

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

17
2024 030

Gesetz: BGB §§ 831, 823

Rechtssatz: Wer als Verrichtungsgehilfe im Sinne des § 831 BGB im Straßen- oder Eisenbahnverkehr einen anderen an Leben, Körper, Gesundheit oder Eigentum verletzt, handelt rechtswidrig, es sei denn, daß er sich verkehrsrichtig (ordnungsgemäß) verhalten hat. Dabei hat der Geschädigte die Verletzungshandlung und ihre Folgen, der Geschäftsherr das verkehrsrichtige (ordnungsgemäße) Verhalten des Verrichtungsgehilfen zu beweisen.

Anzeichen: GSZ 1/56

Urtl. des Großen Senats für Zivilsachen vom 4. März 1957

B e s c h l u ß

In Sachen

der R[REDACTED]B[REDACTED]gesellschaft AG, vertreten durch ihren Vorstand in D[REDACTED], W[REDACTED]platz [REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten, Anschlußberufungs-
Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

g e g e n

den Verwaltungsangestellten Bernhard E [REDACTED] in D[REDACTED]
[REDACTED]-O[REDACTED], M[REDACTED]straß [REDACTED]

Kläger, Berufungskläger, Anschlußberufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr [REDACTED] -

hat der Große Senat für Zivilsachen in der Sitzung vom
4. März 1957 unter Mitwirkung des Präsidenten des Bundes-
gerichtshofs Dr. h. c. Weinkauff, der Senatspräsidenten Dr. Tasche,
Glanzmann, Dr. Großmann und der Bundesrichter Johannsen, Dr. Fischer,
Dr. Kreft, Dr. Hauß und Dr. Nastelski
beschlossen:

Wer als Verrichtungsgehilfe im Sinne des § 831 BGB im
Straßen- oder Eisenbahnverkehr einen anderen an Leben,
Körper, Gesundheit oder Eigentum verletzt, handelt
rechtswidrig, es sei denn, daß er sich verkehrsrichtig
(ordnungsgemäß) verhalten hat. Dabei hat der Geschädigte
die Verletzungshandlung und ihre Folgen, der Geschäfts-
herr das verkehrsrichtige (ordnungsgemäße) Verhalten des
Verrichtungsgehilfen zu beweisen.

17

- 2 -

G r ü n d e s

A

--

1. Der Vorlage an den Großen Senat für Zivilsachen liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger nahm am 2. Juni 1951 in L. an einer Familienfeier teil und beabsichtigte, gegen 0,30 Uhr von der Haltestelle "Apotheke" in L. mit der von der Beklagten betriebenen Straßenbahnlinie nach D. zurückzufahren. Als er die vordere Plattform des Motorwagens besteigen wollte, erlitt er einen Unfall; er wurde von der Straßenbahn überfahren und sein rechter Fuß so schwer verletzt, daß der Unterschenkel amputiert werden mußte. Der Kläger hat für seinen Schaden die Beklagte, den Führer und den Schaffner des Motorwagens verantwortlich gemacht und zur Begründung seiner Ansprüche vorgetragen:

Zu dem Unfall sei es gekommen, weil die Straßenbahn zu früh abgefahren sei. Der Schaffner habe das Abfahrtsignal gegeben und der Fahrer sei abgefahren, obwohl für beide erkennbar gewesen sei, daß er, der Kläger, noch im Begriffe gewesen sei, auf die vordere Plattform zu steigen. Er habe beim Abfahren vor der Türe gestanden und schon beide Einsteigegriffe erfaßt gehabt. Auf das Notsignal des Schaffners habe der Fahrer nicht sofort gehalten.

Mit der Klage hat der Kläger von der Beklagten, dem Straßenbahnfahrer und dem Schaffner des Motorwagens Schadensersatz verlangt.

Die Beklagte, der Fahrer und der Schaffner haben die Ansprüche des Klägers zum Teil anerkannt. Insoweit ist Anerkenntnisurteil ergangen. Im übrigen haben die Genannten

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw - Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Abweisung der Klage beantragt und geltend gemacht:

Der Schaffner habe das Abfahrtssignal erst gegeben und der Fahrer den Straßenbahnzug erst in Bewegung gesetzt, als nach der Aufforderung "Bitte einsteigen" niemand mehr Anstalten gemacht habe, einzusteigen. Der Kläger habe bei einer Gruppe von Personen gestanden, die nicht habe mitfahren wollen, sei dann aber der fahrenden Straßenbahn nachgeeilt und habe versucht, aufzuspringen. Auf das Notsignal habe der Fahrer sofort gehalten. Der Kläger sei betrunken gewesen und habe den Unfall ausschließlich sich selbst zuzuschreiben

Das Landgericht hat dem Anspruch unter Beschränkung auf die Hälfte stattgegeben.

Auf die Berufung des Klägers und die Anschlußberufung der Verurteilten hat das Oberlandesgericht die Klage gegen den Straßenbahnfahrer und den Schaffner abgewiesen und die Schadensersatzpflicht der beklagten Bahngesellschaft zu zwei Dritteln für begründet erklärt.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die volle Abweisung der Klage.

2. Im Revisionsrechtszug ist in erster Linie die Frage streitig, ob die Beklagte Bahngesellschaft auch nach § 831 BGB für den Schaden haftet, den ihre Hilfspersonen (Fahrer und Schaffner) verursacht haben. Diese Frage bedarf der Prüfung, weil die Ansprüche des Klägers im Reichshaftpflichtgesetz nicht in vollem Umfange ihre Stütze finden, vor allem nicht, soweit der Kläger Schmerzensgeld begehrt.

Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte sei nach § 831 BGB für den Schaden des Klägers verantwortlich, weil der Straßenbahnfahrer, vielleicht auch der Schaffner

des Motorwagens, die Körperverletzung widerrechtlich verursacht hätten und weil die Beklagte den Entlastungsbeweis des § 831 Abs 1 Satz 2 Fall 1 BGB für ihre Verrichtungsgelhilfen nicht angetreten habe. Das Berufungsgericht ist auf Grund der Beweisaufnahme zu dem Ergebnis gekommen, daß der Hergang des Unfalls nicht aufzuklären sei. Es sei möglich, daß die Sachdarstellung des Klägers richtig sei, es sei aber auch möglich, daß sich der Unfall in der von der Beklagten geschilderten Weise abgespielt habe. Angesichts dieses negativen Ergebnisses der Beweisaufnahme kann nach Ansicht des Berufungsgerichts die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem zu vermutenden Auswahl- und Überwachungsverschulden der Beklagten und dem eingetretenen Schaden nicht ausgeschlossen werden (§ 831 Abs 1 Satz 2 Fall 2 BGB).

3. Der vorlegende VI. Zivilsenat trägt Bedenken, der Rechtsansicht des Berufungsgerichts zu folgen. Die Bedenken richten sich vor allem dagegen, ob die Auffassung zutreffend ist, daß ein Verrichtungsgelhilfe im Straßen- oder Eisenbahnverkehr einem anderen im Sinne des § 831 BGB schon dadurch rechtswidrig Schaden zufüge, daß er ihn körperlich verletze. Es wird zur Erwägung gestellt, ob nicht zur Begründung der Widerrechtlichkeit weiter gefordert werden müsse, daß sich der Verrichtungsgelhilfe als Teilnehmer am Straßen- oder Eisenbahnverkehr objektiv ordnungswidrig (verkehrswidrig) verhalten habe. Zur Begründung wird auf die Rechtsordnungen über den Verkehrsablauf hingewiesen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in immer weitergehendem Maße im einzelnen regeln. Es wird weiter auf den Rechtsgedanken der sozialen Adäquanz und Entwicklungen in der modernen Strafrechtslehre Bezug genommen, insbesondere darauf, daß nach dieser Lehre der Fahrlässigkeitsbegriff wesentliche Erfordernisse umfasse, die zum Gebiet der Rechtswidrigkeit

und nicht zur Schuld gehören. Werde das Rechtswidrigkeitsurteil bei Verkehrsunfällen nicht schon an den eingetretenen Erfolg, sondern erst an die Übertretung der für das Verhalten im Verkehrs geltenden Rechtsregeln geknüpft, so liegt es nach Ansicht des Vorlageberichts nahe, daß die bisherige Auffassung über die Beweislastverteilung bei Anwendung des § 831 BGB nicht mehr aufrecht erhalten werden kann. Insbesondere soll das für Fälle gelten, die die Gestaltung des Vorlagefalls aufweisen und eben dadurch gekennzeichnet sind, daß angesichts der fehlenden Aufklärung des Unfallgeschehens ein objektiv ordnungswidriges Verhalten des Verrichtungsgehilfen nicht festgestellt werden kann.

Der VI. Zivilsenat mißt der Klärung dieser Rechtsfragen grundsätzliche Bedeutung zu. Er hat sie daher gemäß § 137 GVG zur Entscheidung des Großen Senats für Zivilsachen gestellt und wie folgt formuliert:

"Fügt ein Verrichtungsgehilfe im Straßen- oder Eisenbahnverkehr einem anderen im Sinne von § 831 Abs 1 BGB schon dadurch widerrechtlich Schaden zu, daß er dessen Leben, Körper, Gesundheit oder Eigentum verletzt? Oder ist zur Begründung der Widerrechtlichkeit weiter Voraussetzung, daß sich der angestellte Verkehrsteilnehmer im Verkehr objektiv ordnungswidrig (verkehrswidrig) verhalten hat? Haftet der Geschäftsherr, der sich für fehlendes Auswahl- oder Überwachungsverschulden nicht entlastet, auch dann gemäß § 831 BGB, wenn nach der Beweisaufnahme die Möglichkeit offen geblieben ist, daß der Verrichtungsgehilfe die objektiven Sorgfaltspflichten eingehalten, insbesondere die Vorschriften des Straßen- oder Bahnverkehrs beobachtet hat?"

B

1. Wenn § 831 BGB die Haftung des Geschäftsherrn davon abhängig macht, daß sein Verrichtungsgehilfe einem anderen in Ausführung der Verrichtung widerrechtlich Schaden zugefügt hat, so wird mit diesem Erfordernis an die Gesetzesstatbestände des Deliktsrechts angeknüpft, in denen die zum Schadensersatz verpflichtenden unerlaubten Handlungen umschrieben und abgegrenzt werden. Nicht jede Schädigung soll die Haftung auslösen, sondern nur eine solche, die unter einen Haftungstatbestand des Deliktsrechts fällt und damit "unerlaubte Handlung" im Sinne der §§ 823 ff BGB ist. Damit ist für das hier in Frage stehende Gebiet der Verkehrsunfälle in erster Linie ein Zurückgreifen auf die Bestimmung des § 823 BGB, insbesondere dessen Absatz 1 erforderlich. Aus den im Straßen- und Eisenbahnverkehr immer wieder vorkommenden Verletzungen des Lebens, des Körpers, der Gesundheit oder des Eigentums werden Schadensersatzansprüche hergeleitet. Nun enthält auch die Bestimmung des § 823 Abs 1 BGB das Erfordernis, daß die Verletzung der aufgezählten Rechtsgüter widerrechtlich sein, also im Widerspruch zur Rechtsordnung stehen muß. Der Gesetzgeber bringt aber dadurch, daß er den Unrechtstatbestand gesetzlich umschreibt, zum Ausdruck, daß er die Verletzung der in § 823 Abs 1 BGB genannten Rechtsgüter in der Regel als widerrechtlich ansieht. Durch den Zusatz "widerrechtlich" weist er jedoch darauf hin, daß nicht notwendig mit der Verletzung schon die Rechtswidrigkeit gegeben ist, sondern daß diese aus besonderen Gründen entfallen kann. Man mag darüber streiten, ob dieser Hinweis erforderlich war. Sicher ist er für die Rechtsanwendung wertvoll, indem er den Richter darauf aufmerksam macht, daß jede tatbestandliche Umschreibung eines Unrechtverhaltens notwendig unvollkommen und daher die Pflicht zur Prüfung ernst zu nehmen ist, ob nicht das zunächst bei

Erfüllung des Tatbestandes nahegelegte Urteil der Rechtswidrigkeit aus besonderem Grund zurückgenommen werden muß. Darüber, wann ein Rechtsfertigungsgrund gegeben ist, hat das Bürgerliche Gesetzbuch keine erschöpfende Regelung getroffen. Die zunächst vorgesehene Bestimmung über die Einwilligung als Rechtfertigungsgrund wurde bei der Gesetzesberatung wieder gestrichen, weil man es der Rechtsanwendung überlassen wollte, insoweit die Grenzen der Rechtfertigung abzustecken (Protokolle Band II S 578). Auch im übrigen haben Rechtswissenschaft und Rechtsprechung erst nach und nach jene Grundsätze entwickelt, die etwa aus dem Gesichtspunkt der Geschäftsführung ohne Auftrag, der Wahrung berechtigter Interessen oder der Güterabwägung zum Ausschluß der Rechtswidrigkeit herangezogen werden können. Es besteht also kein abgeschlossener gesetzlicher Katalog von Rechtfertigungsgründen im Sinne eines *numerus clausus*, der der Rechtsentwicklung von vornherein hinzunehmende Grenzen setzen würde. Deshalb ist ein Eingehen auf die Sache erforderlich, wenn der Vorlagebericht des VI. Zivilsenats die Frage zur Erörterung stellt, ob nicht auf dem besonderen Gebiet des Straßen- und Eisenbahnverkehrs ein zwar äußerlich den Tatbestand des § 823 Abs 1 BGB erfüllendes Verhalten dann von dem Urteil der Rechtswidrigkeit freigestellt werden muß, wenn es im Einklang mit der gesetzlichen Ordnung des Straßen- oder Eisenbahnverkehrs gestanden hat.

Den in dieser Richtung angestellten Gedankengängen des Vorlageberichts ist im Grundsatz zuzustimmen. Zwar mag der Gesetzgeber des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht erkannt haben, daß hier Gesichtspunkte zur Erörterung stehen, die schon die objektive Rechtswidrigkeit und nicht nur die Schuld im Sinne einer persönlichen Zurechnung angehen. Erst mit der technischen Entwicklung des Verkehrs und der Steigerung der Verkehrsgefahren zeichneten sich jene Probleme ab, die sich aus dem modernen Massenverkehr für die Rechtsordnung

ergehen. Der Gesetzgeber wurde vor die Notwendigkeit gestellt, durch immer mehr ins einzelne gehende Rechtsvorschriften (Verkehrs- und Betriebsordnungen) die Pflichten der Verkehrsteilnehmer so zu regeln, daß die Gefahrenmöglichkeiten auf ein möglichst geringes Maß herabgesetzt wurden. Gleichzeitig wurden die Gesetzesbestimmungen über die Gefährdungshaftung ausgebaut, um die aus dem modernen Verkehr zwangsläufig sich ergebenden Gefahren und Risiken in ihrer wirtschaftlichen Auswirkung sozial angemessen zu verteilen. Dabei wurde, in zunehmendem Maße erkannt, daß es sich hierbei nicht um eine Haftung für Unrecht handelt, sondern um eine den Beherrscher eines Gefahrenbereichs treffende Pflicht, für gewisse typische Gefährdungsfolgen seines Betriebs einzustehen (Esser, JZ 1953, 129). Mit dieser Rechtsentwicklung ist eine Auffassung nicht mehr vereinbar, die im Deliktsrecht auch die unvermeidbaren Schädigungen des Straßen- und Eisenbahnverkehrs als rechtswidrige Körper- oder Eigentumsverletzungen ansieht und nur unter dem Gesichtspunkt fehlender Schuld die Schadenshaftung verneint. Indem die Rechtsordnung den gefährvollen Verkehr zuläßt und den Teilnehmern an diesem Verkehr im einzelnen vorschreibt, wie sie ihr Verhalten einzurichten haben, spricht sie auch aus, daß sich ein Verhalten unter Beachtung dieser Vorschriften im Rahmen des Rechts hält. Es geht nicht an, ein Verkehrsverhalten, das den Ge- und Verboten der Verkehrsordnung voll Rechnung trägt, trotzdem mit dem negativen Werturteil der Rechtswidrigkeit zu versehen. Hierfür gibt der eingetretene Erfolg keinen ausreichenden Grund her, da das Urteil der Rechtswidrigkeit im Sinne der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubten Handlungen die zum Erfolg führende Handlung nicht unberücksichtigt lassen kann. Es ist daher der Satz aufzustellen, daß bei verkehrsrichtigem (ordnungsgemäßem) Verhalten eines Teilnehmers am Straßen- oder Eisenbahnverkehr eine rechtswidrige Schädigung nicht vorliegt.

Dahingestellt mag bleiben, ob es sich bei diesem Ergebnis um einen Sonderfall der Anwendung des Rechtsgedankens der sogenannten sozialen Adäquanz handelt. Es braucht angesichts der Beschränkung der Fragestellung auf das Gebiet des Verkehrsrechts ebenfalls nicht darauf eingegangen zu werden, ob dasselbe Ergebnis auch dadurch zu gewinnen ist, daß auf die neuere Auffassung der strafrechtlichen Dogmatik zurückgegriffen wird, die den Fahrlässigkeitsbegriff aufspaltet, indem sie die Prüfung der Einhaltung der objektiv erforderlichen Sorgfalt zur Rechtswidrigkeit rechnet und nur die Frage der Zurechnung des mißbilligten Verhaltens an den einzelnen Täter als Schuldprüfung versteht (Welzel, Deutsches Strafrecht, 5. Aufl S 104 ff; derselbe, Das neue Bild des Strafrechtssystems, 3. Aufl S 31 ff; Henkel, Festschrift für Mezger 1954, 249 [282]). Bedenken müßten jedenfalls angemeldet werden, wenn dieser komplexe Fahrlässigkeitsbegriff der neueren Strafrechtslehre mit der Folgerung in das Zivilrecht übernommen würde, daß auch im Haftungsrecht stets unter dem Gesichtspunkt einer besonderen Schuldprüfung an das Verhalten des Schädigers ein individueller, die besondere Persönlichkeitsartung berücksichtigender Beurteilungsmaßstab anzulegen wäre (vgl Nipperdey, Festschrift für Alex Meyer, 1954, 95 [100]; Enneccerus-Nipperdey, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts 1955, § 211 II). Damit wäre zwar äußerlich eine Harmonisierung der rechtlichen Begriffsbildung erreicht, aber den wesensgemäßen Unterscheidungen nicht Rechnung getragen, die sich aus der spezifischen Eigenart und Zwecksetzung zweier verschiedener Rechtsgebiete ergeben. Insbesondere würde diese Auffassung der Vorschrift des § 276 Abs 1 Satz 2 BGB, wie sie in der Rechtsanwendung stets verstanden ist, nicht gerecht (vgl Niese, JZ 1956, 457 [465]).

2. Die Vorlagefrage macht nunmehr die Prüfung erforderlich, welche Folgerungen sich aus dem dargelegten Standpunkt für die Beweislastverteilung ergeben. Dabei ist zunächst der Einweis zu wiederholen, daß der Gesetzgeber durch die Aufstellung einzelner Deliktstatbestände dem Richter die Prüfung erleichtern will, ob eine Unrechtshandlung vorliegt oder nicht. Anders als bei einer deliktischen Generalklausel, die der Wertung des Richters notwendig einen großen Spielraum lassen muß, geben die das haftungsbe gründende Unrecht in kasuistischer Art umschreibenden Deliktstatbestände der §§ 823 bis 825 BGB der Rechtsanwendung eine feste Grundlage, indem sie das Rechtswidrigkeitsurteil zunächst nahelegen. So ist auch bei Verletzung der im § 823 Abs 1 BGB besonders genannten Rechtsgüter, die das Gesetz in bevorzugter Weise schützen will, die Heranziehung eines besonderen Rechtfertigungsgrundes erforderlich, wenn dargetan werden soll, daß eine Verletzung ausnahmsweise nicht das Unwerturteil der Rechtswidrigkeit verdient (Motive Band II S 726; RGZ 50, 60 [65]; Enneccerus-Lehmann, Recht der Schuldverhältnisse 1954, S 912, 915). Das gilt unabhängig davon, ob die Verletzungshandlung von einem Verletzungsvorsatz getragen war. Dieses im System unserer Deliktsrechtsordnung begründete und in der Rechtsanwendung bewährte Verhältnis von Regel und Ausnahme hat gemäß den anerkannten Grundsätzen des Beweisrechts die Folge, daß dem Verletzer eines geschützten Rechtsguts der Beweis für das Vorliegen eines Rechtfertigungsgrundes obliegt (RG SeuffArch 81, 50; RGZ 159, 235 [240]; RG JW 1930, 3400). In dieser Hinsicht kann der Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens im Straßen- und Eisenbahnverkehr keine Sonderstellung beanspruchen.

Diese Beweislastverteilung bedeutet bei der Anwendung des § 823 Abs 1 BGB auf Verkehrsunfälle, daß der Schädiger, indem er den Beweis für sein verkehrsrichtiges Verhalten antritt, das Vorliegen eines Rechtfertigungsgrundes dar-tun kann. Ist der Beweis geführt, wird die Schuldprüfung gegenstandslos, weil es schon an einer rechtswidrigen Schadenszufügung fehlt. Ist dagegen die Frage des verkehrsrichtigen Verhaltens des Schädigers ungeklärt, so ist von einer rechtswidrigen Verletzungshandlung auszugehen. Die Haftungsfrage ist damit noch nicht entschieden. Denn § 823 Abs 1 BGB setzt weiter voraus, daß die Verletzungs-handlung (vorsätzlich oder) fahrlässig war. Der Geschädigte muß also beweisen, daß der Schädiger (vorsätzlich oder) i. S. des § 276 Abs 1 Satz 2 BGB fahrlässig gehandelt, also die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hat. Auch bei dieser Prüfung wird es natürlich wesentlich darauf ankommen, ob die Verhaltensvorschriften der Verkehrsordnung eingehalten sind. Daß die nämliche Frage des verkehrsrich-tigen Verhaltens auf dem Gebiet der Rechtswidrigkeit und dem Gebiet der Schuld Bedeutung gewinnen kann, ist bedingt durch die Fassung und rechtliche Einordnung des Fahrlässig-keitsbegriffs, wie sie dem Bürgerlichen Gesetzbuch zugrunde liegen. Für die praktische Rechtsanwendung bleibt es bei dem Ergebnis, daß der Geschädigte die vollen Voraussetzun-gen des auf § 823 Abs 1 BGB gestützten Schadensersatzan-spruchs beweisen muß und daß demgemäß - von den Fallge-staltungen des Beweises des ersten Anscheins abgesehen - eine mangelnde Aufklärung des Sachverhalts zu seinen Lasten geht.

Anders ist die Beweislastverteilung bei Anwendung des § 831 BGB. Hier ist vom Gesetzgeber bewußt die Haftung des Geschäftsherrn nur davon abhängig gemacht, daß der Ver-richtungsgehilfe rechtswidrig, nicht auch davon, daß er vor-sätzlich oder fahrlässig den Schaden zugefügt hat. Es können

also, soweit es sich um das Verhalten des Verrichtungsgehilfen handelt, nur die Beweislastgrundsätze zur Anwendung kommen, die die Ebene der Rechtswidrigkeit betreffen. Demgemäß muß der Geschädigte beweisen, daß der Verrichtungsgehilfe eines der im § 823 Abs 1 BGB geschützten Rechtsgüter durch eine adäquat ursächliche Handlung verletzt hat. Dem Geschäftsherrn obliegt dagegen der Beweis, daß das Verhalten des Verrichtungsgehilfen rechtmäßig (verkehrsrichtig) war, weil es der gesetzlichen Ordnung des Straßen- oder Eisenbahnverkehrs entsprach. Zweifel gehen insoweit zu Lasten des Geschäftsherrn. Andererseits fehlt es dann, wenn ein verkehrsrichtiges Verhalten des Verrichtungsgehilfen feststeht, bereits an einer Anspruchsvoraussetzung des § 831 BGB, so daß es nicht mehr eines Eingehens darauf bedarf, ob der Beweis des fehlenden ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem zunächst vermuteten Auswahl- oder Überwachungsverschulden und dem Schadenseintritt geführt werden kann (Entlastungsbeweis 2 des § 831 Abs 1 Satz 2 BGB). Unter dem letzteren Gesichtspunkt hatte das Reichsgericht die Haftung des Geschäftsherrn dann verneint, wenn zur Überzeugung des Richters feststand, daß auch ein sorgfältig ausgewählter und beaufsichtigter Angestellter in der gegebenen Lage nicht anders hätte handeln können (RGZ 135, 149 [155]; 159, 312 [315]). Daß die Erbringung des ersten Entlastungsbeweises des § 831 Abs 1 Satz 2 BGB ein Eingehen auf die Frage der rechtswidrigen Schädigung entbehrlich macht, versteht sich von selbst.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei Verkehrsunfällen, die in ihrem Ablauf ungeklärt geblieben sind, die dargelegte Beweislastregelung den Geschädigten für den Fall besser stellt, daß der Verrichtungsgehilfe und nicht der Geschäftsherr selbst den Unfall verursacht hat. Im letzteren Falle wird die Haftung des Geschäftsherrn in der Regel ausscheiden, da ein Verschulden nicht festgestellt werden kann, bei Verursachung durch den Verrichtungsgehilfen dagegen

haftet der Geschäftsherr, der den Entlastungsbeweis für fehlendes Auswahl- und Überwachungsverschulden nicht führen kann. Doch ist diese Besserstellung vom Gesetzgeber erkennbar gewollt, indem er, soweit das Verhalten des Verrichtungsgehilfen in Betracht kommt, geringere Anspruchsvoraussetzungen aufgestellt hat. Hierin liegt ein gewisser Ausgleich dafür, daß im übrigen die Rechtslage des von einem Verrichtungsgehilfen Geschädigten infolge der möglichen und meist zum Zuge kommenden Entlastung recht ungünstig ist. Gerade wegen dieses Zusammenhangs geht es nicht an, den für den Geschädigten günstigen Teil der Regelung des Bürgerlichen Gesetzbuches über die deliktische Haftung für Hilfspersonen in der Rechtsanwendung beiseite zu schieben. Berücksichtigt man, daß in dieser Regelung - wenn auch unvollkommen - der Gedanke des Einstehens für ein Betriebsrisiko zum Ausdruck kommt, so ist es auch nicht unangemessen, demjenigen, aus dessen Bereich die Gefährdung hervorgegangen ist, eine Beweisführung über das Zustandekommen der Schädigung zuzumuten, zu der er zwar nicht immer, aber doch in der Regel eher in der Lage sein wird als derjenige, auf den das Ereignis zugekommen ist. Auch soweit es sich um die Beschaffung der "Vorrichtungen und Gerätschaften" handelt, wozu die Verkehrsmittel zu rechnen sind, hat das Gesetz aus dem gleichen Grund dem Geschäftsherrn im Rahmen des § 831 BGB eine gesteigerte Aufklärungs- und Beweispflicht auferlegt. Steht die Würdigung des Verhaltens des Verrichtungsgehilfen zur Erörterung,

muß zudem der Gesichtspunkt Beachtung finden, daß der Ver-
richtungsgehilfe - das ist der Sinn der Beweisumkehrung - so
lange als für seine Aufgabe ungeeignet anzusehen ist, bis
der Geschäftsherr die Beachtung der im § 831 Abs 1 Satz 2
EGB näher umschriebenen Sorgfalt dargetan hat.

Weinkauff

Dr. Tasche

Glanzmann

Dr. Großmann

Johannsen

Dr. Fischer

Dr. Kreft

Dr. Hauss Nastelski