

50. 1. Erstreckt sich die Haftungsbestimmung des Art. 131 WeimVerf. auch auf Pflichtverletzungen solcher Wehrmachtangehörigen, die nur zur Erfüllung ihrer Wehrpflicht im Heere dienen?

2. Zur Sorgfaltspflicht des Führers eines Wagens mit Hinterradbremse.

3. Schließt Allgemeinüblichkeit die Verletzung verkehrserforderlicher Sorgfalt aus?

WeimVerf. Art. 131. BGB. §§ 276, 839. Reichshaftungsgesetz vom 22. Mai 1910 § 1 Abs. 3.

III. Zivilsenat. Urt. v. 8. Dezember 1939 i. S. Deutsches Reich (Bekl.) w. K. (Kl.). III 51/39.

I. Landgericht Ratibor.

II. Oberlandesgericht Breslau.

Am 17. August 1936 erhielt der Gefreite G. in C. den Befehl, zusammen mit den ihm beigegebenen Soldaten S. und Sch. auf einem zweispännigen Wehrmachtfahrzeug, einem mit Hinterradbremse versehenen Leiterwagen, aus dem Magazin Stroh zur Kaserne zu holen. Der Weg hat nirgends Gefälle. Als G. mit dem hochbeladenen Fuhrwerk vorschriftsmäßig im Schritt auf der rechten Seite die Adolf-Hitler-Straße zurückfuhr, schlug das Handpferd, wahrscheinlich infolge eines schmerzhaften Insektenstichs, plötzlich mit dem linken Hinterbein über die Deichsel, und beide Pferde gingen mit dem Wagen durch. G. flog von seinem Sitz oben auf dem Stroh zur Erde und wurde, die Zügel in der Hand behaltend, noch etwa 30 m auf dem Pflaster mitgeschleift, mußte die Zügel dann aber loslassen. Seine beiden Begleiter, die hinter ihm auf dem Stroh saßen, ließen sich sofort hinten vom Wagen herunter. Sch. lief noch eine Strecke hinter dem Wagen her, um ihn zu überholen und den Pferden in die Zügel zu fallen, mußte jedoch diesen Versuch aufgeben. Das Gespann rastete weiter und überfuhr die Ehefrau des Klägers, die einen Milchhandel betreibt und auf einem dreirädrigen Lieferwagen mit Tretantrieb in derselben Richtung die Straße hinunter zu ihrem in der Bahnhofstraße gelegenen Milchhäuschen Milch bringen wollte. Sie wurde verletzt und das Dreirad zertrümmert. Der Kläger macht das Reich für den Schaden verantwortlich, und zwar, soweit es für die insofern ohne Beschränkung auf die Höhe des Beschwerdegegenstandes zulässige Revision allein noch in Frage kommt, unter dem Gesichtspunkte der Haftung für Amtspflichtverletzung. Er fordert teils aus eigenem Recht, teils mit Ermächtigung seiner Frau aus deren Recht mit der Klage die Befreiung von den Forderungen des

Arztes für die Behandlung und zweier Verwandten für Pflege seiner verletzten Frau, ferner Erstattung von Kosten einer im Geschäft seiner Ehefrau notwendig gewordenen Hilfsperson, die Lieferung eines gebrauchsfähigen Dreirades, Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes für die Verletzte und Ersatz des Schadens, der seiner Ehefrau durch Verminderung ihrer Erwerbsfähigkeit entstanden ist und noch entstehen wird. Der Beklagte bestreitet die Ansprüche nach Grund und Höhe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat dagegen den bezeichneten Klagegrund durchgreifen lassen. Es hat dem Antrag auf Lieferung eines Dreirades stattgegeben und — unter Vorbehalt der Entscheidung über den Antrag auf Ersatz des künftigen Schadens und über die Kosten des Rechtsstreits — die übrigen Anträge dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, insoweit auch die Sache zum Betragsverfahren an das Landgericht zurückverwiesen. Die Revision des Beklagten führte zur Aufhebung und zur Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

... Sachlichrechtlich erblickt das Berufungsgericht eine in Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt am 17. August 1936 gegenüber der Ehefrau des Klägers begangene schuldhaftige Amtspflichtverletzung, für die nach Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. das verklagte Reich die Verantwortlichkeit treffe, in dem Verhalten sowohl des Befreiten G. als auch seiner beiden Begleitpersonen, der Soldaten S. und Sch. Es legt ihnen als ursächliches Verschulden für den Unfall lediglich zur Last, daß die am Wagen zwischen den Hinterrädern befindliche Kurbelbremse nicht benutzt worden ist. Damit die Bremse im Notfalle jederzeit sofort habe angezogen werden können, sei, so führt es aus, G. als Wagenführer verpflichtet gewesen, ständig eine seiner Begleitpersonen dem Wagen folgen zu lassen, und habe eine jede von diesen von sich aus als ihre Pflicht erkennen müssen, zum mindesten abwechselnd hinterherzugehen.

Die Revision erhebt Bedenken schon dagegen, die Haftungsvorschrift des Art. 131 WeimVerf. auf Pflichtverletzungen von solchen Wehrmachtangehörigen zu erstrecken, die nur zur Erfüllung ihrer Wehrpflicht im Heere dienen, ohne als Offiziere oder Unteroffiziere, wenn auch nur des Beurlaubtenstandes, eine beamtenähnliche Stellung einzunehmen. Die Bedenken sind unbegründet. Vorgesetztenstellung,

auf welche die Revision Gewicht legt, bildet überhaupt keine notwendige Eigenschaft eines mit öffentlicher Gewalt bekleideten Beamten. Ebenjowenig beschränkt sich die erwähnte Haftungs-vorschrift auf Amtspflichtverletzungen von Berufssoldaten. Das zeigt mit aller Deutlichkeit der Wortlaut des Reichshaftungsgesetzes vom 22. Mai 1910 (RGBl. S. 798), das, soweit es die allgemeine Haftungs-vorschrift der Weimarer Verfassung im einzelnen ergänzt, in Geltung geblieben ist. In seinem § 1 Abs. 3 sind den Reichsbeamten schlechthin „Personen des Soldatenstandes“ ohne jede Einschränkung gleichgestellt worden. Ausgenommen hatte die Vorschrift nur die Angehörigen des damaligen Bayerischen Kontingents. Diese in den früheren verfassungsrechtlichen Zuständen des Reichs begründete einzige Ausnahme hatte lediglich einen Teil des ehemaligen Heeres betroffen, jedoch den im übrigen ohne Einschränkung gezogenen Kreis der Personen des Soldatenstandes nicht berührt. Ihre Bedenken vermag die Revision auch nicht durch die weitere Erwägung zu stützen, daß, wie sie annimmt, die Absicht des Reichshaftungsgesetzes nur dahin gegangen sei, die im § 839 BGB. ausgesprochene Haftbarkeit der Beamten auf das Reich zu übertragen, nicht aber auch dahin, den Kreis der Personen, für deren in Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt begangene Amtspflichtverletzungen das Reich haften sollte, über die vom § 839 betroffenen Beamten hinaus zu erweitern. Ob die Annahme zutrifft, braucht nicht untersucht zu werden. Selbst wenn das Reichshaftungsgesetz mit der Einbeziehung der Personen des Soldatenstandes den dem § 839 BGB. zugrunde liegenden Beamtenbegriff nur hat klarlegen und nicht hat erweitern wollen, so läßt doch die allgemeine Fassung des Gesetzes keinen Zweifel, daß dieser Begriff sämtliche Wehrmachtangehörigen ausnahmslos mit umfaßt. Auch die Revision hat zugeben müssen, daß, nachdem der Abgeordnete Brunstermann bei Beginn der Beratung des Gesetzes am 5. Mai 1909 die unterschiedslose Einbeziehung aller Personen des Soldatenstandes als seine Auffassung von der Absicht der Gesetzesvorlage erklärt hatte (s. 12. Legislaturperiode des Reichstages Sten. Ber. S. 8317 Sp. 2), im weiteren Verlaufe der Reichstagsverhandlungen ein Zweifel daran nicht mehr geäußert worden ist. So ist denn auch in der Rechtsprechung des Reichsgerichts niemals ein derartiger Zweifel laut geworden (RGZ. Bd. 104 S. 286, Bd. 105 S. 230 und 338, Bd. 107 S. 270, Bd. 108 S. 387, Bd. 134 S. 237, Bd. 156 S. 401

und oft). Daß die Vorschrift des Reichshaftungsgesetzes alle Soldaten im Auge hat, wird außerdem durch das Gesetz über die Beschränkung der Rückgriffshaftung der Soldaten vom 7. April 1937 (RGBl. I S. 443) bestätigt, das von Soldaten schlechthin ohne jede Einschränkung spricht. Soldaten aber sind nach § 21 Abs. 2 des Wehrgesetzes vom 21. Mai 1935 (RGBl. I S. 609) die im aktiven Wehrdienst stehenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, und dazu gehören nach dessen § 7 Abs. 1 Nr. 1 auch und in erster Reihe die Wehrpflichtigen während der Erfüllung der aktiven Dienstpflicht.

Rechtlich bedenkenfrei ist weiter die Feststellung des Berufungsgerichts, daß sich die beteiligten drei Soldaten beim Holen des Strohs in Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt befunden haben. Sie kamen einem dienstlichen Befehle nach und führten eine Handlung öffentlicher Fürsorge aus. Das aus dem Magazin zur Kaserne gefahrene Stroh diente, wie ohne weiteres angenommen werden darf, zur Befriedigung notwendiger Bedürfnisse der Wehrmacht und war insofern zur Erhaltung oder Förderung der militärischen Verwendungsfähigkeit der Truppe erforderlich (RGZ. Bd. 108 S. 387, 388).

Verletzten sie bei Ausführung ihres Auftrages, selbst ohne Übertretung besonderer gesetzlicher oder dienstlicher Schutzvorschriften, nur im Rahmen der allgemeinen Bestimmung des § 823 BGB. Körper, Gesundheit oder Eigentum eines anderen Teilnehmers am Straßenverkehre, so verletzten sie eine ihnen den Verkehrsteilnehmern gegenüber obliegende Amtspflicht. Sie werden daher nicht, wie die Revision anzunehmen scheint, ohne weiteres dadurch entschuldigt, daß sie auf dienstlichen Befehl gehandelt haben. Eine ihnen zur Last fallende Amtspflichtverletzung durch fehlerhafte Ausführung der aufgetragenen Diensthandlung würde nur dann nicht vorliegen, wenn gerade diese Art der Ausführung ihnen ausdrücklich anbefohlen gewesen wäre. War jedoch, wie im vorliegenden Falle, keine besondere Art der Ausführung anbefohlen worden, so mußte die Diensthandlung so ausgeführt werden, wie es der Verkehr erforderte. Daß schon der Gebrauch des für die Ausführung des Auftrages zur Verfügung gestellten Wagens fehlerhaft gewesen wäre, weil er nur mit einer Hinterradbremse versehen war, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt und offenbar nicht feststellen können. Im übrigen würde für die Haftbarkeit des Beklagten ohne Bedeutung sein, ob die Schäden verursachende Amtspflichtverletzung von demjenigen, der eine aufgetragene Dienst-

handlung fehlerhaft ausführt, oder von seinem Dienstvorgesetzten, der die fehlerhafte Ausführung befohlen hatte, begangen worden ist.

Dagegen ist das Berufungsurteil nach zwei anderen Richtungen zu beanstanden. (Nachdem ein Mangel der Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs erörtert ist, wird die Verschuldensfrage erörtert. Dabei heißt es:)

Der Umstand, daß, wie das Berufungsgericht unter Hinweis auf Nr. 76 der Seeresfahrvorschrift 465/5 vom 5. Oktober 1935 betont, eine vom Bod aus zu bedienende Bremse die Sicherheit des Fahrers erhöht haben würde, hat bei der Beantwortung der Verschuldensfrage auszuscheiden. Ein Leiterwagen, wie er für die Anfuhr von Stroh allein zweckmäßig war, besitzt keinen Bod. Außerdem schreibt Nr. 70 dieser Fahrvorschrift für Seeresfahrzeuge, also für Fahrzeuge, die im Flachland ebenso wie im gebirgigen Gelände benutzbar sein müssen, nur das Vorhandensein irgendeiner Bremsvorrichtung vor, schließt also die Anbringung der bei Leiterwagen üblichen Hinterradbremse nicht aus. Auch die zur Zeit des Unfalls in Geltung gewesene Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. Mai 1934 (RGBl. I S. 457) verlangt in § 10 nur eine „ausreichende Bremse“, „die während der Fahrt“ — nicht während desfahrens — „leicht bedient werden kann“, und nach der Ausführungsanweisung zu ihr vom 29. September 1934 (RGBl. I S. 869 f.) gilt an Fuhrwerken als ausreichende Bremse auch die von hinten zu bedienende Hinterradbremse (Spindelbremse). Nach § 31 der Straßenverkehrs-Ordnung, der den höheren Verwaltungsbehörden die Genehmigung von Ausnahmen gestattet, in Verbindung mit der Ausführungsanweisung kann sogar allgemein gestattet werden, von der im § 10 vorgeschriebenen Anbringung einer Bremse in ebenen ländlichen Gegenden abzugehen. Auch mit Inkrafttreten der heute geltenden Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215), auf die das Berufungsgericht zur Stützung seiner Ansicht verweist, hat sich, wie § 65 Abs. 2 und 6, § 70 ergeben, an diesem Rechtszustande nichts Wesentliches geändert.

Mit der Bemerkung, es sei sinnlos, eine Bremse zu verlangen, aber keine Bedienung, trägt das Berufungsgericht nichts zur Beantwortung der Verschuldensfrage bei. Wesentlich bleibt allein, in welchem Umfange die Bedienung der Hinterradbremse durch die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 BGB.) geboten war. Muß bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt stets jemand

dem Wagen folgen, um jederzeit im Notfalle die Hinterradbremse anziehen zu können, oder war diese Vorsicht wenigstens unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles notwendig? Das Berufungsgericht bejaht den ersten Teil der Frage, geht aber offensichtlich nicht soweit, auch das Schrittfahren eines Wagens mit Hinterradbremse zu fordern, sondern scheint bei erlaubter schnellerer Gangart der Pferde eine Ausnahme zuzulassen, weil dann das Hinterherlaufen hinter dem Wagen kaum durchführbar sein würde. Mit der Schnelligkeit eines Fuhrwerks nimmt dessen Gefährlichkeit jedoch unzweifelhaft zu, müßte mithin die jederzeitige Möglichkeit einer Bedienung der Hinterradbremse um so mehr geboten sein. Schon das deutet darauf hin, daß die Auffassung des Berufungsgerichts, eine der Begleitpersonen des Wagenführers G. hätte dem Wagen folgen müssen, nicht richtig sein kann.

Das Berufungsgericht verkennet den eigentlichen Zweck jeder Bremse. Sie dient im allgemeinen nur dazu, wie es in der vom Berufungsgericht angeführten Nr. 70 der Heeresfahrvorschrift heißt, „den Pferden das Aufhalten zu erleichtern“. Das erscheint in der Hauptsache notwendig, wenn die Straße abschüssig ist oder wird. Dann ist die Bremse anzuziehen, damit der Wagen, der sonst von den Pferden vielleicht nicht gehalten werden kann, nicht abrollt und Gespann und Ladung ebenso wie den sonstigen Straßenverkehr in Gefahr bringt. Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ist daher in aller Regel beobachtet, wenn der Führer eines Fuhrwerks mit Hinterradbremse, sobald er an eine abschüssige Wegestrecke gelangt, anhält, die Bremse anzieht und erst mit angezogener Bremse weiterfährt. Steht ihm eine Begleitperson zur Verfügung, so wird er sie zweckmäßig mit dem Anziehen der Bremse beauftragen. Dagegen verlangt die Sicherheit des Verkehrs die Mitnahme einer Begleitperson nicht, und die tägliche Erfahrung zeigt, daß selbst hochbeladene Erntefuhrten ohne Gefährdung des Verkehrs regelmäßig vom Wagenführer allein ohne Begleitperson bedient werden.

Eine erhöhte Vorsicht erscheint allerdings dann geboten, wenn ausnahmsweise ein ungewöhnlich starker oder lärmender Straßenverkehr stattfindet oder aus irgendeinem sonstigen Grunde damit zu rechnen ist, daß die Pferde unruhig werden oder scheuen. Dann aber wird der Wagenführer oder seine etwaige Begleitperson zweckmäßig nicht hinter dem Wagen folgen, um jederzeit zum Anziehen der

Bremse bereit zu sein, sondern in Höhe der Pferde gehen und sie am Bügel fassen. Daher hat auch der vom Berufungsrichter mißbilligte Versuch des nach dem Durchgehen der Pferde vom Wagen sofort abgestiegenen Zeugen Sch., den Wagen laufend zu überholen und an die Pferde zu gelangen, durchaus der Sachlage entsprochen. Andererseits ist es, wie der vom Berufungsgericht vernommene Sachverständige erklärt hat, dem Sch. in der That nicht zuzumuten gewesen, dem durchgehenden Gespann zu folgen und im Laufen noch die Bremse anzuziehen. Ein derartiger Versuch hätte kaum Erfolg versprochen, auf jeden Fall aber den Sch. in ernste Gefahr gebracht. Die Bremse ist eben weder geeignet noch dazu bestimmt, plötzlich durchgehende Pferde zum Stehen zu bringen. Daß jedoch im vorliegenden Falle zu einer das gewöhnliche Maß übersteigenden Vorsicht überhaupt ein Anlaß vorhanden war, ist nicht ersichtlich. Das Fuhrwerk fuhr im Schritt; die Pferde besaßen, wie nach dem Ergebnis der landgerichtlichen Beweisaufnahme im zweiten Rechtszuge nicht mehr bestritten worden ist, keine besonderen Untugenden und waren an den Straßenverkehr gewöhnt; die Wegstrecke hatte nirgends Gefälle, und daß auf der Straße der kleinen Kreisstadt G., die, wie gerichtsbekannt, wenig über 10000 Einwohner zählt, ein außergewöhnlicher Verkehr geherrscht hätte, ist nicht behauptet worden. Nach alledem wird die Entscheidung von der Begründung des Berufungsurteils nicht getragen.

Die Haftung kann aber zur Zeit auch noch nicht verneint werden, sondern es bleibt erneut zu prüfen, ob sich der Wagenführer G. nicht dadurch eine für den Unfall der Ehefrau des Klägers ursächliche Fahrlässigkeit hat zuschulden kommen lassen, daß er seinen Sitz oben auf dem hochgeladenen Stroh gewählt hat. Dieser von Anfang an erhobene Vorwurf ist vom Revisionsgegner mit besonderer Eindringlichkeit aufrechterhalten worden. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Sitz allgemein üblich ist, und deshalb in der Wahl des Sitzes kein Verschulden des G. gesehen. Eine Allgemeinüblichkeit ergibt aber für sich allein noch nicht die Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und im vorliegenden Fall um so weniger, als das Berufungsgericht wohl nur eine nach Ort oder Gegend begrenzte allgemeine Üblichkeit hat feststellen wollen; jedenfalls ist es in anderen Gegenden üblich, daß der Führer eines derartigen, hochbeladenen Wagens mit der Reine in der Hand nebenher

geht. Es erscheint in der Tat nicht zweifelsfrei, ob der Führer des Wagens die Pferde von dem hohen Sitz auf dem bis zu einem gewissen Grade nachgiebigen und unter Umständen der Gefahr des Rutschens ausgesetzten Stroh so in der Hand behalten konnte, wie es die Sicherheit des Verkehrs im allgemeinen erforderte. Die Frage wird ohne Anhörung eines Sachverständigen kaum zu beantworten sein, und dasselbe gilt für die weitere Frage, ob, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt verletzt sein sollte, die Fahrlässigkeit im vorliegenden Falle für den Unfall auch ursächlich gewesen ist. . . .