

2. Zur Frage der Haftung des Kraftfahrzeughalters für Schäden, die auf einer sog. Schwarzfahrt angerichtet werden.¹⁾

RG. § 7. BGB. §§ 823, 831.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 10. März 1932 i. S. F. (Rl.) w. Firma D. (Bekl.). VI 9/32.

I. Landgericht Würzburg.

II. Oberlandesgericht Bamberg.

Seit dem 15. Juni 1928 war bei der Beklagten der am 28. April 1898 geborene und seit etwa 10 Jahren im Besitz des Führerscheins befindliche Kraftwagenführer R. angestellt. Am 11. Januar 1929 zwischen 17 und 18 Uhr nach Geschäftschluß und nach Auszahlung des Wochenlohnes erteilte die Beklagte dem R. den Auftrag, ihren Personenkraftwagen aus der auf ihrem Grundstück H.gasse in W. befindlichen Garage in diejenige des W. er Autohauses in der S.straße zu fahren, um dort den Wagen zu reinigen, da bei dem herrschenden starken Frost das Waschen in ihrer Garage infolge Fehlens von warmem Wasser nicht möglich war. R. zog zu dieser Arbeit ohne Erlaubnis

¹⁾ Zu vergleichen das folgende neuere Urteil Nr. 3. D. E.

der Beklagten den ebenfalls bei ihr eingestellten Arbeiter G. zu und fuhr ihn zunächst nach seiner Wohnung. Dann fuhren beide zur Wohnung des K. Von dort steuerte K. den mit G. besetzten Wagen zur Stadt hinaus zum G.berg. Etwa 2 km von der Stadt entfernt überholte K. in schneller Fahrt auf der vereisten Landstraße die hart am rechten Straßenrand ihr Fahrrad führende Klägerin. Dabei überfuhr er die Klägerin. Diese erlitt doppelte Brüche beider Unterschenkel und Sachschaden. Ohne sich um die Verletzte zu kümmern, und trotz der Haltrufe der Begleiter der Klägerin, von denen der eine ebenfalls umgerissen worden war, fuhr K. eilends davon. Die Klägerin mußte längere Zeit auf der Straße liegen, bevor sie durch einen Sanitätswagen ins Krankenhaus geschafft werden konnte; sie trug infolge des Frostes auch noch eine Gefäßveränderung in beiden Beinen davon. Die Klägerin nimmt auf Grund des § 7 RFG. die Beklagte und den K. als Gesamtschuldner auf Schadensersatz in Anspruch, indem sie behauptet, K. habe eine Probefahrt unternommen, wozu er befugt gewesen sei. Sie begehrt Verurteilung beider zur Zahlung von 1251,50 RM. nebst Zinsen (1151,50 RM. Arzt- und Beförderungskosten und 100 RM. Sachschaden) und Feststellung der Verpflichtung beider zum Ersatz allen weiteren Schadens.

Nach diesen Anträgen ist K. durch rechtskräftiges Versäumnisurteil verurteilt worden. Die Beklagte hat die Klagenansprüche nach Grund und Betrag bestritten, indem sie behauptet, die Fahrt des K. sei eine Schwarzfahrt gewesen.

Das Landgericht hat durch ein als „Zwischenurteil“ bezeichnetes Urteil „den Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte auf Ersatz des Schadens, der der Klägerin aus dem Unfall vom 11. Januar 1929 erwachsen ist, dem Grunde nach für gerechtfertigt“ erklärt. Dagegen hat das Oberlandesgericht die Klage abgewiesen. Auf die Revision der Klägerin wurde das Berufungsurteil aufgehoben, der Leistungsanspruch im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, der Feststellungsklage mit der gleichen Beschränkung entsprochen und die Sache wegen der den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes übersteigenden Ansprüche an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Gründe:

1. Es erhebt sich zunächst die Frage, ob das Oberlandesgericht prozeßrechtlich in der Lage war, die Feststellungsklage abzuweisen.

Das wäre dann nicht der Fall gewesen, wenn das Landgericht über diesen Teil der Klageanträge noch gar nicht entschieden hätte, dieser Teil also bisher nicht in den Rechtszug der Berufung gelangt wäre (§ 537 Satz 1 ZPO.; RGZ. Bd. 59 S. 399, Bd. 70 S. 182, Bd. 119 S. 382) . . . (Nach Erörterung der sich aus dem landgerichtlichen Urteil ergebenden Zweifel wird die Frage verneint.) Demnach ist der zwar nicht besonders ausgesprochenen, aber hinreichend erkennbaren Auffassung des Oberlandesgerichts beizutreten, daß eine erstinstanzliche Entscheidung über den Feststellungsanspruch vorliegt. Schon der Berufungsrichter hätte jedoch Veranlassung nehmen sollen, das Landgericht darauf hinzuweisen, daß ein Urteil keinen Anlaß zu Zweifeln über seine Tragweite geben darf (§ 322 ZPO.) und daß die landgerichtliche Urteilsformel in ihrer Fassung dem § 256 ZPO. nicht entspricht, das Urteil auch nicht nur ein Zwischenurteil, sondern zugleich ein Teilverteil ist.

2. Als rechtliche Grundlage der Klageansprüche hat die Klägerin den § 7 Abs. 1 RFG. bezeichnet. Gleichwohl hat sie ihren Feststellungsanspruch nicht auf den Rahmen dieses Gesetzes (vgl. §§ 10—13) beschränkt. Sie hat jedoch dem Gericht alle Tatsachen unterbreitet, die zu einer Verurteilung der Beklagten auf Grund der §§ 823 ffg. BGB. und damit zum Ersatz des vollen Schadens der Klägerin führen konnten (RGZ. Bd. 129 S. 60). Die rechtliche Prüfung dieser Tatsachen war Sache des Gerichts (RGZ. Bd. 105 S. 303 und S. 351, Bd. 118 S. 144, Bd. 131 S. 282). Das Oberlandesgericht hat zwar trotz der Vorschrift des § 16 RFG. den Sachverhalt nur auf Grund des § 7 Abs. 3 das. erörtert. Es ist ihm aber zuzugeben, daß von seinem Standpunkt aus eine Haftung der Beklagten weder aus § 823 BGB. noch aus § 831 das. in Frage kam.

3. Grundlegend für die rechtliche Beurteilung des Falles ist die tatsächliche Frage, ob die Fahrt des K. am Nachmittag des 11. Januar 1929 eine Probefahrt oder eine Schwarzfahrt gewesen ist. Die Beweislast für das Vorliegen einer Schwarzfahrt trifft die Beklagte als die Halterin des Kraftwagens, da sich die Vorschrift des § 7 Abs. 3 Satz 1 RFG. als eine Ausnahmbestimmung gegenüber der in Abs. 1 das. angeordneten allgemeinen Gefährdungshaftung des Halters kennzeichnet. Diesen Beweis erachtet das Berufungsgericht als geführt . . . (Wird gebilligt.)

4. Ist hiernach von der Feststellung auszugehen, daß die Fahrt

des K., bei der die Klägerin verletzt worden ist, eine Schwarzfahrt war, so können als rechtliche Grundlagen für die Haftung der Beklagten drei Vorschriften in Frage kommen: einmal der § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG., sodann vielleicht der § 831 Abs. 1 BGB., endlich der § 823 Abs. 1 BGB.

a) In der ursprünglichen Fassung vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) war die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 3 RFG. (übereinstimmend mit § 1 Abs. 3 des Entwurfs vom Jahre 1908, während im ersten Entwurf vom Jahre 1906 eine entsprechende Bestimmung fehlte) darauf abgestellt, ob das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters „in Betrieb gesetzt“ war. Daraus hatte die reichsgerichtliche Rechtsprechung (vgl. u. a. RGZ. Bd. 77 S. 348, Bd. 95 S. 185) gefolgert, daß der Halter für die Schäden einzustehen habe, die sein Führer auf unerlaubten Fahrten anrichtete, welche er im Anschluß an eine ihm aufgetragene Fahrt vornahm. Der am 23. Februar 1922 dem Reichstag vorgelegte Entwurf zur Abänderung des Kraftfahrzeuggesetzes (Anlagenband 371 zu den Verhandlungen des Reichstags Nr. 3638 S. 3726) sah keine Änderung des § 7 Abs. 3 vor. Die neue Fassung dieser Vorschrift, welche vom Vorläufigen Reichswirtschaftsrat nicht angeregt worden war (das. Bd. 377 Nr. 5738 S. 6649), rührt vom Ausschuß des Reichstags her. Die Gründe, welche für den Ausschuß hierbei leitend waren, sind in dessen mündlichem Bericht (das. Bd. 378 Nr. 6050 S. 7354) nicht niedergelegt. Aus den Verhandlungen des Reichstags (Bd. 353 S. 6146, Bd. 360 S. 11633 bis S. 11635) ist nur soviel ersichtlich, daß der Berichterstatter auf die „wichtige Neuerung“ im § 7 Abs. 3, besonders im Hinblick auf RGZ. Bd. 95 S. 185, hingewiesen hat (S. 11634). Daraus ergibt sich, daß der Gesetzgeber durch die Wahl des Ausdrucks „benutzen“ statt „in Betrieb setzen“ die Haftung des Halters nach Abs. 3 Satz 1 des § 7 gegenüber der Auslegung, welche der Begriff in der Rechtsprechung gefunden hatte, hat mildern wollen (RGZ. Bd. 119 S. 350). Dagegen folgt aus der Beifügung von Satz 2 das. eine Erweiterung der Haftpflicht des Halters (RGZ. Bd. 119 S. 352). Die Fassung des § 7 Abs. 3 ist offensichtlich im Anschluß an die des § 19 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 (RGBl. I S. 681) gewählt, mit dem der § 7 Abs. 3 des Änderungsgesetzes vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) wörtlich gleichlautet. Es liegt daher nahe, zur Auslegung des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. auf die Vorarbeiten zum Luft-

verkehrsgesetz zurückzugreifen. Aber auch diese ergeben nichts Sachdienliches. Der § 15 Abs. 3 des I. Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes vom 31. Januar 1914 (Druckf. des Reichstags 13. Legislaturperiode I. Session 1912/14 Nr. 1338) stimmte inhaltlich mit § 7 Abs. 3 RFG. in der ursprünglichen Fassung überein, und die Begründung verwies insoweit lediglich auf letztere Vorschrift (S. 25). Der Entwurf blieb unerledigt, nachdem seine Haftpflichtregelung in der Sitzung des Reichstags vom 12. März 1914 (StenBer. 1912/14 S. 8043) auf fast einmütige Ablehnung gestoßen war. Der § 15 Abs. 2 des II. Entwurfs vom 8. Juli 1921 (Druckf. des Reichstags I. Wahlperiode 1920/21 Nr. 2504) entspricht dem § 19 Abs. 2 des Gesetzes auch dem Wortlaut nach, eine nähere Erläuterung zu § 15 Abs. 2 wird jedoch in der Begründung (S. 14, 15) nicht gegeben. In den Verhandlungen des Reichstags in den Sitzungen vom 27. September 1921 und vom 18. Juli 1922 (StenBer. S. 4583 und 8686) und, soweit aus dem mündlichen Bericht (Druckf. Nr. 4576) ersichtlich, auch im Reichstagsausschuß ist der § 15 Abs. 2 des II. Entwurfs ebensowenig Gegenstand besonderer Erörterung gewesen (vgl. den weiteren schriftlichen Ausschußbericht daf. Nr. 5218). Die Auslegung ist hiernach lediglich auf den Wortlaut des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. angewiesen, neben dem der Sinn und Zweck dieser Vorschrift zu berücksichtigen ist. Sie hat im Schrifttum und in der Rechtsprechung zu abweichenden Ergebnissen geführt, namentlich auch hinsichtlich des Verhältnisses des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. zu den §§ 823, 831 BGB. (vgl. u. a. Müller Automobilgesetz 7. Aufl. S. 265—280; Jaac-Sieburg Automobilgesetz 2. Aufl. S. 171—187; Heude Verkehr mit Kraftfahrzeugen 3. Aufl. S. 43—56; von Hellingrath-Michel Kraftfahrrecht 5. Aufl. S. 48—52, 71—76; Stiefel Rechtsfolgen der Schwarzfahrt; weitere Nachweise insbesondere bei Stiefel S. 119, 120). Auch der erkennende Senat hat sich bereits des öfteren mit der Auslegung des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. zu beschäftigen gehabt (vgl. u. a. RGZ. Bd. 119 S. 58 und S. 347, Bd. 135 S. 149; RGUrt. vom 20. Februar 1928 VI 151/27, abgedr. JRsdsch. 1928 Rfpr. Nr. 892, vom 16. Juni 1930 VI 500/29, vom 24. November 1930 VI 126/30 und vom 18. Januar 1932 VI 319/31).

Der § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. enthält eine Rückausnahme von der Ausnahmevorschrift des Satz 1 daf.: ist zwar die Benutzung des Fahrzeugs durch einen Dritten gegen Willen und Wissen des Halters

erfolgt, würde also nach Satz 1 eine Schadenersatzpflicht des Halters an sich ausscheiden, so soll es doch nach Satz 2 bei der in § 7 Abs. 1 RFG. verordneten Gefährdungshaftung des Halters dann sein Bewenden behalten, wenn er durch sein Verschulden die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht hat. Daraus ergibt sich folgendes: Einmal handelt es sich um eine eigenartige Vermischung der Haftung für Gefährdung und Verschulden; der Halter ist für den beim Betriebe seines Fahrzeugs angerichteten Schaden ersatzpflichtig (§ 7 Abs. 1), weil das Gesetz das Kraftfahrzeug als verkehrsgefährdend ansieht, aber Voraussetzung der Schadenersatzpflicht ist ein „Verschulden“ des Halters an der Benutzung des Fahrzeugs. Ferner beschränkt sich die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. auf den Rahmen dieses Gesetzes. Weiter ist ein adäquater Ursachenzusammenhang zwischen dem Verschulden des Halters und dem eingetretenen Schaden nicht erforderlich, sondern es genügt der Zusammenhang zwischen Verschulden und Benutzung. Zwar muß ferner der Geschädigte dem Halter das Verschulden an der Benutzung beweisen. Aber es werden ihm hierbei je nach Umständen die Grundsätze vom Beweise des ersten Anscheins zu Hilfe kommen, und Sache des Halters ist es, die von ihm zur Verhinderung von Schwarzfahrten in seinem Betriebe getroffenen Maßnahmen anzugeben, wie bereits in dem erwähnten Urteil vom 24. November 1930 betont ist. An die Erfüllung dieser besonderen Sorgfaltspflicht sind bei der Häufigkeit und besonderen Gefährlichkeit gerade der Schwarzfahrten im Interesse der Verkehrssicherheit die strengsten Anforderungen zu stellen. Insbesondere kann das Verschulden des Halters in der Art der Verwahrung des Fahrzeugs und in der Auswahl und der Beaufsichtigung des Führers zu finden sein. Von diesem Verschulden des Halters bei der Auswahl und Überwachung des Führers innerhalb des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. ist jedoch die noch zu erörternde andere Frage wohl zu unterscheiden, ob der Halter für Schwarzfahrten seines eigenen Führers nach § 831 Abs. 1 BGB. haftbar ist. Endlich gewährt die Einfügung der Vorschrift des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. nicht den mindesten Anhalt dafür, daß etwa der Gesetzgeber die sich aus § 16 RFG. ergebende Haftung des Halters für Schwarzfahrtschaden nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen in §§ 823 fgl. BGB. hätte ausschließen wollen. Nur muß der Geschädigte, wenn er den Halter nach diesen Vorschriften auf Ersatz des vollen Schadens in Anspruch nehmen will, den Nachweis

einmal der Vernachlässigung der allgemeinen im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Sinn des § 276 BGB. durch den Halter und ferner des adäquaten ursächlichen Zusammenhangs des Verschuldens des Halters nicht nur mit der Benutzung des Fahrzeugs, sondern auch mit dem Unfall führen. Ob dieser adäquate Zusammenhang (vgl. RGZ. Bd. 133 S. 127) mit dem Unfall in Anbetracht der Erfahrungstatsache festzustellen ist, daß gerade bei Schwarzfahrten die Führer, mögen sie auch sonst tüchtig und zuverlässig sein, zur Außerachtlassung der Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr und die Gesundheit ihrer Mitmenschen in besonders hohem Maße neigen, muß stets unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls geprüft werden (RGZ. Bd. 119 S. 61). Darauf, ob der Schaden für den Halter als Erfolg seines Verhaltens voraussehbar war, kommt es — anders als für den Begriff der Fahrlässigkeit im Sinne des Strafrechts (RGZ. Bd. 69 S. 344, Bd. 128 S. 328; RGSt. Bd. 22 S. 357) — für die Anwendung des § 276 BGB. nicht an (vgl. u. a. RGZ. Bd. 81 S. 361). Es genügt vielmehr, daß der Halter, objektiv betrachtet, bei Anwendung der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht im Sinne des § 276 BGB. die Möglichkeit des Eintritts eines schädigenden Erfolges seiner Handlung und Unterlassung im allgemeinen hätte erkennen müssen; wie sich der Schadenshergang im einzelnen abspielen werde, brauchte er sich dagegen nicht als möglich vorgestellt zu haben, sofern er die nötige Sorgfalt angewendet hätte (RGUrt. vom 18. Januar 1932 VI 347/31). Es fragt sich, welches Anwendungsgebiet für den § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. bei dieser Auslegung bleibt. Es sind dies einmal alle die Fälle, in denen entweder eine Verletzung der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht des Halters oder ein adäquater Ursachenzusammenhang zwischen dem Verschulden des Halters und dem durch Verschulden des Schwarzfahrers herbeigeführten Schaden nicht nachweisbar ist. Namentlich aber gehören dahin alle die Fälle, in denen der Schwarzfahrer nur auf Grund der Gefährdungshaftung (§ 7 Abs. 1 RFG.), nicht aber nach § 823 Abs. 1 oder 2 BGB. haftpflichtig ist. In den letzteren Fällen kann der als Gesamtschuldner mit dem Schwarzfahrer haftende Halter ebenfalls nur nach § 7 Abs. 1 RFG. verantwortlich gemacht werden, dies schon deshalb, weil es an einem durch Verschulden des Fahrers entstandenen Schaden fehlt und folgerweise ein ursächlicher Zusammenhang zwischen einem solchen und dem schuldhaften Verhalten des Halters nicht in Betracht kommen

kann. In Fällen dieser beiden Arten war es nach der bis zum Inkrafttreten des Änderungsgesetzes vom 21. Juli 1923 bestehenden Rechtslage zum mindesten zweifelhaft, ob der Halter in Anspruch genommen werden konnte, und diese Lücke hat § 7 Abs. 3 Satz 2 der Novelle ausgefüllt.

Brüft man auf dieser rechtlichen Grundlage den vorliegenden Sachverhalt, so ergibt sich folgendes: In gröblicher Verkennung der dem Kraftfahrzeughalter obliegenden Verkehrsforgfaltspflichten hat die Beklagte vorgetragen, eine Verpflichtung des Halters zur dauernden Überwachung seines Führers bestehe dann nicht, wenn die über diesen eingezogenen Auskünfte gut gelautet hätten; gleichwohl will sie aber den K. dauernd überwacht haben. Das Oberlandesgericht ist der Rechtsansicht der Beklagten beigetreten, indem es folgendes ausführt: Dem Halter könne billigerweise nicht zugemutet werden, daß er selbst oder durch eine dritte Person dem als verlässlich erkannten Führer besondere Beaufsichtigung angedeihen lasse. Eine gesteigerte Sorgfalt und besondere Maßnahmen müßten nur dann getroffen werden, wenn hierzu besondere Umstände drängten. Solche seien hier nicht gegeben, insbesondere seien frühere Schwarzfahrten des K. nicht erwiesen. Mit dieser Beurteilung, die im Ergebnis dahin führt, daß der Halter für die erste ihm bekannt gewordene Schwarzfahrt seines als zuverlässig erkannten Führers nicht einzustehen brauche, setzt sich der Berufungsrichter in Widerspruch zu der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts, daß an die planmäßige und dauernde Beaufsichtigung des Führers durch den Halter ein strenger Maßstab anzulegen ist (vgl. u. a. RGZ. Bd. 120 S. 161, Bd. 128 S. 153, 154; JW. 1931 S. 3327 Nr. 16); nur das erforderliche Maß der Überwachung ist verschieden, je nachdem es sich um einen jungen, noch unbewährten oder um einen älteren, als zuverlässig erprobten Führer handelt. Nun war K. zur Zeit seiner Einstellung bei der Beklagten bereits 30 Jahre alt und seit etwa 10 Jahren im Besitze des Führerscheins, und die Beklagte hatte sich beim Kraftfahramt in W. und bei den früheren Arbeitgebern des K. erkundigt und die „denkbar günstigste“ Auskunft über K. erhalten, bevor sie ihn in ihre Dienste nahm. Danach ist die Beklagte bei der Auswahl des K. sorgfältig verfahren. Objektiv war jedoch K., jedenfalls zur Unfallzeit, wegen seiner moralischen Eigenschaften für den Beruf eines Kraftfahrzeugführers untauglich . . . (Wird begründet.)

Eine andere Frage ist es, ob die Beklagte die Nichteignung des ihr besonders empfohlenen K. für seinen Beruf erkannt hat oder bei Anwendung der nötigen Sorgfalt hätte erkennen müssen. Nach dieser Richtung ist nichts festgestellt, und auch gegen die Annahme des Berufungsrichters sind keine rechtlichen Bedenken zu erheben, daß im allgemeinen die Beklagte den K. ausreichend beaufsichtigt und die zur Verhütung von Schwarzfahrten durch ihn geeigneten Maßnahmen getroffen hat. Zu prüfen bleibt daher lediglich, ob die Beklagte gerade am Tage des Unfalls die erforderlichen Vorkehrungen angeordnet hatte, um die Vornahme einer Schwarzfahrt durch K. zu unterbinden. In dieser Beziehung ist der Sachverhalt in den Vorinstanzen so erschöpfend erörtert, daß seine abschließende Beurteilung durch das Revisionsgericht insoweit möglich und geboten ist, als die Anwendung des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. in Frage steht (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO.). Während die Klägerin die Beklagte hingewiesen hatte auf die besonderen Umstände, welche die Gefahr der Ausführung einer Schwarzfahrt gerade am Unfallabend als naheliegend erscheinen lassen konnten, und auf die Art der für die Beklagte möglichen Aufsichtsmaßnahmen, hat sich diese im wesentlichen auf die Erwiderung beschränkt, sie habe bei früheren Gelegenheiten dem K. die Vornahme von Schwarzfahrten bei Strafe sofortiger Entlassung verboten; bei der ausnahmsweise erforderlich gewordenen Verbringung des Kraftwagens zum Waschen in eine andere Garage habe sie das Erscheinen des Wagens dem W. er Autohaus vorher angekündigt und K. sei ein als zuverlässig bezeugter und auch in ihrem Dienste erprobter Führer gewesen; daß sie besondere Aufsichtsmaßregeln, wie etwa die Feststellung der Ankunfts- und Abfahrtszeit des K. in dem Autohause, veranlaßt und den K. hiervon in Kenntnis gesetzt hätte, hat sie nicht behauptet. Das an K. gerichtete Verbot, Schwarzfahrten zu machen, war auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen Androhung ohne wesentliche Bedeutung. Denn darüber ist jeder Führer unterrichtet, daß er keine Schwarzfahrten unternehmen darf und daß er im Falle der Zuwiderhandlung Gefahr läuft, sofort entlassen zu werden. Ein Führer, der einmal den Entschluß zu einer Schwarzfahrt gefaßt hat, wird sich selten durch ein solches Verbot von seinem Vorhaben abhalten lassen. Die Ankündigung der demnächstigen Ankunft des Wagens in dem Autohause war keine geeignete Aufsichtsmaßregel, dies um so weniger, als die Beklagte nicht behauptet hat,

daß sie den R. hiervon verständigt habe. Von einer Erprobung des R. im eigenen Dienste der Beklagten kann bei einer Dienstzeit von nur etwa sieben Monaten keine Rede sein, und daß selbst ältere und als zuverlässig bezeugte Führer der Versuchung, eine Schwarzfahrt zu unternehmen, dann erliegen, wenn sich ihnen hierzu eine günstige Gelegenheit bietet, lehrt auch der vorliegende Fall. Immerhin würden das Alter und die bezeugte Zuverlässigkeit des R. die Annahme eines Verschuldens der Beklagten nach § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. vielleicht dann auszuschließen geeignet sein, wenn nicht die besonderen Umstände des Falles eine abweichende Beurteilung geboten erscheinen ließen. Es handelte sich bei der Überführung des Wagens in die Autohalle nach der eigenen Behauptung der Beklagten um eine Ausnahmemassregel; darüber hatte die Beklagte noch keine Erfahrungen sammeln können, ob sich R., der nach den getroffenen Feststellungen den Wagen nicht unbemerkt aus dem Grundstück der Beklagten entfernen konnte und ihn selten oder nie allein fuhr, auch dann bewähren würde, wenn der Wagen in der Dunkelheit nach Schluß seiner Arbeitszeit und nach Büroschluß ihm allein überlassen wurde. Schon dieser Umstand hätte der Beklagten zu Aufsichtsmaßnahmen Anlaß geben müssen. Es kommt aber noch folgendes hinzu: Am Nachmittage waren die Löhne gezahlt worden, und R. hatte nicht ohne einen gewissen Grund nach der Darstellung der Beklagten seinen Unwillen darüber geäußert, daß er nach Schluß seiner Arbeitszeit in der Fabrik der Beklagten, in der er zugleich als Arbeiter beschäftigt wurde, nun noch den Auftrag erhielt, den Wagen zu waschen, anstatt daß diese Tätigkeit in seine Arbeitsstunden verlegt worden war. Daher lag bei Anwendung eines Höchstmasses von Sorgfalt die Erwägung nicht fern, daß R., um die ihm zur Unzeit aufgetragene Arbeit der Wagenwäsche wenigstens abzukürzen, einen seiner die Fabrikräume gleichfalls verlassenden Arbeitsgenossen zuziehen und diesen für seine Gefälligkeit durch eine Spazierfahrt schadloß halten könnte. Die Beklagte hat also günstige Bedingungen für die unerlaubte Benutzung des Wagens gesetzt, indem sie ohne jede Aufsichtsmaßnahme, wie beispielsweise das dem R. mitzuteilende Ersuchen an das Autohaus, die Zeit der Ankunft und der Abfahrt des R. daselbst festzustellen, ihren Wagen unter den hervorgehobenen besonderen Umständen der Willkür des R. preisgab. Ihr Verhalten muß ihr deshalb als Verschulden im Sinne des § 7

Abf. 3 Satz 2 RFG. angerechnet werden. Sie hat in R. den Anreiz geschaffen, eine Schwarzfahrt zu unternehmen, und R. hat die ihm sich bietende günstige Gelegenheit hierzu alsbald erkannt und sie ausgenutzt. Daraus folgt die Haftung der Beklagten nach § 7 Abf. 3 Satz 2 RFG.

b) Dagegen kann der § 831 Abs. 1 BGB. die Klage nicht stützen. Der erkennende Senat hat bereits wiederholt ausgesprochen, daß der Halter für Schwarzfahrten, die sein Führer unternimmt, nicht auf Grund des § 831 BGB. in Anspruch genommen werden kann (RGZ. Bd. 119 S. 60, Bd. 135 S. 149; Urt. vom 18. Dezember 1930 VI 248/30 und das schon erwähnte Urteil VI 319/31). An dieser Auffassung ist auch nach erneuter Prüfung festzuhalten. Zwar bestellt der Halter, zum mindesten der Regel nach, den Führer auch zu der Verrichtung, den Wagen zu beaufsichtigen. Aber in dem Augenblick, in welchem sich der Führer entgegen dem Willen des Geschäftsherrn den Gebrauch des Wagens in eigennützigem Interesse anmaßt, sagt er sich von der ihm aufgetragenen Obhutspflicht los und handelt nicht mehr in Ausführung der ihm übertragenen Verrichtungen. Er benützt vielmehr die Gelegenheit, die der ihm obliegende Aufgabenkreis bietet, um eine Handlung vorzunehmen, die außerhalb der Verrichtungen liegt, zu deren Ausführung ihn der Geschäftsherr bestellt hat.

c) Ob sich die Haftung der Beklagten auf vollen Schadensersatz der Klägerin gegenüber aus § 823 Abs. 1 BGB. ergibt, bedarf zunächst weiterer Erörterung durch den Tatrichter, einmal nach der Richtung, ob das Verhalten der Beklagten bei der Überantwortung des Wagens an R. als fahrlässig im Sinne des § 276 BGB. zu beurteilen ist, und ferner, ob der adäquate ursächliche Zusammenhang besteht. In ersterer Beziehung könnte unter anderem etwa in Betracht kommen, ob dem R. eine bestimmte Weisung über den Zeitpunkt seiner Rückkehr gegeben war, ob und wer sich am Abend und des Nachts in dem Fabrikgebäude der Beklagten aufhielt, sodaß eine Überwachung der Rückkunft des R. gewährleistet war, und ob letzteres dem R. bekannt war.