Fahrerschüler so ausgebildet ist, daß eine besondere Gefährdung des Publikums nicht zu befürchten ist. Es kann nicht zugelassen werden, daß ein Fahrerschüler auf verkehrsreichem Platz durch eine falsche Handlung in der Steuerung des Wagens Leben und Gesundheit seiner Mitmenschen in Gefahr bringt (vgl. hierzu Heuke, KraftfG., 1929, S. 15 Anm. 6 zu § 3).

Der Bekl. zu 1 haftet dem Kl. auf Grund des § 7 Abs. 1 KraftfG. Daß der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis, durch das die Ersatzpflicht des Bekl. zu 1 ausgeschlossen wäre, beruht, ist nicht dargetan. Nur dann, wenn erwiesen ist, daß der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat, kann ein unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. vorliegen. Vorliegend ist aber gerade dargetan, daß der Führer des Kraftwagens, der Bekl. zu 2, den Unfall schuldhaft herbeigeführt hat.

(RG., 30. ZivSen., Urt. v. 12. Febr. 1930, 30 U 12985/29.)

Hamburg.

3. § 8 Ziff. 2 KraftfG. Ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Konstruktion eine höhere Stundengeschwindigkeit als 20 km erreichen kann, genießt nach Einbau eines dieser Geschwindigkeit begrenzenden Regulators nur dann das Privileg des § 8 Ziff. 2 KraftfG., wenn dieser Regulator konstruktionsmäßig so fest mit den übrigen maschinellen Einrichtungen verbunden ist, daß seine Ausschaltung Zeitaufwand und erhebliche Schwierigkeiten bereitet. f)

Der Bekl. hat das Privileg des § 8 Ziff. 2 KraftfG. für sich in Anspruch genommen, weil sein Lastkraftwagen infolge eines ein-

Zu 3. Der Entsch. ist im Ergebnis, nicht aber in der Begründung beizupflichten.

Weber ist die Betriebsgefahr eines schwer beladenen Lastkraftwagens an sich „erheblich“ höher als diejenige eines Pferdefuhrwerks von gleichem Ladezustand, noch kann anerkannt werden, daß für Unfälle der hier in Frage stehenden Art (Abrutschen des auf schlüpfrigem Pflaster bergab fahrenden Lastzuges) überhaupt die besondere Gefährlichkeit des Automobilbetriebes ursächlich ist. Entstehungsurachen eines derartigen Unfalles sind vielmehr die Abglüpfbarkeit des Weges

gebauten Regulators eine Stundengeschwindigkeit von mehr als 20 km nicht habe erreichen können. Ein Sachverständiger hat erklärt, der Regulator könne zwar durch einen etwa zwei Minuten erfordernden Eingriff außer Betrieb gesetzt werden, diese Art der Anbringung sei aber die übliche.

Die Anwendbarkeit des KraftfG. muß im Gegensatz zum LG. bejaht werden. Das RG. steht in feststehender Rspr. (vgl. LG. 86, 731; 128, 1522); DAutoR. 5 Nr. 17 S. 4) auf dem Standpunkt, daß den Fahrzeugen, die, wie das nach dem Sachverständigengutachten bei dem Auto der Bekl. der Fall ist, an sich eine höhere Geschwindigkeit als 20 km erzielen können, die Anbringung einer besonderen, die Geschwindigkeit einschränkenden Vorrichtung nur dann das Privileg des § 8 KraftfG. verleiht, wenn die Wirkung dieser Einrichtung nicht in kurzer Zeit und ohne besondere Mühe zu beseitigen ist. Es kommt nicht darauf an, ob zur Zeit des Unfalls diese Vorrichtung noch in Wirksamkeit war, sondern lediglich objektiv auf die Beschaffenheit des Wagens. Das Gesetz wollte mit § 8 Ziff. 2 die Kraftwagen treffen, welche nach ihrer Konstruktion nicht wesentlich gefährlicher sind als Fuhrwerke. Bei schwer beladenen Lastwagen ist, wie der Unfall zeigt, schon an sich die Betriebsgefahr eine recht bedeutende und die von Fuhrwerken erheblich übersteigende, und schon dieser Umstand rechtfertigt es, einen strengen Maßstab an die Bedingungen zu legen, unter denen ein Kraftwagen von der Haftpflicht nach dem KraftfG. befreit wird. Es kommt also für die Frage, ob ein Kraftwagen eine höhere Geschwindigkeit als 20 km erreichen kann, in erster Linie auf seine Konstruktion an. Erlaubt diese eine höhere Geschwindigkeit, so ist der Einbau eines sog. Reglers nur dann von erheblichkeit, wenn er konstruktionsmäßig so fest mit den übrigen maschinellen Einrichtungen verbunden ist, daß seine Ausschaltung Zeitaufwand und erhebliche Schwierigkeiten bereitet (vgl. hierzu auch Isaac-Sieburg S. 298 und die dortigen Zitate). Diese Bedingungen sind aber im vorliegenden Falle nicht erfüllt, wo nach dem Gutachten des Sachverständigen die Außerbetriebsetzung des Reglers nicht mehr als zwei Minuten erfordert. Darauf, daß diese Art der Anbringung nach Meinung des Gutachters die übliche ist, kommt es nicht an, denn entscheidend ist nicht etwa in dieser Richtung ein Verschulden des Halters oder eine Verkehrsanschauung, sondern lediglich die Frage, inwieweit objektiv der Wagen den vorgenannten Bedingungen entspricht. Bei der hiernach gegebenen Anwendbarkeit des KraftfG. ist aber die Haftung der Bekl. aus § 7 begründet.

(OLG. Hamburg, 6. ZivSen., Urt. v. 17. März 1931, VI 579/30.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Hirsche, Hamburg.

Karlsruhe.

4. §§ 823, 276, 284 BGB. Schadenersatzanspruch eines Kraftfahrers beim Zusammenstoß mit einem Pferdefuhrwerk. Haftbarkeit des Fahrzeughalters für den neben ihm fahrenden Fahrer. f)

Der Schadenersatzanspruch eines Kraftfahrers gegen den Führer eines Pferdefuhrwerks kann nicht auf das KraftfG., sondern nur auf das allgemeine bürgerliche Recht, namentlich auf § 823 BGB. gestützt werden. Danach wird für die Haftung ein Verschulden vor-

und die Schwere der Last, und diese Momente wirken auf Kraftwagen nicht anders ein als auf ebenso schwer beladene Pferdefuhrwerke.

Hat der Gesetzgeber ausdrücklich nur auf die Geschwindigkeitsgrenze abgestellt, so ist es abwegig, weitere Abstufungen aus der Schwere der Belastung und der damit im Zusammenhang stehenden Erhöhung der Betriebsgefahr zu entnehmen. Mag der Lastwagen noch so schwer beladen sein, mag die Ladung an sich oder in Verbindung mit der konkreten Beschaffenheit des Weges gefahrerhöhend wirken: der besonderen Verkehrshaftpflicht des § 7 KraftfG. unterliegt der Lastkraftwagen nicht, wenn er auf ebener Erde die Geschwindigkeitsgrenze von 20 St/km nicht übersteigen kann.

Die früher streitige Frage, ob die Befreiungsvorschrift des § 8 Ziff. 2 KraftfG. nur dann Platz greift, wenn die Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze konstruktiv schlechthin ausgeschlossen ist, oder ob auch solche Kraftwagen das Privileg genießen, deren — an sich höheres — Geschwindigkeitsvermögen durch besondere Vorrichtungen dauernd auf die 20 St/km-Grenze vermindert ist, ist vom RG. allerdings in ständiger Rspr. im Sinne obiger Entsch. beantwortet worden. Die Vergünstigung des § 8 Ziff. 2 KraftfG. kommt danach nur in Betracht, „wenn entweder die Bauart des Fahrzeuges schlechthin die Überschreitung einer solchen Fahrgeschwindigkeit ausschließt oder doch wenigstens solche Vorrichtungen angebracht sind, die die Erhöhung der Geschwindigkeit über 20 km in der Weise verhindern, daß der Führer die Vorrichtungen überhaupt nicht oder nur in längerer und schwieriger Arbeit beseitigen kann“ (RG. v. 7. April 1930, VI 400/29: JWB. 1930, 2849 = Kraftf. 1930, 456).

RM. Dr. Erich Nelson, Berlin.

Zu 4. Dem Urteil ist zuzustimmen, wenn es ein Verschulden des Führers des Pferdefuhrwerks annimmt. Es widerspricht der ein-

1) JWB. 1915, 198.

2) JWB. 1930, 2849.

ausgesetzt. Es kann dahingestellt bleiben, ob ein solches schon darin zu erblicken sei, daß der Wagen des Bekl. in der Mitte der Straße und nicht rechts gefahren ist, oder ob die Schwere des Wagens (er soll 100 Zentner gewogen haben), der geringe Verkehr auf der Straße um jene Tageszeit und der verfallene Zustand der Straße als ein besonderer Umstand i. S. des § 10 der bad. StraßVerkD. v. 6. Juli 1926 angesehen werden könne, der es gerechtfertigt hätte, nicht die rechte Straßenseite einzuhalten. Wenn man das auch annehmen wollte, so müßte sich der Führer dann um so mehr bewußt sein, daß er eine besondere Gefahr für entgegenkommende Wagen bilde und daß er daher vollends in einer Straßenbiegung vorichtig fahren müsse und die Fahrbahn nicht aus den Augen lassen dürfe (§ 7 Abs. 1 StraßVerkD.). Dagegen hat er gröblich gefehlt, wenn er in der wegen des Breiterzaines unübersichtlichen Straßenbiegung hinter seinem Wagen ging und die Pferde weiterlaufen ließ. Dabei macht es keinen wesentlichen Unterschied, ob er nur zu dem sein Gefährt leitenden zweiten Fuhrmann ging oder ob beide sich unterhalten hinter ihren Fuhrwerken liefen. Das LG. hat daher mit Recht angenommen, daß der Bekl. dem Kl. für den am Kraftwagen entstandenen Schaden nach § 823 Abs. 2 BGB. hafte, denn die bad. StraßVerkD. ist ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB.

Es spricht eine große Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Wagen des Kl. mit mehr als 40 km Geschwindigkeit gefahren ist. Aber wenn das auch nicht der Fall war, so wäre die Fahrgeschwindigkeit doch so einzurechnen gewesen, „daß der Fahrer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten“, § 18 Abs. 1 KraftfVerkD. War die Straße so bereist und glatt, daß der Bekl. glaubte, in der Mitte fahren zu dürfen, so mußte auch der Fahrer des Kl., da die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt war, so langsam fahren, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte. Denn wie zur Beeinträchtigung des Weges nach dem Komm. von Müller, KraftfG., 4. Aufl.; § 16 Abs. 5 KraftfVerkD. Schlupfrigkeit infolge Regens genügt, so auch Glätte wegen Eises.

Der Kl. kann sich für ein etwaiges Verschulden seines Fahrers nicht auf § 831 BGB. berufen, weil er bei dessen Auswahl die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Denn es trifft ihn, der selbst neben dem Fahrer gesessen ist, das eigene Verschulden, daß er nicht auf die Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit bedacht gewesen ist. Dieser Haftung kann er sich auch nicht durch die Erwägung entziehen, daß der Halter den Fahrer nicht ständig beaufsichtigen könne und zu beaufsichtigen brauche. Das nimmt in der Tat die Rspr. an und mit gutem Grund. Damit

fachsten Sorgfaltspflicht des Führers eines Fuhrwerks, wenn er hinter dem Wagen hergeht und die Pferde ohne Führung laufen läßt.

In der Beurteilung der Schuldfrage beim Verhalten des Kl. kann dem Urteile nicht beigegeben werden. Der § 831 BGB. ist im vorliegenden Falle nicht auszuschließen. Das Urteil sieht ein Verschulden des Kl. darin, daß er als Halter des Wagens verpflichtet gewesen wäre, auf Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit auf dem schlupfrigen Wege zu drängen, aber nichts veranlaßt hat. Aus dem mitgeteilten Sachverhalt ist nicht ersichtlich, ob die Kenntnis des Weges und der Verkehrsverhältnisse unstreitig gewesen, bewiesen oder dahingestellt gelassen worden ist. Auch wenn Kenntnis von Wegen und Verkehrsverhältnissen vorliegt, besteht keine allgemeine Überwachungspflicht eines neben dem Fahrer sitzenden Kraftfahrzeughalters. Das hat RG. = JW. 1928, 1724 ausdrücklich klargestellt. Nach dieser Entsch. ist der Halter grundsätzlich während der Fahrt nicht verpflichtet, den Fahrer zu beaufsichtigen. Eine solche Verpflichtung kann also auch nicht angenommen werden, wenn der Halter auf der Strecke bereits gefahren ist und sie kennt. Im vorl. Falle würde noch nicht einmal eine allgemeine Kenntnis der Strecke genügen, sondern es müßte eine Kenntnis der durch die Vereingung gerade an der Stelle des Unfalls hervorgerufenen besonderen Gefahr vorausgesetzt werden. Das RG. legt eine Verpflichtung, in die Fahrt einzugreifen, dem Halter nur dann auf, wenn er wahrnimmt, daß durch die Art der Führung des Wagens eine Gefahr droht. Es muß also eine positive Wahrnehmung beim Halter des Wagens vorhanden sein, und es genügt unter keinen Umständen, daß er bei der erforderlichen Sorgfalt diese Wahrnehmung hätte machen können und müssen. Das ist auch der Standpunkt des OLG. Dresden = JW. 1928, 3195 (a. A. OLG. Kassel = Kraftf. 1926, 12). Die hier vertretene Regelung ist um so mehr zu billigen, als sie einheitlich für das Strafrecht wie für das Zivilrecht gilt. Wenn zum Schluß das OLG. darauf hinweist, es sei nicht einmal Verschulden erforderlich, sondern es genüge bereits Verursachung, wenn der Geschädigte für diese Mitverursachung verantwortlich sei, so ist damit nichts anderes gesagt, als das Urteil vorher ausgeführt hat.

Die Mitverursachung kann nur in einer Unterlassung liegen. Diese ist streng genommen an und für sich nicht ursächlich für einen Erfolg, weil das nur ein positives Tun sein kann. Bei einer Unterlassung steht jedoch eine Nichtverhinderung des Erfolges der Verursachung gleich. Eine Nichtverhinderung des Erfolges, für die der Geschädigte verantwortlich sein soll, liegt nur dann vor, wenn eine

steht aber nicht im Widerspruch und ist nicht überholt die Ausföhrung RG. = JW. 1911, 41: „Erlaubt der Weg nicht, daß ohne Gefahr für fremdes Leben oder Eigentum mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird, so erwächst dem Besitzer, der den Weg und die Verkehrsverhältnisse kennt, die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, daß der Führer zur Verhütung von Unfällen eine entsprechend gemäßigte Geschwindigkeit einhält.“

Der Kl. hat sich daher, da er das nicht getan hat, einer eigenen Fahrlässigkeit i. S. der §§ 823, 276 BGB. schuldig gemacht. Auch eine „schuldlose Mitverursachung des Schadens durch den Geschädigten wird die Anwendung des § 254 BGB. rechtfertigen, wenn der Geschädigte für diese Mitverursachung verantwortlich ist“ (Ermecerus, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, § 236 Ziff. 3 bei Anm. 13; vgl. RG. 125, 209).

(OLG. Karlsruhe, 4. Zivilsen., Urte. v. 14. Nov. 1929, IV 179/29.)

Mitgeteilt von RA. Dr. E. Jordan, Mannheim.

Berlin.

2. Bürgerliches Gesetzbuch.

5. §§ 1207, 932 BGB. Den gewerbmäßigen Pfandleiher trifft das gleiche Maß von Sorgfaltspflicht wie den gewöhnlichen Pfandnehmer. 7)

Das LG. hat abgewiesen, das RG. entsprechend dem in 2. Instanz geänderten Antrage den Bekl. zu Schadensersatz verurteilt.

Die Entsch. der Frage, ob die Bekl. berechtigt gewesen ist, die Herausgabe des Motorrades zu verweigern und darüber hinaus, es nach Fälligkeit des darauf gewährten Darlehns als Pfand versteigern zu lassen, hängt davon ab, ob sie gem. den §§ 1207, 932 BGB. ein Pfandrecht daran erworben hatte. Das ist entgegen der Ansicht des Vorrichters zu verneinen, da sich die Kl. zu Recht auf mangelnde Gutgläubigkeit der Bekl. i. S. des § 932 Abs. 2 BGB. beruft.

Dem LG. kann nicht darin beigegeben werden, daß ein gewerbmäßiger Pfandleiher im geschäftlichen Verkehr auf die vom Gesetzgeber unter Schutz gestellten Interessen Dritter weniger Rücksicht zu nehmen braucht als ein sonstiger Pfandnehmer. Mangels einer dahingehenden rechtsgesetzlichen Bestimmung muß von ihm mindestens das gleiche Maß von Sorgfalt verlangt werden wie von einem gewöhnlichen Pfandnehmer. Er kann sich keineswegs in allen Fällen damit begnügen, daß ihm der Verpfänder der Person nach bekannt ist und ihm erklärt, den zu beleihenden Gegenstand habe er bar bezahlt. Damit tut der Pfandleiher zur Wahrung etwaiger Rechte Dritter an der ihm angebotenen Sache so gut wie gar nichts.

Rechtspflicht zum Tun bestand. Eine Rechtspflicht zum Tun besteht aber nach den oben mitgeteilten Entsch. nicht in jedem Falle, in dem der Fahrer neben dem Halter auf der Fahrt sitzt, sondern nur dann, wenn er eine Regelwidrigkeit in dem Verhalten des Führers wahrnimmt. Infolgedessen besagt der Schlusssatz in dem Urteil des OLG. nichts anderes, als seine Ausführungen über das Verschulden. Auch dieser Schlusssatz ist in seinen Folgerungen abzulehnen. Das OLG. hätte infolgedessen den § 831 BGB. anwenden müssen.

RA. Dr. Walter Proskauer, Göttingen.

Zu 5. Die Entsch. hat aktuelle Bedeutung. Der gegenwärtige wirtschaftl. Rückschlag hat — ein Gang durch dich. Großstädte zeigt es zur Genüge — das Pfandleihgewerbe ausblühen lassen. Für die Beleihung von Kraftwagen sorgen Autolombardfirmen. Eine schärfere Ausprägung der Sorgfaltspflichten bei Inpfandnahme von erfahrungsmäßig häufig, in vielen Branchen zumeist, auf Abzahlung gekauften Warengattungen — Autos, Motorräder, Nähmaschinen, Grammophonen — ist geboten. Sie stellt das Korrelat des sonst wirkungslosen Eigentumsvorbehalts dar. In diesem Sinne entscheiden schon längst die Instanzgerichte (vgl. u. a. das RG. selbst: 14 U 6338/26 u. 2 U 8415/26: Dtsch. Fahrrad- u. Motorradztg., 18, 11). In der ersteren Entsch., v. 29. Okt. 1926, die ein Autolombardhaus betrifft, heißt es: „Daß Autos regelmäßig auf Abzahlung genommen werden, ist jedem Berliner Kaufmann bekannt. Es hat sich deshalb die Verkehrssitte herausgebildet, daß Verpfänder, die dem Darlehensgeber nicht näher bekannt sind, ihr Eigentum durch Vorlegung von Rechnungen über den Erwerb des Autos oder durch anderweitige Belege glaubhaft machen müssen (Dove-Alt, Bd. 3 S. 261, Gutachten des Alt. d. Kaufmannschaft über Gebräuche im Handelsverkehr)“. — Ebenfalls eine Lombardfirma betrifft das oben erwähnte Urte. des RG. v. 25. Jan. 1927, VI 365/26. Hier wird ausgeführt: „Awar hatte die Lombardfirma Erkundigungen über die Persönlichkeit des Verpfänders und seine Kreditwürdigkeit eingezogen. Aber diese Erkundigungen mußten sich auch auf die Eigentumsverhältnisse und die Verfügungsberechtigung an dem Wagen erstrecken, denn eine Autolombardfirma, die mitten im Geschäftsleben steht, muß wissen, daß heute Autoverkäufe in größtem Umfange nur gegen Ratenzahlungen getätigt werden, und daß folglich der Kraftwagen aller Voraussicht nach noch mit dem Eigentumsvorbehalt des Verkäufers belastet ist, zumal wenn ein erst wenig gebrauchter, fast fabrikaner Wagen beliehen werden soll.“ Die Lombardfirma habe daher grob fahrlässig gehandelt, weil sie sich nicht auch über die Eigen-

Ein gewerblicher Pfandleiher, der gerade durch sein Gewerbe häufig in die Lage kommen kann, daß ihm Sachen zur Beleihung angeboten werden, die dem Verpfänder nicht gehören, muß in der Regel, jedenfalls aber bei solchen tatsächlichen Umständen, wie sie hier vorliegen, die ihm von dem Verpfänder über die Eigentumsverhältnisse an dem zu verpfändenden Gegenstand gemachten Angaben auf ihre Richtigkeit hin nachprüfen. Grob schläffig i. S. des § 932 Abs. 2 BGB. handelt sowohl der Erwerber, der verdächtige Umstände kennt und dennoch weitere Nachforschungen unterläßt, obwohl sie ohne weiteres geboten waren, als auch der Erwerber, der unter besonders schwerer Verletzung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt es unterläßt, sich die Kenntnis solcher Umstände zu verschaffen (RG. 58, 162).

Hienach ist das Verhalten der Bekl. zur Zeit der Pfandbestellung unbedenklich als grobfahrlässig zu bezeichnen. Kaufverträge über Kraftfahrzeuge werden bei den derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnissen in der überwiegenden Zahl der Fälle unter Eigentumsvorbehalt und Vereinbarung von Ratenzahlungen geschlossen. Die Bekl. führt selbst an, daß nach einer ihr von der Industrie- und Handelskammer erteilten Auskunft bei 40 v. H. aller Motorradkäufe der Verkäufer sich das Eigentum bis zur vollständigen Bezahlung des Kaufpreises vorbehält. Dieser Prozentsatz erhöht sich naturgemäß bei den teureren, mit Beiwagen ausgerüsteten Motorrädern. Die Bekl. mußte also, als Sch. ihr das Motorrad mit Beiwagen, das mit dem von ihm angegebenen Kaufpreis 2090 RM einen im Verhältnis zu seiner sozialen Stellung sehr bedeutenden Wert darstellte, zum Pfand anbot, einen etwa darauf ruhenden Eigentumsvorbehalt in Betracht ziehen. Hierzu hatte sie um so mehr Veranlassung, als es sich um ein erst kurz zuvor fabrikenre gekauftes und nur ungefähr acht Wochen benutztes Geschäft handelte. Schließlich mußte der Bekl. auch das Mißverhältnis auffallen, das zwischen dem Wert des Fahrzeugs und der sich aus den fortlaufenden Verpfändungen ergebenden Vermögenslage des Sch. bestand. Unter den genannten besonderen Umständen war die Bekl. verpflichtet, sich über die Eigentumsverhältnisse an dem Motorrad nebst Beiwagen sorgfältig zu erkundigen. Sie hätte sich, ohne daß dies eine besondere Mühe oder Verzögerung verursacht hätte, von dem Verpfänder den Kaufvertrag vorlegen lassen müssen, den sie sich nunmehr, um ihn zu den Akten zu überreichen, offenbar ohne besondere Umstände hat beschaffen können. Eine solche Verpflichtung des Pfandnehmers zur Eingicht in den Kaufvertrag hat auch das RG., soweit es sich jedenfalls um neue Fahrzeuge handelt, ausdrücklich anerkannt (Entsch. des RG. v. 25. Jan. 1927 VI 365/26). Es ist ferner keine unbillige Zumutung, von der Bekl. zu verlangen, im Fall der Verpfändung eines neuen oder fast neuen Motorrades bei der auf diesem bezeichneten Herstellerfirma oder bei dem von dem Verpfänder zu erfragenden Vermittler nachzufragen, ob es bereits vollständig bezahlt sei. Zu Unrecht lehnt die Bekl. diese Erkundigungsmöglichkeit ab mit dem Hinweis, daß sie ihr das ganze Geschäft als Pfandleiherin verderben und für den Pfandschuldner beleidigend sein könnte. Die Prüfungspflicht liegt dem Pfandnehmer lediglich im Interesse des wahren Eigentümers ob (RG. 58, 152). Von einer solchen auf den wahren Eigentümer zu nehmenden Rücksicht entbinden ihn aber weder eigene Interessen noch solche des Verpfänders.

(RG., 16. Zivilsen., Urf. v. 16. Dez. 1930, 16 U 6283/30.)

*

Riel.

6. § 932 BGB. Grobfahrlässiges Verhalten beim Erwerb eines Kraftwagens vom Nichteigentümer. f)

Beim Erwerb von Kraftwagen aus Privatbesitz sind besondere, wenn es sich um gebrauchte Wagen handelt, an die Käufer ganz besonders strenge Anforderungen hinsichtlich der Sorgfalt zu stellen, die bei der Nachprüfung des Eigentums oder der Verfügungsberechtigung des Verkäufers zu beachten ist. Bei den schwierigen

tumsverhältnisse und die Verfügungsberechtigung Kenntnis verschafft habe, z. B. durch Einsichtnahme in den Kaufvertrag (vgl. auch Warn. 1912 Nr. 167 und JW. 1929, 582 m. Ann. Rosenberg [S. 1652]).

Nähmaschinen behandeln zwei Urteile des RG. Hamburg mit guter Begründung (veröffentlicht i. d. Wsch. Nähmaschinenztg., 54 Nr. 5 S. 7). Eins davon betrifft ein städtisches Leihhaus und verurteilt den hamburgischen Staat.

Daß gewerbmäßige Pfandleiher anderen Pfandnehmern gegenüber kein Privileg für sich hinsichtlich ihrer Erkundigungspflichten in Anspruch nehmen können, wird in der obigen Entsch. zutreffend hervorgehoben.

Der Schadensersatzanspruch gründet sich auf §§ 990, 989 BGB. OBR. Dr. Bibergeil, Dessau.

Zu 6. Die vorstehende Entsch. reißt sich einer Anzahl gleichartiger Erkenntnisse aus der jüngsten Zeit an (JW. 1929, 582, 959, 1652, vgl. auch 332). Sie ist ein erfreulicher Beleg dafür, daß auch die Rpr. im Zivilrecht durch zeitgemäße, schärfere Anspannung der im Automobilhandel an den guten Glauben an das Eigentum des Veräußerers zu stellenden Voraussetzungen entschlossen ist, zu ihrem

wirtschaftlichen Verhältnissen der Gegenwart ist es allgemein üblich, daß neue Kraftwagen unter Eigentumsvorbehalt auf Ratenzahlung verkauft werden. Eine Folgeerscheinung dieser Einrichtung ist, daß sehr häufig Automobile vor ihrer völligen Bezahlung verschoben werden. Daß dem Bekl. diese Tatsachen bekannt waren, ist unbedenklich anzunehmen, zumal der Bekl. zur Zeit des Kaufabschlusses schon zwei Motorräder besaßen und bereits seit längerer Zeit die Absicht hatte, einen Kraftwagen zu erwerben. Er ist daher jedenfalls mit den wichtigsten Eigenschaften des Automobilgeschäfts vertraut gewesen. Der Bekl. hat sich bei dem Ankauf des Wagens mit der schriftlichen Versicherung des Verkäufers, er habe den Wagen ganz bezahlt und dieser sei sein Eigentum, sowie mit der Erklärung seines als Vermittler tätig gewesenem Vettors, er kenne den Verkäufer schon seit Jahren, er halte ihn für einen ehrlichen Mann, begnügt. Diese Vorichtsmaßnahmen waren jedoch zur Wahrung der dem Bekl. beim Ankauf obliegenden Sorgfalt nicht genügend. Wenn der Bekl. keine Gewissheit über die Zuverlässigkeit des Verkäufers hatte, wäre es vielmehr seine Pflicht gewesen, sich entweder vom Verkäufer Quittungen über die völlige Bezahlung des Kaufpreises vorlegen zu lassen oder sich durch eine Anfrage bei der Lieferfirma von dem Eigentum des Verkäufers zu überzeugen.

Das gilt um so mehr, als die Umstände, unter denen sich der Kauf vollzog, den Bekl. zu besonderer Vorsicht mahnten. Schon die Tatsache, daß ein junger Mann von 23 Jahren, der ihm bis dahin völlig unbekannt war, ihm einen 6-Zylinder-Wagen von dem Range wie die Marke Adler zum Preise von 3500 RM anbot und auf schleunigen Abschluß des Geschäftes drängte, mußte den Bekl. stutzig machen. Denn zweifellos war der Bekl., da er bereits zwei Motorräder besaßen hatte und sich schon seit einiger Zeit mit dem Gedanken des Ankaufs eines Autos trug, über die Preise im Automobilhandel genügend unterrichtet, um zu wissen, daß ein 6-Zylinder-Wagen der Marke Adler neu zu einem Preise unter 6000 RM nicht zu haben sei. Daher mußte es ihm auffallen, daß der 23jährige P. über einen solchen Wagen zu verfügen hatte. Was den ursprünglich geforderten Preis von 3500 RM betrifft, der dann beim Kaufabschluß auf 2700 RM herabgedrückt wurde, so ist es richtig, daß Kraftwagen schon durch kurzen Gebrauch erheblich an Handelswert verlieren. Indessen war, wie der Bekl. wohl zu beurteilen vermochte, der gesforderte Preis im Vergleich zum Neuanschaffungspreis doch immerhin so niedrig, daß der Bekl. allen Grund hatte, vor dem Ankauf zur Prüfung der Realität des Angebots Erkundigungen über Dauer und Intensität des Gebrauchs sowie über die Veranlassung des Weiterverkaufs durch Fragen an P. anzustellen. Denn daß die Höhe des Preises für den Bekl. von dem verschmugten und verwehrlosten Aussehen des Wagens abgehängt habe, kann einem Mann von seiner Sachkenntnis unmöglich geglaubt werden. In jedem Falle bleibt es vom Standpunkte seiner angeblichen Gutgläubigkeit aus völlig unerklärlich, daß er, was doch die einfachste Vorsicht beim Ankauf eines gebrauchten Kraftwagens gebietet, den Verkäufer nicht nach der Zeit seines Erwerbes, dem Umfange des Gebrauchs und den Eintritt etwaiger Beschädigungen gefragt hat. Hat doch der Bekl. nicht einmal behauptet, von dem zweifellos vorhandenen Kilometerzähler, der allerdings keine volle Gewähr bietet, die bis dahin von dem Wagen zurückgelegte Strecke abgelesen zu haben. Mit diesem eigentümlichen Verhalten stimmt ferner überein, daß eine Probefahrt nicht gleich bei Beginn der Verhandlungen, sondern erst am zweiten Tage gemacht worden ist. Auch die Angaben des Verkäufers über die Veranlassung, die ihn zum Verkauf des Wagens trieb, waren so gehalten, daß sie den Bekl. der Pflicht, dessen Verfügungsrecht vor dem Ankauf gewissenhaft zu prüfen, nicht überheben konnten. Vielmehr ist unter den gekennzeichneten Umständen, unter denen sich der Ankauf vollzog, darin, daß der Bekl. es unterlassen hat, die Vorzeigung von Quittungen über die völlige Be-

Teil zur Bekämpfung der häufigen Unterschlagungs- und Hehlereifälle beizutragen, welche durch das gerade in diesem Handlungsweig eingebürgerte und neuerdings oft durch besondere Finanzierungs-gesellschaften erleichterte Abzahlungssystem unter Eigentumsvorbehalt in verführerischer Weise ermöglicht werden. Aus diesem allgemein bekannten System folgt ohne weiteres eine gesteigerte Nachforschungs-pflicht über den Eigentumserwerb des Veräußerers. Die Übung im Autohandel, sich bei einer schriftlichen Versicherung des Verkäufers über sein Eigentum zu beruhigen, ist bereits vom LG. I Berlin (a. a. O. S. 959) mit Recht als eine schlechte Handelsgewohnheit bezeichnet worden, die keinen Rechtsschutz verdiene. Die Richtigkeit der obigen Entsch. ergibt sich weiterhin m. E. nicht so sehr aus der Höhe des Verkaufspreises (gebrauchte Wagen sind nun einmal billig), als vielmehr aus dem Mangel verlässlicher Erkundigungen angesichts der sich über die Ordnungsmäßigkeit des Geschäftes aufdrängenden Zweifel (Verkauf eines verschmugten und verwehrlosten aussehenden 6-Zylinder-Adlerwagens durch einen Mann Anfang der 20er, der lediglich durch einen dem Käufer ersichtlich ebenfalls nicht näher bekannten Vermittler empfohlen war).

OBR. Dr. Bibergeil, Dessau.

zahlung des Wagens zu fordern oder deren Bestätigung durch Nachfrage bei der Lieferfirma einzuholen, eine grobe Fahrlässigkeit zu finden, die ursächlich für seine Unkenntnis vom Eigentum der Kl. beim Ankauf geworden ist. Es ist unter Berücksichtigung aller Umstände der Verdacht nicht von der Hand zu weisen, daß der Bekl., wie jeder andere im Leben stehende Mensch an seiner Stelle getan haben würde, von vornherein schwerstes Mißtrauen gegen die Kreditwürdigkeit des Angebots geschöpft und daß er abschließend, nur um den Schein des guten Glaubens zu wahren, von den gebotenen Fragen an den Verkäufer Abstand genommen und lediglich deshalb dessen Verschweigung in dem „Kaufvertrag“ verlangt hat, daß der Kaufpreis voll bezahlt und der Wagen in sein Eigentum übergegangen sei.

(OLG. Kiel, 1. Zivilsen., Urte. v. 21. Okt. 1929, 1 U 151/29.)

Mitgeteilt von M. Jessen, Kiel.

*

Rdn.

7. §§ 95, 930 BGB. Die Zapfeinrichtung einer Benzintankanlage ist nicht ohne weiteres wesentlicher Bestandteil der Tankanlage. Ist eine Tankanlage mit Zapfeinrichtung zur Sicherung übereignet und wird dann die Zapfeinrichtung durch eine neue ersetzt, so erwirbt der Sicherungseigentümer an der neuen Zapfeinrichtung nicht ohne weiteres Eigentum. †)

Der Kl. begehrt die Duldung der Wegnahme oder die Herausgabe der Zapfanlage, die sich auf dem von der Bekl. gemieteten Grundstück befindet, auf Grund des angeblichen Eigentums der Gemeinschaftnerin.

Wenn die Gemeinschaftnerin Eigentümerin der Zapfanlage ist, ist der Kl. als Konkursverwalter über ihr Vermögen berechtigt, die Herausgabe der Anlage nach § 985 BGB. zu verlangen. Unstreitig hat die Gemeinschaftnerin die Zapfanlage 1928 gekauft und übereignet erhalten und sie sodann in die Gesamtanlage an Stelle der bisherigen Zapfeinrichtung eingebaut. Einig gehen die Parteien auch darin, daß die ganze Tankanlage nicht wesentlicher Bestandteil des Grundstücks und somit Eigentum der Vermieter geworden ist, sondern § 95 BGB. auf sie zutrifft. Die Bekl. behauptet zwar, das ganze Vermögen der Sinclair Petroleum Co. übernommen zu haben und daher auch Eigentümerin der Zapfanlage geworden zu sein. Da aber die Zapfanlage auch nicht in das Eigentum dieser Gesellschaft übergegangen ist, kommt es auf den Verweisantritt der Bekl., sie habe das ganze Vermögen dieser Gesellschaft erworben, überhaupt nicht an. Die Ausführung der Bekl., die Sinclair Petroleum Co. habe schon deshalb Eigentum an der Zapfanlage erlangt, weil diese durch die Verbindung mit der Tankanlage wesentlicher Bestandteil dieser Anlage geworden ist, geht fehl. Die Zapfeinrichtung ist vielmehr eine selbständige Sache geblieben und kann daher auch Gegenstand besonderer dinglicher Rechte sein; denn sie kann

durch Lösung ihrer Verschraubungen von der Gesamtanlage getrennt werden, ohne daß sie selbst oder die restliche Anlage dadurch zerstört oder in ihrem Wesen verändert wird (§ 95 BGB.).

Allerdings kann sich auch bei einer nur losen, leicht lösbaren Verbindung das Ganze als durch die Zusammensetzung zu einer Körperlichkeit geworden, darstellen. Dann müssen aber nach der reichsgerichtlichen Anspr. (RG. 87, 45) besondere Umstände zu der Anschauung führen, daß die zusammengefügten Gegenstände trotz der nur losen Verbindung ihre körperliche Selbständigkeit verloren haben und, solange die Verbindung dauert, nur noch unselbständige Stücke eines Ganzen sind. Das liegt nach der Auffassung des RG. vor allem dann vor, wenn die Gegenstände einander besonders angepaßt oder zur Herstellung eines Ganzen eigens gefertigt sind. Das ist aber bei den zum Betriebe von Tankanlagen erforderlichen Zapfeinrichtungen nicht der Fall. Diese werden vielmehr serienweise angefertigt und sind zum Anschrauben an jede Tankanlage geeignet. Ebenso kann die Tankanlage mit der Zapfovorrichtung irgendeines Systems betrieben werden. Die Zapfanlagen sind nur durch ein loses Rohrgewinde mit der Tankanlage verbunden, also nicht gerade für eine bestimmte Art von Tankanlagen konstruiert. Auch verliert eine Zapfpumpe durch ihre Trennung von der Tankanlage ihre bestimmungsmäßige Verwendbarkeit nicht. Allerdings mag wirtschaftlich die Tankanlage mit der dazugehörigen Zapfeinrichtung als eine Einheit erscheinen; sie kann jedoch deswegen nicht auch nach Sachenrecht als eine Körperlichkeit angesehen werden, und ihre Teile verlieren trotz ihrer Zusammenbringung zur Erreichung des wirtschaftlichen Zweckes ihre körperliche Selbständigkeit nicht. Nach der im RMV. (M. 93 Anm. 3) wiedergegebenen Ansicht kommt es allein auf die Zerstörung der Bestandteile, nicht etwa der ganzen Sache an. Hiernach sind die Bestandteile dann nicht als wesentliche anzusehen, wenn sie noch in der bisherigen Art wirtschaftlich auszunutzen sind, sei es auch, daß sie zu diesem Zwecke erst wieder mit anderen Sachen verbunden werden müssen. Jedenfalls wird durch die Wegnahme der Zapfeinrichtung weder der eine noch der andere Teil durch die Trennung zerstört oder in seinem Wesen wesentlich verändert. Daher muß die Zapfeinrichtung rechtlich als selbständige Sache gelten. Ein besonderes Eigentum ist daher an ihr möglich.

Aber auch die weitere Behauptung der Bekl., die Sinclair Petroleum Co., ihre angebliche Rechtsvorgängerin, habe Eigentum an der neuen Zapfeinrichtung auf Grund des zwischen dieser und der Gemeinschaftnerin abgeschlossenen Sicherungsübereignungsvertrags erlangt, ist nicht begründet. Zugugeben ist der Bekl., daß an sich die Vereinbarung eines Besitzverhältnisses als Übergabevertrag (§ 930 BGB.) wirksam auch in der Weise erfolgen kann, daß sie sich auch auf erst künftig in den Besitz des Veräußerers gelangende Sachen erstreckt. In dem Vertrage v. 1. Aug. 1925 ist aber keine Bestimmung darüber enthalten, daß evtl. neu anzuschaffende Ersatzrichtungen auch in das Eigentum der Sinclair Gesellschaft übergehen sollen. Die Bekl. will dies als selbstverständlich und stillschweigend in den bestehenden Sicherungsübereignungsvertrag

Zu 7. Soweit die Entsch. ausführt, daß die Zapfeinrichtung einer Benzintankanlage nicht ohne weiteres wesentlicher Bestandteil dieser Anlage sei, dürfte sie mit der herrschenden, insbes. der reichsgerichtlichen Anspr. im Einklang stehen. Zweifelhafter aber erscheint die Frage, ob die Sinclair Petroleum Co. das Eigentum an der Zapfeinrichtung nicht auf Grund des Sicherungsübereignungsvertrags erlangt hat. Für die Bejahung dieser Frage dürften m. E. überwiegende Gründe sprechen. Zwar war in dem Vertrage nicht ausdrücklich bestimmt, daß neu anzuschaffende Ersatzrichtungen in das Eigentum der Sinclair-Gesellschaft übergehen sollten. Wohl aber enthielt der Vertrag die Bestimmung, daß die Gemeinschaftnerin die Tankanlage „nebst den Einzelteilen“ in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten habe.

Nun kann kein Zweifel sein — und das OLG. führt dies selbst aus —, daß wirtschaftlich die Zapfeinrichtung zur Tankanlage notwendig ist und zu ihr gehört. Entfernte also die Gemeinschaftnerin die alte Zapfeinrichtung, ließ sie diese für ihre eigene Rechnung verschrotten und fügte sie an Stelle der alten eine neue, wenngleich wertvollere Zapfeinrichtung in die Anlage ein, so diene dies doch dem Zwecke, die gesamte Anlage gebrauchsfähig zu erhalten, und in der Vertragsbestimmung, daß die Gemeinschaftnerin die Anlage nebst den Einzelteilen in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten hatte, lag m. E. zugleich die Vereinbarung, daß, wenn in der Folgezeit die Gemeinschaftnerin Einzelteile, die zum Funktionieren der Gesamtanlage erforderlich waren, durch neue ersetzt, das Eigentum an diesen neuen Teilen ebenfalls auf die Sinclair-Gesellschaft mit der Einfügung übergehen sollte. Dies erforderte der Zweck der Sicherungsübereignung, der dahin ging, daß der Sinclair-Gesellschaft jederzeit eine ordnungsmäßig erhaltene und gebrauchsfähige Gesamtanlage als Sicherheit zur Verfügung stehen sollte. Es ist auch von Bedeutung, daß, wie behauptet ist, die Gemeinschaftnerin der Sinclair-Gesellschaft von der erfolgten Auswechslung der Zapfeinrichtung Anzeige gemacht haben soll, und zwar ohne sich etwa Rechte an der Zapfeinrichtung vorzubehalten. Diese Anzeige konnte doch nur den Sinn haben, daß die Sinclair-Gesellschaft Kenntnis erhalten sollte,

daß ihre Sicherheit sich durch den Einbau der wertvolleren Zapfeinrichtung erhöht habe.

Wenn das OLG. zu der hier vertretenen Auslegung, die m. E. die dem vermutlichen Parteivillen entsprechende und näherliegende ist, sich nicht hat entschließen können, so sind dafür, wie die Begründung des Urteils zeigt, gewisse rechtspolitische Erwägungen maßgebend gewesen, denen man auch sonst in Entsch. über die Gültigkeit der Sicherungsübereignungen nicht selten begegnet. Die Sicherungsübereignung hat sich bekanntlich erst gegen lebhaften Widerstand durchgesetzt, und für diesen Widerstand bestanden auch beachtliche Gründe, da sie auf einem anderen rechtlichen Wege wirtschaftlich die Zwecke einer Verpfändung beweglicher Sachen ohne Besitzübergabe verfolgte, die das Gesetz nicht zuließ. Aber nachdem sich die Sicherungsübereignung nun einmal trotz dieser Bedenken in der Praxis durchgesetzt hat, und zwar auch in bezug auf künftig eintretende Ersatzstücke, sollte man nicht ihre Geltung wieder dadurch beeinträchtigen, daß man bei der Auslegung dessen, was die Parteien gewollt haben, einen zu formellen Standpunkt anlegt. Es kann einem in der Praxis begegnen, daß die Gerichte Sicherungsübereignungen nicht anerkennen, weil in dem schriftlichen Vertrage von Leihe oder Verwahrung nicht die Rede ist, obwohl doch die Umstände deutlich erkennen lassen, daß doch ein bestimmtes, mindestens verwahrungsfähiges Verhältnis i. S. des § 868 BGB. gewollt war und gewollt sein mußte, auch wenn es im Vertrage nicht ausdrücklich gesagt war. So enthält auch unsere Entsch. den bedenklichen Grundsatz, man müsse bei Sicherungsübereignungen mittels antizipierten Besitzkonstituts ausdrückliche Vereinbarungen hierüber verlangen, stillschweigende genügt nicht. Das widerspricht m. E. den Grundsätzen der §§ 133, 157, 242 BGB. und wird auch vom RG. gerade bei solchen Sicherungsübereignungen nicht gebilligt (vgl. JW. 1913, 492; 1929, 2149). Die Erfordernis dessen, was die Parteien gewollt haben, an der Hand der wirtschaftlichen Geschäftszwecke, muß auch hier, wo gesetzliche Formvorschriften nicht entgegenstehen, das Ziel bleiben.

Vizepräs. Dr. Matthies, Kiel.

einbezogen wissen. Ein Wille der Gemeinschuldnerin, auch an neu anzuschaffenden Ersatzteilen das Eigentum sicherungshalber der Sinclair Petroleum Co. übereignen zu wollen, läßt sich weder aus dem Wortlaut noch dem Sinne nach aus dem Vertrage entnehmen. Wenn auch ein solcher Wille nicht immer ausdrücklich erklärt zu werden braucht, so muß doch aus den Umständen auf einen solchen geschlossen werden können. Auch das ist nicht der Fall. Im Vertrage ist ein Fall des Auswechsels alter Teile durch neue überhaupt nicht vorgesehen. Er entfällt nur bei Übereignung der Anlage in dem Zustande, wie sie sich damals befand. Die übereigneten Einrichtungen sind einzeln aufgeführt. Gegen einen Übereignungswillen spricht auch die Erwägung, daß es doch nicht Absicht der Gemeinschuldnerin gewesen sein kann, an Stelle einer alten Einrichtung, für welche sie nur 260 RM als Erlös erzielte, eine neue im Werte von 3706 RM ohne besondere Gegenleistung der Vertragsgegnerin zu übereignen. Auch die in dem Vertrage enthaltene Bestimmung, daß die Gemeinschuldnerin die Tankanlage nebst den Einzelteilen in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten habe, ist nicht geeignet, die in dem Vertrage fehlende Bestimmung, daß eventuelle Ersatzstücke auch in das Eigentum der Sinclair übergehen sollen, zu ersetzen. Aus der Tatsache, daß die Gemeinschuldnerin die alte Zapfvorrichtung für ihre Rechnung verschrotten ließ, weil vielleicht keine bessere Verwertung möglich war, und den Erlös für sich bezieht, läßt sich auch nicht entnehmen, daß sie die neue Einrichtung an Stelle der weggenommenen alten Einrichtung der Vertragsgegnerin übereignen wollte. Ob diese, bzw. die Bekl. wegen der Wegnahme und Verwendung der alten Anlage im eigenen Interesse einen Schadenersatzanspruch gegen die Gemeinschuldnerin geltend machen kann, mag dahingestellt bleiben; denn für die Eigentumsfrage ist es ohne Bedeutung.

Ein Übereignungswille läßt sich auch nicht aus der von der Bekl. behaupteten Anzeige von der erfolgten Auswechslung an die Bekl. entnehmen. Es ist abwegig, wenn die Bekl. darin ein Angebot der Gemeinschuldnerin sehen will, die neue Zapfanlage in den abgeschlossenen Leihvertrag einzubeziehen; ein Angebot, das dann die Rechtsvorgängerin der Bekl. stillschweigend angenommen habe. Die Bekl. hat selbst nicht vorgetragen, daß in dieser Mitteilung über die Eigentumsverhältnisse überhaupt etwas gesagt ist. Eine dahingehende Vereinbarung läßt sich aber, selbst wenn die Anzeige erfolgt ist, nicht unterstellen, so daß es auf den Beweisantritt der Bekl., schriftliche Mitteilung der Auswechslung erhalten zu haben, nicht ankommt.

Überhaupt muß daran festgehalten werden, daß, wenn schon die Rspr. neben dem eigentlich für diese Zwecke vorgesehenen Pfandrecht aus Rücksichten auf das Bedürfnis des praktischen Lebens auch die sog. Sicherungsübereignung als rechtswirksam anerkannt und damit die Möglichkeit einer Sicherung des Gläubigers ohne äußerlich in die Erscheinung tretende Besitzübertragung ermöglicht hat, durch weiteren Ausbau dieser Übereignung lediglich zu Sicherungszwecken der reibliche Verkehr nicht leidet. Deshalb muß hier besondere Klarheit des Gewollten verlangt werden. Deshalb wird man bei der Sicherungsübereignung mittels antizipierten Besitzkonstitutes sogar verlangen müssen, daß hierüber ausdrückliche Vereinbarungen der Parteien vorliegen und stillschweigende Willenserklärungen nicht genügen.

Es muß sich aus dem gesamten Sachverhalt und den Vereinbarungen der Parteien zweifelnsfrei ergeben, daß nach dem Willen der Parteien das Eigentum für den Fall, daß der Übereignende noch nicht im Besitz der Sache sein sollte, im Augenblick des Besitzserwerbs sofort übergehen soll.

(RG. Köln, 1. ZivSen., Ur. v. 27. Mai 1931, 1 U 536/30.)

Mitgeteilt von M. Dr. Plum, Köln.

b) Strafsachen.

Berlin.

1. Kraftfahrzeugrecht.

8. §§ 21, 23 Abs. 2 KraftfVerfVO. Behandlung von Straßen, auf denen die Straßenbahn in beiden Richtungen verkehrt, der gewöhnliche Fuhrwerksverkehr jedoch nur in einer Richtung zugelassen ist. Begriff der haltenden Schienenfahrzeuge.¹⁾ Das Verbot des § 23 Abs. 2 gilt auch für entgegenkommende Kraftfahrzeuge beim Verkehr auf einer Einbahnstraße, in der die Straßenbahn in beiden Richtungen verkehrt.

Das LG. ist auf die von dem AG. bei der Sachlage aufgeworfene Rechtsfrage nicht eingegangen, inwieweit auf dem hier in Rede stehenden Teile der S.-Straße, auf dem die Straßenbahn in beiden Richtungen verkehrt, der gewöhnliche Fuhrwerksverkehr mit samt den Kraftwagen jedoch nur in einer Richtung zugelassen ist, die in der KraftfVerfVO. und in der Berl. Straßend. für Einbahnstraßen getroffenen Anordnungen entsprechend anzuwenden oder doch bei der Abgrenzung der nach § 230 StGB. von dem Kraftfahrer allgemein zu verlangenden pflichtmäßigen Vorsicht zu berücksichtigen sind.

¹⁾ Ebenso neuerdings RGSt. 65, 77 unter Mißbilligung der Rspr. des AG., die indessen nur vom 3. StrSen. (Ur. v. 13. Febr. 1928, 3 S 496/27) vertreten wird.

ichtigen sind. Insbes. wäre hier, abgesehen von der Frage nach der Übersichtlichkeit der Fahrbahn, zu erwägen und zu erörtern gewesen, inwieweit § 23 Abs. 2 KraftfVerfVO. Berücksichtigung zu finden hatte; denn der im § 23 Abs. 2 vorgesehene Schutz der Fahrgäste der an einer Haltestelle „haltenden“ Schienenfahrzeuge ist nicht auf dort bereits zum Stehen gekommene Schienenfahrzeuge zu beschränken, sondern auch auf anhaltende, d. h. abgebremst in die Haltestelle einfahrende zu erstrecken, und wenn § 23 Abs. 2 nur von Fahrzeugen spricht, die das Schienenfahrzeug überholen wollen, so geht er offensichtlich von der allgemeinen Verkehrsanschauung aus, wonach die Straßenbahnbenutzer stets nach rechts aussteigen und von rechts her einsteigen, auf dieser Seite des Schienenfahrzeugs aber ein anderes Fahrzeug regelmäßig nicht entgegenkommen kann, ohne daß indessen aus dieser Vorschrift des § 23 Abs. 2 vernunftgemäß der Schluß gezogen werden kann, sie wolle entgegenkommenden, die gleiche Gefährdung wie überholende bedeutenden Kraftfahrzeugen ein unbekümmertes Weiter- und Hindurchfahren gestatten.

(RG., 2. StrSen., Ur. v. 12. Nov. 1930, 2 S 521/30.)

Mitgeteilt von RGR. Körner, Berlin.

*

9. § 23 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerfVO.; § 21 KraftfG. Rechtsfahren und Überholen. †)

Der Angekl. ist, um einem ihn überholenden Fahrzeuge Platz zu machen, mit seinem mit 15 km Geschwindigkeit fahrenden Lastzuge nach rechts ausgehoben und dabei zum Teil auf den Sommerweg gekommen. Dort geriet sein Fahrzeug wegen der Schlupfrigkeit des Sommerweges ins Schleudern und kam in Gefahr, in den rechten Graben zu fahren. Der Angekl. hatte kein anderes Mittel, die Gefahr abzuwenden, als daß er vorzeitig, d. h. ehe das überholende Fahrzeug ganz vorbeigefahren war, wieder nach links zurückfuhr, so daß das überholende Fahrzeug auch scharf links fahren mußte und dabei an einen Baum geriet.

Die Verteidigung des Angekl., er sei überhaupt angesichts der Beschaffenheit des Sommerweges und der damit für ihn verbundenen Gefahr nicht verpflichtet gewesen, nach rechts auszuweichen, und er habe infolgedessen das Recht gehabt, jederzeit wieder in seine alte Fahrbahn zurückzufahren, weist der WR. mit der Ermägung zurück, daß das nicht zulässig sei, da dadurch der überholende in Gefahr gebracht werde, und verurteilt den Angekl. aus § 21 KraftfG. i. Verb. m. § 23 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerfVO., indem er den vom Angekl. außerdem noch zu seiner Verteidigung behaupteten Notstand aus hier nicht interessierenden Gründen als selbstverschuldet ansieht.

Das Urteil war aufzuheben. § 23 Abs. 1 Satz 3 droht eine Strafe lediglich demjenigen Fahrer an, der schnelleren Wegebenutzern, die ihn überholen wollen, dieses nicht durch sofortiges Rechtsfahren ermöglicht. Diese Bestimmung ist, wie das AG. mit Recht ausführt, dahin auszulegen, daß sie nicht nur ein Rechtsfahren fordert, sondern auch ein genügendes Rechtsfahren, insbes. also auch eine Ausdehnung des Rechtsfahrens auf diejenige Zeit, die der andere Wegebenutzer zum Überholen nötig hat. Immer aber ist Voraussetzung, daß überhaupt eine Verpflichtung zum Rechtshalten besteht. Besteht eine Verpflichtung zum Rechtshalten überhaupt nicht, so ist auch aus § 23 Abs. 1 Satz 3 eine Verpflichtung, genügend rechts zu fahren und das Rechtsfahren so lange auszudehnen bis der überholende gefahrlos vorbeigefahren ist, nicht herzuleiten. Denn in Fällen, in denen überhaupt die gesetzliche Verpflichtung der genannten Bestimmung

Zu 9. Dem Urteil ist beizutreten. Die Vorinstanz hatte den vom Angekl. zu seiner Verteidigung behaupteten Notstand als selbstverschuldet angesehen. Das RG. erklärt, daß die Ablehnung dieses Einwandes für die Entscheidung nicht interessiert. Dem kann allerdings beigegeben werden. Eine strafbare Handlung scheidet im vorliegenden Falle schon aus, wenn die Voraussetzungen des Notstandes für den Fahrer des Lastzuges nicht auszuwählen sind. Eine gegenwärtige Gefahr für die körperliche Unversehrtheit des Führers ist vorhanden gewesen. Nach dem aus dem Urteil erkennbaren Sachverhalt läßt sich auch nicht davon sprechen, daß die Gefahr verschuldet sei. Das Verschulden beim Notstand besteht nicht in der Herbeiführung der Gefahrlage, sondern es liegt nur dann vor, wenn der Gefährdete gleichzeitig das Erfordernis des Eingriffs in fremde Interessen voraussehen mußte (vgl. hierzu Robert v. Hippel, Deutsches Strafrecht, Berlin 1930, Bd. 2 S. 223; ferner RG. 36, 334). Das wird man aber hier nicht annehmen können. Der Fahrer des Lastzuges hält sich rechts. Er gerät dabei zum Teil auf den Sommerweg. Ob der Sommerweg bei der verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit ein gefahrloses Befahren gestatten oder für die Vorbeifahrt gefährlich sein würde, ist ihm nicht oder nur sehr schwer anzusehen. Um den Notstand auszuwählen, muß deshalb also die Feststellung möglich sein, der Sommerweg sei von einer solchen von vornherein ins Auge springenden Verfassung gewesen, daß ein gefahrloses Befahren auf ihm dem Kraftfahrer durch bloßen Anblick ersichtlich gewesen ist. Es sind zwar die Gründe, aus denen das erste Urteil den Not-

nicht Platz greift, ist auch für die weite Auslegung, die sie in der Rpr. gefunden hat, kein Raum.

Dem UG. ist zwar zuzugeben, daß ein vorzeitiges Wiedernach-links-Fahren Gefahren mit sich bringt. Aber das ändert nichts daran, daß für ein solches nichtgentigendes Ausfahren des Rechtsbogens dann keine Strafbestimmung besteht, wenn der Ausweichende überhaupt nicht zum Rechtsfahren verpflichtet war.

Für den überholenden Führer ist eine solche ausdrückliche Strafbestimmung für den Fall des allzu frühen Wiedereinklinkens im § 23 Abs. 3 geschaffen. Für den überholten Führer ist eine gleiche Bestimmung nicht getroffen; für ihn gilt lediglich § 23 Abs. 1 Satz 3, durch den eine Strafbefreiung nur für den Fall des Unterlassens des sofortigen Rechtshaltens geschaffen ist.

Eine Bestrafung des Angekl. war im vorliegenden Falle also nur dann möglich, wenn er von vornherein die Pflicht hatte, sich rechts zu halten, eine Pflicht, die fortfällt, wenn dieses Rechtshalten den Führer in erhebliche Gefahr bringt. Diese Pflicht muß indes nach dem vom UG. festgestellten Tatbestand verneint werden; denn das UG. nimmt an, daß der Lastzug des Angekl. beim Rechtsausweichen schon bei der nicht erheblichen Geschwindigkeit von 15 km infolge der Schlüpfrigkeit des Sommerweges erheblichen Gefahren ausgesetzt war, und man kann bei einer solchen Sachlage dem Führer nicht zumuten, auf die Gefahr eines unglücklichen Ausgangs hin das Ausweichen mit einer etwas geringeren Geschwindigkeit zu versuchen.

(RG., StrSen., Ur. v. 19. Mai 1930, 3 S 230/30.)

Mitgeteilt von W. Rudolf Ziffer, Berlin.

*

10. §§ 230, 366 Ziff. 10 StGB.; § 21 KraftfG.; § 18 KraftfVerkVO. Kinder von sechs Jahren sind erfahrungsgemäß ganz unberechenbar. f)

Der Kraftwagenführer ist verpflichtet, mit unbesonnenem Handeln der Fußgänger, namentlich der Kinder, zu rechnen und sein Verhalten dementsprechend einzurichten (vgl. RGSt. 61, 120; RGlrt. v. 4. Febr. 1927, 1 D 57/27; ZB. 1927, 1522; v. 6. Mai 1929, 3 D 148/29; RM. Nr. 579). Allerdings braucht er nur mit solchen Unbesonnenheiten zu rechnen, die nicht außerhalb der allgemeinen Erfahrung liegen (vgl. RGlrt. v. 21. Nov. 1929, 2 D 645/29; ZB. 1930, 2866). Im vorliegenden Falle handelt es sich um sechs-jährige Kinder, die durch ihr schnelles Laufen bewiesen hatten, daß sie eilig über die Fahrbahn wollten, und die, von einem aus entgegengesetzter Richtung kommenden Motorradfahrer unter Warnung

stand ausgeschlossen hat, nicht mitgeteilt; eine derartige Verfassung des Sommerweges hätte aber in der Feststellung des Sachverhalts eine so hervorragende Rolle gespielt, daß die fehlende Mitteilung dieser Art zu dem Schlusse berechtigt, eine derartige Verfassung des Sommerwegs habe nicht vorgelegen. Dann kann aber auch von einem verschuldeten Zustand nicht die Rede sein und schon deswegen wäre jedes Unrecht ausgeschlossen und der Angekl. freizusprechen gewesen.

Über den gesetzlichen Begriff des Notstandes hinaus hat jedoch die Rpr. einen fingierten Notstand anerkannt, den man zweckmäßigerweise mit dem Begriff des Verkehrsnotstandes belegt. Nach RGSt. 59, 341; 60, 86; ferner RG.: Kraftf. 1928, 160 und ZB. 1927, 2805 ist ein Abweichen von Verkehrs Vorschriften zu einer Gefährdung des Verkehrs führen würde. Es handelt sich, wie das RG. hervorhebt, immer um einen für die Erfordernisse des Verkehrs bedingten Notbehelf. Zulässig ist die Abweichung nur bei Annäherung einer besonders hohen Vorsicht. Der Führer muß sich die zweifelsfreie Überzeugung verschaffen, daß er ohne Gefährdung anderer Personen abweichen kann. Ein solcher Verkehrsnotstand hat im vorliegenden Falle vorgelegen. Eine Gefährdung des Verkehrs wäre die Folge eines Rechtshaltens auf dem schlecht befahrbaren Sommerwege gewesen. War der Führer nicht verpflichtet, von vornherein wegen der schlechten Beschaffenheit des Weges während des Überholens durch das andere Fahrzeug sich rechts zu halten, so kann ihm auch kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er vor Vollendung der Überholung nach links eingebogen ist. Mangels Möglichkeit eines Vorwurfs liegt auch kein Verschulden i. S. der Fahrlässigkeit vor.

RM. Walter Proskauer, Göttingen.

Zu 10. Das vorliegende Urteil reist sich den früheren Entsch. über die Frage des Verhaltens gegenüber Kindern ordnungsgemäß an. Ausgehend von dem allgemeinen Grundsatz, daß der Fahrer mit unbesonnenem Verhalten von Fußgängern rechnen muß (es ist dieser Gedanke bereits ausgesprochen worden), besagt es, daß insbes. mit einem solchen Verhalten bei Kindern zu rechnen ist. Es ist bisher stets folgende Einschränkung anerkannt worden, daß nur solche Unbesonnenheiten in Frage kommen, welche innerhalb der allgemeinen Erfahrung liegen. Das Neue dieser Entsch. ist aber das, daß diese allgemeine Erfahrung eigentlich beim Vorhandensein von Kindern ganz ausgeschaltet wird, indem es heißt, daß Kinder erfahrungsgemäß

zurückgeschreckt, nur auf die mit der Fahrbahn zusammenhängenden Schienen zurückgetreten waren. Daß gewarnte Kinder sich nach der Warnung vorsichtig verhalten, mag vielfach zutreffen, kann aber nicht als Regel gelten, auf die sich der Kraftfahrer verlassen kann. Von einer allgemeinen Erfahrung kann man im vorliegenden Falle nur insoweit reden, als Kinder in diesem Alter erfahrungsgemäß ganz unberechenbar sind.

(RG., Ur. v. 11. April 1931, 2 S 106/31.)

Mitgeteilt von M. Dr. Herbert Fuchs, Berlin.

*

Dresden.

11. § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. Haftung des den Kraftwagen benutzenden Eigentümers, wenn die gesetzlich zulässige Geschwindigkeit nicht eingehalten wird. Innerer Tatbestand. f)

Es hat nicht ermittelt werden können, wer gerade zur angegebenen Zeit den Wagen führte. Der Führer des Kraftwagens ist zu schnell gefahren und hat sich deshalb einer Gesetzesübertretung schuldig gemacht. Selbst wenn der Angekl. nicht zur Tatzeit der tatsächliche Führer gewesen wäre, so ist er doch als Täter zu bestrafen. Er ist der Halter des Wagens. Zur Zeit der Tat war der Wagen im Interesse des Angekl. mit ihm als zeitweisigem Führer unterwegs. Als Fahrer kann er beurteilen, ob die vorschriftsmäßige Geschwindigkeit überschritten wird. Auch hat der Zeuge nicht bekunden können, daß der Angekl. nicht der Führer gewesen sein könne und daß er nicht so schnell gefahren wäre. Der Angekl. wußte also, daß zu schnell gefahren wurde und daß er die Übertretung auch für den Fall billigte, wenn er nicht selbst steuerte, zumal er einen Zeitgewinn als seinen Nutzen ansah. Der Angekl. war somit wegen Übertretung nach § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. und § 21 KraftfG. zu bestrafen.

Das OVG. hat die Rev. des Angekl. verworfen:

Nach den Ausführungen des angeordneten Ur. hat es sich nicht feststellen lassen, ob der dem Angekl. gehörige und von ihm gehaltene Kraftwagen bei dem Durchfahren des geschlossenen Ortsteiles R. von dem Angekl. oder seinem Sohne geführt worden ist, die die in Betracht kommende Fahrt gemeinsam unternommen und hierbei den Wagen abwechselnd geführt haben.

Eine Verteilung nach § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. konnte daher nur erfolgen, wenn eine Übertretung dieser Bestimmung nicht ausschließlich von dem Führer des Kraftwagens, sondern auch von dem für die ordnungsmäßige Führung des Kraftwagens verantwortlichen Eigentümer, bzw. Halter des Kraftwagens begangen wer-

unberechenbar sind. Man muß also danach von Kindern alles erwarten und kann nie mit einem Verhalten bestimmter Art rechnen. Danach wäre nie vorauszufragen, was Kinder gerade tun. Es ist also damit eine ziemlich strenge Verpflichtung des Kraftwagenführers gegeben, wenn er Kinder wahrnimmt. Man wird aber trotzdem wohl annehmen dürfen, daß in einem solchen Falle stets Gewicht darauf zu legen ist, was die Kinder gerade tun, welches Alter sie haben und in welcher Entfernung sie sich gerade vom Kraftwagen befinden. Wenn natürlich Kinder unerwartet und plötzlich aus Häusern oder Gärten auf die Straße laufen, dann kommt naturgemäß obiger Grundsatz nicht in Betracht. Hier fehlt das eine Moment, daß nämlich eine Kenntnisnahme von den Kindern durch den Kraftfahrer rechtzeitig möglich ist. Er kann deshalb hier keine wirksamen Maßnahmen mehr ergreifen.

RM. Dr. Ludwig Lechner, München.

Zu 11. Der Entsch. ist beizupflichten, soweit sie den Satz aufstellt, daß der den Wagen benutzende Eigentümer zwar nicht grundsätzlich verpflichtet ist, den Fahrer während der Fahrt zu beaufsichtigen, daß er aber sich strafbar macht, wenn er, Verkehrsüblichkeiten des Fahrers wahrnehmend, nicht eingreift. Bedenken müssen dagegen erhoben werden, soweit auf Seiten des Angekl. der innere Tatbestand des § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. als erfüllt angenommen worden ist. Das Ur. des RM. ist sehr unklar gefaßt. An der Spitze der zur inneren Tatseite gegebenen Ausführung steht der Satz, daß nicht habe ermittelt werden können, wer zu der angegebenen Zeit den Wagen führte. Der Angekl. sei aber, selbst wenn er nicht der tatsächliche Führer gewesen sei, als Täter zu bestrafen. Es wird dann ausgeführt, daß der Angekl. der Halter des Wagens sei und daß er als solcher „beurteilen könne, ob die vorschriftsmäßige Geschwindigkeit überschritten werde“. Im Anschluß hieran wird nochmals auf die Bekundung des vernommenen Zeugen hingewiesen, der nicht habe bestritten können, daß der Angekl. nicht selbst der Führer gewesen sei. Dann heißt es weiter: „Der Angekl. wußte also, daß zu schnell gefahren wurde und daß er die Übertretung auch für den Fall billigte, wenn er nicht selbst steuerte.“

Das OVG. hat, obwohl der Hauptinhalt des angeordneten Ur. offensichtlich den Angekl. als den Führer des Fahrzeugs unterstellt, dem Gesamthalt der Entscheidungsgründe als Annahme des RM. entnommen, daß der Angekl. den Wagen nicht selbst geleitet habe, aber als mitfahrender Eigentümer strafrechtlich verantwortlich sei. Bei der unklaren Fassung der Entsch. war auch diese Aus-

den kann. Es ist nicht zu verkennen, daß dies zweifelhaft ist. Mit der überwiegenden Ansicht der Rpr. ist jedoch davon auszugehen, daß die Norm des § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. nicht die eigenhändige Täterschaft des Führers verlangt, sondern sich gegen die verantwortliche Verursachung des unterjagten Erfolges richtet.

Eine Verantwortlichkeit des Eigentümers eines Kraftwagens für die Verkehrswidrigkeiten seines Führers entsteht noch nicht durch die Unterlassung der Beaufsichtigung des Führers. Denn eine solche Rechtspflicht ist nicht anzunehmen, da der den Kraftwagen benutzende Eigentümer des Wagens grundsätzlich nicht verpflichtet ist, während der Fahrt den Führer zu beaufsichtigen. Da er aber durch die Inbetriebsetzung seines Kraftwagens gewisse Gefahren für die Öffentlichkeit setzt und daher für die Beobachtung der zur Herabminderung dieser Gefahren erlassenen sicherheitspolizeilichen Vorschriften Sorge zu tragen hat, darf er nicht müßig zuschauen, wenn er Verkehrswidrigkeiten seines Führers wahrnimmt. In einem solchen Falle ist er vielmehr verpflichtet, sofort einzugreifen und durch sein Eingreifen die Verkehrswidrigkeiten des Führers abzustellen, sofern er, was bei dem Eigentümer regelmäßig der Fall sein wird, in einem Verhältnisse zu dem Führer steht, auf Grund dessen dieser seinen Anordnungen zu folgen hat (so auch OLG. Dresden in den Urteilen 1 OStA 104/28 und 1 OStA 139/30 sowie BayObLG.: JW. 1930, 2876²).

Der Inhalt des angefochtenen Urts. ergibt, daß der M. diese Rechtsgrundsätze nicht verkannt und den infolge der rechtswidrigen Übertretung des § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. durch den Führer des Kraftwagens eingetretenen Erfolg auch dem Angekl. als von ihm selbst infolge seines passiven Verhaltens verursacht, zugerechnet hat. Dies ist nicht zu beanstanden.

Der M. hat auch genügende Feststellungen für den äußeren und inneren Tatbestand getroffen.

Für den äußeren Tatbestand ist zunächst festgestellt worden, daß der Führer des Kraftwagens durch den geschlossenen Ortsteil mit einer Stundengeschwindigkeit von 57,600 km gefahren ist.

Weiter ist genügend festgestellt worden, daß der Angekl. diese Verkehrswidrigkeit seines Führers bemerkt hat. Der Rev. ist nicht zuzugeben, daß die hierzu gemachte Ausföhrung, der Angekl. habe also gewußt, daß zu schnell gefahren wurde, auf einen Verstoß gegen die Denkgesetze beruhe und keine genügende tatsächliche Feststellung sei. Dieser Satz ist so auszulegen, daß aus sämtlichen übrigen festgestellten Tatsachen der Schluß gezogen und festgestellt worden ist, daß der Angekl. gewußt hat, es werde zu schnell gefahren.

Enblich ist auch festgestellt worden, daß der Angekl. gegen die Verkehrswidrigkeit seines Führers nicht eingeschritten ist, obwohl er hierzu in der Lage und befugt war. Diese Feststellung beruht in den Ausführungen des angefochtenen Urts., daß der Angekl. das Verhalten seines Führers gebilligt hat, der Wagen in seinem Interesse und mit ihm als zeitweiligem Führer unterwegs war und als Führer neben ihm nur sein Sohn in Betracht kommt. Letzterer hatte, ohne daß es hierzu einer besonderen Feststellung bedurfte, ohne weiteres seinen Anordnungen Folge zu leisten.

Diese Feststellungen genügen zur Erfüllung des äußeren Tatbestandes der Übertretung nach § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. durch den Angekl.

Der innere Tatbestand dieser Übertretung ergibt sich aus der

legung möglich. Daß bei Einnahme dieses Standpunktes die Ausführungen des M. zum inneren Tatbestand besonders unglücklich abgefaßt erscheinen, erhellt aus dem Wortlaut: „Der Angekl. wußte . . ., daß er die Übertretung auch für den Fall billigte, wenn er nicht selbst steuerte.“

Mag man die eigene Führung des Angekl. unterstellen oder annehmen, daß sein Wagen Genosse das Gefährt steuerte, so weisen die Darlegungen des M. darauf hin, daß er den subjektiven Tatbestand irrig aufgefaßt hat. Nach der äußeren Tatseite war lediglich festgestellt, daß der Wagen die zulässige Geschwindigkeit überschritten hatte und daß der mit im Wagen sitzende Angekl. der Eigentümer des Wagens war. Daß der Wagenhalter als solcher „beurteilen könne, ob die vorchriftsmäßige Geschwindigkeit überschritten wird“, ist eine nicht unbedenkliche Behauptung; denn es läßt sich sehr wohl denken, daß ein Wagenhalter — selbst bei häufiger Benutzung — eine derartige Kenntnis nicht hat. Immerhin muß aber dieser Satz ebenfalls als eine tatsächliche Feststellung gelten und demgemäß dem Rev. mit zugrunde gelegt werden. Wenn nun aber das Urts. im Anschluß an die herabgehobenen objektiven Feststellungen sagt: „Der Angekl. wußte also, daß zu schnell gefahren wurde“, so deutet das Wort also darauf hin, daß der M. des Glaubens war, mit den vorher getroffenen Feststellungen sei zugleich auch der innere Tatbestand gedeckt. Davon kann jedoch keine Rede sein. Es ist sehr wohl denkbar, daß der des Fahrens — vielleicht sogar im hervorragenden Maße — kundige Eigentümer des Wagens, im allgemeinen sehr wohl beurteilen kann, ob die gesetzliche Geschwindigkeit eingehalten wird, daß er aber in einem einzelnen Falle hierzu nicht in der Lage ist. Denn er kann, wenn er in seinem Wagen fährt, darin schlafen oder lesen oder in die Welt hinausschauen. Wenn demnach in einem solchen Falle eine Überschreitung der Geschwindigkeit festgestellt wird, so ist ihm damit noch keineswegs der Vorwurf des zu schnellen Fahrens nachgewiesen.

tatsächlichen Feststellung, daß der Angekl. das verkehrswidrige Fahren seines Führers gekannt und gebilligt hat.

(OLG. Dresden, Urts. v. 21. Juli 1931, 2 OStA 33/31.)

*

12. § 59 StGB. schlägt nicht ein, wenn ein Kraftfahrer von zwei Amtspersonen in verschiedenen Orten unrichtige Auskünfte über den Inhalt und die Tragweite einer amtlichen Bekanntmachung erhalten hat.

Dem Beschw. war das durch die Bek. der Amtshauptmannschaft G. angeordnete Verbot des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen auf der Berggasse bekannt. War er infolge der unrichtigen Auskünfte des Stadtrats in R. und des Bürgermeisters in G. der Meinung, er dürfe mit seinem Vierkraftwagen in der Berggasse zwecks Belieferung seiner in ihr wohnenden Kunden trotz des Verbots einfahren und nur nicht durchfahren, so irrte er lediglich über die Auslegung der genannten Bek. Ein Irrtum über Inhalt und Tragweite einer VO., die ein Rahmenstrafgesetz ausfüllt, ist aber nach der Rpr. bei der Strafen. Dresden ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum.

(OLG. Dresden, Urts. v. 31. März 1931, 2 OStA 13/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

13. § 360 Ziff. 11 StGB. liegt nicht vor, wenn jemand beim Vorbeifahren an einem Verkehrsbeamten, um ihn zu verhöhnen, mehrfach hupt.

Der Angekl. hat während seines Wartens gehupt, hat dieses Hupen von dem Beamten unterjagt erhalten und hat dann nach Wiederfreigabe der Fahrt im Weiterfahren sich nach dem Beamten umgedreht und ihm unter mehrmaligen Hupen in einer Art ins Gesicht gelacht, in der höhnisches Sichhinwegsetzen über dessen dienstliche Weisungen zum Ausdruck kam.

Rechtliche Bedenken erheben sich gegen die Annahme des Borderrichters, daß der Angekl. durch seine Ungebührhandlung zugleich den Tatbestand des „groben Unfugs“ verwirklicht habe. Grunderfordernis dieses Tatbestandes ist, daß durch die betr. Handlung der äußere Bestand der öffentlichen Ordnung unmittelbar in Mitleidenchaft gezogen wird. Die Folge, daß durch die Ungebührlichkeiten des Angekl. die Achtung des Publikums vor den Polizeibeamten angegriffen wurde, erfüllte noch nicht das Merkmal der unmittelbaren Wirkung auf den äußeren Bestand der öffentlichen Ordnung und genügte sonach jenem Grunderfordernisse nicht (vgl. RGSt. 19, 295; 36, 214).

(OLG. Dresden, Urts. v. 2. Juni 1931, 2 OStA 40/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

Hamburg.

14. § 2 KraftfVerkVO.; § 36 BremStrafVO. Ortspolizeiliche Vorschriften können die Bestrafung betrunkenen Kraftwagenführer anordnen. †)

Die Frage, ob aus ortspolizeilichen Vorschriften im Hinblick auf die Bestimmung des § 2 KraftfVerkVO. die Bestrafung von Fahrern von Kraftfahrzeugen wegen Trunkenheit während des

rens nachgewiesen. Hätte der M. im vorliegenden Falle lediglich festgestellt, daß der Angekl. wußte, daß zu schnell gefahren wurde“, so wäre das Urts. zwar äußerst knapp begründet, aber immerhin so, daß diese Feststellung die Entsch. tragen würde. Das eine Wort „also“, das der Feststellung „der Angekl. wußte“ hinzugefügt worden ist, beweist indessen, daß der M. der Meinung war, es könne jemand wegen zu schnellen Fahrens bestraft werden, wenn das schnelle Fahren objektiv nachgewiesen wurde, und ferner nach der subjektiven Seite nichts weiteres, als daß der im Wagen sitzende Eigentümer im allgemeinen die Fähigkeit besäße, zu erkennen, ob jeweilig die gesetzliche Geschwindigkeit eingehalten werde.

Wegen dieses Rechtsirrtums wäre eine Aufhebung der angefochtenen Entsch. und Zurückverweisung an den Borderrichter angebracht gewesen.

OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

Zu 14. Das Verbot der Führung von Fahrzeugen (Fuhrwerken) durch Betrunkenen findet sich in einer Reihe von großstädtischen StrafVerkVO. (vgl. z. B. für Berlin § 10 Abs. 1 StrafVerkVO. v. 13. Jan. 1929: Der Führer muß wach und nüchtern sein). Auch die StrafVerkVO. der Länder bestimmen dem § 5 MusterVO. entsprechend: Die Führung von Fuhrwerken ist Personen, die . . . wegen Trunkenheit zur sicheren Führung nicht imstande sind, verboten.

Die den Ländern zur Annahme empfohlene MusterVO. ist vom RVerkM. ausgearbeitet worden. Daraus ergibt sich, daß auch an höchster Regierungsstelle die Ansicht vertreten war, es sei nicht bloß je nach den örtlichen Bedürfnissen angebracht, Bestimmungen über die Fernhaltung betrunkenen Fahrzeugführer vom Straßenverkehr zu erlassen. Um so befremdlicher ist es, daß die KraftfVerkVO. für deren Inhalt ja ebenfalls das RVerkM. verantwortlich ist, mit ihrem stellenweise ins kleine gehende Vorschriften nicht ausdrücklich das

Fahrens hergeleitet werden kann, ist nicht unbestritten. Es wird die Meinung vertreten, daß die Betrunkenheit des Kraftfahrers, die nicht zu einer sonst strafbaren Handlung führt, nicht strafbar sei, weil bei der Ausföhrlichkeit, mit welcher die KraftVerkVO. die Führerpflichten im Kraftfahrverkehr regelt, anzunehmen sei, daß die Regelung erschöpfend sei und landes- oder ortsrechtliche Ergänzungen ausschließen solle (Müller, 1930, S. 600; Kraftf. 1930, 411). Dieser Ansicht kann sich der erk. Sen. nicht anschließen.

Soweit es sich um die allgemeine Zulassung zur Fahrzeuglenkung handelt, hat die Kraftfahrzeuggesetzgebung in den genannten Bestimmungen eine erschöpfende Regelung getroffen, so daß insoweit für landesrechtliche Vorschriften kein Raum bleibt. Wenn dagegen in örtlichen VerkehrsVO. eine Norm aufgestellt ist, welche Personen trotz ihrer allgemeinen Befähigung für den einzelnen Fall die Übernahme der Führung aus besonderen, durch sicherheitspolizeiliche Gesichtspunkte bestimmten Gründen, namentlich wegen Trunkenheit, unterlag, so bewegt sich eine solche Vorschrift nicht auf einem durch die Kraftfahrzeuggesetzgebung endgültig geregelten Gebiet (AutoR. 1930 Nr. 231; VerkRbSch. 9 Nr. 21). Die KraftVerkVO. gibt zwar für die Fahrtätigkeit des Führers eingehende Vorschriften, hat aber keine, eine selbständige Norm enthaltende Bestimmung, welche allgemein besondere Anforderungen an das Verhalten des Führers stellt und ihm das Fahren im Einzelfall unter besonderen Voraussetzungen verbietet. Bei dieser Sachlage müssen die in ortspolizeilichen Vorschriften enthaltenen Verbotsbestimmungen über das Fahren in betrunkenem Zustand auch für Kraftfahrzeugführer angewandt werden, da nach § 2 KraftVerkVO. für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Wegen allgemein, d. h. nicht für den Einzelfall regelnden Vorschriften gelten, sofern nicht in der Kraftfahrzeuggesetzgebung selbst oder von der obersten Landesbehörde andere Bestimmungen getroffen werden (§ 6 Abs. 3 KraftfG.; vgl. AutorechtsRbSch. 1930, 65). Mit Rücksicht auf die für alle Führer gültige Bestimmung der BerlStraßVO. v. 13. Jan. 1929 (§ 10 Abs. 1) ist das auch vom RG. in einer Entsch. v. 21. Nov. 1929 (VerkRbSch. 9 Nr. 21) anerkannt worden.

Die Beurteilung wird dadurch keine andere, daß die BremStraßVO. (§ 36) auspricht, daß für Führer von Kraftfahrzeugen „die reichsgesetzlichen Vorschriften gelten“ sollen, und das Fahren in angetrunkenem Zustand ausdrücklich nur den Führern von Wagen, die für das Fortbewegen durch Zugtiere eingerichtet und nicht an Bahngleise gebunden sind (vgl. allg. Begriffsbestimmungen vor § 1) verbietet. Der an sich selbstverständliche Hinweis auf die die Führer

Gebot der Nüchternheit im Verkehr aufstellt. Den durch Trunkenheit entstehenden Gefahren legt der Verordnungsgeber sogar in anderem Zusammenhang für das ganze Reich in Betracht kommende Bedeutung bei, insofern er in der Führerprüfungsanweisung bei Neigung zur Trunkenheit die Erteilung der Fahrerlaubnis verbietet und die Entziehung zuläßt.

Als die StraßVerkVO. ausgearbeitet war, zeigte sich das Bedürfnis, deren Wortlaut und den der KraftVerkVO. miteinander in Einklang zu bringen. Demgemäß wurde z. B. mit Rücksicht auf den in § 7 MusterD. niedergelegten Wortlaut „Der Führer ist zur gehörigen Vorsicht ... verpflichtet“, dem § 17 Abs. 1 KraftVerkVO., der vor dem 28. Juli 1926 lautete: „Der Führer ist zu besonderer Vorsicht ... verpflichtet“, die jetzt gültige Fassung gegeben. Die Gelegetenheit, den § 17 Abs. 1 KraftVerkVO. um eine dem § 5 MusterD. entsprechende Nüchternheitsbestimmung zu bereichern, ist damals schon nicht benutzt und aus nicht ersichtlichen Gründen bis heute nicht gefunden worden. Daß es nicht die Absicht des Verordnungsgebers gewesen sein kann, etwa alle die Bestimmungen, die auf den gesamten Straßenverkehr, einschließlich des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, Anwendung zu finden haben, in den StraßVerkVO. niedergelegt zu wissen, um sie auf den Umweg über § 2 Abs. 1 KraftVerkVO. auch für den Kraftfahrzeugverkehr zu bringen, bedarf keiner ausdrücklichen Beweisführung.

Wie sehr dieses Versehen — denn um ein solches handelt es sich ohne Zweifel — der Rechtspflege zu schaffen machte, zeigen Schrifttum und Rspr. zu der Frage. Man hat in Bayern sogar, um dem bestehenden Bedürfnis nach Bestrafung betrunkenen Führer Rechnung zu tragen, zu Art. 82 PolStGB. (allerdings nicht un widersprochen) seine Zuflucht genommen (vgl. dazu AutoR. 1928, 278, 393).

Die ganze Entwicklung der Frage zeigt deutlich den starken Einfluß des Grundgesetzes „Reichsrecht bricht Landesrecht“.

Wenn das OLG. Dresden unmittelbar aus der KraftVerkVO., nämlich auf Grund des § 17 Abs. 1, den betrunkenen Führer in Strafe nimmt (Urt. v. 4. März 1930: AutoR. 1930, 154), so ist das auf die Sonderstellung zurückzuführen, die es mit seiner mit der herrschenden Meinung in Widerspruch stehenden Auffassung einnimmt, § 17 Abs. 1 enthalte einen selbständigen Straftatbestand. Für dieses Gericht bestehen sonach die angeordneten Schwierigkeiten nicht.

Der für die ganze übrige Rspr. aber bestehende Gesetzesmangel (ein dem § 5 StraßVerkVO. entsprechendes Nüchternheitsgebot gehört unbedingt auch in die KraftVerkVO.) ist durch das vorliegende Urteil des OLG. Hamburg ebenso wie durch die angeführten Entsch. des RG. und des BayObLG., die sämtlich in rechtlicher Beziehung

von Kraftfahrzeugen angehenden reichsgesetzlichen Vorschriften umfaßt naturgemäß nur dasjenige Gebiet, welches in der Reichsgesetzgebung geregelt ist, was, wie bereits bemerkt, für das Fahren in angetrunkenem Zustand nicht geschehen ist.

Danach ist im vorliegenden Falle § 36 BremStraßVO. für die Beurteilung des Verhaltens des Angekl. heranzuziehen.

(OLG. Hamburg, StrSen., Urt. v. 17. Nov. 1930, R III 118/30.)

Mitgeteilt von SenPräs. Dr. Grisebach, Hamburg.

*

Hamm.

15. § 230 Abs. 2 StGB. verfolgt den Zweck, einerseits im Interesse des allgemeinen Wohls das Vertrauen in die Führung eines Amtes zu erhalten und zu stärken, andererseits Gefahren, die der Ausübung eines Amtes, Berufes oder Gewerbes entspringen, zu verhüten. Daher kann auch nur derjenigen Tätigkeit strafehöhenbedeutung zukommen, die in den Kreis der Amts-, Berufs- oder Gewerbspflichten fällt. Nicht für jede mit dem eigentlichen Verufe verbundene Hilfs- oder Nebenverrichtung, sondern nur für eine solche Verrichtung, welche zum Wesen des Amtes, Berufes oder Gewerbes gehört, gerade diesem Amte, Berufe oder Gewerbe eigentümlich ist, besteht eine besondere Verpflichtung zur Aufmerksamkeit. Das Führen eines Kraftfahrzeuges hat mit dem Verufe eines Landwirtsführers nichts zu tun. Der Absatz 2 des § 230 StGB. kann daher im vorliegenden Falle nicht zur Anwendung gelangen.

(OLG. Hamm, Urt. v. 15. März 1930, S 54/29.)

Mitgeteilt von RM. Dr. Osthaus, Hagen (Westf.).

*

Niel.

16. § 21 KraftfG.; §§ 24, 50 KraftVerkVO. Umfang der Sorgfaltspflicht eines Kraftwagenführers beim Hinausfahren aus einer Einfahrt auf die Straße. +)

Materiellrechtlich gibt das Urteil zu erheblichen Bedenken Anlaß. In ihm wird festgestellt, daß der Angekl. am 28. März 1929 mit dem von ihm gelenkten Personenkraftwagen aus der Ausfahrt eines Hauses in der Großen Bergstraße in Altona über den damals stark begangenen Bürgersteig auf die Fahrbahn der Großen Bergstraße gefahren und dort mit einem im schnellen Tempo auf der rechten Seite daherkommenden Motorradfahrer zu-

nicht zu beanstanden sind, befriedigend ausgeglichen. Der eingeschlagene Ausweg ist durch das Bedürfnis des Verkehrs die Trunkenheit vom Führer des Kraftfahrzeugs vollständig fernzuhalten, geboten.

FR. Dr. Oberländer, München.

Zu 16. Wegen die Entsch. bestehen m. E. erhebliche Bedenken. Was sie zum Nachweis mangelnder Sorgfalt des Kraftwagenführers darlegt, könnte wohl geeignet sein, eine Haftung aus § 7 KraftfG. oder wegen unerlaubter Handlung, vielleicht auch den Tatbestand eines Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung zu begründen. Darum aber handelt es sich nicht, der Führer soll vielmehr einer Übertretung verkehrspolizeilicher Vorschriften schuldig erkannt werden. Für die Bestrafung wegen einer solchen Verfehlung die geeignete gesetzliche Unterlage aufzuzeigen, ist eine schwierige Aufgabe. Die Vorschrift des § 24 KraftVerkVO. über das Vorfahrtsrecht hält das Urteil selbst für unanwendbar. Aus der Wiedergabe des Sachverhalts ist nicht zu entnehmen, ob selbst nach der ausstehenden Auslegung, die das BayObLG. (Urt. v. 6. Nov. 1928: BayObLG. 28, 228 = JW. 1929, 2827) und nunmehr im gleichen Sinne das RG. (Urt. v. 4. Okt. 1929: JW. 1931, 64) dem § 24 gibt, der Kraftwagenführer das Vorfahrtsrecht hatte. — Die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 KraftVerkVO. erachtet das OLG. für gegeben. Wenn es aber der Meinung ist, der Angekl. habe der Verpflichtung aus § 18 Abs. 2 nicht genügt, trotzdem festgestellt ist, daß er mit Schrittgeschwindigkeit gefahren ist, so muß dem widersprochen werden. Ein noch langsames Fahren als mit Schrittgeschwindigkeit, d. i. mit 5–6 km in der Stunde nach der Rspr. der Gerichte (§ 1 Nr. 17 BerlStraßVerkVO.: etwa 6 km; § 1 Nr. 19 MünchStraßVerkVO. v. 8. Okt. 1929: höchstens 8 km), kann nicht verlangt werden; bei dieser Geschwindigkeit kann jeder Kraftfahrer, wenn er noch dazu bremsbereit ist, sein Fahrzeug sofort anhalten. Wie breit der vom Angekl. überfahrene Bürgersteig ist, kann aus den Feststellungen nicht ersehen werden. — In dem § 17 Abs. 1 KraftVerkVO. sieht auch das OLG. im Einklang mit der herrschenden Meinung keine blankettausfüllende, einen selbständigen Straftatbestand schaffende Norm. — Aus dem § 18 Abs. 1 KraftVerkVO. auch die Verpflichtung des Kraftfahrzeugführers zu entnehmen, sein Fahrzeug anzuhalten, auszuweisen und sich nach den Verkehrsverhältnissen auf der Straße umzusehen oder sich von einem Dritten unterrichten zu lassen, ist nicht angängig. Die Vorschrift verlangt, daß der Führer seine „Fahrgeschwindigkeit“ den Verhältnissen anpaßt und damit wohl

sammengestoßen ist. Im angefochtenen Urteil sind die §§ 24 und 50 KraftfVerkVO. i. Verb. m. § 21 KraftfG. als verletzte Rechtsnormen bezeichnet. Eine Verurteilung aus § 24 konnte aber nicht erfolgen. Die Ausfahrt aus einem Hause ist, wie der Senat bereits in seinem Urte. v. 26. Juni, S 80/29 ausgeführt hat, kein Seitenweg i. S. des § 24. Es handelt sich bei ihr nicht um einen dem öffentlichen Verkehr dienenden Weg. Nur ein solcher ist ein Weg i. S. der Wegeordnungen und auch der KraftfVerkVO. Der Vorderrichter hat festgestellt, daß der A. mehrfach gehurt hat und im Schrittempo gefahren ist. Der dem § 23 KraftfVerkVO. entnommene Begriff „Schrittgeschwindigkeit“ deckt sich nicht mit der Geschwindigkeit, die § 18 Abs. 2 im Auge hat, wenn er vorschreibt, daß bei Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn so langsam gefahren werden muß, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Der Begriff „kürzeste Entfernung“ ist ein relativer. Er bemißt sich nach Wagen- gewicht, Art und Zahl der Bremsen, Wegebeschaffenheit und Sichtweite. Niemals darf der Bremsweg eines Fahrzeuges länger sein als der Überblick. Ist der Überblick nur gering, so muß das Fahrzeug unter Umständen auf 1 m zum Stehen gebracht werden können (BayObStG.: DRG. 1927, Spruchbeilage Nr. 851). Die Feststellungen des Urteils schließen daher die Unwendbarkeit des § 18 Abs. 2 nicht aus. Ein aus einer Ausfahrt aus einem Haus an verkehrsreicher Straße kommender Kraftwagenführer darf sich aber auch nicht damit begnügen, Warnungssignale zu geben und in Bremsbereitschaft so langsam zu fahren, daß er das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen kann. Langsam- fahren und Hupen allein entlasten nicht. Über diese Pflichten hinaus muß bei behinderter Übersicht oder lebhaften Verkehr der Führer vor der Ausfahrt selber Umschau halten oder durch eine andere zuverlässige Person Umschau halten lassen (RG.: JW. 1928, 1726/27). Der Führer muß damit rechnen, daß er durch sein unerwartetes Herausfahren den Verkehr gefährden kann. Ein solches mit erhöhten Gefahren verbundenes Manöver muß mit besonderer Vorsicht ausgeführt werden. Daher muß der Führer eines Fahrzeuges, das aus der Ausfahrt über den Bürgersteig hinweg auf die Straße gebracht werden soll, nicht nur den Bürgersteig und den unmittelbar davor befindlichen Straßenstreifen beobachten, sondern auch die weitere Umgebung übersehen, um alle Gefahrenquellen zu erkennen, die ihm von dort aus oder die von ihm aus anderen sich auf der Straße bewegenden Verkehrsteilnehmern drohen. Kann er bei stärkerem Verkehre nicht selber Umschau halten, so muß er durch eine andere zuverlässige Person sich Gewißheit darüber verschaffen, daß die Straße frei ist. Die rechtliche Grundlage für die einem Kraftwagenführer, der aus einer Ausfahrt auf die Straße fahren will, aber keinen freien Überblick hat, obliegende Pflicht, auszufsteigen oder durch eine andere Person Umschau halten zu lassen, kann nicht aus § 17 Abs. 1 entnommen werden. Denn diese Vorschrift enthält nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, aber keine blankettausfüllende Norm, wie der Senat in ständiger Rspr. annimmt (vgl. auch RGSt. 62, 122 u. 125; JW. 1928, 2324/25). Häufig ist diese Pflicht aus dem gem. § 2 KraftfVerkVO. auch auf den Kraftwagenverkehr anwendbaren allgemeinen Vorschriften über die Verkehrsregelung auf öffentlichen Wegen herzuleiten. Sollte eine solche allgemeine verkehrspolizeiliche Vorschrift nicht bestehen, so wird der § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. daraufhin zu prüfen sein, ob sich aus ihm nicht die Pflicht des Kraftwagenführers entnehmen läßt, zunächst zu halten und entweder auszufsteigen und sich selbst umzusehen oder durch jemand anders Umschau halten zu lassen.

(OLG. Kiel, StrSen., Urte. v. 2. Okt. 1929, S 166/29.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Dr. Hovenjepen, Kiel.

auch, daß er das zur Erkennung dieser Verhältnisse Erforderliche tut, damit er seine Fahr- geschwindigkeit entsprechend einrichten kann. Allein das Anhalten ist keine Fahr- geschwindigkeit mehr und ist in § 18 Abs. 1 nicht gefordert, und wenn der Angekl. so langsam gefahren ist, daß er nötigenfalls sofort anhalten konnte, so kann ihm der Vorwurf nicht gemacht werden, daß er fahrlässig (wegen Unterlassung der Umschau) seine Fahr- geschwindigkeit nicht so ein- gerichtet hat, daß er seiner Verpflichtung (eben des sofortigen Anhaltens) Genüge leisten konnte.

Möglicherweise hat sich der Angekl. gegen § 20 KraftfVerkVO. verfehlt. Um diese Vorschrift anzuwenden, müßte festgestellt werden, daß der Angekl., als er sich auf dem Bürgersteig befand, den Kraftfahrfahrer bemerkte und trotzdem nicht anhielt. Die auf dem § 20 beruhende Pflicht zum Anhalten ginge m. E. dem möglicher- weise bestehenden örtlichen Verbote vor, auf der Gehbahn das Fahrzeug beim Ausfahren anzuhalten (vgl. § 15 Abs. 4 BerlStraß- VerkVO.).

Eine andere Frage ist es, ob nicht der Angekl. einer An- ordnung der für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr etwa bestehen-

Berlin.

Landgerichte.

1. Haftungsausschluß durch Anbringungeines Schildes — Mitfahren auf eigene Gefahr — schließt nicht die Haftung wegen grober Fahrlässigkeit aus.

Das LG. hat, ohne auf die Frage einzugehen, ob nach der Beweisaufnahme dem Bekl. ein Verschulden trifft und welche Tragweite der Tatsache bezumessen ist, daß der Kl. aus reiner Gefälligkeit zu der Fahrt mitgenommen worden ist, die Klage mit der Begründung abgewiesen, daß der Kl. das Schild — Mitfahren auf eigene Gefahr — gelesen und mangels eines zum Ausdruck gebrachten entgegenstehenden Willens den hierin liegenden Verzichtsantrag des Bekl. auf Haftung für Schäden angenommen habe. Es ist hierbei im wesentlichen der von RM. Arndt: JW. 1930, 2825 vertretenen Auffassung beigetreten. Hiernach liegt die rechtliche Bedeutung eines derartigen Schildes lediglich in der Beweislast, wobei der Halter, wenn er das Schild augenfällig anbringt, sich dem verletzten Fahrgast gegenüber auf die Grundsätze des prima-facie-Beweises berufen kann. Es ist jedoch noch insoweit über diese Ausführungen hinausgegangen, als es ohne nähere Begründung von der Überzeugung ausging, der Kl. habe dieses Schild gelesen, obwohl feststeht, daß dieser vor der Unfallsfahrt noch nicht in dem Wagen des Bekl. gefahren ist, und für die sichtbare Anbringung des Schildes keine Anhaltspunkte bestehen.

Die Kammer läßt die Frage, an welcher Stelle im Auto das Schild angebracht war und ob es an der angebrachten Stelle jedem Mitfahrer sofort auffallen mußte, dahingestellt, da sie schon aus anderen Erwägungen dem Schilde nicht die vom LG. angenommene Bedeutung beimesen kann.

In Übereinstimmung mit dem LG. geht sie zwar davon aus, daß der Inhaber eines Kraftwagens auf Schadenersatzansprüche aus einem Unfall verzichten und dieser Verzicht auch stillschweigend erfolgen kann. Wegen der großen Tragweite eines solchen Verzichts muß aber dessen Vorliegen besonders streng geprüft werden, und es darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß die Bedeutung eines solchen Schildes auf den Gesichtspunkt von Treu und Glauben hinausläuft. Ebenso wie vielleicht dem Halter des Kraftwagens nicht zugemutet werden darf, seine einzelnen Fahrgäste auf das Schild aufmerksam zu machen und ihnen hierdurch die Möglichkeit und die Folgen eines Unfalls vor Augen zu halten, ebenso wenig darf von dem Inhaber, der sich einem anderen anvertraut, verlangt werden, daß er ohne jede Einschränkung auf etwaige Schadenersatzansprüche verzichtet. Eine solche Auslegung würde dem Empfinden eines billig und gerecht denkenden Menschen widersprechen. Für sie kann auch nicht RG. 113, 4274 herangezogen werden. Das oberste Gericht hat sich bei der Frage des Haftungsausschlusses immer nur mit den Fällen des § 701 und des § 833 BGB. zu beschäftigen gehabt. Beide Fälle können im Kraftfahrzeugverkehr nicht heran- gezogen werden. Nach diesen Entsch. wird der Gastwirt oder der Tierhalter von der Gefährdungshaftung befreit. Sie beziehen sich aber nicht auf den Fall, ob auch keine Haftung besteht, wenn diesen Personen ein Verschulden nachgewiesen wird. Im Kraftfahrzeugverkehr soll dagegen ein derartiges Schild die Bedeutung haben, daß den Mitfahrenden überhaupt jede Möglichkeit genommen wird, einen Schaden gegen den Führer des Kraftwagens geltend zu machen, gleichgültig wie die Sachlage liegt. Dem kann die Kammer nicht folgen. Zunächst ist auch allem Anschein nach gar nicht daran gedacht worden, den Inhaber durch die Anbringung eines solchen Schildes auf den Erstattungsanspruch bei einem Verschulden des Führers verzichten zu lassen. Denn häufig war auf dem Schild noch auf die §§ 7—18 KraftfG. verwiesen worden. Der Satz: „Mitfahren auf eigene Gefahr“ sollte deshalb nur bezwecken, dem Mitfahrer klarzumachen, daß er infolge des § 8 KraftfG. keine Ansprüche aus dem KraftfG., also auf Grund der reinen Betriebsgefahr geltend machen könne. Ursprünglich konnte deshalb einem solchen Schilde gar keine Bedeutung beigemessen werden, weil es nur das hervorhob, was der Gesetzgeber dem Führer und Halter des Fahrzeuges entgegen dem Gastwirt und dem Tierhalter in ge- wissenen Fällen schon zugebilligt hatte. Zweifellos sind aber an den Führer eines Fahrzeuges ganz besonders hohe Anforderungen zu stellen, so daß bei ihm ein fahrlässiges Verhalten schon in der Außerachtlassung der besonderen Umstände erblickt werden muß. Es

den ortspolizeilichen Vorschriften zuwidergehandelt hat. Die Straß- VerkVO. von Berlin (§ 15) und von München (§ 11 — hier ist dem auf der Fahrbahn sich bewegenden Fahrzeug ausdrücklich das Vor- fahrtsrecht vor aus- und einfahrenden Fahrzeugen eingeräumt) ent- halten z. B. eigene Bestimmungen für die Einfahrt in Grund- stücke und die Ausfahrt aus solchen. Ob derartige Vorschriften gem. § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. auch für den Verkehr mit Kraftfahr- zeugen gelten, kann hier nicht weiter untersucht werden. So sicher, wie die vorl. Entsch. dies anzunehmen scheint, dürfte es keines- wegs sein.

OLG. Dr. Bezold, München.

ist gerechtfertigt, dem Führer zu gestatten, daß er sich gegenüber einem Fahrgast, den er aus reinem Entgegenkommen mitnimmt, von dieser Haftung befreit. Verfehlt ist es aber, den Willen des Fahrgastes bei Stillschweigen dahin auszulegen, daß er sich bedingungslos dem Führer anvertraut und damit einverstanden sein will, auch bei einer groben Leichtfertigkeit des Führers, keine Erstattungsansprüche zu haben. Infolgedessen kann ein Haftungsausschluß nur die Ansprüche, die nicht auf grober Fahrlässigkeit des Führers beruhen, beseitigen.

(LG. II Berlin, 3. Bk., Beschl. v. 6. Febr. 1931, 3 S 50/30.)

Mitgeteilt von M. Dr. Paul Benfje, Berlin.

Lübeck.

2. Haftung des Kraftwagenbesizers für verkehrssicheren Zustand des vermieteten Wagens. †)

Nach dem Beförderungsvertrage mit dem Bekl. haftet dieser dafür, daß der Kraftwagen sich in einem verkehrssicheren Zustande befindet. Dazu gehört auch, daß die Türen des Kraftwagens einen ausreichenden Verschuß haben und sich nicht während der Fahrt von selbst öffnen. Ferner hat der Bekl. als der Eigentümer des Kraftwagens dafür aufzukommen, daß vor dem Antritt einer Fahrt sich der Kraftwagenführer davon überzeugt, daß die sämtlichen Türen des Kraftwagens fest geschlossen sind. Und zwar muß er hierauf nicht nur bei den Türen achten, durch die die Fahrgäste ein- und aussteigen, sondern auch bei den von den Fahrgästen nicht benutzten. Der Bekl. haftet für ein Verschulden des Kraftwagenführers nach § 278 BGB.

Der Kl. hat zur Begründung seiner Schadensersatzforderung nachzuweisen, daß den Bekl. ein Verschulden an dem Unfall trifft. Auf Grund der Besichtigung des Kraftwagens und der hierbei mit der linken Vordertür angestellten Versuche steht fest, daß die genannte Tür, wenn sie richtig geschlossen ist, so fest im Schlosse sitzt, daß sie sich auch nicht öffnet, wenn man sich mit dem ganzen Gewicht des Körpers gegen sie lehnt. Daß der Verschuß der Tür nach dem Unfall verbessert oder ausgebeßert worden sei, hat der Kl. nicht behauptet, es haben sich auch keine Anhaltspunkte hierfür ergeben.

Der Unfall, den der Kl. erlitten hat, kann somit nur auf zwei Möglichkeiten zurückgeführt werden. Entweder war die Tür, als der Kl. die Fahrt antrat, nicht ordentlich verschlossen, oder der Kl. hat die Tür unvillkürlich dadurch geöffnet, daß er sich während der Fahrt nach rechts gedreht hat, um mit den hinter ihm sitzenden Eheleuten E. zu reden, und hierbei, sich mit dem Rücken gegen die Tür lehrend, beim unruhigen Hin- und Herrücken auf dem Sitze den Hebel zurückgedrängt hat, so daß ein Gegenlehnen bei der scharfen Kurve die Tür hat aufspringen lassen.

Daß die linke Vordertür beim Antritt der Fahrt nicht verschlossen gewesen ist, hat der Kl. nicht nachgewiesen.

Dagegen muß nach den Aussagen der Zeugen damit gerechnet werden, daß der Kl. selbst unfreiwillig den Türhebel zur Seite gedrückt und deren Aufspringen dadurch veranlaßt hat, daß er beim Nehmen der nach rechts gerichteten Kurve nach dem Trägheitsgesetz gegen die Tür gedrückt ist.

Läßt sich somit auch der Unfall des Kl. nicht mit Sicherheit aufklären, ist es doch wohl möglich, daß der Unfall auf das eigene unvorsichtige Verhalten des Kl. zurückzuführen ist.

Eine Schadensersatzpflicht des Bekl. bestände aber nur dann, wenn der Kl. ein Verschulden des Bekl. an dem Unfall nachgewiesen hätte.

(LG. Lübeck, Urt. v. 25. März 1930, L III Z 477/29.)

Mitgeteilt von M. Dr. Niemann, Lübeck.

Zu 2. Dem Urt. ist beizutreten. Eine Haftung aus dem AutomobilG. kommt nicht in Frage, weil es sich um eine in dem Auto selbst beförderte Person handelt. Der Anspruch kann also nur auf den Beförderungsvertrag gestützt werden. Das Urt. stellt in zutreffender Art und Weise die Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Beschaffenheit des Wagens, insbes. des Verschlusses der Türen fest. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat der Halter des Wagens diese Sorgfaltspflicht in vollem Umfange erfüllt. Naturgemäß kann während der Fahrt kein völliger unlöslicher Verschuß der Türen verlangt werden. Das wäre sogar gefahrbringend. Die Möglichkeit der Öffnung muß bestehen. Der Sicherheit ist vollauf Genüge getan, wenn, wie hier, die Tür auch dann nicht geöffnet werden kann, wenn man sich mit der Wucht des Körpers dagegen lehnt. Der Fahrgast muß es vermeiden, die dem Verschuß der Tür dienenden Hebel zu öffnen. Hat er das gleichwohl, wie im vorliegenden Falle, getan, so trifft die alleinige Verantwortung und das alleinige Verschulden ihn. Die Klage ist deshalb zu Recht abgewiesen worden.

M. Dr. Walter Proskauer, Göttingen.

B. Arbeitsgerichte.

Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwält Abel, Effen, Rechtsanwält und Dozent Dr. Georg Baum, Berlin und Rechtsanwält Dr. W. Oppermann, Dresden.

1. §§ 1 Abs. 1 Nr. 1 u. 2, 2 Abs. 2 u. 5 StilleG. WD. Für den Begriff der Betriebsanlage ist erforderlich, daß der Gegenstand durch seine besondere Beschaffenheit und Eigenart als für die betrieblichen Anforderungen bestimmt gekennzeichnet wird. †)

Die Arbeit in der Appretur der Bekl. vollzog sich an Arbeitstischen, an denen je acht Arbeiterinnen beschäftigt waren; die Tischfläche war durch eingebaute Linien bezeichnet, die zugleich als Maßstäbe dienten. Nach der Entlassung der elf Arbeiterinnen sind an den Tischen die entspr. Linien in der Besetzung entstanden. Hierin findet die Kl. eine teilweise Nichtbenutzung von Betriebsanlagen und folgerweise eine Teilstilllegung des Betriebs, die angesichts der fehlenden Genehmigung der Demobilisationsbehörde, die Unwirksamkeit der ausgesprochenen Entlassung der Kl. nach sich gezogen habe (§ 2 Abs. 2 und 5 StilleG. WD.). Der VerM. hält, im Einklang mit der Rechtsauffassung der Bekl., den Fall der Stilllegung nicht für gegeben. Er nimmt an, daß die Tische nicht Betriebsanlagen i. S. des § 1 Abs. 1 Nr. 2 StilleG. WD. gewesen seien, weil sie nicht baulich mit der Betriebsstätte verbunden waren. Diese Begründung mag fehlgehen. Das Erfordernis einer baulichen Verbundenheit mit der Betriebsstätte hat im Gesehe keine Grundlage. Aber die Entsch. beruht nicht auf diesem Irrtum. Vielmehr ist dem VerM. im Ergebnis beizutreten. Gewiß ist der Begriff der Betriebsanlagen nicht enge auszulegen (Urt. des RArbG. v. 28. März 1928, RAG 94/27; RArbG. 1, 287); namentlich mögen auch Maschinen und Geräte und unter Umständen — freilich nicht schlechthin — auch Werkzeuge dahin gehören können (RArbG. 4, 362). Immer aber wird für den Begriff der Betriebsanlage zu verlangen sein, daß der Gegenstand durch seine besondere Beschaffenheit und Eigenart als für die betrieblichen Anforderungen bestimmt gekennzeichnet wird. Einfache Tische der hier in Rede stehenden Art sind „zum Betrieb gehörige Sachen“, § 1 Abs. 1 Nr. 1 WD., nicht aber „Betriebsanlagen“. Als solche stellen sie sich nach dem Sprachgebrauch und der Verkehrsauffassung nicht dar, und daran ändern auch die eingebaute Linien nichts, die doch nur eine lose Beziehung zu dem besonderen Betrieb der Bekl. darstellen. Weder der produktionspolitische noch der sozialpolitische Zweck des Gesetzes erheischen eine so weitgehende Auslegung des Begriffs, wie die Kl. sie vertritt.

(RArbG., Urt. v. 10. Jan. 1931, RAG 347/30. — Chemnitz.) [A.]

Zu 1. Das Urteil ist insofern zu begrüßen, als das RArbG. hier zum ersten Male seine bisher betätigte Meinung, die StilleG. WD. zugunsten der Arbeitnehmer zurechtzubiegen, zügelt und Folgerungen ablehnt, zu denen seine bisherige Rspr. zum mindesten Anlaß gab. In dem Urt. v. 28. März 1928 (3W. 1928, 2927¹²) hatte es Werkzeuge (!) für „Betriebsanlagen“ i. S. des § 1 Nr. 2 WD. erklärt, deren Nichtbenutzung, falls sie mit der Entlassung einer gewissen Zahl von Arbeitnehmern verbunden werde, vor Erstattung einer Anzeige an die Demobilisationsbehörde und Ablauf einer Sperrfrist verboten sei. Meiner Kritik (R3ArbR. 1929, 330; Göppert, Komm. z. StilleG. WD., A. 33 zu § 1), der sich übrigens der StrSen. des z. StilleG. WD. in einem Urt. v. 29. Jan. 1930 (Samml. arbeitsr. Entsch. d. Ver. d. Arbeitgeberverb. 1930, 191) ganz angeschlossen hat, hielt es in einem Urt. v. 18. Dez. 1929 (BenschSamml. 8 [RArbG.], 344) zwar entgegen, daß ich seinen Anspruch zu Unrecht verallgemeinere, nahm aber wenige Zeilen später selbst eine recht weitgehende Verallgemeinerung vor, indem es als den von ihm gebilligten Begriff der Betriebsanlagen „die Gesamtheit der für die Betriebsführung notwendigen Gegenstände“ bezeichnete. Diese die Grenzen des im § 1 ausgesprochenen Polizeiverbots ganz verflüchtigende, mit dem allgemeinen Sprachgebrauch wie mit der Verwendung des Wortes „Betriebsanlage“ an anderer Stelle der WD. (§ 1 Nr. 1 Betriebsanlagen „abbrechen“) im Widerspruch stehende Auslegung wird jetzt wenigstens dahin eingeschränkt, daß Betriebsanlage nur ein Gegenstand sei, der durch seine besondere Beschaffenheit und Eigenart als für die betrieblichen Anforderungen bestimmt gekennzeichnet werde. Es ist damit doch der erste Schritt auf dem Wege getan, der zu einer dem Wesen der WD. mehr entsprechenden Auslegung führen kann. Denn die WD. ist in erster Linie Polizeigesetz und Strafgesetz, auch die zugunsten der Arbeitnehmer wirkenden Bestimmungen setzen stets das Vorliegen des objektiven Tatbestandes einer strafbaren Handlung voraus.

Wickl. Gef. Rat Prof. Dr. G. Göppert, Bonn.

C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Zielke, Landgerichtsdirektor
Kerstin, Berlin.

[** Wird in den Amtl. Nachrichten für Reichsversicherung (Neue Folge
der Amtl. Nachrichten des RVerfA.) abgedruckt.]

○ Wird in den „Entscheidungen und Mitteilungen“, herausgegeben
von Mitgliedern des RVerfA. (GuM.), abgedruckt.]

**** OI.** § 1226 RVO. Ein sog. Tankwart, der eine an einer öffentlichen Straße stehende Tankanlage (Pompe) zu warten, an vorfahrende Kraftwagen Betriebsstoffe (Benzin, Öl) gegen sofortige Zahlung abzugeben, gegebenenfalls die Wagen abzuschmieren, kleine Handreichungen zu leisten, auch die Wagen mit Druckluft für die Reifen und mit Kühlwasser für den Motor zu versehen hat, ist Gewerbegehilfe und unterliegt der Invalidenversicherungspflicht nach der RVO.

(RVerfA., I. Beschl. d. d. Abt. für Angeh.-, Knappsch.- u. Arbeitslosenverf., Beschl. v. 4. Febr. 1931, III AV 59/30 B.) [R.]

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preussisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von SenPräs. Geh. RegR. v. Kries u. R. Dr. Görres,
Berlin.

1. Fahrlehrerschein. §§ 2, 7, 6 KraftfG. v. 3. Mai 1909 (RVO. 347). Durch die Erteilung des Fahrlehrerscheins erhält der Fahrlehrer — ohne Beamtenanstellung — die Eigenschaft einer Hilfsperson im Dienste der Verkehrspolizei. Die Erteilung und Entziehung der hiermit erteilten Ermächtigung gehört in das innere Dienstrecht der Verkehrspolizei und ist keine mit den Rechtsmitteln des § 127 PrVO. anfechtbare polizeiliche Verfügung.

Nach ständ. Rspr. d. OVG., an welcher festzuhalten war, ist das VerwStreitverf. für die Entsch., ob die Verjagung oder die Zurücknahme der im § 3 KraftfG. vorgesehenen Ermächtigung zur Ausbildung von Kraftwagenführern zu Recht erfolgt ist, gesetzlich nicht eröffnet (vgl. Ur. v. 15. April, 24. Juni 1912 u. 19. Mai 1927: OVG. 61, 199, 202; 82, 277, 281 unten). Diese Stellungnahme beruht auf folg. Erwägungen: Der § 2 stellt als Regel auf, daß der Führer eines Kraftfahrzeugs auf öffentl. Wegen und Plätzen eines Fahrerscheins bedarf, dessen Erteilung von der Erfüllung gewisser Bedingungen, insbes. von dem Bestehen einer Prüfung abhängig ist. Eine Ausnahme von dieser Regel enthält die Bestimmung des § 3 Gef.: „Wer zum Zwecke der Ablegung der Prüfung (§ 2 Abs. 1 Satz 2) sich in der Führung von Kraftfahrzeugen übt, muß dabei auf öffentl. Wegen oder Plätzen von einer mit dem Führerscheine versehenen, durch die zuständige Behörde zur Ausbildung von Führern ermächtigten Person begleitet und beaufsichtigt sein. Das gleiche gilt für die Fahrten, die bei der Ablegung der Prüfung vorgenommen werden.“ Auf Grund § 6 desf. Gef. i. Verb. m. § 3 ÜbergangsG. v. 4. März 1919 (RVO. S. 285) und Art. 179 Abs. 2 RVerf. hat die Reichsregierung die VO. betr. Ausbildung von Kraftfahrzeugführern, v. 1. März 1921 (RVO. S. 212) erlassen, deren § 1 Abs. 1 bestimmt: „Wer Personen zu Führern auf öffentl. Wegen oder Plätzen verkehrender Kraftfahrzeuge ausbilden will, bedarf der Erlaubnis der höheren Verwaltungsbehörden. Die Erlaubnis berechtigt zur Vornahme von Übungsfahrten im ganzen Reiche, soweit nicht andere Bestimmungen das Verkehrsgebiet des zur Ausbildung benutzten Fahrzeugs beschränken, und zur Ausstellung von Ausbildungsnachweisen für alle höheren Verwaltungsbehörden. Die Erlaubnis wird nur unter Vorbehalt des Widerrufs, nur zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern auf Fahrzeugen der Betriebsart und Klasse des Führerscheins des Nachsuchenden und nur zuverlässigen über 25 Jahre alten Personen erteilt, die eine umfangreiche, mindestens dreijährige vorwurfsfreie Tätigkeit als Führer nachweisen und für gewissenhafte, gründliche Ausbildung volle Gewähr bieten. Die Erlaubnis zur Ausbildung von Kraftwagenführern ist zu verjagen, wenn kein Bedürfnis besteht.“ Nach Ziff. I Abs. 2 der Anl. zur AusbildungsVO. gehören zu den Voraussetzungen für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis, daß die persönl. und wirtschaftl. Verhältnisse den Antragsteller als zum Fahrlehrer geeignet erscheinen lassen. Nach § 5 AusbildungsVO. soll die höhere Verwalt-

ungsbehörde die Erlaubnis insbes. widerrufen, wenn die Leistungen unbefriedigend sind oder sich erhebl. Mängel ergeben; sie hat die Erlaubnis zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen (also auch die wirtschaftl.), die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht mehr erfüllt sind.

Hiernach ergibt sich in Übereinstimmung mit den erwähnten Ur. v. 15. April, 24. Juni 1912 u. 19. Mai 1927 folg. Beurteilung der Rechtslage: Den Personen, welche die Ermächtigung zur Ausbildung von Führern erhalten, wird durch deren Erteilung eine Sonderstellung in verkehrspolizeil. Hinsicht von denjenigen Behörden gewährt, denen die Fürsorge dafür obliegt, daß Kraftfahrzeuge auf öffentl. Straßen und Plätzen nur von durchaus vorgebildeten Personen geführt werden und daß Fahrlehrer nur nach zuverlässiger und gründl. Vorbereitung zur Führerprüfung zugelassen werden. Diese Sonderstellung besteht darin, daß vermöge eines solchen Fahrlehrers ein geräumter außerordentl. Vertrauens, Personen, die in ihrer Begleitung das Fahren von Kraftwagen auf öffentl. Straßen üben, von der gesetzlichen Vorschrift des Besitzes einer Fahrerlaubnis entbunden sind und daß die Ausbildungsnachweise der ermächtigten Fahrlehrer bei der Zulassung der Schüler zu Prüfungen anerkannt werden. Den Fahrlehrern wird — ohne Beamtenanstellung — mit der Einräumung einer derartigen Befugnis doch die Eigenschaft einer Hilfsperson im Dienste der Verkehrspolizei gegeben. Ein derartiger Verwaltungsakt gehört nicht in das Gewerbeverf., sondern in das innere Dienstrecht der Verkehrspolizei, ähnlich wie dies bei der widerruf. Anstellung als Bezirkskornsteinsfeger auf dem Gebiete der Feuerpolizei der Fall ist (vgl. OVG. 79, 285, 289; 82, 277, 282 unten; ferner Prof. Dr. Hans Gerber, Abhandl.: VerwArch. 36, 6). Ähnliche Verhältnisse liegen, wie dort richtig betont ist, bei der widerruf. Anstellung und Beibehaltung eines Bucherzensors vor (vgl. OVG. 81, 399, 404). Die Erteilung der dem Fahrlehrer gegebenen Ermächtigung ist eine Sache besonderen höchst persönl. Vertrauens. Sie soll und kann der Natur der Sache nach nur solchen Personen gewährt werden, die nach freiem Ermessen der zuständigen Behörde dieses Vertrauens in vollem Maße würdig sind. Ein Anspruch auf die Gewährung oder die Verjagung einer derartigen Sonderstellung besteht nicht. Sie wird nur auf freien Widerruf eingeräumt. Dementsprechend ist auch die Freiheit der Behörde zur Erteilung des Fahrlehrerscheins oder zur Ausübung des vorzubehaltenden Widerrufs durch die erwähnten Vorschriften an keinerlei Schranken gebunden. Es sind lediglich in § 5 AusbildungsVO. einige besondere Fälle aufgestellt, in denen die Entziehung erfolgen soll oder muß. In Übereinstimmung mit den erwähnten Urteilen ist unter diesen Umständen die Frage, ob die Verjagung oder Entziehung einer solchen Ermächtigung eine pol. Afg. sei, welche nach den §§ 127 ff. PrVO. mit den dort angegebenen Rechtsmitteln angegriffen werden kann, zu verneinen. Allerdings wird solchen Verfügungen die Eigenschaft einer pol. Afg. im weiteren Sinne nicht abzusprechen sein, da sie von einer zur Ausübung landespolizeil. Obliegenheiten berufenen Behörde erlassen werden. Nicht jede pol. Afg. unterliegt insofern der Anfechtung gem. den §§ 127 ff. a. a. D., vielmehr beschränkt sich die Anfechtung auf Grund des 4. Titels a. a. D. auf solche Verfügungen, die ein Gebot oder ein Verbot oder die Verjagung einer vorgeschriebenen Erlaubnis betreffen. Hier liegt keine dieser Voraussetzungen vor, insbes. nicht die Entziehung einer „Erlaubnis“ i. S. des 4. Titels. Es handelt sich vielmehr um die Ermächtigung von Personen zur unterrichtl. Ausbildung von Kraftwagenführern mit der Wirkung, daß den Ermächtigten die in § 3 KraftfG. bezeichneten Befugnisse beigelegt werden. Einen Anspruch auf eine derartige Ermächtigung, deren Erteilung in das sachgemäße, sonst aber ganz freie Ermessen der Landespolizeibehörde gestellt ist, hat niemand. Diese Auffassung findet auch in dem allgemeinen Zwecke der reichsgesetzl. Bestimmungen sowie darin ihre Bestätigung, daß zwar gegenüber der Verjagung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen durch § 5 KraftfG. ausdrückl. der Rekurs zugelassen ist, das Gef. oder die VO. aber keinerlei Bestimmungen über die Anfechtung der Verjagung oder Entziehung der Fahrlehrererlaubnis gibt. Angesichts der Vorschrift des genannten § 5 hätte es aber sehr nahegelegen, entspr. Bestimmungen auch für die Verjagung und Entziehung der Fahrlehrererlaubnis zu treffen, wenn die Anfechtung dieser Maßnahmen im VerwStreitverf. hätte zugelassen werden sollen. Hiernach war die Klage abzuweisen.

(PrOVO., 4. Sen., Ur. v. 22. Jan. 1931, IV A 200/30.)

*

2. Entziehung d. Führerscheins f. Kraftfahrz. Hält d. VerwaltRichter die Zeitdauer, für die eine zeitliche Entziehung des Führerscheins von der Polizei ausgesprochen ist, für zu lange, so darf er nicht die Entziehung aufheben, muß vielmehr die Klage abweisen.

Der BezAusf. hielt an sich die Entziehung der Fahrerlaubnis für geboten, da das Verhalten des Kl. leichtsinnig gewesen sei und die Sicherheit des Verkehrs gefährdet habe. In solchen Fällen müsse im Interesse der Verkehrssicherheit streng eingeschritten werden. Er gelangt aber zur Aufhebung der Entziehung, weil der Kl. bisher bestraft und gut bezeugt und es bei seiner Jugend zu erwarten sei, daß ihm

die Vorkommnisse eine Warnung sein und ihn künftig von leichtfertigen Handeln zurückhalten würden. Daher erschien dem BezAusf. die vom bekl. PolPräf. ausgesprochene Entziehung des Führerscheins für ein Jahr als zu weitgehend, sondern für die Hälfte dieser Zeit als ausreißend. Er hält daher die Befugnisse des Bekl., der die Dauer der Entziehung zu hoch festgesetzt habe, für überschritten. Er hob, da der Verordnungsgeber die Verfügung nicht abändern dürfe, die Entziehung auf.

Nach der Rspr. des OBG. (OBG. 83, 230 ff.) ist die Frage, ob die Fahrerlaubnis auf Zeit oder auf Dauer zu entziehen sei — das gleiche muß sinngemäß für den Zeitraum befristeter Entziehung gelten —, eine Zweckmäßigkeitsfrage, deren Nachprüfung dem Verordnungsgeber obliegt. Seine Entsch. ist allein davon abhängig, ob Tatsachen festgestellt sind, die den Inhaber der Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen. Zit dies der Fall, so stellt die Aufhebung der Befug. eine Überschreitung der der Verwaltungsbarkeit gezogenen Grenzen dar.

(PrOBG., 4. Sen., Urt. v. 15. Jan. 1931, IV B 55/30.)

3. §§ 37, 40 GewD. Die Ortspolizei ist befugt, in einer PolWD. über das Droschkengewerbe die Erlaubnis des Droschkenunternehmens auf abgemessene Frist zu erteilen und vorzuschreiben, daß sie mit dem Tode ihres Inhabers erlischt. Dagegen hat sie nicht das Recht, eine solche Erlaubnis auf Widerruf zu erteilen oder ihr Erlöschen beim Eintritt bestimmter Voraussetzungen anzuordnen. Der Verlust einer unbefristeten Erlaubnis kann nur im Verfahren nach §§ 20, 21 GewD. erfolgen. Der Ortspolizei steht es frei, die Voraussetzungen des Verlustes in der PolWD. zu regeln. f)

Die PolWD. d. Polizeipräf. in R. zur Regelung des Droschkenverkehrs (PolWD.) unterscheidet drei Arten der Erlaubnis, welche bei dem Droschkengewerbe in Frage kommen. Der ersten nach § 1 bedarf, wer auf Straßen und Plätzen eine Kraftdroschke zu öffentl. Gebrauche gegen Entgelt bereithalten will (Kraftdroschkenunternehmer). Die zweite ist nach § 3 zur Inbetriebnahme jeder Kraftdroschke erforderlich. Der dritten bedarf der Kraftdroschkenführer nach § 6 (Droschkenführerschein). Eine Übertragung oder Vermietung der Unternehmererlaubnis auf andere ist nach § 1 Abs. 7 nicht gestattet.

Sie kann nach § 2 Abs. 1 unter dort angegebenen Voraus-

zu 3. Der Entsch. ist zuzustimmen. Sie handelt von den Endigungsgründen (und -arten) einer gewerbepolizeil. Erlaubnis, welche auf Grund einer im Rahmen des § 37 GewD. erfolgten „Regelung“ (durch WD.) vorgeschrieben und einem, ein öffentliches Verkehrsmittel Betreibenden erteilt worden ist. Solche Gründe gibt es mehrere und mannigfacher Natur; ihre Zulässigkeit, vor allem im Hinblick auf § 40 GewD., muß im einzelnen betrachtet werden.

Denkbar ist, daß die Erlaubnis entweder durch ausdrücklichen Akt der Polizeibehörde oder — ohne einen solchen — ipso iure beim Eintreten gewisser Umstände ihr Ende findet, d. h. ihre rechtliche Wirksamkeit verliert. Im ersten Falle hat man von Zurücknahme (Entziehung) oder Widerruf zu sprechen; im zweiten liegt ein Erlöschen vor. Zwischen der Zurücknahme und dem Widerruf besteht in der Regel kein Unterschied (z. B. Reger 45, 333; anders W. Jellinek, VerwR., 3. Aufl., S. 258). Bei Tatbeständen wie dem vorliegenden wird man aber doch besser differenzieren, und zwar wie folgt: „zurückgenommen“ wird die Erlaubnis, wenn die gemäß § 37 GewD. erlassene PolWD. für deren Aufhebung ganz bestimmte Voraussetzungen vorsieht; „widerrufen“ wird sie, wenn der actus contrarius von solchen nicht abhängig gemacht ist. Es war bisher schon Rechts, daß eine PolWD. nicht vorschreiben durfte, beim Eintreten bestimmter Umstände sei die Polizeibehörde befugt, eine Erlaubnis der in Frage stehenden Art selbst zu kassieren, also in unserem Sinne zurückzunehmen (OBG. 30, 323; Hoffmann in v. Brauchitsch, VerwGes., V. Bd., 21. Aufl., S. 100; sowie die im Text zit. Entsch. v. 9. Jan. 1930). Zweifelhafter erscheint die Rechtslage dagegen bei der Widerrufung, im besonderen einer solchen, die in Ausübung eines entsprechenden, zuvor der Erlaubniserteilung (wie bei uns) beigefügten Vorbehaltes vorgenommen wird. v. Landmann-Rohmer, Komm. z. GewD., 8. Aufl., Bd. I Nr. 1 S. 505, 528, halten es rechtlich für statthaft, daß die PolWD. nach § 37 GewD. sowie die auf Grund derselben ergehenden Genehmigungen derartige Vorbehalte zulassen bzw. machen (argum. e. contr. § 40 Abs. 1 GewD.). Sicherlich wird damit dem strengen Wortlaut des Gesetzes Genüge getan. Das PrOBG. versieht in der ob. Entsch. jedoch eine gegenteilige Meinung. Sie trifft den Sinn des Gesetzes und damit das Richtige, denn mit der Zulässigkeit eines Widerrufsvorbehaltes und mit seiner Benutzung würde der besondere Schutz, welchen § 40 Abs. 2 dem nach § 37 GewD. Gewerbetreibenden gewährt, illusorisch gemacht werden (vgl. z. B. BayVGH. 15, 201). In derselben Richtung hatte sich das genannte Gericht auch für das Verhältnis von § 36 GewD. (Auktionsnotenanstellung) zu § 40 Abs. 1 GewD. ausgesprochen (Regel 45, 330 ff.), was von v. Landmann-Rohmer a. a. O. S. 528 getadelt wird, hat diese Auffassung aber leider wieder verlassen (PrOBG. 1927, 178). Hauptsächlich bleibt es in bezug auf

setzungen zurückgenommen werden, ferner erlischt sie nach § 2 Abs. 2 mit dem Tode des Inhabers, mit Ablauf der Frist des Erlaubnisheins, mit dem Widerrufe, bei Nichterfüllung der Bedingungen usw.

Nachdem der Polizeipräf. erfahren hatte, daß sie in zahlreichen Fällen verbotswidrig vermietet war, ließ er die Droschkeneigentümer, welche eine solche angemietet hatten, eine Zeitslang weiterfahren, wenn sie die Vermietung freiwillig bekannten, und erteilte ihnen einen Ausweis. Dem Kraftdroschkeneigentümer F. gab er ihn am 28. Mai 1930 mit folgendem Inhalte: „Bescheinigung (Erlaß für Droschkenschein). Herr F. in R. darf vorbehaltl. jederzeit. Widerrufes bis 30. Juni 1930 das Droschkengewerbe mit der Droschke Nr. 189 ausüben.“ Die Frist verlängerte er bis z. 30. Nov. 1930. Am 20. Nov. 1930 wurde der Preisanzeiger der Kraftdroschke 189 polizeil. verschlossen und die wiedergegebene Bescheinigung eingezogen. Ihr Inhaber F. erhob Klage, die der BezAusf. abwies. Auf Beruf. des F. setzte das OBG. die pol. Wg. v. 20. Nov. 1930 außer Kraft.

Das Einziehen der Bescheinigung v. 28. Mai 1930 und das gleichzeitige Verschließen des Fahrpreisanzeigers der Droschke, um ihren Betrieb zu verhindern, stellt eine poliz. Verf. dar, gleichgültig, ob darin ein Verbot, das Droschkengewerbe zu betreiben, ob das Versagen der Erlaubnis, es zu tun, darin zu sehen ist. Der davon betroffene Droschkenunternehmer hatte daher das Recht, gem. § 128 PrOBG. Klage zu erheben.

Seine Rechte sind verletzt, wenn die Bescheinigung die behauptete Erlaubnis enthält und der Bekl. sie widerrechtl. zurückgenommen hat. Dem BezAusf. ist zuzustimmen, daß die erste Voraussetzung erfüllt ist. Die Bescheinigung läßt den Kl. mit unzweideutigen Worten zur Ausübung des Droschkengewerbes mit der Droschke 189 zu. Sie hat als Bescheinigung nur den Sinn, daß sie die zugleich gegebene Erlaubnis bestätigt. Wäre die Erlaubnis nicht gegeben, so wäre nicht zu erklären, was zu bescheinigen ist. Die Erlaubnis ist aber an eine Frist gebunden und bis zu ihrem Ablauf an den Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs. Diese Beschränkungen gründen sich allerdings auf die Wiedergeg. Vorschriften der DroschkenD. für das Erlöschen der Erlaubnis. Es ist aber nicht allen diesen Vorschriften die rechtliche Gültigkeit zuzusprechen, vielmehr nur in den Fällen, in welchen es sich nicht um ein Erlöschen handelt, sondern in welchen die Erlaubnis auf anderem Wege ihr Ende findet. Über das Erlöschen hat sich der Senat (Urt. v. 9. Jan. 1930, III A 80/29) geäußert:

„ebensowenig zulässig wie die Entziehung durch die Polizei selbst.“ § 37 GewD. hat ihr alle Freiheit gegeben, den Betrieb des

den § 37 GewD. fest. — Was wir nur in der ob. Entsch. vermissen, ist eine Untersuchung der Frage, ob die erteilte Erlaubnis nicht überhaupt ex tunc unwirksam gewesen ist wegen Befügung einer unzulässigen Nebenbestimmung (vgl. W. Jellinek a. a. O. S. 281, 266 ff.). Es wäre sehr wohl vorstellbar, daß die letztere von dem PolPräf. als für die Erteilung der Erlaubnis so wesentlich angesehen worden wäre, daß er die Erlaubnis ohne den Widerrufsvorbehalt gar nicht gegeben hätte. Und noch ein weiteres fehlt in unserer Begründung, was zur Erklärung hätte herangezogen werden können, daß § 37 in § 40 Abs. 1 GewD. nicht genannt ist und daß trotzdem dem ein Verkehrsmittel auf Grund einer Polizeierlaubnis Betreibenden der volle Schutz des § 40 Abs. 2 (i. Verb. m. §§ 20, 21) GewD. zur Seite stehen muß. In § 40 Abs. 2 ist nämlich nur von der Unterjagung eines — gar nicht besonders erlaubnispflichtig gemachten — Ortsverkehrsgewerbes die Rede. Rspr. und Lit. haben dieser aber gleichgestellt die Entziehung einer Erlaubnis der betrachteten Art (v. Landmann-Rohmer S. 530). Gätte dies schon das Gesetz selbst getan, so wäre § 37 in § 40 Abs. 1 GewD. vermutlich nicht ausgelassen worden.

Was des weiteren das Erlöschen der Erlaubnis betrifft, so kommen etwa in Frage: Zeitablauf, Tod des Begünstigten, Betriebseinstellung während einer bestimmten Zeit, Nichterfüllung von Bedingungen. Daß eine befristete Erlaubniserteilung oben für unbedenklich gehalten, insoweit also gerade auf die Tatsache der Nichtausübung des § 37 in § 40 Abs. 1 GewD. abgehoben wird, bedeutet einen schwachen Punkt in der Beweisführung unserer Entsch.; denn bez. des Zeitablaufs soll diese Tatsache durchschlagen und die verstärkte Gewähr des § 40 Abs. 2 GewD. aus dem Felde räumen, bez. des Widerrufs jedoch nicht. Indessen — die übrigen, für die Unzulässigkeit eines Widerrufs vorgetragenen Gründe sind doch gewichtiger. Auch daß der Tod des Inhabers der Erlaubnis deren rechtliche Wirksamkeit beendet, erscheint einleuchtend. Dasselbe gilt umgekehrt von dem über die „Betriebseinstellung während einer gewissen Zeit“ Dargelegten, welche somit heute — also im Gegensatz zu der nun aufgegebenen Entsch. v. 17. Juni 1926 (auch hier übrigens wieder ein Schwanken der Rspr.) — die Erlaubnis nicht mehr zum Erlöschen bringen kann. Endlich kann dies auch nicht die Nichterfüllung von (anderen) Bedingungen, denn auch in solchen Fällen muß richtiger Ansicht nach gem. § 119 Ziff. 1 PrZustG. Klage erhoben werden. Alles in allem stellt die ob. Entsch. die auf Grund § 37 GewD. Gewerbetreibenden gegen einen Verlust ihrer Erlaubnis sehr viel sicherer als bisher. Darin liegt ihre große Bedeutung für die Praxis.

PrivDoz. Dr. Adolf Schüle, Berlin.

Droschkenfuhrgewerbes innerhalb des Ortes zu regeln. Sie hat deswegen das Recht, den Beginn des Unternehmens von einer Erlaubnis abhängig zu machen. Die Vorschriften über die Regelung sind in einer PolVO. zu erlassen (OVG. 2, 318; 15, 346; Urt. v. 25. Mai 1908; GewArch. 8, 81). Darin sind auch die Voraussetzungen der Entziehung festzustellen, wenn die Ortspolizei ihre Regelung darauf erstrecken will. Sie hat aber nicht die Befugnis, die Entziehung selbst vorzunehmen oder anzuordnen, daß der Verlust der Erlaubnis bei dem Eintritte bestimmter Voraussetzungen ohne weiteres erfolgt.

§ 40 RGewD. bestimmt, daß gegen die Unterjagung des Betriebs der in den §§ 33 a, 35 u. 37 erwähnten Gewerbe der Rekurs zulässig ist und daß wegen des Verfahrens und der Behörden die Vorschriften der §§ 20, 21 gelten. Die näheren Bestimmungen, welche der § 21 den Landesges. vorbehalten hat, sind im § 119 PrZustG. erlassen. Danach entscheiden die Kreis- und die Bezugs-Aussch. auf Klage der zuständigen Behörde über die Unterjagung. Zuständig ist die Ortspolizei des Betriebsorts, zutreffendenfalls die staatl. Polizeibehörde (OVG. 61, 317 u. 318). Ein Erlöschen der Erlaubnis dieser Art hat die RGewD. nicht so wie bei den in ihrem § 49 genannten Gewerben vorgeesehen. Hätte sie die Absicht gehabt, den Verlust der Erlaubnis unter gewissen Voraussetzungen wie bei ihnen ohne Ablauf eines Verfahrens eintreten zu lassen, so wäre der § 37 an dieser Stelle zu nennen gewesen. Da es nicht geschehen ist, so besteht der gesetzl. Wille, daß sie dem Inhaber nur im Wege des bezeichneten Verfahrens zu nehmen ist. Die Freiheit der ortspoliz. Regelung findet also bei der Feststellung der Voraussetzungen, unter welchen die Zurücknahme erfolgen darf, ihr Ende. Über die Schranke hinaus ist die Ortspolizei nicht befugt, in das Recht des Betriebsinhabers, welches er durch ihre Erlaubnis erworben hat, einzugreifen.

Allerdings steht es ihm frei, den Betrieb einzustellen und deshalb freiwillig auf die Erlaubnis zu verzichten. Dann kommt aber ein behörl. Zwang nicht in Betracht.

Wie diese Ausführungen ergeben, ist der Senat nicht mehr in der Lage, an seiner Rechtsanschauung festzuhalten, welche er in seinem Besch. v. 17. Juni 1926 (GewArch. 24, 195) niedergelegt hat. Handelt es sich um die Frage, eine nicht befristete Erlaubnis aufzuheben, so darf ihrem Inhaber das Recht nicht genommen werden, im Streitverf. darüber zu verhandeln. Die Polizei hat deswegen auch nicht die Befugnis, die Erlaubnis auf Widerruf zu erteilen und diesen auszuüben. Sie würde sich damit über den Willen des Gesetzgebers hinwegsetzen. Trotz dessen ist sie nicht gehindert, das Bedürfnis des öffentl. Verkehrs in Rücksicht zu ziehen. Sie ist befugt, in der PolVO. die Voraussetzungen festzustellen, unter welchen die Zurücknahme der Erlaubnis soll stattfinden können. Ihrer Freiheit sind in dieser Hinsicht keine Schranken gesetzt. Der Senat hat insofern seine frühere Auffassung nicht verlassen.

Sind die Vorschriften bei c. u. d. des § 2 Abs. 2 DroschkenD. v. 15. Juni 1929 unter diesen Umständen nicht mit dem § 40 RGewD. vereinbar, so stehen die Vorschriften bei a. u. b. daselbst nicht im Widerspruch mit ihm. Die Zulassung zum Betriebe des Droschken-gewerbes ist an die Person des Unternehmers geknüpft, da sie auf seinen Eigenschaften und seinen wirtsch. Verhältnissen beruht. Sie hört deshalb ohne weiteres mit seinem Tode auf. Sie auf eine bestimmte Zeit zu bemessen, steht ferner nicht im Gegensatz zu dem genannten § 40. Bei dem Verbote, Genehmigungen auf Zeit zu erteilen, ist der § 37 RGewD. im 1. Abs. des § 40 nicht angeführt. Bei der Erlaubnis, die auf § 37 beruht, ist eine Befristung also nicht ausgeschlossen. Freilich ist zu bedenken, daß das Fehlen des § 37 in der Aufzählung der Bestimmungen auch für das ebenda ausgesprochene Verbot des Widerrufs gilt. Der Widerruf ist aus diesem Grunde aber doch nicht zulässig. Denn er widerstreitet einmal der Anordnung im 2. Abs. des § 40, daß gegen Unterjagung der im § 37 erwähnten Gewerbe der Rekurs zulässig ist und das Verfahren aus §§ 20, 21 stattfinden muß. Dadurch ist ein formloser Widerruf ausgeschlossen.

Der Bekl. durfte sich daher in der Erlaubnis v. 28. Mai 1930 weder den jederzeitigen Widerruf vorbehalten noch ihn vor Ablauf ihrer Dauer ausüben. Er war nicht gehindert, sie auf die Zeit bis zum 30. Nov. 1930 zu begrenzen, gleichgültig, ob er die Zeit von vornherein auf so lang erstreckte, ob er neue Fristen gewährte. Bevor die Zeit abgelaufen war, durfte er aber den Betrieb des Kl. nicht verhindern, weil ihm die Befugnis fehlte, die Erlaubnis vorher zu widerrufen. Seine Wfg. v. 20. Nov. 1930 war also rechtmäßig, weil die Erlaubnis noch für zehn Tage galt und der Kl. darauf nicht verzichtet hatte. Die Wfg. hat solange Rechtswirkungen gehabt. Das VerwStVerf. ist deshalb nicht gegenstandslos geworden, wenn gleich die Frist inzwischen abgelaufen ist und der Bekl. danach hätte seine Wfg. erlassen können. Es kommt darauf an, ob die Wfg. a. B. ihres Ergehens dem Rechte entsprochen hat (OVG. 46, 423).

(PrOVG., 3. Sen., Urt. v. 2. April 1931, III B 9/31.)

*

4. PrOVG.; Wegerecht. Hat in einer größeren Stadt ein mit Bearbeitung polizeilicher Geschäfte beauftragter Polizeioberinspektor eine Klage gegen eine polizeiliche Verfügung innerhalb der Rechtsmittelfrist angenommen, so ist die Klage rechtzeitig in die Verfügungsgewalt der

zuständigen Behörde gemäß § 129 PrOVG. gelangt, auch wenn der Beamte nicht ausdrücklich zur Empfangnahme von Schriftstücken für die Behörde bestellt ist.

Die Wegepolizei ist ohne weiteres befugt, zur Wahrung des unversehrten Bestandes einer öffentlichen Straße die Aufstellung eines Apparates auf dem Bürgersteige zu untersagen.)

Nach ständiger Rspr. des Gerichtshofs ist eine Klage usw. Frist nur dann gewahrt, wenn innerhalb ihres Laufes die Klage usw. in den Verfügungsbereich der zuständigen Behörde, d. h. in die Hände nicht eines beliebigen, sondern nur eines zur Annahme befugten Beamten dieser Behörde gelangt (OVG. 34, 447; Friedrichs, Verwaltungsrechtspflege II, § 356 S. 712). Es fragt sich daher, ob der Polizeioberinspektor R. als ein für die Entgegennahme des fraglichen Schriftstücks zuständiger Beamter gelten kann, was der bekl. Polizeiverwalter unter Hinweis auf die vom Magistrat M. hierüber veröffentlichten Bestimmungen ausdrücklich bestritten hat. Dem kann aber nicht beigetreten werden. Zwar wird im allgemeinen einer Behörde das Recht einzuräumen sein, von sich aus den oder die Beamten zu bestimmen, welche zum Empfang der an sie gerichteten Schriftstücke zuständig sein sollen, wie das im vorl. Falle hinsichtlich des Bürodirektors geschehen ist. Dadurch können aber nicht diejenigen Beamten ausgeschaltet werden, deren Zuständigkeit nach dem Aufbau der Behörde ohne weiteres und notwendig wenigstens dann als gegeben angesehen werden muß, wenn sie sich zur Annahme eines Schriftstücks bereit gefunden haben. Denn maßgebend bleibt, ob ein Schriftstück in die Verfügungsgewalt der Behörde gelangt ist. Das trifft vor allem bei einer Entgegennahme durch den an der Spitze einer Behörde stehenden Beamten, im vorl. Falle den Bürgermeister, zu; das gleiche hat aber auch in polizeilichen Angelegenheiten von einem Beamten zu gelten, welcher zwar als Untergebener des Bürgermeisters, aber im übrigen in einer gehobenen Stellung, wie sie diejenige eines Polizeioberinspektors in einer Stadt von der Größe M.s darstellt, die dem Bürgermeister übertragenen polizeilichen Geschäfte bearbeitet. Hat ein derartiger, der Bevölkerung in der Regel als leitende Persönlichkeit ihres Dienstzweigs bekannter Beamter ein in sein Geschäftsbereich gehöriges Schriftstück angenommen, so ist es damit in die Verfügungsgewalt der Behörde gelangt, ohne daß es darauf ankommt, ob die Behörde den Beamten neben anderen als einem zum Empfang zuständigen bestimmt und öffentlich benannt hat. Hiernach ist im vorl. Falle die Klage, welche innerhalb der Rechtsmittelfrist bei dem Polizeioberinspektor R. eingereicht und von ihm entgegengenommen wurde, rechtzeitig in die Verfügungsgewalt der gemäß § 129 PrOVG. zuständigen Behörde gebracht und damit rechtzeitig erhoben worden.

Bei der Prüfung der angegriffenen Verfügung selbst geht der Vorbericht von der Ansicht aus, daß für die Verjagung der Genehmigung zum Aufstellen des Apparats auf dem Bürgersteige zwingende polizeiliche Gründe vorliegen mußten und ihr Vor-

Zu 4. Der materielle Teil der Entsch. entspricht der bisherigen Rspr. des OVG.: Auf die Benutzung einer Straße „für private, insbes. gewerbliche Zwecke“ bestehe kein Rechtsanspruch (OVG. v. 8. Juni 1927: R.- u. PrVerwBl. 1930, 200). Ein Rechtsanspruch besteht jedoch auf den „Gemeingebrauch“ (OVG.: PrVerwBl. 9, 15).

Nach der Rspr. des BayOVG. lassen sich die Grenzen des Gemeingebrauchs im wesentl. nur „auf Grund des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses“ feststellen (BayOVG. v. 12. Dez. 1929: BayGemBz. 1930, 377 = R.- u. PrVerwBl. 1930, 248). Dieser Entsch. lag folg. Tatbestand zugrunde: Kl. hatte auf seinem Privatgrundstück eine Tankanlage errichtet; von dieser leitete er durch einen Schwenkarm und Schlauch den Betriebsstoff über den Gehsteig zu den Fahrzeugen. OVG. erachtet dies als innerhalb des Gemeingebrauchs liegend, da hierdurch keine größere Beeinträchtigung des Verkehrs als beim Abladen von Fässern oder Tragen von Kannen über den Gehsteig gegeben sei.

Unbestreitbar sind die Grenzen des Gemeingebrauchs fließend. Sie hängen ab von den jeweiligen Verkehrsmitteln.

Zur Festlegung der Grenzen im Einzelfall kann wohl nur darauf abgestellt werden, inwieweit ein Gebrauch des öffentlichen Weges Zwecken des Verkehrs dient oder ihn behindert. Zwar erstreckt sich der Gemeingebrauch zunächst nur auf „Verkehr“, d. h. auf das Fortbewegen. Es begegnet jedoch keinem Bedenken, zum „Verkehr“ auch dessen Hilfsmittel, z. B. die elektrischen Leitungsdrahte der Trambahnen, also die Sachen zu rechnen, die das Fortbewegen ermöglichen.

Folgt man dieser Auffassung, die auf Grund der heutigen Verkehrsverhältnisse begründet erscheint, so ergibt sich die Berechtigung zur Aufstellung eines Tankapparates unter der Voraussetzung, daß er den Verkehr nicht oder nur unwesentlich behindert. Wird die Zuführung von Betriebsstoff durch eine Schlauchleitung unter Benutzung des Gehsteigs als berechtigt und im Rahmen des Gemeingebrauchs liegend anerkannt, so erscheint auch die Errichtung einer Tankstelle als berechtigt. Denn durch einen Tankposten, der im allgemeinen nur einen geringen Teil des Geh-

handensein vom Verwaltungsrichter zu prüfen sei. Dem kann nicht beigetreten werden. Dem Vorderrichter schwebt offenbar die Rspr. des OVG. in Baupolizeianglegenheiten vor, nach welcher die Ver-
sagung einer Baugenehmigung regelmäßig nur bei Verletzung des objektiven Baurechts durch das Bauvorhaben als gerechtfertigt angesehen werden kann. Dort ist die Rechtslage aber eine andere. Auf Ausführung eines Bauwerkes auf seinem freien Grund und Boden sowie auf Erteilung der dazu erforderlichen Baugenehmigung hat der Baulaufsteige, soweit nicht rechtsgültige Bestimmungen entgegenstehen, einen Rechtsanspruch. Im vorl. Falle handelt es sich aber um eine auf öffentlicher Straße erfolgende Errichtung eines Apparats, dessen Charakter als Bauwerk hier dahingestellt bleiben kann. Für eine derartige Aufstellung irgendeines Gegenstandes steht dem einzelnen im Hinblick auf den Gemeingebrauch an der öffentlichen Straße, insbes. den allgemeinen Verkehr, ein Rechtsanspruch regelmäßig nicht zu. Daß die Aufstellung des Apparats nicht unter den Gemeingebrauch fällt, worauf in den gebotenen Grenzen auf den Rechtsanspruch besteht (PrBVerwBl. 9, 15), bedarf keiner Erörterung. In Ermangelung einer Dienstbarkeit an der öffentlichen Straße aber ist die Wegpolizeibehörde ohne weiteres befugt, zur Wahrung des unversehrten Bestandes der öffentlichen Straße und der Freiheit und Unbeschränktheit des auf ihr stattfindenden öffentlichen Verkehrs die Aufstellung des Apparats auf dem Bürgersteige zu untersagen. Einer besonderen Rechtfertigung durch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs oder durch den Nachweis einer tatsächlichen Schädigung öffentlicher Interessen bedarf es hierzu nicht (OVG. 69, 331/332; 60, 361/362). Denn jede auf einem öffentlichen Wege zu Privatzielen erfolgende Aufstellung eines Gegenstandes ist dem Wege an sich fremd und bedingt eine mehr oder weniger weitgehende Beeinträchtigung seiner öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung und eine mehr oder weniger weitgehende Beschränkung der polizeilichen Verfügungsgewalt, widerstreitet also insofern dem öffentlichen Zwecke des Weges (vgl. OVG. 78, 293).
(PrBVerwBl., 4. Sen., Urt. v. 19. Dez. 1929, IV B 58/28.)

*

5. § 10 II 17 MR. Auf einem durch Polizeiverordnung geregelten Lebensgebiete darf die Polizei nur dann eine über diese Regelung hinausgreifende polizeiliche Verfügung treffen, wenn eine konkrete polizeiliche Gefahr ihr Eingreifen erfordert.)

Die Klage mündet sich gegen die polizeiliche Verfügung, durch die dem Kl. — einem Straßenhändler — verboten wird, in Berlin in der Br.straße zwischen B.straße und J.straße zu handeln.

Fraglich war, ob sie ergehen konnte, obgleich der Gegenstand, den sie betrifft: die räumlichen Grenzen der Zulassung des Straßenhandels, durch eine PolVO., nämlich die sog. Straßenordnung v. 15. Jan. 1929 geregelt ist. In § 69 Abs. 2 daselbst ist, abgesehen von bestimmten, allgemein bezeichneten Ortschaften (z. B. den Zugängen der Bahnhöfe, den Straßenbahnhaltestellen, den Straßenecken usw.), der Straßenhandel auf den Verkehrsstraßen erster Ordnung, den Einbahnstraßen, den durch besondere PolVO. benannten Straßen untersagt. Die Strecke, für welche dem Kl. der Straßenhandel verboten worden ist, gehört nur, wie erwähnt, zu keiner dieser Straßen. Daß der oben genannte — wie es heißt, allerleibhafteste — Teil der Br.straße nicht in das Verbot mit einbegriffen worden ist, beruht auf einem Versehen. Die entstandene Lücke dadurch auszufüllen, daß dem Kl. und etwaigen anderen Händlern im Wege besonderer Verfügung verboten wird, sich in dem betr. Straßenteil aufzustellen, erscheint nicht angängig.

Es gilt zwar nicht ein Rechtsatz des Inhalts, daß die Regelung eines polizeilich zu ordnenden Sachverhalts durch PolVO. stets eine erschlappende sei. Wohl hat die PolVO. mit der Gesetzes-

norm die Eigenschaft gemeinsam, daß sie die Gesamtheit gewisser gleichliegender Fälle einer gleichgearteten Regelung unterwirft. Aus der Rechtsnatur der Polizei, die einer dringenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung gegenüber niemals untätig bleiben kann, folgt indessen, daß sie darüber hinaus auch dann eingreifen berechtigt und verpflichtet ist, wenn sich im einzelnen Falle die allgemeine Regelung durch PolVO. als unzureichend erweist. Es kann dies darauf beruhen, daß aus besonderen sachlichen Gesichtspunkten die Beobachtung der generellen Norm nicht ausreicht, um die Gefahr einer Schädigung des Publikums zu verhüten. So hat das OVG. wiederholt ausgesprochen, daß an ein Gebäude, welches den Vorschriften der BaupolizeiVO. entspricht, im Wege der Verfügung noch weitere bau- und feuerpolizeiliche Anforderungen gestellt werden können, wenn besondere tatsächliche Verhältnisse dies erforderlich machen (vgl. z. B. das Urt. v. 10. März 1905: PrBVerwBl. 27, 164). Ebenso sind in der Person des Betroffenen liegende Umstände denkbar, die ihm gegenüber eine Verschärfung allgemeiner Polizeivorschriften nötig machen. Es ist z. B. eine häufig geübte und nicht zu beanstandende Maßnahme, daß für den Betrieb eines Gastwirts, der die durch PolVO. festgesetzte Polizeistunde dauernd übertritt, die Polizeistunde im Wege der Verfügung herabgesetzt wird. Schließlich ist auch eine generelle, die Gesamtheit der Beteiligten betreffende Beschränkung ihres freien Handelns, über die durch eine PolVO. gesetzten Grenzen hinaus, aus einem bestimmten Anlaß und für eine bestimmte Zeitdauer zuzulassen. So würde die Polizei berechtigt sein, eine an sich dem Straßenhandel geöffnete Straße für die Dauer eines öffentlichen Festenbegangnisses oder dergleichen allgemein vom Straßenhandel freizuhalten.

Alle diese Beispiele haben aber gemeinsam, daß sie das Vorhandensein eines konkreten Tatbestandsmerkmals voraussetzen, sei es eines bestimmt gelagerten dinglichen oder persönlichen Sachverhalts, sei es eines bestimmt umgrenzten, vorübergehenden zeitlichen Ereignisses. Wird dagegen jemandem ohne eine in seinem Spezialfalle tatsächlich vorliegende konkrete polizeiliche Gefahr, auf einem bereits durch PolVO. geregelten Lebensgebiete allgemein ein bestimmtes künftiges Handeln oder Unterlassen vorgeschrieben, so verletzt die Polizei damit die Grenzen, die sie sich durch den Erlaß der PolVO. selber gesetzt hat: sie erweitert willkürlich die Norm, die sie als allgemeinverbindlich verkündet hat, durch neue generelle Vorschriften, was im Interesse der Rechtsicherheit nicht geduldet werden kann. Tatsächlich läuft ja auch das Vorgehen im vorl. Falle darauf hinaus, daß eine Lücke in der PolVO. im Wege der polizeilichen Verfügung künstlich ausgefüllt werden soll. Das Verbot, das gegenüber dem Kl. ausgesprochen worden ist, entpricht verkehrs- polizeilichen Erwägungen allgemeinsten Art und ist durch die Revierbeamten auch an die übrigen Straßenhändler ergangen, nur hier mit dem Unterschiede, daß letztere sich ihm flüschweigend gefügt haben.

Eine andere Frage ist die, ob, wenn eine Beschränkung des Straßenhandels auf bestimmte Straßen überhaupt nicht durch PolVO. erfolgt ist, wie dies z. B. in kleinen Städten der Fall sein wird, den Händlern im Wege einer an jeden einzelnen gerichteten Verfügung gewisse Straßen ein für allemal verboten werden können. Diese Frage dürfte unbedenklich zu bejahen sein; im vorl. Falle liegt die Sache aber anders, weil sich die Polizei — eben durch den Erlaß einer VO. — gegenüber den Beteiligten in gewisser Hinsicht selber gebunden hat. Die Prüfung der Verhältnisse, der Entschluß, sie in bestimmter Weise zu regeln, und die Bekanntgabe dieses Entschlusses an das Publikum durch Veröffentlichung der PolVO. würden ihren Sinn verlieren, wenn diese Regelung einer jederzeitigen Abänderung unterworfen werden könnte.

(PrBVerwBl., 3. Sen., Urt. v. 5. Juni 1930, III A 15/30.)

*

freies beansprucht, wird der Verkehr zwar ständig aber dafür in wesentlich geringerem Umfang behindert, als durch eine Schlauchleitung, die den Passanten leicht beschmutzen kann.

Begründet mag der Einwand erscheinen, daß die öffentlichen Wege nicht privaten Erwerbszwecken dienen sollen. Hierauf ist zu erwidern, daß bei einem Zusammentreffen von privatem Erwerbszweck ohne Behinderung des Verkehrs und Dienst am Verkehr letzterem Zweck das Übergewicht einzuräumen ist.

Es wäre daher mindestens wert gewesen, daß das OVG. den Gemeingebrauch nicht schlechthin verneint, sondern die Verneinung begründet hätte.

Assessor v. Savigny, Berlin.

Zu 5. Der Entsch. ist zuzustimmen. Sie geht lektens zurück auf den von dem OVG. in ständiger Rspr. vertretenen Rechtsgrundsatz, daß, wenn auch PolVO. und Polizeiverfügung gleichermaßen der Abwehr einer polizeilichen Gefahr dienen sollen, nur bei der Polizeiverfügung eine konkrete Gefahr vorzuliegen braucht, während für den Erlaß einer PolVO. eine lediglich abstrakte Gefährdungsmöglichkeit genügen muß. Die dem Urt. zugrunde liegende Polizeiverfügung, die ganz allgemein und zeitlich unbeschränkt den Straßenhandel auf der betr. Straße verbot, hat daher insofern die Grenzen der Polizeigewalt überschritten, als eine konkrete Gefahr, die Voraussetzung für den Erlaß einer Polizeiverfügung gewesen wäre, zwar

wohl vielleicht im Zeitpunkt des Erlasses der Verfügung in bezug auf die Person des Beschwerd. gegeben war, jedoch nicht für jeden Fall des Straßenhandels auch in der Zukunft präsumiert werden konnte. Die Polizeiverfügung legt sich daher zu Unrecht Wirkungs- möglichkeiten zu, wie sie in diesem Umfang nur der PolVO. zustehen, und mußte daher mangels genügender Grundlage in der allgemeinen gesetzlichen Polizeivollmacht aufgehoben werden. Andererseits wird man aber dem OVG. nur zustimmen können, wenn es der einmal erlassenen PolVO. keine die Polizei schlechthin bindende Wirkung zuerkennt, sondern ausdrücklich die Möglichkeit zugibt, daß trotz der Regelung eines bestimmten Fragenkomplexes durch eine PolVO. angesichts „einer Lücke im Recht“ die Polizei berechtigt, unter Umständen sogar verpflichtet sei, gestützt auf die allgemeine gesetzliche Polizeivollmacht im Wege der Verfügung einzuschreiten, wobei dann allerdings alle gesetzlichen Voraussetzungen einer Polizeiverfügung insonderheit die konkrete Gefahr gegeben sein müssen. Hierin liegt unter dem Gesichtspunkt des Rechtsstaates die Problematik der PolVO. als genereller Norm, die in der Notwendigkeit der Elastizität der Polizeiverwaltung ihren Grund findet, um derer- willsen auf eine Generalklausel nicht verzichtet werden kann, mag diese auch durch gesetzliche Sonderbestimmungen immer stärker als subsidiäre Norm in den Hintergrund gedrängt werden.

PrivDoz. Dr. Röttgen, Jena.

wandt, es sei nicht richtig, daß der Weg auf seiner ganzen Strecke in einem Einschnitte liege. Das ist aber nicht erheblich. Jedenfalls ist es, wie die bei den Streitakten befindliche Karte zeigt, teilweise — insbes. in der Gemeinde N. — der Fall. Die Eisenbahnverwaltung war unter diesen Umständen zwar an sich nur zu einer Übernahme der den Gemeinden erwachsenden Mehrlast an Unterhaltungsarbeiten verpflichtet. Hatte aber der alte Weg wenig oder gar keine Unterhaltungsarbeiten erfordert, wurden dagegen nun alsbald nach der Wegeverlegung und infolge der veränderten Gelände-verhältnisse wiederholt bisher nicht erforderliche Arbeiten notwendig, so kann die Bildung einer Rechtsüberzeugung, nach Gerechtigkeit und Billigkeit habe die Bahnverwaltung den Weg schlechthin zu unterhalten, nichts Auffallendes haben und man braucht, um die lang-jährige Übung zu erklären auf Seiten der Eisenbahnverwaltung nicht nach einem Irrtum über die wirkliche Rechtslage zu suchen. Jedenfalls fehlt jeder Anhaltspunkt dafür, daß die handelnden Beamten bei der

Unterhaltung des Weges von dem Irrtum geleitet worden sind, die Eisenbahnverwaltung sei dazu kraft Vertrags oder gesetzlich verpflichtet, vielmehr erklärt sie sich zwanglos aus dem Gefühl der Billigkeit, in Zukunft die durch die Verlegung veränderte Unterhaltungslast zu übernehmen (s. hierzu auch die Entsch. des OBG.: PrVerwBl. 20, 280).

(PrOBG., 4. Sen., Urte. v. 19. Dez. 1929, IV C 24/29.)

Berichtigung.

Die JW. 1931, 3249 besprochene WD. über die Zahlungsfrist in Aufwertungssachen ist nicht unter dem 11. Nov. 1931, sondern unter dem 10. Nov. 1931 erlassen worden und RWL. Nr. 74 S. 667 veröffentlicht. D. S.

Anhang.

Neuere Rechtsprechung zum Kraftfahrzeuggesetz und zu den einschlägigen Gesetzen.

(Fortsetzung aus JW. 1931, 833. Stand vom 1. November 1931¹⁾.)

Von Senatspräsident Dittmann, München.

A. Reichsverfassung.

Art. 131. Staatshaftung bei durch staatliche Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen; kein Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. (Aufsatz von Lebrecht: BayJ. 1931, 339; vgl. JW. 1931, 3090¹², 3317⁸).

Art. 151 Abs. 3. Eine Straßensperre für schwere Kraftfahrzeuge verletzt nicht gegen die WRVf., insbes. nicht gegen den Grundsatz der Gewerbefreiheit (BayObLG. Rev.-Reg. I Nr. 546/31).

B. Bürgerliches Gesetzbuch.

§ 138. Darlehenshingabe zum Zwecke eines Autokaufs unter Eigentumsvorbehalt; Sittenwidrigkeit? (RG.: JW. 1931, 1178).

§ 254. a) Kraftfahrzeugverleser und Operationspflicht. Aufsatz von Eger: DAutoR. 1931, 17 (Verfasser glaubt, im Bereich des KraftfG. sei nur § 254 Abs. 1, nicht Abs. 2, anwendbar; dagegen aber RM. Th. Meyer ebenda Sp. 49).

b) Inwieweit der Schaden von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist, kann nicht abgemessen werden, solange Art und Umfang des Verschuldens nicht bei beiden Teilen feststeht, solange also Gewisses mit Unbekanntem verglichen werden müßte, es sei denn, daß der unterstellte Tatbestand völlig bestimmt wäre (RG.: JW. 1931, 1959).

§ 823. a) Gefälligkeitsfahrt. Ein Verzicht des aus Gefälligkeit mitgenommenen Fahrgastes auf die Haftung des Wagenführers ist rechtl. zulässig; dieser Verzicht ist, da eine Gefährdungshaftung nach § 8 KraftfG. nicht in Frage kommen kann, auf die Haftung für Fahrlässigkeit zu beziehen. Dieser Haftungsausschluß gilt jedoch nicht für jeden Fall der Fahrlässigkeit. Er soll keineswegs dem Führer das Recht einräumen, unbekümmert um Verkehrsgepflogenheiten darauf los zu fahren, greift vielmehr nur dann durch, wenn eine aus den Umständen des Falles und der Schwierigkeit der Führung etwa verständliche Fahrlässigkeit vorliegt (OBG. Köln: JW. 1931, 1975).

b) Tritt nach einem Unfall, der eine Erwerbsbeschränkung herbeigeführt hat, eine Gestaltung der für die Schadenshöhe maßgebenden Verhältnisse ein, mit deren Möglichkeit zur

Zeit des Unfalls überhaupt nicht gerechnet werden konnte (etwa durch Wegfall der Verdienstmöglichkeit für Erwerbsbeschränkte zufolge einer Verschlechterung der Lage des Arbeitsmarktes), so kann für diese Folge der Entschädigungspflichtige nicht verantwortlich gemacht werden; wohl aber, wenn schon zur Zeit des Unfalls mit der Möglichkeit gerechnet werden konnte (RG.: JW. 1931, 2237).

§ 839. Grenzen der Polizeimacht. Ein Polizeibeamter darf einen schnell fahrenden Radler, der ohne Beleuchtung fährt, deshalb nicht vom Rade reißen (OBG. Königsberg: JW. 1931, 1976).

§ 845. Die mit Genehmigung des Ehemanns klagende Ehefrau kann auch Leistung desjenigen Schadens, der dem Ehemann in seinem Betrieb durch ihren Unfall entstanden ist, an den Ehemann verlangen (RG.: JW. 1931, 1188).

§ 905. Die Tankstelle an der Landstraße (Aufsatz von Merkel: DAutoR. 1931, 83; vgl. auch BayKompKonfLG. v. 11. Dez. 1930: Stg. des BayObLG. Bd. 30 Anl., wonach der Rechtsweg ausgeschlossen ist, wenn eine bay. Stadt-gemeinde für die Benützung des Gemeindegüterbesitzes Gebühren fordert).

C. Versicherungsvertragsgesetz.

§§ 61, 130. Für die Auto-Kaskoversicherung gilt mangels abweichender Sonderabrede § 61, nicht § 130 Satz 1 BGB. (RG. 132, 208 = DRZ. 1931, 416).

D. Zivilprozeßordnung.

§ 287. Auch diese Vorschr. gestattet nicht die Feststellung, daß der Schaden wirklich entstanden sei, lediglich durch die Annahme eines gewissen Grades von Wahrscheinlichkeit zu ersetzen. Die Feststellung einer gewissen Wahrscheinlichkeit kann nur die Grundlage für eine Feststellung in obigem Sinne bieten (RG.: JW. 1931, 1188).

E. Strafprozeßordnung.

§ 395 Abs. 1. Ist wegen einer unter Verletzung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbepflicht begangenen fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung Anklage erhoben, so kann die Befugnis zum Anschluß als Nebenkläger allerdings nicht aus dem Recht, Privatklage zu erheben, abgeleitet werden. Dagegen genügt es für die Zulässigkeit der Nebenklage, daß nach

¹⁾ Die in dieser Nummer abgedruckten Entsch. sind in dieser Zusammenstellung größtenteils noch nicht enthalten.

materiellem Recht ein Bußanspruch besteht, gleichgültig, ob dieser Anspruch im Prozeß noch verfolgt werden kann und gleichgültig auch, ob der Verletzte fristgemäß Strafantrag gestellt hat.

Zur Einlegung eines Rechtsmittels ist der Nebenkläger immer befugt, wenn die Strafbarkeit der Tat unter dem die Nebenklage begründenden Gesichtspunkt verneint worden ist. Das zulässig eingelegte Rechtsmittel des Nebenklägers führt dazu, daß alle strafbaren Handlungen, die mit dem die Nebenklage begründenden Delikt im Verhältnis der Tateinheit stehen, der Nachprüfung des höheren Gerichts unterliegen (RGSt. 65, 126 = JW. 1931, 1572; vgl. RGSt. 65, 60).

b) Aufsatz von Alsberg, Die Rechtsmittel des Nebenklägers: JW. 1931, 1537.

F. Strafgesetzbuch.

§ 73. Bei örtlichem und zeitlichem Zusammentreffen mehrerer Kraftfahrzeugübertretungen bildet das strafbare Tun regelmäßig eine Einheit (OLG. Hamburg: ZurRdsch. 1931, 487).

§§ 222, 230. a) Strafrechtl. Haftung des Herrenfahrers (Aufsatz von Ostl. Weber: DAutoR. 1931, 113).

b) Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers (Aufsatz von Aleffell: DAutoR. 1931, 209).

c) Die Sorgfaltspflicht des Fußgängers (Entgegnung von RGN. Th. Meyer: DAutoR. 1931, 245).

d) Jeder, der sich im Rahmen seiner Berufsausübung, mag es sich dabei auch um eine bloße Hilfs- und Nebenverrichtung handeln, mit der Führung eines Kraftwagens befaßt, ist Berufsfahrer, wenn er seinen Wagen zum Besuche von Patienten benützt. Es ist gleichgültig, ob gerade jene Fahrt, auf der der Unfall eintrat, Berufszwecken diente (RG.: JW. 1931, 1482 = DRZ. 1931, 45 = Recht 1931, 45 = RGSt. 64, 430; ebenso 65, 95 = Recht 1931, 201 = DRZ. 1931, 201).

e) Die besondere Sorgfaltspflicht fällt weg durch Beendigung der gewerbl. Betätigung oder durch Aufgabe des Berufs (RGSt. 65, 97).

f) Ein berufsmäßiger Kraftwagenführer ist nicht ohne weiteres berufsmäßiger Krafttradfahrer (RGSt. 64, 416; ebenso BayObLG. NebReg. I Nr. 196/31).

g) Unterbrechung des Kausalzusammenhangs, wann denkbar? (RG.: Recht 1931, 44 = DRZ. 1931, 44).

h) Ein Kraftwagenführer, der mit 80 km Geschwindigkeit einen Kraftwagen zu überholen sucht, handelt grob fahrlässig. Das gleiche gilt, wenn der Wagenführer, der einen Kraftwagen überholen will, nicht auf das Einmünden einer Wegkreuzung achtet, in die jener vielleicht einbiegen will (RG. 131, 119 = JW. 1931, 856).

i) Schrecksekunde. Die Zubilligung der Schrecksekunde kommt dann in Frage, wenn dem Führer lediglich zum Vorwurf gemacht wird, daß er von einer Gefahr überrascht, falsche Maßnahmen oder zu spät die richtigen Maßnahmen getroffen habe, nicht aber, wenn die Fahrlässigkeit zeitlich weiter zurückliegt und schon begangen war, als das Hindernis in die Fahrbahn des Führers geriet und ihn dadurch erschreckte (RG.: ZurRdsch. 1931, 571).

k) Der Kraftfahrer braucht mit einem gänzlich unvernünftigen Verhalten eines anderen erwachsenen und selbst am Fahrverkehr beteiligten Wegbenutzers regelmäßig nicht zu rechnen; ein solches Verhalten ist für ihn nicht vorhersehbar (OLG. Köln: ZurRdsch. 1931, 1029).

l) Freilaufender Hund, bei dessen Überfahren Kraftfahrer tödlich verunglückt; Verantwortlichkeit des Herrn? (BayObLG.: DRZ. 1931, 441).

m) Die Sonderstellung, die durch die den Straßenverkehr regelnden Polizeivorschriften den Kraftfahrzeugen der Feuerwehr eingeräumt ist, ändert nichts an der auch dem Führer eines solchen Fahrzeuges obliegenden Pflicht, Rücksicht auf andere Wegbenutzer zu nehmen (RG.: DRZ. 1931, 357).

n) Dem Führer eines Kraftwagens obliegt weder eine allg. Verkehrspflicht, sich dem vorgezeichneten Haltepunkt schon von größerer Entfernung aus in geringerer Geschwindigkeit als 15 km zu nähern oder bei so geringer Geschwindigkeit schon von weiter Entfernung aus die Bremse in Tätigkeit zu setzen, noch ist er verpflichtet, sich während der Fahrt dauernd durch Betätigung seiner Bremsen von deren Gebrauchsfähigkeit zu überzeugen. Eine solche Verpflichtung, sich schon vor dem gesetzten Ziel, also während der Fahrt, der Betriebssicherheit seiner Bremsen zu versichern, kann sich nur aus besonderen Umständen des Einzelfalles ergeben (RG.: JW. 1931, 1965).

o) Von einem Kraftwagenführer muß verlangt werden, daß er auch in gefährlicher Lage nicht den Kopf verliert. Verlust der Geistesgegenwart kann ihn nicht entschuldigen, sondern ist ihm als schuldhafter Mangel an Vorsicht zur Last zu legen (OLG. Hamburg: LZ. 1931, 52).

p) Der Kraftfahrer muß damit rechnen, daß aus Seitenwegen, die er infolge von Vorgartenzäunen nicht sehen kann, unvermutet Fußgänger in die Straße und ihm vor sein Fahrzeug laufen. Eine Straße, an die Vorgartenzäune von Wohnhäusern grenzen, so daß ein Einblick in die Zugänge von Häusern verwehrt ist, darf nicht mit der zu hohen Geschwindigkeit von 20–25 km befahren werden (RG.: DAutoR. 1931, 201 mit Kritik 195 = JW. 1931, 3362).

q) Schrecksekunde nach Alkoholgenuß (Aufsatz von Grünwald: DAutoR. 1931, 193).

r) Die Sorgfaltspflicht des Kraftwagenführers bestimmt sich nicht nach den polizeilichen Fahrregeln, sondern sie verlangt, daß er im Einzelfall das tut oder unterläßt, was erforderlich ist, um die Gefährdung von Menschen zu verhüten (JW. 1931, 3218).

s) Wann ist der Überblick über die Fahrbahn einschließlich der Geländeteile rechts und links der Fahrbahn behindert? (RG.: JW. 1931, 3362 = DAutoR. 1931, 201 mit Kritik Sp. 195 [grundsätzlich]).

§§ 315, 316. a) Es wird festgehalten an der Rspr., daß der Kraftfahrzeugführer bei Annäherung an einen schienen- gleichen Bahnübergang die größte Vorsicht anwenden, sich unter Umständen nur mit Schrittgeschwindigkeit an den Eisenbahnübergang herantasten und unter besonderen Umständen sogar rechtzeitig vom Fahrzeug absteigen und sich durch Umschau vergewissern muß, ob kein Eisenbahnzug sich nähert. Kommt es zu einem Zusammenstoß, so wird die Verantwortlichkeit des fahrlässig handelnden Führers nicht schon ausgeschlossen durch die bloße Möglichkeit, daß der Unfall auch bei pflichtgemäßem Verhalten hätte eintreten können, sondern nur durch die Gewißheit oder einen an Gewißheit grenzenden Grad von Wahrscheinlichkeit, daß der Zusammenstoß auch bei Anwendung der gebotenen Vorsicht eingetreten wäre (BayObLG. 30, 40).

b) Zusammenstoß von Eisenbahn und Kraftwagen (Übersicht über die Rspr. von Hanow: DAutoR. 1931, 1).

§ 366 Ziff. 9. Ein öffentl. Weg i. S. dieser Gesetzesstelle liegt vor, wenn die Örtlichkeit ohne Beschränkung dem öffentl. Verkehr freigegeben, d. h. bestimmungsgemäß und tatsächlich der Allgemeinheit als solcher ohne Beschränkung zum freien Zutritt und Gebrauch überlassen ist. Ausschlaggebend ist nicht die tatsächliche Benützung, sondern die Bestimmung zum öffentl., d. h. allg. unbeschränkten jedermann offenstehenden Verkehr, sei es ausdrücklich mittels Widmung sämtlicher Beteiligten insbes. des Eigentümers, der wegepolizeilichen Behörde und der Wegebaupflichtigen, sei es mittels stillschweigender tatsächlicher Freigabe und Gestattung (RG.: LZ. 1931, 268).

§ 366 Ziff. 10. a) Die Anordnung, daß die Fuhrwerke sich nach Lichtsignalen zu richten haben, kann nicht im Wege einer bloßen Bef., sondern nur im Wege einer selbständigen Polizeibef. getroffen werden (BayObLG. 30, 243).

b) Zulässigkeit von Polizeibef. nach bay. Verwaltungsrecht (Aufsatz von Weigl: BayZ. 1931, 336).

c) § 366 Ziff. 10 mit Münchener StraßVerfD. Die Vorschr., daß die Einfahrt und Ausfahrt von Fahrzeugen in

Grundstücke und aus Grundstücken nur mit größter Vorsicht und in Schrittschwindigkeit erfolgen darf, gilt auch für Kraftfahrzeuge (BayDblG. RevReg. I Nr. 297/31).

d) § 366 Ziff. 10 mit BayPolStGB. Art. 2. Die Anschauung, daß eine auf zwei Jahre erlassene Polizeivorschrift als eine fortdauernd geltende Anordnung anzusehen sei, ist nicht rechtsirrig (BayDblG. RevReg. I Nr. 748/30).

e) § 366 Ziff. 10. Gültigkeit ortspolizeil. Vorschriften über das Halten von Kraftfahrzeugen. Der Straßenanlieger hat kein gesteigertes Recht zur Straßenbenützung, sondern nur die sich aus dem Gemeingebrauch der öffentl. Straße ergebende Befugnis (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 1280; vgl. RG. 123, 190).

§ 368 Ziff. 8 mit bay. WD. v. 10. Mai 1927 über Garagen. Bei unbefristetmässiger Beschaffenheit von Einstellräumen ist nur der Eigentümer der Räume, nicht wer Fahrzeuge einstellt, strafbar (BayDblG. 30, 199).

G. Kraftfahrzeuggesetz.

§ 1. Kleinkraftträder sind keine Kraftfahrzeuge i. S. des Ges. Dies schließt allerdings nicht aus, daß bestimmte Polizeianordnungen unter Kraftfahrzeugen auch die Kleinkraftträder verstehen (BayDblG. RevReg. I Nr. 415/31).

§ 2 mit § 4. Selbst eine Verurteilung wegen schweren Eigentumsvergehens macht den Verurteilten nicht ohne weiteres ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Es müssen vielmehr aus den Verfehlungen erhebliche Mängel der Lebensführung hervortreten, welche die Annahme einer allgemeinen moralischen Unzuverlässigkeit, die sich auch beim Führen von Kraftfahrzeugen auswirken könnte, rechtfertigen (BadVGH.: JW. 1931, 1998).

§ 7 Abs. 1. a) Begriff des „Betriebs“. Beim Betrieb ist ein Schaden eingetreten, wenn ein unmittelbarer (näherer) örtl. und zeitl. Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen besteht. Dagegen braucht der Unfall nicht durch Gefahren verursacht zu sein, die dem Betrieb gerade eines Kraftfahrzeugs eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind. Die sog. maschinentechnische Auslegung — Isaac, Müller, Bezold — wird neuerlich abgelehnt (RG. 132, 262).

b) Begriff des Betriebsunfalls, Haftpflicht bei Rettungsversuchen (Aufsatz von Eger: LZ. 1931, 537).

c) Für die Frage, ob ein Unfall sich in ursächl. Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kraftwagens ereignet hat, ist es ohne Bedeutung, ob der Kraftwagen mit dem Körper des Verletzten nur mittelbar in Berührung gekommen ist, indem der Verletzte durch einen Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug aus diesem herausgeschleudert wurde (RG.: Recht 1931, 329 = DRZ. 1931, 329).

d) Von einem Kraftwagenführer kann nicht verlangt werden, daß er sich vor Antritt der Fahrt an Hand einer Karte so genau unterrichtet, daß er auf der Fahrt unter allen Umständen jederzeit weiß, an welcher Stelle er sich befindet (RG.: JW. 1931, 1956).

§ 7 Abs. 2. a) Von einem Kraftfahrzeugführer muß die umsichtige Erfassung jedes geeigneten nur irgendwie erkennl. Mittels zur Abwendung der Gefahr in der Not des Augenblicks verlangt werden (RG.: JurRdsch. 1931, 1449).

b) Wenn auf einer stark abfallenden Straße die Bremse eines Lastkraftwagens planmäßig arbeitet, das Lastkraftfahrzeug aber gleichwohl weiter abgleitet, so liegt weder ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch ein Versagen seiner Vorrichtungen vor (OLG. Kiel: JurRdsch. 1931, 1450).

§ 7 Abs. 3. Neuere Rspr. zur Schwarzfahrt (Aufsatz von Stiefel: JurRdsch. 1931, 202).

§ 8 Nr. 1. Um die Voraussetzung des § 8 Nr. 1 zu erfüllen, genügt der tatsächl. Vorgang der Teilnahme an der Fahrt, auch ohne rechtsgeschäftl. Grundlage (7½-jähriger Knabe hat aus Spieltrieb den Anhänger eines Lastkraftwagens be-

triegen und ist verlegt worden). (RG.: Recht 1931, 330 = DRZ. 1931, 330).

§ 17. a) Der beim Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge verletzte Halter eines der Kraftfahrzeuge, der nicht wegen Mitverschuldens, sondern nur wegen der von seinem Fahrzeug ausgehenden, für den Schaden mitursächlichen Betriebsgefahr ausgleichspflichtig ist, hat keinen Anteil von seinem eigenen Schmerzensgeld zu tragen (RG.: DAutoR. 1931, 171 = JW. 1931, 3315).

b) Die Ansicht, daß der in seinem eigenen Fahrzeug beförderte und beim Zusammenstoß mehrerer Kraftfahrzeuge verletzte Kraftfahrzeughalter nur eigenes Verschulden, nicht aber auch die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges zu vertreten habe, wird auch vom 6. ZivSen. des RG. aufgegeben (RG.: LZ. 1931, 781 = DAutoR. 1931, 170 = JW. 1931, 3331).

c) Die neueste Rspr. des RG. zu § 17 (Aufsatz von Müller: DAutoR. 1931, 161 [Kritik der obigen Entsch.]).

§ 21. Wer im Zustand der Trunkenheit ein Kraftfahrzeug führt, macht sich einer straßenpolizeil. Übertretung nach § 366 Ziff. 10 StGB. mit § 5 Abs. I Satz 2 BayStraßVerfD., nicht aber einer Übertretung des § 21 KraftfG. schuldig (BayDblG. 30, 106).

§ 24. Führer ist, wer unter eigener Verantwortung das Fahrzeug leitet, d. h. die Einrichtungen ausführt, die erforderlich sind, damit die bestimmungsmäßigen Triebkräfte des Fahrzeuges auf dieses zwecks Fortbewegung einwirken können (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 274 = Recht 1931, 144 = DRZ. 1931, 144).

H. Kraftfahrzeugverordnung.

§ 1 ff. Elektrokarren (Aufsatz von Busch: DAutoR. 1931, 99).

§ 1 Nr. 6. Der Sonnenuntergang berechnet sich nicht allgemein nach der mitteleuropäischen Zeit, sondern nach dem wirklichen Sonnenuntergang am Tatort (RG.: Recht 1931, 140 = DRZ. 1931, 140).

§ 2. a) Der Führer ist nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, auf den Sommerweg überzugehen, wenn die Sachlage dies im Interesse der Verkehrssicherheit erfordert (OLG. Königsberg: JurRdsch. 1931, 570 = Recht 1931, 141 = DRZ. 1931, 141).

b) §§ 2 Abs. 1, 30 Abs. 1. Inhalt dieser Vorschr. (Aufsatz von Müller: DAutoR. 1931, 307).

c) § 2 Abs. 1. Gültigkeit örtl. Parkverbote (Aufsatz von Bezold: DAutoR. 1931, 309).

§ 4 Abs. 10 mit § 16. Der Soziusfahrer ist keine Ladung, die Nichtanbringung eines Soziusfahrsattels begründet daher keine Übertretung nach den genannten Vorschr. Ergänzende Polizeivorschr. sind nicht zulässig (BayDblG. 30, 219 = JurRdsch. 1931, 726 = Recht 1931, 222 = DRZ. 1931, 222).

§ 17 Abs. 1. Trunkenheit des Kraftwagenführers kann nicht nach § 17, wohl aber nach den straßenpolizeil. Vorschr. bestraft werden (OLG. Hamburg: LZ. 1931, 471 [ähnlich BayDblG.]).

§ 17 Abs. 3. Der Führer genügt seiner Pflicht nicht schon dann, wenn er den Scheinwerfer bei der Begegnung abblendet; vielmehr darf er den Scheinwerfer erst dann wieder einschalten, wenn er sich zuverlässig davon überzeugt hat, daß dessen Lichtkegel das begegnende Fahrzeug nicht mehr treffen und infolgedessen auf dieses Fahrzeug auch keine Blendwirkung mehr ausüben kann (RG.: JurRdsch. 1931, 277).

§ 18 Abs. 1. Der Führer braucht nicht für alle Möglichkeiten gerüstet zu sein, die abstrakt und unter der Voraussetzung jeder denkbaren Unvorsichtigkeit eines anderen Verkehrsteilnehmers sowie in jeder Verkehrslage an ihn herantreten können, wohl aber muß er seine Geschwindigkeit auf diejenigen konkreten Umstände und Verhältnisse einstellen, die ihm bei seiner Fahrt erkennbar werden oder mit denen er bei dieser nach der Erfahrung und der Gewohnheit des Verkehrs zu rechnen hat (BayDblG. RevReg. I 133/31).

§ 18 Abs. 2. a) Der Überblick über die Fahrbahn kann für den Wagenführer auch durch den neben ihm sitzenden Beifahrer behindert sein (OLG. Dresden: Recht 1931, 56 = DRZ. 1931, 56).

b) Die zur Nachtzeit zulässige Fahrgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs hängt insbes. von der Beleuchtungseinrichtung des Fahrzeugs ab. Ein mit modernen weithin leuchtenden Scheinwerfern ausgestatteter Wagen darf auf breiter offener Staatsstraße bei normalen Wetterverhältnissen, normaler Beschaffenheit der Straße und normaler Verkehrslage mit 60 km Stundengeschwindigkeit fahren (BayObLG. 30, 62).

c) Behinderung des Überblicks liegt noch nicht vor, wenn der Führer nur in einmündende Seitenstraßen nicht hineinzusehen vermag; an Straßenkreuzungen ist nur ein besonders vorsichtiges und aufmerksames Fahren vom Führer zu verlangen (OLG. Breslau: DRZ. 1931, 614 = JurRdsch. 1931, 1730 [weitergehend RG. und BayObLG.]).

§ 18 Abs. 3. Unter der Höchstgeschwindigkeit des § 18 Abs. 3 ist nicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit zu verstehen, der Kraftfahrer darf vielmehr vom Beginn bis zum Ende des geschlossenen Ortsteils die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten (RG.: JW. 1931, 877 = JurRdsch. 1931, 571).

§ 19. Die Verhöhnung eines Verkehrspolizisten durch Hervorbringen unnötiger Puptöne ist abgesehen von § 360 Ziff. 11 StGB. auch nach § 19 Abs. 3 strafbar (OLG. Dresden: DRZ. 1931, 712).

§ 20. a) Diese Vorschrift gilt auch für die im Dienst befindliche Feuerwehr (RG. 129, 303 = JW. 1931, 1691).

b) Der Kraftwagenführer braucht nicht allgemein und unter allen Umständen mit der Möglichkeit zu rechnen und sich darauf einzustellen, daß ein Tiergespann, dem er begegnen könnte, scheut. Es muß vielmehr unterschieden werden zwischen breiten Durchgangsstraßen und engen Verbindungswegen, die hauptsächlich dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen (BayObLG. 30, 8).

§ 21. a) Der Begriff der „scharfen Wegkrümmung“ ist nicht bloß ein Tatbegriff, sondern ein Rechtsbegriff. Scharf ist eine Wegkrümmung dann, wenn der Straßenzug so stark gebogen ist, daß das Fahren in dieser Kurve bei größerer Geschwindigkeit mit der Gefahr des Schleuderns oder der Richtungsabweichung verbunden ist. Bei scharfen Wegkrümmungen ist das Gebot des Einhaltens der rechten Straßenseite zwingend, gilt also selbst beim Entgegenstehen besonderer Hindernisse, Notstand ausgenommen (BayObLG.: Recht 1931, 463 = DRZ. 1931, 463).

b) Der Führer darf die linke Straßenseite, abgesehen von den Fällen des Überholens und des Anhaltens, auch dann benützen, wenn besondere Umstände eine solche Benützung erlauben (OLG. Darmstadt: JurRdsch. 1931, 1836 [a. A. herrschende Meinung, JW. 1931, 3346]).

§ 23 Abs. 1. a) Die Vorschrift begründet nicht nur die Verpflichtung, links zu überholen, sondern enthält zugleich die Anordnung, daß das Überholen in einer den eingeholten Wegbenützer nicht gefährdenden Weise zu geschehen hat (RG-St. 65, 15, ebenso BayObLG.: DRZ. 1931, 338).

b) Fußgänger sind keine Wegbenützer i. S. dieser Bestimmung (BayObLG. 30, 212).

c) Die Vorschrift regelt das Überholen für Kraftfahrzeuge erschöpfend. Die Vorschrift der Münchener StrßVerfD., wonach Kraftfahrzeuge andere Kraftfahrzeuge in Straßen I. Ordnung nicht überholen dürfen, ist daher ungültig (BayObLG. RevReg. I Nr. 415/31 unter Aufgabe der älteren Rspr. [Slg. 27, 152]).

§ 23 Abs. 2. a) Unter dem an einer Haltestelle „halten“ Schienenfahrzeug ist auch ein der Haltestelle sich näherndes Schienenfahrzeug zu verstehen, das erkennbar schon im Anhalten begriffen, zu diesem Zwecke gebremst oder ohne Strom ist und sich nur noch in der letzten Auslaufbewegung befindet (RG.: Recht 1931, 142 = DRZ. 1931, 142).

b) Die Vorschrift, daß Schienenfahrzeuge nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in solchem Abstand überholt werden dürfen, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden, enthält zwei verschiedenartige Tatbestände und Strafgesetze i. S. des § 265 StPD., so daß bei Änderung der Anklage Hinweis auf den veränderten rechtl. Gesichtspunkt erforderlich ist (OLG. Naumburg: LZ. 1931, 195).

c) Zum Aussteigen und Einsteigen der Fahrgäste ist das kurze Verweilen neben dem haltenden oder abfahrenden Wagen oder neben der Stelle, wo das Halten zu erwarten ist, hinzuzurechnen, ebenso das Gehen vom und zum Bürgersteig, wenn es, insbes. im Hinblick auf die Größe des Abstandes zwischen Wagen und Saumstein, in einem Zuge mit den übrigen Einzelvorgängen des Aus- und Einsteigens zu geschehen pflegt (OLG. Hamburg: DRZ. 1931, 545).

§ 23 Abs. 4. a) Ein gegen diese Vorschrift verstoßendes Überholen liegt nicht schon dann vor, wenn der Führer zwar an einer unübersichtlichen Wegstelle von der rechten Straßenseite abgeht, sich damit aber auf Überholung eines anderen, rasch vor ihm fahrenden Wegbenützers nur vorbereiten und die Überholung selbst erst nach Zurücklegung einer längeren Wegstrecke auf der inzwischen wieder übersichtlich gewordenen Straße durchführen will (RG-St. 64, 169).

b) Eine unübersichtliche Wegstrecke kann durch das Fahrhindernis geschaffen werden und setzt nicht unbedingt eine entsprechende natürliche Beschaffenheit des Geländes voraus (RG-St. 63, 256 [a. A. BayObLG. 27, 160 = JW. 1927, 2232 und neuerdings JurRdsch. 1931, 1030 = Recht 1931, 294 = DRZ. 1931, 294]).

c) Ist die Fahrbahn so eng, daß ein Überholen mit genügendem seitlichem Abstand nicht möglich ist, so muß die Überholung unterbleiben, nicht aber ist es Sache des zu Überholenden, anzuhalten (BayObLG.: Recht 1931, 143 = DRZ. 1931, 143).

d) Auch der Radfahrer, der sein Rad schiebt, ist Wegbenützer i. S. dieser Vorschr. (BayObLG. 30, 72).

e) Ein Motorradfahrer darf auf offener Landstraße zwischen vor ihm fahrenden Radfahrern hindurchfahren. Auf freier Landstraße ist die Beibehaltung einer Stundengeschwindigkeit von 30–40 km beim Überholen nicht zu hoch (OLG. Celle: JW. 1931, 1980).

§ 24. a) Diese Bestimmung gibt den Polizeiverwaltungen nicht das Recht, von sich aus allgemein und für die Führer von Kraftfahrzeugen bindend zu bestimmen, welche Wege als Hauptverkehrswege anzusehen sind (RG. [6. ZivSen.] 132, 100 = Recht 1931, 417 = DRZ. 1931, 417 = JW. 1931, 3345). (Stark abweichend RG-St. 63, 413 = JW. 1931, 3357, wonach die Übereinstimmung der Polizeivorschr. mit den reichsrechtl. Grundsätzen bis zum Beweise des Gegenteils unterstellt werden soll, ferner 2. StrSen.: JW. 1931, 880; zustimmend jedoch BayObLG. RevReg. I Nr. 734/31, 777/31.)

b) Der Begriff des Hauptverkehrsweges i. S. des § 24 ist ein reichsrechtl., das Verhältnis zwischen Hauptverkehrswegen und Seitenwegen in diesem Sinne bemißt sich nach der Bedeutung der Wege für den auf jenem sich abspielenden Verkehr. Dabei kommt es auf die Verkehrsbedeutung im ganzen an, nicht auf das Verhältnis zu einer kreuzenden oder einmündenden Straße; „relative“ Hauptverkehrswege im letzteren Sinn gibt es nicht. Abweichende landesrechtl. Regelungen sind für das Kraftfahrrecht ungültig (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 917).

c) Die Vorschriften über das Verhalten bei Wegkreuzungen gelten auch für die Gabelung der Hauptstraße in zwei Begäste (RG.: Recht 1931, 369 = DRZ. 1931, 369 = RG-St. 65, 209).

d) Diese Vorschr. gilt auch für das Herausfahren aus einer Hofeinfahrt in eine öffentl. Straße. Kann der Führer bei der Ausfahrt sich vom Führersitz aus nicht vergewissern, ob ein anderer vorfahrberechtigter Wegbenützer in der Annäherung begriffen ist, so muß er erforderlichenfalls absteigen und Umschau halten oder einen Beobachter vorausschicken. Die Abgabe von Signalzeichen allein entlastet ihn nicht (BayObLG.: Recht 1931, 464 = DRZ. 1931, 464).

e) Diese Vorschr. gilt auch für Privatwege (BayObLG.: JW. 1931, 1970 [a. A. Müller]).

f) Die Anwendung der Bestimmung kann nicht in Frage kommen, wenn eines der Fahrzeuge bereits auf dem Kreuzungspunkt angelangt und in seiner Vorwärtsbewegung so weit fortgeschritten ist, daß es dem anderen Fahrzeug die geradlinige Fortsetzung seiner Fahrtrichtung versperren (DRZ. 1931, 713 = Recht 1931, 713).

§ 25. a) Verkehrsvorrechte der Polizei (Aufsatz von Schläger: DAutoR. 1931, 177).

b) Vorfahrtsrecht der Straßenbahn. Der Ausdruck „Fahrzeuge“ in § 24 umfaßt allerdings nicht nur die Kraftfahrzeuge, sondern auch die anderen Fahrzeuge, also auch die Schienenfahrzeuge. Die Vorschr. ist aber durchbrochen durch § 25 Abs. 2; wenn letztere Vorschr. dem Führer vorschreibt, bei der Annäherung eines Schienenfahrzeugs das Schienengleis unverzüglich zu räumen, so verbietet sie ihm gleichzeitig, bei der Annäherung eines solchen Fahrzeugs noch auf das Gleis einzufahren (BayObLG.: JurRdsch. 1931, 1118).

c) Die Frage, wie sich Kraftfahrzeuge gegenüber sich annähernden Schienenfahrzeugen zu verhalten haben, ist durch § 25 Abs. 2 KraftVerfWd. in erschöpfender Weise geregelt, so daß für eine straßenpolizeil. Regelung — § 2 Abs. 1 — kein Raum ist. Nach jener Vorschr. haben Kraftfahrzeuge, die sich auf Schienen befinden, diese bei Annäherung von Schienenfahrzeugen unverzüglich zu räumen (BayObLG.: JW. 1931, 1969).

d) Vorfahrtsrechte der Sprengwagen (Aufsatz von Schläger: DAutoR. 1931, 289).

§ 26. a) Zeichengebung (Aufsatz von May: DAutoR. 1931, 179).

b) Der Führer, der die Abgabe des Richtungszeichens unterläßt, kann sich nicht damit entschuldigen, daß er einem Mitfahrer allgemein die Aufgabe übertragen habe, die jeweils erforderl. Verkehrszeichen nach eigener Entschließung zu geben. Im einzelnen Fall kann er sich zwar der Hilfe eines anderen zur Erfüllung seiner Pflicht nach § 26 bedienen, aber die Verantwortung dafür, daß das Zeichen ordnungsgemäß gegeben wurde, bleibt immer bei ihm (BayObLG.: JW. 1931, 890 = JurRdsch. 1931, 394).

c) Eine Verpflichtung des Führers für Anbringung eines mechanischen Richtungszeichens zu sorgen, wenn er das Zeichen nach der Beschaffenheit des Wagens mit der Hand nicht geben kann, ist aus § 26 nicht zu entnehmen. Jedoch ist der Führer, der die Fahrtrichtung verlassen will, aber kein wirksames Zeichen geben kann, zur äußersten Vorsicht verpflichtet (OLG. Stuttgart: JurRdsch. 1931, 817 [a. A. OLG. Naumburg: ebenda Nr. 916; Jena: Recht 1931, 295 = DRZ. 1931, 295 und BayObLG. in ständiger Rspr., die derartige Wagen für nicht verkehrsfähig halten]).

d) Vereinigen sich zwei Straßen zu einem einzigen Straßenzug dergestalt, daß die neue Straße von der Fahrtrichtung einer der alten Straßen nur in schwachem Winkel abweicht, so ist der aus der alten Richtung kommende Führer zur Zeichenabgabe nicht verpflichtet. Anders liegt die Sache, wenn der Führer aus einem der zusammentreffenden Wege in den anderen um den spitzen Vereinigungswinkel herum einbiegen muß oder wenn der Kraftwagenführer aus der gemeinsamen Fortsetzung kommt, die sich, in seiner Fahrtrichtung gesehen, in zwei Straßen gabelt (OLG. Dresden: Recht 1931, 465 = DRZ. 1931, 465).

e) Sind die mechanischen Einrichtungen des Wagens zur Zeichenabgabe mangelhaft — ungenügende Länge des Fahrtrichtungsanzeigers —, so kann entschuldbarer Irrtum des Angekl. nach § 59 StGB. vorliegen, wenn er geglaubt haben sollte, der Wagen sei vor der Zulassung auch hinsichtlich der Fahrtrichter geprüft worden, und wenn er weiter geglaubt haben sollte, es bedürfe im Hinblick auf die Zulassung keiner weiteren Prüfung durch ihn selbst (OLG. Hamburg: DRZ. 1931, 547 [a. A. BayObLG. siehe unter i]).

f) Für rechtzeitige Zeichenabgabe ist der Führer, nicht der Halter eines Kraftwagens, verantwortlich. Ist wegen ge-

schlossenen Führersitzes das mit dem Arm gegebene Zeichen nicht sichtbar, so muß der Führer sich anderer Hilfsmittel, beispielsweise der Hilfe einer dritten Person oder eines genügend langen Stockes, bedienen (OLG. Breslau: DRZ. 1931, 548 = JurRdsch. 1931, 1731 [ebenfalls BayObLG.]).

g) Das Zeichen ist nicht rechtzeitig abgegeben, wenn es zu früh erfolgt, und es ist nicht richtig abgegeben, wenn der in der Fahrtrichtung ausgestreckte Arm nicht so lange ausgestreckt bleibt, als die Notwendigkeit besteht, andere Verkehrsteilnehmer von der Absicht des Führers, umzuwenden, in Kenntnis zu setzen (BayObLG. RevReg. I Nr. 166/31).

h) Eine Richtungsänderung liegt auch dann vor, wenn der Führer von der Hauptverkehrsstraße in geradliniger Fortsetzung in eine Seitenstraße einbiegt (BayObLG. RevReg. I Nr. 300/31).

i) Die Verpflichtung zur Kontrolle des Fahrtrichtungsanzeigers wird durch die Zulassung nicht berührt (BayObLG. RevReg. I Nr. 535/31).

k) Der Führer, der das Zeichen des Richtungswechsels gibt, ohne die Fahrtrichtung ändern zu wollen, ist nicht strafbar (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 1732 = DRZ. 1931, 616 [a. A. BayObLG. in ständiger Rspr., OLG. 28, 10]).

§ 27. a) Ein Haltezeichen des Polizeibeamten ist nur verbindlich, wenn es in der vorgeschriebenen Form, also durch Hochheben eines Armes, nicht bloß durch Winken mit der Hand gegeben wird (OLG. Dresden: LZ. 1931, 643).

b) Der Wagenführer muß zwar dem Verkehrsposten besondere Aufmerksamkeit schenken, nicht aber anderen uniformierten Straßenpolizeibeamten. Durch Nichtbefolgung der Anordnungen der anderen Beamten wird er nur strafbar, wenn er sie wirklich wahrgenommen und verstanden hat, nicht schon, wenn er sie bei geschärfter Aufmerksamkeit hätte wahrnehmen müssen (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 395 = Recht 1931, 145 = DRZ. 1931, 145).

c) Die Anwendung der Vorschr. setzt Kenntlichmachung des Polizeibeamten voraus; sie ist auch anwendbar, wenn der Polizeibeamte sich in Zivilkleidung befindet, aber durch Erkennungsmarke oder Dienstaussweis legitimiert. Das Haltezeichen des Polizeibeamten braucht nicht zum Zweck der Verkehrsregelung gegeben zu sein, es genügt, daß die Handlung des Beamten in seinen Dienstbereich fällt, z. B. Feststellung eines Diebstahls (OLG. Oldenburg: JurRdsch. 1931, 1208).

§ 28 Abs. 1. a) Die Polizeibehörden dürfen allerdings das Parken an bestimmten Wegen oder Plätzen verbieten. Dagegen können sie nicht Vorschr. erlassen, durch welche in einem großen Orte mit vielen Straßen das Parken grundsätzlich mit Ausnahme einiger weniger Stellen verboten wird; eine solche Vorschr. kehrt die Regel des Reichsrechts ins Gegenteil um und ist daher ungültig (BayObLG.: Recht 1931, 296; DRZ. 1931, 296 = JW. 1931, 3381).

b) Als verkehrshindernd ist die Aufstellung eines Kraftfahrzeuges dann anzusehen, wenn sie nicht der als zulässig anerkannten Verkehrsform entspricht. Für die Zulässigkeit einer Verkehrsform sind die örtl. Polizeivorschr. von besonderer Bedeutung. Von Bedeutung für den Begriff der verkehrshindernden Aufstellung kann auch die Zeitdauer sein (OLG. Hamburg: LZ. 1931, 1014).

c) Ein Anhänger ist kein Kraftfahrzeug, fällt daher nicht unter § 28 Abs. 1, wenn er infolge einer Beschädigung bewegungsunfähig geworden ist und auf der Straße stehen bleibt (BayObLG.: JW. 1931, 3378).

d) Eine ergänzende Vorschr., wonach in Straßen erster Ordnung — Münchener StraßVerfO. — Personenzüge nicht länger halten dürfen, als zum Ein- und Aussteigen erforderlich ist, ist gültig (BayObLG. RevReg. I Nr. 285/31).

§ 28 Abs. 2. Die Verpflichtung, sich vom Kraftfahrzeug bei laufendem Motor nicht zu entfernen, bildet eine höchst persönl. Pflicht des Führers; der Führer genügt seiner Verpflichtung nicht dadurch, daß er eine Aufsichtsperson, z. B. Hotelpartier, beim Fahrzeug stehen läßt (OLG. Hamburg:

JurRdsch. 1931, 488 = DRZ. 1931, 146 = Recht 1931, 146; ebenso RG.: Recht 1931, 224 = DRZ. 1931, 224).

§ 28 Abs. 3. a) Auch abgehängte Anhängewagen unterliegen dem Beleuchtungszwang (OLG. Dresden: Recht 1931, 66 = DRZ. 1931, 55).

b) Zur Freisprechung genügt nicht die Feststellung, daß in der Nähe des stehenden Kraftfahrzeugs eine Straßenlaterne brannte, es muß vielmehr festgestellt sein, daß diese Lichtquelle für die Beleuchtung des Fahrzeugs ausreichend war (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1931, 1414 = DRZ. 1931, 715 = Recht 1931, 715).

§ 30 Abs. 1. a) Es ist nicht rechtsirrig, eine auf zwei Jahre erlassene Sperrvorschr. als eine fortdauernd geltende VO. zu erachten (BayObLG.: Recht 1931, 368 = DRZ. 1931, 368).

b) Zum Verkehr i. S. dieser Vorschr. gehört auch das Parken (OLG. Dresden: Recht 1931, 370 = DRZ. 1931, 370).

c) Eine Wegsperrung zu dem Zweck, um eine Krankenanstalt vor Motorlärm zu schützen, ist weder auf Grund des § 30 noch auf Grund Landesgesetzl. Vorschr. statthaft; das Reichsrecht, das Wegsperrern nur zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentl. Wegen zuläßt, ist erschöpfend (RG.: Recht 1931, 371 = DRZ. 1931, 371).

d) Die höheren Verwaltungsbehörden können zwar ortspolizeil. Vorschr., die für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde festlegen, die Zustimmung erteilen, sie können aber solche Anordnungen, sei es auch im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr, ohne Zustimmung der obersten Landesbehörde nicht treffen (BayObLG. 1930, 135 = JW. 1930, 3379 [unter Änderung der früheren Rspr.: JW. 1931, 889]).

§ 30 Abs. 3. Warnungstafelfrage (Aufsatz von Müller: DAutoR. 1931, 81).

§ 31. KraftVerfVO. und KraftG. bei Autorennen (Aufsatz von Eger: DAutoR. 1931, 65).

§ 32 Abs. 1 mit § 33. Unter „Anhängern“ i. S. dieser Vorschr. sind nicht nur die typischen, d. h. zum Anhängen bestimmten Fahrzeuge, sondern alle nur gelegentlich angehängten zu verstehen (BayObLG.: JW. 1931, 3385 [a. M. Müller]).

§ 32 Abs. 2. Die Vorschr. stellt ein Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. dar, dessen schuldhaftige Verletzung den Wagenführer schadensersatzpflichtig macht (RG.: Recht 1931, 330 = DRZ. 1931, 330).

§ 33. Nur Kraftfahrzeuge, nicht auch Krafträder, dürfen Anhänger schleppen; es geht also nicht an, ein beschädigtes Krafttrad durch ein zweites Krafttrad schleppen zu lassen. Neben dem Führer kann der Dritte als Anstifter haftbar gemacht werden (BayObLG.: Recht 1931, 297 = DRZ. 1931, 297 [a. M. Müller]).

§ 34. Das Schleppen von Kraftfahrzeugen (Aufsätze von Bezdob: DAutoR. 1931, 129, 145; Nordmann ebenda 293).

§ 41 Abs. 6. Der Eintrag in die Liste braucht nicht vor Beginn jeder Probefahrt gemacht zu werden, es genügt vielmehr, wenn er jeweils in angemessener Frist nach Beendigung

der Probefahrt gemacht wird (OLG. Jena: Recht 1931, 372 = DRZ. 1931, 372).

§ 41 Abs. 10. Probefahrt und Überführungsfahrt (Aufsatz von Friesede: DAutoR. 1931, 275).

§ 48. Geht ein Kleinkraftfahrzeug auf einen anderen Eigentümer über, so darf dieser nicht damit fahren, solange ihm nicht ein neues Kennzeichen zugeteilt und ein neuer Zulassungsschein zugeteilt ist. Zuwiderhandlung ist nach § 50 Abs. 1 strafbar (BayObLG. 1930, 248 = Recht 1931, 223 = DRZ. 1931, 223).

§ 50. Die Strafvorschr. ist gültig (RG.: Recht 1931, 466 = DRZ. 1931, 466 = RGSt. 65, 185 = JW. 1931, 3358).

J. KraftfahrLiniengesetz.

§§ 1, 8. a) Ein Milchfahrer, der gelegentlich Personen gegen feste Entschädigung oder gegen ein Trinkgeld mitnimmt, betreibt damit keine KraftfahrLinie; dies würde erst dann der Fall sein, wenn er seinerseits etwas getan hätte, um in dem Publikum den Entschluß zu wecken, sich der regelmäßigen Fahrt als eines Beförderungsmittels zu bedienen (OLG. Königsberg: DRZ. 1931, 549).

b) Das Moment der öffentl. Ankündigung des Unternehmens kann nach Lage der Umstände entfallen, wenn den Beteiligten ohnehin das Bestehen der Fahrgelegenheit genügend bekannt ist. Die Eintragung der Fahrteilnehmer in eine Liste dient vielfach nur zur Verschleierung der Tatsache, daß die Fahrten regelmäßig stattfinden und schließt daher das Vorliegen eines linienmäßigen Verkehrs nicht ohne weiteres aus (BayObLG. RevReg. I Nr. 12/29, 761/30, 389/31 [ständige Rspr.]).

K. 3. Notverordnung vom 6. Oktober 1931.

überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen (Aufsatz von Hein: DAutoR. 1931, 305).

L. Ausländisches Kraftfahrzeugrecht.

a) Rspr. in Frankreich, Belgien, Schweiz (Aufsatz von Schmid: DAutoR. 1931, 21, 147).

b) Der Einfluß von strafrechtl. Verurteilungen auf den Zivilprozeß im französischen Kraftfahrzeugrecht (Aufsatz von Volkmann: Bl. f. intern. Privatrecht 1931, 5).

c) Die neuere ausländische Rspr. auf dem Gebiet des Rechts der Kraftfahrzeuge (Aufsatz von Juda: JW. 1931, 3303).

d) Das engl. WegverkehrsG. von 1930 (Aufsatz von Volkmann: JW. 1931, 3304).

M. Reichsversicherungsordnung § 1542.

Über Rechtsübergang der Schadenersatzansprüche der Verletzten auf die Versicherungsträger vgl. RG. 60, 203; 85, 429; 102, 131; 103, 219; DRZ. 1929, 725; über Berücksichtigung des Rechtsübergangs beim Ur. über den Grund des Anspruchs des Verletzten RG. 123, 40; JW. 1931, 3345.

Die Übersicht der Rechtsprechung dieses Hestes gelangt aus technischen Gründen im nächsten Heste zum Abdruck