

1. 1. Gilt die Rechtsnorm des Art. 131 WeimVerf., und zwar mit der Einschränkung durch § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB., seit der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich auch im Lande Österreich?

2. Zum Begriffe der Betriebsunternehmereigenschaft im Sinne des österreichischen Kraftfahrzeug-Gaftpflichtgesetzes.

WeimVerf. Art. 131.

Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reiche vom 13. März 1938 (RGBl. I S. 237). Österreichisches Gesetz über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen vom 9. August 1908 (öst. RGBl. Nr. 162) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 3. Mai 1922 (BGBI. Nr. 300) — KraftfzG. — §§ 1, 2.

III. Zivilsenat. Urtr. v. 4. April 1941 i. S. 1. R. u. G. (Rl.)

2. Deutsches Reich (Streith.) m. S. er Hochbahn AG. u. Fr. (Bekl.).

III 58/40.

I. Landgericht Kied (Innkreis).

II. Oberlandesgericht Linz.

Auf Anfordern des Polizeipräsidenten in S. stellte die Erstbeklagte am 11. März 1938 dreißig Autobusse mit je zwei Fahrern, darunter dem Zweitbeklagten, zu einer „Transportübung“. Der eigentliche Zweck der Inanspruchnahme der Fahrzeuge und das Ziel der Fahrt wurden zunächst nicht mitgeteilt. Es handelte sich, wie nachher bekannt wurde, um die Sicherung der Maßnahmen der Reichsregierung zur Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich, die durch das Gesetz vom 13. März 1938 (RGBl. I S. 237) vollzogen wurde. Auf der Fahrt stieß der vom Zweitbeklagten gelenkte Autobus am 20. März 1938 um 16 Uhr in der Biegung der Landstraße in der österreichischen Ortschaft A. mit einem vom Erstkläger gelenkten Personenkraftwagen zusammen. Hierbei wurden der Erstkläger und der in dem Personenkraftwagen mitfahrende Zweitkläger verletzt.

Wegen des ihnen dadurch erwachsenen Schadens, den der Erstkläger vorerst auf 24192,03 RM. und der Zweitkläger auf 15032,88 RM. berechnet, haben die Kläger die Beklagten, und zwar die Erstbeklagte als Eigentümerin des Autobusses, den Zweitbeklagten als dessen Lenker in Anspruch genommen. Sie haben behauptet, der Zweitbeklagte habe den Zusammenstoß schuldhaft dadurch verursacht, daß er nicht die für ihn nach der damaligen österreichischen Verkehrsregelung vorgeschriebene linke Straßenseite, in seiner Fahrtrichtung gesehen, eingehalten habe, sondern auf der rechten Straßenseite und in der Biegung mit zu großer Geschwindigkeit gefahren sei. Die Beklagten haben den Anspruch bestritten. Sie haben mangelnde Sachverpflichtung eingewendet, die Erstbeklagte, weil das Deutsche Reich während der Fahrt der Autobusse für diese der Betriebsunternehmer gewesen sei, der Zweitbeklagte, weil er während der Fahrt unter dem militärpolizeilichen Befehle des Deutschen Reiches gestanden habe und aus diesem Grunde den Klägern für den ihnen durch den Unfall entstandenen Schaden nicht persönlich hafte. Sie haben auch bestritten, daß der Zweitbeklagte gegen die Verkehrsregeln verstoßen habe und zu schnell gefahren sei, und haben ferner behauptet, der Erstkläger habe den Zusammenstoß dadurch schuldhaft verursacht, daß er auf der falschen Straßenseite und zu schnell gefahren sei. Das Deutsche Reich ist den Klägern als Streithelfer beigetreten.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil die Klageansprüche gegen die beiden Beklagten dem Grunde nach bejaht. Das Berufungsgericht hat das Deutsche Reich bei den Fahrten der Autobusse als Betriebsunternehmer angesehen; es hat die gegen die Erstbeklagte geltend gemachten Forderungen dem Grunde nach für nicht zu Recht bestehend erklärt und weiter ausgesprochen, daß für den Fall der Rechtskraft des Zwischenurteils dieses insoweit als Endurteil zu gelten und als solches zu lauten habe: Das Klagebegehren, die Erstbeklagte sei schuldig, dem Erstkläger 24192,03 RM. nebst 5 v. H. Zinsen seit dem 21. März 1938 und dem Zweitkläger 15032,88 RM. nebst 5 v. H. Zinsen seit dem 30. August 1938 sowie beiden Klägern die Prozeßkosten binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen, wird abgewiesen. Den beiden Klägern wurden auch die sie hiernach treffenden Kosten des Rechtsstreits auferlegt. Die gegen den Zweitbeklagten geltend gemachten Forderungen hat es wie das Landgericht für dem Grunde nach zu Recht bestehend erklärt.

Gegen das Urteil haben der Zweitbeklagte und das Deutsche Reich als Streithelfer in rechter Form und Frist Revision eingelegt. Der Zweitbeklagte hat beantragt, das angefochtene Urteil, soweit es die Forderungen der Kläger gegen ihn für dem Grunde nach zu Recht bestehend erklärt hat, aufzuheben und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen oder die Klage auch insoweit abzuweisen. Das Deutsche Reich hat beantragt, das Urteil aufzuheben, soweit es die Forderungen der Kläger gegen die Erstbeklagte für dem Grunde nach nicht bestehend erklärt hat, und das Zwischenurteil des Landgerichts insoweit wieder herzustellen. Der Revision des Streithelfers wurde keine Folge gegeben. Die Revision des Zweitbeklagten führte zur Änderung der Urteile des Berufungsgerichts und des Landgerichts dahin, daß die von den beiden Klägern gegen den Zweitbeklagten geltend gemachten Forderungen dem Grunde nach nicht zu Recht beständen und daher das gegen den Zweitbeklagten gerichtete Klagebegehren abgewiesen werde.

Gründe:

Zur Revision des Zweitbeklagten:

Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, daß der Zweitbeklagte den Zusammenstoß der Kraftfahrzeuge allein schuldhaft verursacht habe, und hat den Zweitbeklagten für den den Klägern daraus erwachsenen Schaden für haftbar erklärt. Es ist der Ansicht, daß er auch während der Fahrt des Autobusses Dienstverpflichteter der Erstbeklagten geblieben und nicht als „Militärperson“ anzusehen gewesen sei. Seine Haftung für den Schaden der Kläger entnimmt es daher aus § 1 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Satz 2 (Verufslenker) KraftfG.

Die Revision rügt einmal unrichtige rechtliche Beurteilung der Sache nach § 503 Nr. 4 öst. ZPO., weil das Berufungsgericht den Zweitbeklagten und nicht an seiner Stelle das Deutsche Reich für die Unfallsfolgen habe haften lassen. Sie vertritt die Auffassung, daß die ganze Fahrt der Autobusse Ausübung öffentlicher Gewalt des Deutschen Reiches gewesen sei und daß in diesem Rahmen auch der Zweitbeklagte als Lenker des den Unfall verursachenden Autobusses, welcher der Befehlsgewalt des Führers der Polizeitruppe unterstanden habe, tätig geworden sei. Nach den hier, auch nach der Überschreitung der früheren Grenze des Deutschen Reiches, anwendbaren reichsrecht-

lichen Haftungs Vorschriften habe für die Folgen des etwa von ihm schuldhaft verursachten Zusammenstoßes nicht der Zweitbeklagte, sondern an seiner Stelle das Deutsche Reich einzutreten. Die Revision macht weiter geltend, das Verfahren des Berufungsgerichts leide an einem Mangel im Sinne des § 503 Nr. 2 öst. BPO. Es habe eine erschöpfende, eigene Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme vor dem Landgericht unterlassen und sei so zu Unrecht zur Annahme des Alleinverschuldens des Zweitbeklagten an dem Zusammenstoße gelangt.

Die sachlichrechtliche Rüge ist für begründet zu erachten. Nach dem eingangs mitgeteilten Sachverhalte handelte es sich von vornherein, wenn dieses auch erst später bekannt wurde, um den Einsatz der durch die Autobusse zu befördernden Polizeitruppe zur Sicherung der Maßnahmen der Reichsregierung, die aus Anlaß der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich getroffen wurden. Neben diesem staatswichtigen Zweck ist auf die anfängliche Unbestimmtheit des Zieles der Fahrt und darauf hinzuweisen, daß auch Art und Dauer der Verwendung der Fahrzeuge ganz von der Gestaltung der Verhältnisse abhingen, die sich mit der Durchführung der Eingliederung Österreichs ergaben, und ihnen angepaßt sein mußten, so daß darüber nur der Führer der Polizeitruppe zu befinden hatte. Alles dies kennzeichnet die Fahrt — zunächst für das Reich — als eine nicht in den bürgerlichrechtlichen Verkehrskreis fallende, sondern polizeiliche Dienstfahrt, die für das Deutsche Reich in Ausübung öffentlicher Gewalt im Sinne des Art. 131 WeimVerf. ausgeführt wurde. Sie stand mit jenem Zwecke, dem sie unmittelbar diene, in dem inneren Zusammenhange, wie ihn die Rechtsprechung des Reichsgerichts für die Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung verlangt (vgl. RGZ. Bd. 125 S. 98, Bd. 155 S. 186 [188/189], Bd. 160 S. 193 [203/204], Bd. 162 S. 308 [312], Bd. 166 S. 1 [5]). Für die Anwendbarkeit des Art. 131 WeimVerf. ist es hierbei ohne Belang, ob die Autobusse von der Erstbeklagten auf Grund einer bürgerlichrechtlichen Vereinbarung zwischen ihr und dem durch den Polizeipräsidenten in S. vertretenen Deutschen Reich gestellt worden sind oder auf Grund des Gesetzes über Leistungen für Wehrzwecke (Wehrleistungsgesetz) vom 13. Juli 1938 (RGBl. I S. 887), das mit Rückwirkung auf den 11. März 1938, den Tag des Einrückens der deutschen Truppen in Österreich und

des Beginnes der Fahrt der Autobusse, erlassen worden ist (§ 35 Abs. 1 das.). Das rechtliche Wesen der Fahrt selbst wird davon nicht berührt.

Der Zweitbeklagte als Lenker eines der Autobusse machte die Fahrt dementsprechend nicht als eine nach bürgerlichrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilende gewöhnliche Fahrt mit, sondern er übte dabei zu seinem Teil in dem bezeichneten Rahmen ihm anvertraute hoheitliche Gewalt aus (vgl. dazu besonders das zuletzt angeführte Urteil des erkennenden Senats). Damit war er als „Beamter“ im Sinne des Art. 131 WeimVerf. anzusehen. Denn nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 142 S. 190 [196], Bd. 151 S. 385 [386/387], Bd. 155 S. 362 [364], Bd. 158 S. 95 [97/98], Bd. 159 S. 235 [236/237]) gelten als „Beamte“ im Sinne dieser Bestimmung nicht nur Beamte im staatsrechtlichen Sinne, sondern alle Personen, die der Staat oder eine dazu befugte Körperschaft mit öffentlicher Gewalt bekleidet. Das ist, wie sich aus dem Dargelegten ergibt, bei den Lenkern der Autobusse durch das Reich geschehen. Sie standen unter der Befehlsgewalt des Führers der Polizeitruppe, dessen nach dem staatshoheitlichen Zwecke sich richtenden Weisungen sie bei der Ausführung der Fahrt zu folgen hatten. Daß sie hierbei, also bei der Ausübung der öffentlichen Gewalt, dritten, an dem Verkehre teilnehmenden Personen gegenüber die Amtspflicht hatten, die Verkehrsregeln zu beachten und eine schuldhaftige Verletzung dieser Personen zu vermeiden, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Im allgemeinen trifft nach Art. 131 WeimVerf. die Verantwortlichkeit für die Folgen der Verletzung der Amtspflicht das Gemeinwesen (Staat und Körperschaft des öffentlichen Rechts), in dessen Dienste der „Beamte“ steht, nicht dasjenige, von dem die ausgeübte öffentliche Gewalt ausgeht (RGZ. Bd. 140 S. 126/127, Bd. 152 S. 385 [388, 389]). Steht indessen der Beamte nicht im Dienst eines solchen Gemeinwesens, sondern im Dienst eines gewöhnlichen Unternehmens, so fällt die Verantwortlichkeit auf das Gemeinwesen zurück, das ihn mit öffentlicher Gewalt bekleidet und damit für den Bereich des Haftungsrechts zum „Beamten“ gemacht hat (RGZ. Bd. 142 S. 190 [196/197], Bd. 158 S. 95 [98/99]). Die Erstbeklagte ist nach ihrer Rechtsgestalt nicht als eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, sondern als ein gewöhnliches Unternehmen anzusehen. Die bei der Ausführung der Fahrt mit den Autobussen weiter in ihrem Dienste stehenden Lenker — der

Umstand, daß sie unter Befehlsgewalt des Führers der Polizeitruppe standen, ändert an dieser ihrer Stellung zu ihrer Dienstherrin, der Erstbeklagten, nichts — sind, wie dargelegt, vom Reiche mit öffentlicher Gewalt, und zwar Polizeigewalt, beliehen worden. Das Reich hatte daher an ihrer Stelle für die Folgen einzutreten, die aus der schuldhaften Verletzung Dritter bei Ausführung der Fahrten durch einen Lenker der Autobusse, so den Zweitbeklagten, entstanden (Art. 131 WeimVerf. in Verb. mit § 839 BGB.). Der Zweitbeklagte schied danach aus der unmittelbaren Haftung für den von ihm verursachten Schaden den Klägern gegenüber aus.

Diese Rechtslage war, jedenfalls solange sich die Fahrt auf dem Boden des bisherigen Reichsgebiets vollzog, nach dem Rechte des Altreichs gegeben. Der Verkehrsunfall trug sich aber nicht auf dem Boden des Altreichs, sondern in dem Gebiete des bisherigen Bundesstaats Österreich kurz nach dessen Eingliederung in das Deutsche Reich zu. Daher erhebt sich die Frage, ob und inwieweit sich aus diesem Umstand eine andere rechtliche Beurteilung der Haftung für den von einem Lenker der Autobusse verursachten Verkehrsunfall und die Schädigung Dritter ergibt.

Durch Art. I des Gesetzes über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich vom 13. März 1938 ist Österreich zu einem Lande des Deutschen Reiches erklärt und in dieser Gestalt dem Deutschen Reich eingegliedert worden. Nach Art. II dieses Gesetzes blieb jedoch das damals in Österreich geltende Recht bis auf weiteres in Kraft. Weiter war bestimmt, daß die Einführung des Reichsrechts in Österreich durch den Führer und Reichskanzler oder den von ihm dazu bevollmächtigten Reichsminister angeordnet werde. Nach Art. III wurde der Reichsminister des Innern ermächtigt, im Einvernehmen mit den beteiligten Reichsministern die zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen. Hierzu trifft die Verordnung zu diesem Gesetze vom 16. März 1938 (RGBl. I S. 249) noch nähere Bestimmungen. Durch den Ersten Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Einführung deutscher Reichsgesetze in Österreich vom 15. März 1938 (RGBl. I S. 247) wurde bestimmt, daß der Geltungsbereich der Verkündungsblätter des Deutschen Reichs sich auf das Land Österreich erstreckt und daß die Reichsgesetze, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen

Reiche verkündet werden, für das Land Österreich gelten, sofern ihre Inkraftsetzung für das Land Österreich nicht ausdrücklich vorbehalten ist (§ 1); weiter wurde (im § 2) eine Reihe von Reichsgesetzen besonders staatsgestaltender Art im Lande Österreich für anwendbar erklärt. In der Folge sind dann zwar verschiedene reichsgesetzliche Vorschriften im Land Österreich eingeführt worden, aber nicht (ausdrücklich) Art. 131 WeimVerf.; und das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch ist in Österreich in Geltung geblieben. Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) mit den weiteren durch Gesetze und Verordnungen getroffenen Änderungen ist erst durch die Verordnung vom 23. März 1940 (RGBl. I S. 537) mit Wirkung vom 1. April 1940 mit den aus Art. II bis IV sich ergebenden Maßgaben in der Ostmark eingeführt worden, wobei in Art. VI noch ausdrücklich bestimmt wurde, daß auf Schadensfälle, die sich vor dem 1. April 1940 ereignet haben, das bisher in der Ostmark (und dem Reichsgau Subetenland) geltende Recht Anwendung finde. Das österreichische Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz war also zur Zeit des Unfalls im Land Österreich noch in Geltung, wie ebenso die österreichischen Verkehrsregelungen dort noch galten.

Über das Wesen und die Bedeutung des Art. 131 WeimVerf. hat das Reichsgericht sich wiederholt, so in den Entscheidungen RGZ. Bd. 102 S. 166 [168/172], Bd. 106 S. 34 flg. und neuerdings besonders in dem Urteile III 151/37 vom 17. Februar 1939 (RGZ. Bd. 160 S. 193 [195, 196]) ausgesprochen. Es hat dargelegt: Diese gesetzliche Bestimmung, die unmittelbar anzuwendendes Recht enthalte und weiter in Geltung geblieben sei, obwohl die Weimarer Verfassung als solche durch den Umbruch im Jahre 1933 ihre Gültigkeit verloren habe, lege den Rechtsgedanken der Staatshaftung in dem in Betracht kommenden Rahmen, der schon in verschiedenen Ländern gesetzlich eingeführt gewesen sei, abschließend für das ganze Reichsgebiet fest. Der Bestimmung liege die Erwägung zugrunde, daß die Gerechtigkeit gebiete, den öffentlichen Verband (Staat, Gemeinde usw.) als die Gemeinschaft, in deren Dienst die hoheitliche Gewalt ausgeübt werde, auch für die dabei schuldhaft begangenen, schädigenden Amtshandlungen eintreten zu lassen und damit zugleich dem betroffenen Volksgenossen den Ausgleich seines Schadens durch einen leistungsfähigen

Schuldner zu sichern, daß es dagegen unbillig wäre, den Verletzten an den Schädiger selbst zu verweisen, der möglicherweise zum Ersatz des Schadens außerstande sei. Weiter sollte mit der Staats- oder Verbandshaftung zugleich auch den Belangen der im öffentlichen Dienste handelnden Personen gebient werden, indem ihre unmittelbare Haftpflicht aufgehoben und ein Rückgriff gegen sie ihrer vorgesetzten Dienstbehörde überlassen werde. Diese gesetzliche Regelung entspreche im übrigen auch dem gegenwärtigen Rechtsdenken, wie denn der Grundgedanke der Staatshaftung in neueren, in jenem Urteil näher angeführten, gesetzlichen Bestimmungen anerkannt worden sei.

Dieses Wesen der Bestimmung verlangt, jedenfalls soweit die Haftung des Reiches in Frage kommt, ihre Anwendbarkeit einheitlich im ganzen Gebiete des Großdeutschen Reiches und damit auch im Gebiete des bisherigen Bundesstaats Österreich von dem Augenblick an, in dem dieses durch das Gesetz vom 13. März 1938 ein Land des Deutschen Reiches und die Reichshoheit auf dieses Gebiet ausgedehnt wurde. Bei Schädigungen, die in unmittelbarer Ausübung der Hoheitsgewalt des Reiches Dritten zugefügt werden, muß daher den Bewohnern des Landes Österreich, die mit der Wiedervereinigung Österreichs und des Deutschen Reichs Reichsangehörige geworden sind, dieselbe rechtliche Behandlung zuteil werden wie den Bewohnern des Altreichs. Es kommt aus diesem Grunde für die Anwendung des Art. 131 WeimVerf. im Land Österreich seit jenem Augenblick grundsätzlich nicht darauf an, ob das österreichische Recht eine gleiche gesetzliche Bestimmung über die Staatsverantwortlichkeit kannte oder nicht. Es mag bemerkt werden, daß eine solche dort nicht bestand. Allerdings hatte die zuletzt geltende, durch die Verordnung der Bundesregierung vom 24. April 1934 (WGBI. Teil I Nr. 239) eingeführte Verfassung des Bundesstaats Österreich in Art. 14 eine dem Art. 131 WeimVerf. im Grundsatz entsprechende Haftung des Bundes, der Länder, der Ortsgemeinden und der sonstigen Selbstverwaltungskörperschaften vorgesehen, die Haftung jedoch auf den Fall der vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Schadenszufügung durch die als deren Organe handelnden Personen beschränkt. Die nähere Regelung war aber einem Bundesgesetze vorbehalten. Sie ist unterblieben. Durch das Bundesgesetz vom 19. Juni 1934 (WGBI. Teil II Nr. 75) ist im § 8 zu Art. 14 der Bundesverfassung nur bestimmt, daß die bisher geltenden Vorschriften über Schadenersatzhaftungen von

Gebietskörperschaften und der als ihre Organe handelnden Personen bis auf weiteres in Kraft blieben, daß weiter die Schadenersatzhaftung des Bundes und der richterlichen Beamten nach dem Gesetze vom 12. Juli 1872 (RGBl. Nr. 112) — Syndikatsgesetz — nur im Fall eines vorsätzlich oder grobfahrlässig zugefügten Schadens eintrete. Im übrigen blieb die gesetzliche Regelung der Staatshaftung im Sinne des Art. 14 der Bundesverfassung offen.

Nach dem Dargelegten hat aber, ohne daß es einer besonderen reichsgesetzlichen Einführung bedurft hätte, die Bestimmung des Art. 131 WeimVerf. auch im Land Österreich von dem Augenblick seiner Wiedervereinigung mit dem Deutschen Reich an Geltung. Erkennt man damit den Grundsatz der Staatshaftung gemäß dieser Bestimmung für das Land Österreich an, so kann die Haftung des Reiches dort andererseits auch nur unter denselben Voraussetzungen wie im Altreiche Platz greifen. Nach Art. 131 WeimVerf. in Verb. mit § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. haftet bei fahrlässiger Amtspflichtverletzung das Reich nur aus Hilfsweise, nämlich nur dann, wenn der geschädigte Dritte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Diese Beschränkung der Haftung nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB., die ein Wesensmerkmal der reichsrechtlichen Staatshaftung ist, hat die Bestimmung des Art. 131 WeimVerf. mit der Ausdehnung ihrer Anwendbarkeit auf das Land Österreich mit hinübergenommen, und sie gilt dort ebenfalls ohne besondere reichsgesetzliche Einführung. Damit besteht insoweit im Land Österreich derselbe Rechtszustand wie im Altreiche.

Die Haftung des Reiches nach Art. 131 WeimVerf. in Verb. mit § 839 BGB. an Stelle des die Amtspflichtverletzung begehenden Beamten schließt nach feststehender Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 125 S. 98, Bd. 139 S. 149 [152], Bd. 151 S. 385/386, Bd. 154 S. 117 [123], Bd. 165 S. 91 [97]) eine Inanspruchnahme des Beamten aus Verschulden auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über die unerlaubten Handlungen (§§ 823 flg. mit §§ 89, 31 oder § 831 BGB.) wie auch auf Grund des § 18 RFG. aus. Für das im übrigen im Land Österreich anwendbare österreichische Recht (§§ 1295 flg. ABGB.) hat angesichts der Bestimmung des Art. 131 WeimVerf. dasselbe zu gelten. Der Anspruch aus einer Gefährdungshaftung, so aus § 7 RFG., blieb hingegen für das Altreich unabhängig von der Haftung aus jener Bestimmung bestehen (RGZ. Bd. 145 S. 177

[181/182]). Auch dieser Grundsatz muß gegenüber jener Bestimmung für das sonst fortgeltende österreichische Recht zur Anwendung kommen. Hier erhebt sich für den vorliegenden Fall die Frage, ob die in § 1 Abs. 1 in Verb. mit § 2 Abs. 1 Satz 2 KraftfzG. geregelte Haftung des Lenkers eines Kraftfahrzeugs als eine Gefährdungs- oder als eine Verschuldenshaftung anzusehen ist. § 1 Abs. 1 KraftfzG. bestimmt zunächst die grundsätzliche Haftung des Lenkers und des Eigentümers für den durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs verursachten Schaden. Damit ist für beide, also auch für den Lenker, eine Gefährdungshaftung festgelegt, wie im Falle des § 7 KFzG. für den Halter eines Kraftfahrzeugs. Während aber § 2 Abs. 1 Satz 1 für sie entsprechend den erschwerenden Entlastungsbeweis ähnlich wie in § 7 Abs. 2 KFzG. vorsieht, schließt der durch das Gesetz vom 3. Mai 1922 neu eingeführte § 2 Abs. 1 Satz 2 die Ersatzpflicht des Berufslenkers, d. h. desjenigen, der das Kraftfahrzeug in Ausübung seines öffentlichen oder vertragsmäßigen Dienstes oder einer im öffentlichen Interesse übernommenen Pflicht geführt hat, schon dann aus, wenn das schädigende Ereignis nicht durch ein Verschulden des Lenkers verursacht worden ist. Der Berufslenker ist also nach seiner Haftung erkennbar von den sonstigen Kraftfahrzeuglenkern geschieden und von der für diese und den Eigentümer (nach § 1 Abs. 2 auch Betriebsunternehmer) bestimmten Gefährdungshaftung ausgenommen, und es ist für ihn eine Verschuldenshaftung eingeführt worden, nur mit der Maßgabe, daß sein Verschulden vermutet wird und er sich im gegebenen Falle zu entlasten hat. Für den Berufslenker gilt danach derselbe Haftungsgrundsatz aus Verschulden wie für den Führer des Kraftfahrzeugs nach § 18 KFzG.

Als Berufslenker im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 KraftfzG. ist der Zweitbeklagte, der, wie oben dargelegt, in Ausübung öffentlicher Gewalt den Autobus gelenkt hat, anzusehen. Seine danach sonst etwa gegebene Haftung für den den Klägern entstandenen Schaden ist durch die für ihn als „Beamten“ eintretende Haftung des Reiches nach Art. 131 WeimVerf. ausgeschlossen.

Hiernach ist entgegen der Ansicht der Vorbergerichte kein Schadenersatzanspruch der Kläger gegen den Zweitbeklagten aus Anlaß des Zusammenstoßes der Kraftwagen der Parteien begründet. Wegen der unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache (§ 503 Nr. 4 öst. ZPO.) ist der Revision, ohne daß es noch eines Eingehens auf die von ihr vorgebrachten Verfahrensrügen bedürfte, Folge zu geben, das

Urteil abzuändern und die Klage gegen den Zweitbeklagten abzuweisen (§ 510 Satz 1 öst. ZPO.; Urteil des Obersten Gerichtshofs vom 30. Januar 1917 [OGZ. Bd. 19 Nr. 1820]).

Die Revision des Streithelfers richtet sich gegen die vom Berufungsgericht ausgesprochene Verneinung des aus § 1 Abs. 1 KraftfzG. hergeleiteten Klageanspruchs gegen die Erstbeklagte. Diese gesetzliche Bestimmung findet nach dem oben Dargelegten im vorliegenden Fall Anwendung. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß während der Fahrt der Autobusse und so zur Zeit des Unfalls das Deutsche Reich für den vom Zweitbeklagten gelenkten Autobus Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Abs. 2 KraftfzG. gewesen sei und daher statt der Erstbeklagten für den den Klägern aus dem Unfall entstandenen Schaden hafte. Die Eigenschaft des Deutschen Reiches als Betriebsunternehmer folgert es aus der Art der Überlassung der Autobusse durch die Erstbeklagte an die Beamten des Polizeipräsidiums, wobei es dahingestellt sein läßt, ob das Deutsche Reich die Autobusse gemietet oder sie nach § 15 des Wehrleistungsgesetzes angefordert habe, ferner daraus, daß das Deutsche Reich durch die Polizeitruppe die volle Verfügungsgewalt über die Wagen während der Dauer ihrer Benutzung gehabt habe. Entschiede man sich für die Annahme einer bürgerlichrechtlichen Überlassung der Wagen zur Benutzung, dann komme jedenfalls Miete, nicht etwa ein Werkvertrag in Frage.

Die Revision des Streithelfers greift diese Rechtsauffassung nach § 503 Nr. 4 öst. ZPO. als rechtsirrig an, jedoch zu Unrecht. Nach § 1 Abs. 3 KraftfzG. ist „Betriebsunternehmer“ derjenige, dem das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zum Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr überlassen war. Bei dieser Umgrenzung des Begriffes, der im wesentlichen mit demjenigen des „Halters“ im § 7 Abs. 1 KZG. übereinstimmt (RGZ. Bd. 161 S. 359 [360/61]), bestimmt sich die Eigenschaft als Betriebsunternehmer danach, wer das Kraftfahrzeug wie ein Eigentümer zu seinem, nicht notwendig wirtschaftlichen Nutzen verwendet und entsprechend die damit verbundenen Gefahren und Lasten trägt (Urteile des Obersten Gerichtshofs vom 3. Februar 1915, abgedr. Slg. Bd. 52 Nr. 7289 S. 155 [156/157], und vom 20. Mai und 5. November 1930, abgedr. Slg. Bd. 12 Nr. 126 und 280; RGZ. Bd. 93 S. 222 [223] für § 7 KZG.). Ob diese Voraussetzung gegeben ist, ist nach den Um-

ständen des einzelnen Falles zu beurteilen und vorwiegend eine Frage tatrichterlicher Würdigung (RGZ. Bd. 161 S. 361; ferner Bd. 78 S. 179 [182] und Bd. 141 S. 400 [402] für § 7 KFG.). Dabei ist aber zu beachten, daß nach § 1 Abs. 4 KraftfKG. dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs der Beweis obliegt für seine Behauptung, daß ein anderer Betriebsunternehmer sei.

Nach den Feststellungen der Vorderrgerichte hatte der Polizeipräsident in S. von maßgebender Reichsstelle die Weisung erhalten, die zur Beförderung einer Polizeitruppe für eine „Transportübung“ nötigen Kraftfahrzeuge sicherzustellen und bei den in Betracht kommenden Stellen „anzumieten“. Bei den zu diesem Zwecke gepflogenen Verhandlungen zwischen dem Vertreter der Polizei und demjenigen der Erstbeklagten ist nur über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Wangengestellung für öffentliche Zwecke, nicht aber über das Entgelt für die Überlassung der Wagen, auch nicht darüber, ob die Bedingungen für Fernfahrten zugrunde gelegt werden sollten, gesprochen worden. Ebensovienig wurde die Frage der Haftpflicht während der Fahrt berührt. Die Dauer des Bedarfs sowie Ziel und Zweck der Fahrt wurden zunächst nicht angegeben. Erst nachträglich wurde dem Vertreter der Erstbeklagten mitgeteilt, daß die Wagen für etwa 2 bis 3 Tage gebraucht würden. Der Gebrauch hat dann jedoch wesentlich länger gedauert. Auch die Frage der Beschaffung des Betriebsstoffs wurde nicht geregelt. Er ist dann aber von der Polizeibehörde beschafft worden. Zu jedem Wagen wurden zwei Fahrer verlangt, die auch von der Erstbeklagten gestellt und entlohnt wurden. Sie standen, wie das Berufungsgericht hervorhebt, während der Fahrt unter der Befehlsgewalt des Führers der Polizeitruppe, der bestimmte, wann, wohin und wie gefahren werden sollte.

Wenn das Berufungsgericht nach diesem Sachverhalte die Betriebsunternehmereigenschaft des Deutschen Reiches im Sinne des § 1 Abs. 2 KraftfKG. als gegeben ansieht, so begegnet das keinem Rechtsbedenken, auch nicht bei Berücksichtigung der der Erstbeklagten nach § 1 Abs. 4 KraftfKG. obliegenden Beweislast für diese Eigenschaft des Deutschen Reiches. Insbesondere ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn es für die Beurteilung dieser Frage im vorliegenden Falle dem Umstand ausschlaggebende Bedeutung beimißt, daß das Deutsche Reich durch den Führer der Polizeitruppe die volle Verfügungsgewalt über die Fahrzeuge besaß und die Zeitdauer, die

Richtung und das Ziel der Fahrt bestimmte. Die Verfügungsgewalt über die Fahrzeuge ist für die Eigenschaft als Betriebsunternehmer stets von besonderer, in der Regel ausschlaggebender Bedeutung. Im vorliegenden Falle gibt sie dem rechtlichen Verhältnis des Deutschen Reiches zu den Fahrzeugen während der Fahrt das Gepräge. Ihr gegenüber treten die weiter noch in Betracht kommenden Umstände zurück, so besonders der Umstand, dem sonst eine wesentliche Bedeutung für die Beurteilung zukommen kann, daß die Erstbeklagte die Lenker der Fahrzeuge gestellt hat (vgl. RRG. Bd. 161 S. 359/360 für den Fall der Vermietung eines Kraftfahrzeugs). Ist der Eigentümer sonst etwa in der Lage, durch seinen Fahrzeuglenker auf die Art der Benutzung der Fahrzeuge Einfluß auszuüben und sie zu überwachen, so war die entsprechende Einflußnahme der Erstbeklagten im vorliegenden Falle durch den oben bezeichneten Zweck der Fahrt und die daraus sich herleitende Bestimmung des Führers der Polizeitruppe über Ziel und Art der Fahrt weithin eingeschränkt und im wesentlichen ausgeschaltet. Angesichts dieses Wesens der Fahrt tritt weiter völlig in den Hintergrund, daß die Erstbeklagte die Fahrzeuglenker auch für die Zeit der Fahrt entlohnt und die Kosten ihrer Unterkunft bestritten hat, ferner, wie die Berechnung des Entgelts für die Benutzung der Fahrzeuge durch das Deutsche Reich gedacht war, freilich andererseits auch, daß das Deutsche Reich den Betriebsstoff für die Fahrt besorgt und bezahlt hat.

Aus den gegebenen Umständen ist mit dem Verfassungsgericht zu folgern, daß das Deutsche Reich durch die Polizeitruppe in der Tat die Kraftfahrzeuge wie ein Eigentümer zu seinem Nutzen, nämlich zur Erreichung des staatswichtigen Zweckes, verwendet hat und daß es sie daher im Sinne des § 1 Abs. 2 KraftfGG. auf seine Rechnung und Gefahr in Betrieb genommen hatte. Dabei ist es für die hier zu entscheidende Frage rechtlich ohne Belang, ob das Deutsche Reich, was das Verfassungsgericht in erster Reihe erwogen hat, die Fahrzeuge von der Erstbeklagten auf Grund einer bürgerlichrechtlichen Vereinbarung für die Fahrt gemietet hat, was ihm auch bei der Inanspruchnahme aus dem Wehrleistungsgesetz gestattet war (RRG. Bd. 165 S. 323 [331]), oder ob es sie auf Grund dieses Gesetzes angefordert und die Erstbeklagte lediglich dieser Anforderung Folge gegeben hat. Auch im zweiten Falle müßte angesichts der vollen Verfügungsgewalt des Führers der Polizeitruppe über die Fahrzeuge das Deutsche Reich

als Betriebsunternehmer angesehen werden. Dabei kann es dann weiter auch dahingestellt bleiben, ob eine Inanspruchnahme der Fahrzeuge auf Grund des § 15 Wehrleistungsgesetzes (Überlassung von Gegenständen), wie das Berufungsgericht meint, oder auf Grund des § 16 das. (Ausführung von Beförderungen), wie das Landgericht angenommen hat, vorliegt. Auch bei Annahme einer Inanspruchnahme nach § 16, bei der sonst allerdings im Gegensatz zu § 15 im allgemeinen die Eigenschaft des Leistungspflichtigen als Betriebsunternehmer bestehen bleibt (vgl. dazu Runderlaß des Reichsministers des Innern vom 5. April 1939 I Ra 313/39—116, *RMBl.* 1939 Sp. 811/812, Rechtsgrundlagen Nr. 1 zu a und b und die Vergütung für die Inanspruchnahme der Kraftfahrzeuge zu 7), würden die oben bezeichneten besonderen Umstände, unter denen die Fahrt durchgeführt wurde, das Deutsche Reich zum Betriebsunternehmer gemacht haben.

Ist hiernach das Deutsche Reich für den Autobus als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Abs. 2 KraftfzG. anzusehen, dann kommt nur seine Haftung, nicht diejenige der Erstbeklagten für den den Klägern durch den Zusammenstoß der Fahrzeuge entstandenen Schaden in Frage. Der Klageanspruch gegen die Erstbeklagte ist somit vom Berufungsgericht mit Recht als dem Grunde nach nicht bestehend angesehen worden. Der Revision des Streit Helfers ist daher kein Folge zu geben (§ 510 Satz 1 öst. ZPO.).