

in seiner Rechtsprechung zu diesem Begriff klargestellt, daß nicht lediglich die Bewegung eines Kraftfahrzeugs durch Einwirkung der Triebkräfte gemeint ist, sondern daß es auch nach Abstellen des Motors und bei Stillstand noch „in Betrieb“ ist, solange an ihm oder im Zusammenhang mit ihm Handlungen vorgenommen werden, die dem Betrieb des Fahrzeugs eigentümlich sind (vgl. Urteile vom 24. Oktober 1964 — 2 Zz 12/64 — NJ 1965 S. 777 und vom 8. März 1967 — 2 Zz 3/66 - NJ 1967 S. 420).

Für die Feststellung, daß ein Schaden „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs eingetreten ist, ist also nicht Voraussetzung, daß das Fahrzeug sich auf der Straße bewegt oder daß der Motor noch läuft. Daraus will der Kläger herleiten, daß ein Kraftfahrzeug grundsätzlich noch als „in Betrieb“ befindlich angesehen werden muß, solange es sich — wenn auch abgestellt — auf einer Straße befindet. Wenn dabei etwas Unterlassen werde, was dem Betrieb des Fahrzeugs eigentümlich sei, nämlich seine ausreichende Beleuchtung, so geschehe das „bei seinem Betrieb“, auch wenn es für längere Zeit abgestellt sei.

Diese Ausweitung des Begriffs hat aber das Oberste Gericht nicht beabsichtigt. Die Ausführungen deuten darauf hin, daß solche Fälle gemeint sind, in denen der Stillstand des Fahrzeugs und das Abstellen des Motors mit der unmittelbaren Teilnahme des Fahrzeugs am fließenden Verkehr im nahen zeitlichen Zusammenhang stehen, ein Halten also nur für kürzere Zeit in Betracht kam. Außerdem aber — und darauf weist das Oberste Gericht in seiner Entscheidung vom 8. März 1967 nochmals hin — enthält § 7 KFG eine verschärfte Haftung des Kraftfahrzeughalters ohne Rücksicht auf Verschulden wegen der mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundenen erhöhten Gefahren im Straßenverkehr./*/ Ein für längere Zeit abgestelltes Kraftfahrzeug nimmt aber am Straßenverkehr nicht mehr teil. Eine gegenteilige Auffassung müßte dazu führen, daß auch alle tage- oder wochenlang mangels einer Garage auf Straßen der Städte oder Erholungsorte abgestellten Kraftfahrzeuge als „in Betrieb befindlich“ angesehen werden, was offensichtlich nicht dem Sinn des § 7 KFG entspräche.

Eine Haftung des Verklagten aus § 7 KFG ist daher nicht gegeben.

Für die Beantwortung der Frage, ob eine Haftung des Verklagten unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung aus § 831 BGB zu bejahen ist, obwohl — wie hoch darzulegen sein wird — der Kraftfahrer des Verklagten nicht schuldhaft gehandelt hat, sind folgende Erwägungen maßgeblich:

Nach § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB haftet grundsätzlich derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt (hier: der Verklagte), für einen Schaden, den der andere (hier: der Kraftfahrer P.) einem Dritten (hier: dem Kläger) widerrechtlich zufügt. Den Ausführungen des Klägers kann zunächst dahin gefolgt werden, daß im Augenblick des Unfalls dadurch, daß der Fahrer es unterließ, die eigene Beleuchtung des Fahrzeugs einzuschalten, ein der Bestimmung des § 18 Abs. 6 StVO widersprechender, also objektiv rechtswidriger Zustand gegeben war, denn aus dem Sachverhalt geht hervor, daß zu diesem Zeitpunkt wegen des aufgekommenen Nebels die Straßenleuchte nicht mehr genügte, um den Lkw ausreichend zu beleuchten. Zu diesem Zeitpunkt hätte also die Beleuchtung des Wagens eingeschaltet werden müssen. Beging hiernach der Fahrer des Lkw eine rechtswidrige Unterlassung, indem er — wenn auch nicht schuldhaft, so

doch entgegen dem Gesetz — den vorgeschriebenen Zustand des Fahrzeugs nicht herstellte, und wurde dadurch die Ursache für den Unfall gesetzt, so muß auch grundsätzlich die Haftung des Verklagten nach § 831 Abs. 1 BGB bejaht werden, denn die Schadenersatzpflicht des „Geschäftsherrn“ setzt nach dieser Bestimmung nur rechtswidriges, nicht aber auch schuldhaftes Handeln des „Verrichtungsgehilfen“ voraus.

Trotzdem ist die in § 831 BGB geregelte Haftung des Geschäftsherrn ihrem Wesen nach eine Haftung für schuldhaftes Handeln. Sie beruht auf den angesichts des jeweiligen Geschehensablaufs begründeten tatsächlichen Vermutungen, daß der Geschäftsherr bei der Auswahl des Gehilfen schuldhaft gehandelt hat und daß zwischen dieser schuldhaften Handlung (also der nachlässigen Auswahl des Gehilfen) und dem eingetretenen Schaden ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Beide Vermutungen sind nach Maßgabe des § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB widerlegbar, nämlich durch den Nachweis, daß der Geschäftsherr bei der Auswahl des Verrichtungsgehilfen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre.

Nun hat allerdings das Oberste Gericht unter Hinweis auf die Regelung der materiellen Verantwortlichkeit im neuen Arbeitsrecht den Rechtsatz entwickelt, daß diese Entlastungsmöglichkeit des Geschäftsherrn nicht mehr gegeben ist, wenn ein Betrieb auf Ersatz des Schadens in Anspruch genommen wird, den ein Betriebsangehöriger einem Dritten durch eine Verletzung seiner Arbeitspflichten zugefügt hat (vgl. z. B. OG, Urteil vom 8. September 1964 — 2 Zz 21/64 — NJ 1965 S. 125). Daraus will der Kläger folgern, der Verklagte müsse ohne Rücksicht auf ein etwaiges Verschulden seines Kraftfahrers P. für den Schaden eintreten, weil es genüge, daß der Schaden widerrechtlich herbeigeführt worden sei. Demgegenüber meint der Verklagte, die Haftung nach § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB setze prinzipiell schuldhaftes Handeln des Gehilfen voraus; treffe den Gehilfen kein Verschulden, so sei keine Haftung des Geschäftsherrn gegeben.

Beiden Auffassungen kann in dieser Absolutheit nicht gefolgt werden.

Eine unkritische Bejahung des vom Obersten Gericht erkannten Fortfalls der Entlastungsmöglichkeit auch in Fällen wie dem vorliegenden — also auch bei zwar rechtswidrigem, nicht aber schuldhaftem Handeln oder Unterlassen des Gehilfen — würde u. U. zu einem weder vom Gesetz noch von der zitierten Rechtsprechung des Obersten Gerichts beabsichtigten Ergebnis führen. Wollte man nämlich die Entlastungsmöglichkeit des Betriebes auch für die Fälle ausschließen, in denen der Schädiger nicht schuldhaft handelt, so könnte der Fall eintreten, daß der Betrieb einen Schaden ersetzen müßte, für den vernünftigerweise weder der Schädiger (mangels Verschuldens bei Vornahme der schädigenden Handlung) noch der Betrieb (mangels Verschuldens bei der Auswahl des Gehilfen) verantwortlich gemacht werden sollte. Da dann auf Seiten des Betriebes nicht einmal mehr eine Haftung für fremdes Verschulden, nämlich für ein Verschulden des im Betrieb beschäftigten Werk tätigen, vorläge, würde die Verschuldenshaftung des § 831 BGB in eine Gefährdungshaftung verkehrt werden, nämlich in eine Haftung dafür, daß der Betrieb einen zwar nicht schuldhaft, aber rechtswidrig, also gewissermaßen objektiv „gefährlich“ handelnden Werk tätigen mit einer bestimmten Verrichtung betraut. Daß dies im Sinne der Rechtsprechung des Obersten Gerichts zu dieser Frage liegen sollte, ist nicht anzunehmen, noch weniger aber, daß der Be-

/*/ Vgl. dazu auch Prüfer, „Nochmals: Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters“, NJ 1970 S. 76 ff. — D. Red.