

**54. 1. Unter welchen Voraussetzungen haftet das Reich für das Verschulden seiner Beamten auf Dienstreifen, die sie in eigenen Kraftwagen der Behörde oder in „beamteneigenen“ Kraftwagen ausführen?**

2. Besteht eine anderweitige Ersatzmöglichkeit im Sinne von § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB., wenn neben der Haftung der öffentlich-rechtlichen Körperschaft wegen des Amtsverschuldens eines Beamten zugleich die Haftung des Beamten als Halters des schadenstiftenden Kraftfahrzeugs begründet ist?

WeimVerf. Art. 131. BGB. § 839.

III. Zivilsenat. Urf. v. 10. Januar 1941 i. S. Deutsche Reichspost (Weil.) w. L. (Kf.). III 2/40.

I. Landgericht Königsberg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 2. Februar 1938 fuhr der Kläger als Fahrgast in dem Personenkraftwagen des Fleischermeisters W., den dieser selbst steuerte, von L. nach K. Während der Fahrt stieß der Wagen mit dem ihm entgegentommenden Personenkraftwagen des Telegraphenoberbauers R. zusammen. R. befand sich mit seinem Wagen, der von der Reichspost als „beamteneigener“ Wagen bezeichnet wird, auf einer Dienstreise von K. nach L., um dort Kabel- und Zementkanäle zu vermessen. Die Landstraße macht dort, wo der Zusammenstoß stattfand, eine Kurve. Sie trug damals eine Schnee- und Eiskruste, in die der Verkehr eine schneefreie schmale Fahrtrinne gelegt hatte. Diese Fahrtrinne, auf der sich beide Fahrzeuge bewegten und schließlich Kühler gegen Kühler zusammenstießen, lag in der Fahrtrichtung des R. gesehen mehr links von der Mittellinie der Landstraße.

Der Kläger, der bei dem Unfall einen mehrfachen Schädelbruch und einen Bruch des Nasenbeins davongetragen hat, steht auf dem Standpunkte, R. habe den Zusammenstoß schuldhaft dadurch verursacht, daß er nicht rechts gefahren, namentlich aber dem vorschrittsmäßig in seiner Fahrtrichtung rechts fahrenden W. nicht nach rechts ausgewichen sei. Für den Schaden müsse, so meint der Kläger, die Reichspost aufkommen, weil R. auf einer Dienstreise begriffen gewesen sei und in Ausübung hoheitsrechtlicher Aufgaben gehandelt habe. Der Kläger verlangt mit der Klage an Aufwendungen und Verdienstverlust einen Betrag von 1311,77 RM. nebst Prozeßzinsen sowie ein angemessenes Schmerzensgeld und ferner die Feststellung der Verpflichtung der Reichspost, ihm jeden weiteren bereits entstandenen oder noch entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Reichspost tritt dem Anspruch aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen entgegen. R. habe nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt. Er sei gewöhnlicher Verkehrsteilnehmer gewesen. Ihn treffe auch kein Verschulden, da es ihm trotz aller Bemühungen nicht gelungen sei, über die die Fahrinne begrenzende Eisbante hinweg nach rechts auszuweichen. Der Unfall sei durch W. herbeigeführt worden, der trotz der ersichtlichen Gefahrenlage mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren sei und zu spät gebremst habe. Zum mindesten habe W. den Unfall mit verschuldet, so daß sich der Kläger an ihn halten könne. Die Klage müsse daher nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. schon an dieser für den Kläger bestehenden Erfolgsmöglichkeit scheitern.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben den Zahlungsanspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und seinem Feststellungsanspruch stattgegeben. Die Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

Beide Vordergerichte sind der Auffassung, daß die Reichspost dem Kläger für den Unfall nach Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. einzustehen habe, weil der Telegraphenoberbauführer R. in Ausübung öffentlicher Gewalt die ihm dem Kläger gegenüber obliegenden Amtspflichten schuldhaft verletzt habe. Zur Begründung hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß alle Handlungen, die zur Aufrechterhaltung des Postbetriebes vorgenommen würden, dem Bereich öffentlicher Gewaltausübung zuzurechnen seien, auch wenn sie nur mittelbar dazu bestimmt seien, den Postbetrieb zu fördern. Dazu habe es gehört, wenn R. in L. Kabel- und Zementkanäle vermaßen habe. Auch die Fahrt von seinem Dienstwohnitz R. nach L. sei bereits eine dienstliche Verrichtung gewesen, die in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt geschehen sei. Der Umstand, daß er dazu einen ihm gehörigen Kraftwagen benutzt habe, sei unerheblich, da das mit Wissen und unter Förderung der Postverwaltung geschehen sei. R. sei kraft seines Amtes verpflichtet gewesen, alle Vor- sichts anzuwenden, die der Straßenverkehr von ihm verlangt habe, und zwar habe diese Amtspflicht ihm allen Verkehrsteilnehmern — darunter auch dem Kläger — gegenüber obgelegen. Deshalb könne nicht anerkannt werden, daß die Beschädigung des Klägers von R.

etwa nur bei Gelegenheit der Ausführung des öffentlichen Dienstes verursacht worden sei; denn gerade die ordnungsmäßige Führung des Kraftwagens habe zu seinen Amtspflichten gehört und sei in Ausübung seines Dienstes geschehen. Der Dienst für R. habe nicht erst auf der Baustelle in L., sondern bereits mit dem Antritt seiner Dienstreise in R. begonnen. Wenn danach R. die Verletzung des Klägers fahrlässig verschuldet habe, so sei hierfür auf Grund von Art. 131 WeimVerf. die Reichspost dem Kläger an Stelle des R. haftbar. Das Berufungsgericht hat dann weiter festgestellt, daß R. den Unfall fahrlässig verschuldet habe, und ist so zu einer Verurteilung der Reichspost gekommen.

I. Die Revision wendet sich in erster Linie gegen die grundsätzlichen Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht die Anwendung des Art. 131 WeimVerf. gerechtfertigt hat. Insofern ist dem Berufungsurteil aber wenigstens im Ergebnisse beizutreten. Die Ermägungen des Berufungsgerichts verfolgen die Linie, auf der sich die jüngere Rechtsprechung des erkennenden Senats über die Haftung der Hoheitsverwaltungen für die von ihren Kraftwagenfahrern angerichteten Schäden bewegt. Soweit es sich dabei um die Reichspost handelt, ist vor allem auf die grundlegende Entscheidung in RGZ. Bd. 158 S. 83 hinzuweisen. Diese Entscheidung hat mit der früheren Auffassung gebrochen, nach welcher die mit dem Betriebe der postalischen Anstalten verbundenen Geschäfte grundsätzlich dem bürgerlichrechtlichen Kreise zugerechnet wurden, und hat jedenfalls für die Briefbeförderung klargestellt, daß die darauf bezügliche Tätigkeit der Reichspost — einschließlich der Beförderung der Briefe durch die Kraftwagen der Reichspost — als hoheitsrechtliche Tätigkeit und Ausübung öffentlicher Gewalt anzusehen ist. In der weiteren Entscheidung des erkennenden Senats RGZ. Bd. 164 S. 273 ist das gleiche auch für die Paketbeförderung ausgesprochen worden. Endlich hat der Senat in seinem Urteil III 116/39 vom 21. Juni 1940 entschieden, daß Dienstfahrten, welche der Verwaltung, Leitung und Beaufsichtigung des Postwesens dienen, ebenfalls dem hoheitsrechtlichen Gebiete zuzurechnen seien. Alle diese Entscheidungen beruhen im letzten Grunde darauf, daß die Reichspost für den Betrieb ihrer Anstalten nicht mehr wie früher einem bürgerlichrechtlichen Unternehmer (so noch RGZ. Bd. 139 S. 149 [154]) gleichzustellen ist, daß vielmehr für den hier in Betracht kommenden Zusammenhang

ihre Eigenschaft als Hoheitsverwaltung des Reichs in den Vordergrund tritt.

Das hoheitsrechtliche Wesen derjenigen Tätigkeit, welche die Reichspost auf dem Gebiete des deutschen Fernmeldewesens entfaltet, ergibt sich übrigens schon unmittelbar aus dem Gesetz über Fernmeldeanlagen vom 14. Januar 1928 (RGBl. I S. 8). Nach § 1 dieses Gesetzes übt der Reichspostminister neben dem Reichswehrminister das ausschließlich dem Reiche zustehende Recht aus, Fernmeldeanlagen zu errichten und zu betreiben. Die Tätigkeit der Reichspost auf diesem Gebiet ist demnach weder bürgerlich-rechtlich eingestellt, noch bürgerlich-rechtlich zu beurteilen, sondern ist ein Ausfluß der Staatsgewalt. Die hiermit in Zusammenhang stehenden Aufgaben liegen namentlich den Telegraphenbauämtern ob, die den gesamten Baudienst zur Herstellung des Leitungsnetzes usw. zu leiten und zu überwachen haben. Da auch der sogenannte Kabelmeßdienst dazu gehört, war jedenfalls die Tätigkeit, welche der Telegraphenoberbauführer K. in L. auszuüben hatte, hoheitsrechtlicher Natur und daher öffentliche Gewaltausübung. Die Revision hat dagegen auch keine besonderen Einwendungen erhoben.

Die Revision macht aber geltend, weil die Ausübung öffentlicher Gewalt durch K. frühestens in L. an Ort und Stelle begonnen hätte, könne die Zurücklegung des Wegs von K. bis zur Arbeitsstelle keinesfalls schon in den Umkreis der öffentlichen Gewaltausübung fallen, zumal K. diesen Weg in einem ihm gehörigen (richtiger: „beamteneigenen“) Kraftwagen zurückgelegt habe. Damit ist die Frage aufgeworfen, welche Bedeutung im Rahmen der Amtshaftung allgemein solchen Dienstreisen zukommt, die der Beamte im Kraftwagen unternimmt. Diese Frage ist hier in der Tat entscheidend. Die Revision versucht, die Reise des K. an Ort und Stelle nach L. dem Fall gleichzustellen, daß sich ein Beamter von seiner Wohnung aus zu seiner Dienststelle begibt. Eine solche Gleichstellung ist jedoch abzulehnen. Denn der Beamte, der sich zu seiner Dienststelle begibt, tritt erst dort seinen Dienst an. Bis dahin befindet er sich noch nicht im Dienste. Hierzu sei bemerkt, daß dies ursprünglich auch für die Beamten-Unfallfürsorge in der (ersten) Durchführungsverordnung zum Deutschen Beamtenengesetz vom 29. Juni 1937 (RGBl. I S. 669) zu § 107 unter Nr. 2 anerkannt war. Die Bestimmung ist dann allerdings durch die Zweite Durchführungsverordnung zu dem genannten Gesetze vom

13. Oktober 1938 (RGW. I S. 1421) zu § 107 unter Nr. I dahin abgeändert worden, daß als Dienst im Sinne von Absatz 2 auch die Zurücklegung des Weges nach und von der Dienststelle gilt. Schon der Ausdruck „gilt“ beweist, daß damit über den eigentlichen Begriff des Dienstes hinausgegangen wird. Auch sonst kann kein Zweifel bestehen, daß es sich um eine nur für die Beamten-Unfallfürsorge getroffene Sonderregelung handelt. So kann in dem hier gegebenen Zusammenhang der Revision jedenfalls nicht zugegeben werden, daß R., indem er sich nach L. hinbegab, nichts anderes getan hätte, als wenn er sich an seinem Amtssitze zu seiner Dienststelle hinbegeben haben würde. Seine Fahrt war vielmehr, wie dies für alle Beamten zutrifft, die außerhalb ihres Amtssitzes ein Dienstgeschäft wahrnehmen, dienstlich. Hätte er dazu einen behördeneigenen Wagen benutzt, so wäre auch der Gebrauch dieses Wagens an sich schon dienstlich gewesen. Freilich ist nicht jede dienstliche Kraftwagenfahrt bereits deshalb Ausübung öffentlicher Gewalt, weil sie dienstlich ist. Sie fällt wie auch die sonstigen dienstlichen Handlungen eines Beamten entweder in den bürgerlichrechtlichen oder in den öffentlichrechtlichen Geschäftskreis der Behörde. Ob das eine oder das andere zutrifft, muß sich im Einzelfalle nach Wesen und Zweck der Fahrt bestimmen. Steht die Fahrt nur im Zusammenhange mit bürgerlichrechtlichen (fiskalischen) Angelegenheiten der Behörde, dann scheidet die Ausübung öffentlicher Gewalt und damit die Anwendung von Art. 131 Weim-Berf. von vornherein aus. Dagegen ist die Fahrt ebenso zweifellos hoheitsrechtlich, wenn sie unmittelbar der Verwirklichung hoheitsrechtlicher Ziele (bei der Reichspost z. B. der Briefbeförderung) dient. Es bleibt aber die Frage, wie solche Kraftwagenfahrten zu beurteilen sind, die — wie im vorliegenden Falle — zwar nicht unmittelbar in Erfüllung hoheitsrechtlicher Aufgaben, sondern nur zum Zwecke ihrer Erfüllung, also etwa zu ihrer Vorbereitung, unternommen werden. Die Revision vertritt hierzu die Auffassung, daß derartige Dienstfahrten eines Beamten ausschließlich dem bürgerlichrechtlichen Kreise zuzurechnen seien und daß der Beamte dabei keine andere Stellung habe als jeder sonstige Verkehrsteilnehmer. Diese Betrachtungsweise ist jedoch zu eng. Sie ist auch durch die Entwicklung überholt, welche dazu geführt hat, die Verkräftung in immer stärkerem Maße der Amtsausübung der Hoheitsverwaltungen dienstbar zu machen und in den Gang ihrer Behördenbetriebe einzubauen. Der

Revision ist freilich zuzugeben, daß es im Einzelfalle dem Beamten überlassen sein kann, in welcher Weise er die Dienststreife zu dem Ort ausführen will, an dem er seine dienstliche Verrichtung zu erledigen hat. Solche Fälle werden auch heute vielfach vorkommen bei Behörden, die über keine eigenen Kraftwagen verfügen. Es ist dann nur die Pflicht des Beamten, rechtzeitig zur Stelle zu sein. Die Auswahl und die Benutzung dienstfremder Beförderungsmittel steht in solchen Fällen aber in einem solchen Abstände von dem hoheitsrechtlichen Hauptgeschäft, daß der notwendige innere Zusammenhang zwischen beiden fehlt. Benutzt etwa ein Richter zur Wahrnehmung eines Ortstermins einen gemieteten oder einen eigenen Kraftwagen, so liegt das jenseits der Ausübung öffentlichrechtlicher Gewalt. Der Richter ist dann bloßer Verkehrsteilnehmer, nicht anders, als wenn er die Eisenbahn oder die Straßenbahn benutzen würde. In ähnlich liegenden Fällen der Benutzung eigener Kraftfahrzeuge durch Soldaten (RGZ. Bd. 156 S. 401 und Urteil III 140/37 vom 11. März 1938 JW. 1938 S. 1652 Nr. 13) hat daher der erkennende Senat die Haftung des Reichs nach Art. 131 WeimVerf. verneint. Anders ist es aber, wenn eine Hoheitsverwaltung eigene Kraftfahrzeuge in den Dienst ihrer Aufgaben stellt. Freilich ist es denkbar, daß solche Kraftfahrzeuge auch in der Form eines „fiskalischen“ Unternehmerbetriebes gehalten werden können, etwa um auf diese Weise den Beamten den Anmarsch zu ihrer Dienststelle oder den Abmarsch zu erleichtern. Regelmäßig aber werden Kraftfahrzeuge bei Hoheitsverwaltungen um der hoheitsrechtlichen Aufgaben willen gehalten. Sie haben den Zweck, die Erledigung dieser Art von Geschäften zu fördern und die Beamtschaft dafür beweglicher und daher auch geeigneter zu machen. Die Beamten sind dann regelmäßig dienstlich gehalten, wenn nicht sogar verpflichtet, sich zur Erledigung ihrer Amtsgeschäfte der Dienstwagen zu bedienen. Es kann keine Rede davon sein, daß das Halten von Kraftwagen zu solchen Zwecken nur auf „fiskalischem“ Gebiete läge und das Reich insoweit einem gewöhnlichen Fuhrunternehmer gleichgestellt werden könnte. Jedenfalls ist die Benutzung von Dienstkraftwagen unter den oben genannten Verhältnissen eine dienstliche Angelegenheit, und sie steht, wenn der Zweck der Einzelfahrt, sei es auch nur mittelbar, der Ausführung eines hoheitsrechtlichen Geschäfts dient, damit für die lebensnahe Betrachtung in einem engen, von der Behörde selbst geschaffenen und

gewollten Zusammenhange. Das tritt besonders klar bei manchen Bezirksverwaltungen, und zwar namentlich bei den Telegraphenbauämtern der Reichspost in Erscheinung. Es ist allgemein bekannt, daß die Reichspost ihre Telegraphenbauämter der dienstlichen Notwendigkeit und den Erfordernissen der Jetztzeit entsprechend in erheblichem Umfange mit Kraftfahrzeugen ausgestattet hat. Gerade dadurch sollten die Bedingungen für eine sachgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben, die sich der Natur der Sache nach über viele Örtlichkeiten des jeweiligen Bezirks erstrecken, geschaffen werden. Die Kraftwagen der Telegraphenbauämter bilden daher ein notwendiges Zubehörstück, das ihnen für ihre Amtstätigkeit beigegeben ist. So läßt sich die dienstliche Benutzung ihrer Kraftwagen — und zwar sowohl derjenigen mit besonderer technischer Einrichtung als auch der Personenkraftwagen — von dem Amtsbetriebe dieser Behörden nicht trennen. Der Amtsbetrieb der Telegraphenbauämter liegt aber, wie schon ausgeführt, in der Hauptsache auf hoheitsrechtlichem Gebiete. Gerade die besondere Ausgestaltung dieser Behörden und ihre Anpassung an die technischen Erfordernisse der Jetztzeit lassen den im Wesen dieser Dinge begründeten engen Zusammenhang der Kraftfahrzeugbenutzung mit dem hoheitsrechtlichen Dienstbetrieb augenscheinlich werden. Die Fahrt des R. würde also in den Bereich der Ausübung öffentlicher Gewalt fallen, wenn er einen behördeneigenen Wagen benutzt haben würde.

Der von R. benutzte Wagen war indessen ein „beamteneigener“ Wagen. Was beamteneigene Wagen sind, ergibt sich aus Nr. 24c der Ausführungsbestimmungen, die zum Gesetz über Reisekostenvergütung der Beamten vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1067) erlassen sind (veröffentlicht im *RBefBl.* 1933 S. 192 Nr. 2262 nebst den Änderungen *RBefBl.* 1937 S. 207 Nr. 2701). Danach handelt es sich um Wagen, die für den Beamten auf Veranlassung der vorgesetzten Behörde oder im überwiegenden Interesse des Dienstes angeschafft sind. Die Reichspost hatte über die beamteneigenen Kraftwagen in ihrem Bereiche bereits früher, und zwar mit Wirkung vom 1. April 1933, eingehende Bestimmungen erlassen (*Amtsbl. d. RM.* 1933 S. 163 *Amtsbl. Bfg.* Nr. 161). Hiernach gelten bei ihr als beamteneigene Kraftwagen solche, die den Beamten aus dienstlichem Anlaß zugewiesen, in der Regel aus Mitteln der Reichspost beschafft, betrieben und unterhalten werden, aber nach Ablauf einer Tilgungszeit in das Eigentum des Beamten übergehen. Die Bestreitung der

Betriebsunkosten und die Tilgung des Kaufpreises geschehen aus der dem Beamten zustehenden Kraftwagenvergütung (§ 7). Der Beamte unterliegt bei der Verwendung des Wagens zum persönlichen Gebrauch bis zur Tilgung des Kaufpreises gewissen Beschränkungen; in der rechtsgeschäftlichen Verfügung über den Wagen bleibt er auch nach der Tilgung des Kaufpreises so lange beschränkt, als die Reichspost die dienstliche Benutzung des Wagens beansprucht (§ 11). Der Beamte muß sich verpflichten, alle dienstlich erforderlichen Fahrten, soweit irgend möglich, mit dem ihm zugewiesenen Wagen auszuführen (Anl. 2 zur obengenannten Amtsbl. Vfg.). Diese Regelung zeigt unverkennbar, daß der beamteneigene Wagen lediglich einen behördeneigenen ersetzen soll. Sie ist in dieser Form nur getroffen worden, um eine möglichst schonende Behandlung der Kraftwagen zu erreichen (§ 1 Abs. 2). Für die hier in Betracht kommenden Zusammenhänge muß der beamteneigene Wagen, selbst wenn der Beamte das Eigentum an ihm nach Tilgung des Kaufpreises erworben hat, dem behördeneigenen Wagen gleichgestellt werden; denn er ist aus demselben Grunde wie dieser in den Dienst der Behörde gestellt und muß von dem Beamten bei seinen Dienststreifen, soweit das nur zugänglich ist, verwendet werden.

Zusammenfassend ergibt sich nach alledem, daß die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anwendung des Art. 131 WeimVerf. im vorliegenden Falle gegeben sind. Das Berufungsgericht hat auch rechtsirrtumsfrei festgestellt, daß R. die ihm dem Kläger gegenüber obliegende Amtspflicht zum vorsichtigen, den Verkehrsregeln entsprechenden Fahren schuldhaft verletzt hat.

II. Eine Inanspruchnahme der Reichspost würde allerdings nach Art. 131 WeimVerf. und § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. ausgeschlossen sein, wenn der Kläger auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermöchte. Der Umstand, daß R. in seiner Eigenschaft als Halter des Wagens dem Kläger nach § 7 RFG. ersatzpflichtig ist, kommt dabei nicht in Betracht. Würde die Haftung des R. aus seiner Amtspflichtverletzung (§ 839 BGB.) nicht auf die Reichspost übergegangen sein, wie es nach Art. 131 WeimVerf. der Fall ist, sondern wäre sie bei R. verblieben, dann würde R. sich von ihr nicht durch Berufung auf seine daneben bestehende Haftung nach § 7 RFG. befreien können. Denn es ist undenkbar, daß die Haftung eines Beamten für eine von ihm begangene Amtspflichtverletzung um deswillen nicht eintreten sollte,

weil der Beamte ein weit Geringeres getan, nämlich eine Gefährdung gesetzt und damit nur die Möglichkeit für die Schadensentstehung geschaffen hat, während der Schaden selbst durch die Amtspflichtverletzung hervorgerufen worden ist. Ein solcher Tatbestand erfüllt nicht die Voraussetzung des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB., daß der Geschädigte „auf andere Weise“ Ersatz zu erlangen vermag. Kann also hierdurch die grundsätzliche Haftung des R. aus § 830 BGB. nicht beeinträchtigt werden, so gilt das auch von der Haftung der Reichspost, die nach Art. 131 WeimVerf. insoweit an die Stelle des R. getreten ist. Die bisherige Rechtsprechung hat stets angenommen, daß die Haftung einer öffentlichen Körperschaft auf Grund von Art. 131 WeimVerf. nicht dadurch beeinträchtigt wird, daß die Körperschaft selbst zugleich als Fahrzeughalterin haftet. Der vorliegende Fall gebietet die Klarstellung, daß daselbe auch bei gleichzeitiger Haftung des in Betracht kommenden Beamten aus § 7 RFG. der Fall ist . . .

(Es folgen Ausführungen darüber, daß das Berufungsgericht die Frage eines Mitverschuldens des Metzgermeisters W. an dem Unfalle nicht erschöpfend geprüft hat, so daß die für den Kläger etwa insoweit vorhandene anderweitige Ersatzmöglichkeit nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann.)