

Eine Sorgfaltspflicht von besonderer Eigenart erfordert das Reichsgericht vom Halter, wenn er einen Chauffeur einstellt oder weiter beschäftigt, der bereits einen Unfall herbeigeführt hat. Wenn Kraftwagenführer einen Unfall verursacht haben, werden sie bestraft. Sie verlieren in ernsteren Fällen den Führerschein und damit, wenn sie von Beruf Kraftfahrer sind, ihre Existenz. Das muß im Interesse der Verkehrssicherheit hingenommen werden, wenn gleich nicht zu verkennen ist, daß die Grenzen der Sorgfaltspflicht von der Rechtsprechung sehr weit gezogen sind und daß dadurch vielfach auch solche Fahrer die Strafe trifft, die unter richtiger Würdigung der Verkehrsverhältnisse bei verständiger Auslegung des Gesetzes nicht als schuldig angesehen werden dürften. Immerhin galt bisher die Bestimmung, daß nur der Schuldige verfolgt werden könne. Der 6. Senat des Reichsgerichts hat jedoch diesen Grundsatz durchbrochen und in einer Entscheidung (abgedruckt in der Jur. Wochenschrift 1931, S. 860) Grundsätze entwickelt, die nichts Geringeres als eine indirekte Bestrafung des unschuldigen Führers und eine Vernichtung seiner Existenz bedeuten.

Eine Autobus-Gesellschaft war von dem Verletzten aus einem Unfall in Anspruch genommen worden. Sie berief sich zu ihrer Entlastung darauf, daß sie gemäß § 831 BGB. bei der Auswahl und bei der Überwachung des Chauffeurs die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Es ergab sich jedoch, daß dieser Autobusführer schon einmal einen tödlichen Unfall herbeigeführt hatte. Allerdings war, und hierauf berief sich die beklagte Autobusgesellschaft, das Verfahren gegen ihn eingestellt worden, weil der Unfall ohne sein Verschulden geschehen war. Mit vollem Recht machte daher die Autobusgesellschaft geltend, daß sie wegen eines solchen, von ihm nicht verschuldeten Unfalls keinen Anlaß gehabt habe, ihren Angestellten zu entlassen.

Das Reichsgericht ist anderer Auffassung. Es führt aus, daß aus einem Unfall

sich durchaus ergeben könne, daß der Kraftwagenführer je nach den Umständen für seine Tätigkeit auch dann ungeeignet ist, wenn ihm ein strafrechtliches Verschulden nicht nachgewiesen wird. Das Reichsgericht sieht daher den gesetzlich vorgesehenen Entlastungsbeweis nicht als geführt an. Wenn diese Entscheidung Schule machen sollte, so muß sie dazu führen, daß zahlreiche Chauffeure ihre Existenz verlieren, ohne daß ihnen auch nur der geringste Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften zur Last fällt. Kein Halter und keine Gesellschaft, die in größerem Umfange Chauffeure beschäftigen, wird das Risiko in Kauf nehmen wollen, für die Folgen eines Unfalls in Anspruch genommen zu werden, weil sie den Chauffeur schlecht überwacht haben. Es bleibt ihnen daher nichts weiter übrig, als den Chauffeur nach jedem Unfall einfach zu entlassen, auch wenn er ihn nicht verschuldet hat, und auch wenn das Strafverfahren gegen ihn eingestellt worden ist. Wie kann denn einem Chef mehr juristische Fähigkeit zugemutet werden als dem mit der Prüfung des Unfalls beauftragten Staatsanwalt? Da das Reichsgericht meint, der Kraftwagenführer könne trotz Feststellung seiner Nichtschuld dennoch „wegen der besonderen Umstände des Falles“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen werden, so läuft der Chef immer Gefahr, daß die von ihm unabhängig von der Entscheidung des Gerichts oder der Staatsanwaltschaft vorzunehmende Prüfung der Schuldfrage zu einem Ergebnis führt, das später vom Reichsgericht nicht gebilligt wird. Der vorsichtige Halter wird sich also auf einen Streit mit dem Reichsgericht wohl nicht erst einlassen und sicherheitshalber seinen Chauffeur lieber gleich entlassen.

Dieses Urteil bildet ein neues Glied in der Kette der unverständlichen Entscheidungen, die das Reichsgericht und namentlich dieser Senat in letzter Zeit auf dem Gebiete des Kraftfahrrechts gefällt hat. Dieses Urteil kann und darf nicht Geltung haben. Es darf nicht geschehen, daß Kraftfahrer, die man trotz