

Für das Nachschlagewerk! Nein
Für die Fachpresse! Nein
Für die amtliche Sammlung! Nein

Gesetz: BGB § 611 Haftung des Arbeitnehmers;
 AVAZO Nr. 50 - 53; StVZO § 15 a

Leitsätze:

K e i n e

Aktenzeichen: 1 AZR 166/72

Urteil des BAG vom 20. März 1973

LAG Hamm



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



1 AZR 166/72

3 Sa 454/71 Hamm

Verkündet am
20. März 1973

gez. Henkelmann,

Amtsinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

pp.

hat der Erste Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 20. März 1973 durch den Richter Dr. Auffarth als Vorsitzenden, die Richter Wendel und Siara sowie die ehrenamtlichen Richter Dr. Rothweiler und Dr. Rust für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Hamm vom 16. Februar 1972 - 3 Sa 454/71 - aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.

V o n R e c h t s w e g e n !



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



- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger war als Kraftfahrer (Fernfahrer) gegen einen Wochenlohn von 200,- DM netto nebst 20,- DM Tagesspesen im Betrieb des Beklagten, einem Silo-Mineralöl-Transportunternehmen tätig. Er arbeitete dort an den sechs Werktagen der Woche bis zu 50 Stunden. Der Kläger arbeitete am Samstag, dem 14. März 1970 bis 10.00 Uhr vormittags, anschließend hatte er arbeitsfrei bis Montag, den 16. März 1970. An diesem Tage nahm er gegen 16.00 Uhr seine Arbeit auf. Der Beklagte beauftragte ihn, eine Nahverkehrstour ohne Beifahrer mit einem Tanklastzug nach U zu fahren. Hier kam er gegen 18.30 Uhr an und lud Heizöl. Unmittelbar danach erfolgte die Rückfahrt nach Bad D, wo er gegen 21.30 Uhr den Tankinhalt ablieferte. Die Strecke von Bad D nach U und zurück beläuft sich auf ungefähr 182 km. Während der automatischen Entladung des Heizöls schlief der Kläger in der Fahrerkabine von etwa 21.30 bis 23.00 Uhr. Gegen 23.00 Uhr fuhr der Kläger wiederum ohne Pausen einzulegen nach G. Er erreichte sein Ziel gegen 3.00 Uhr früh und lud bei der Firma G AG erneut Heizöl (30.000 Liter). Nach der Beladung trat er etwa um 4.30 Uhr die Rückfahrt nach Bad D an. In S unterbrach der Kläger die Fahrt, stellte das Fahrzeug auf einem Parkplatz ab und schlief etwa 1 1/2 Stunden in der Kabine.

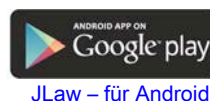
Gegen 7.10 Uhr befand sich der Kläger mit dem Tanklastzug auf der Bundesstraße B 1 zwischen Ge und P. Bei dem von ihm gesteuerten Lastzug handelt es sich um einen Sattelzug, bestehend aus dem Sattelschlepper (Fabrikat Scania-Vabis, 275 PS) und Tankauflieger. In Höhe des Kilometersteins 81,3 kam der Tanklastzug von der Fahrbahn ab und geriet rechts an die Leitplanken. Die rechte Räderpartie des Lastzugs verließ die Betonkante, und die weichen Bankette gaben nach. Der Zug sackte rechts stark ab und stürzte über die Leitplanken in eine 3 - 4 m tiefen Graben. Der Wagen kippte um und blieb mit den Rädern nach oben liegen. Vor und hinter der Unfallstelle bildet die B 1 eine gerade Strecke. Die Straße weist eine Betondecke mit rauher Fahrbahnoberfläche auf. Es besteht dort eine Geschwindig-

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

- 3 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 3 -

keitsbeschränkung von 90 km/h. Die Fahrbahn war zum Unfallzeitpunkt trocken. Es herrschte Tageslicht. Der Unfall geschah auf einer ungeteilten Fahrbahn (ohne Radweg), die für den Zweirichtungsverkehr zugelassen ist. Für jede Richtung bestehen zwei Spuren, die äußere ist 3,25 m und die innere 3,75 m breit. Die Leitplanken, die die Straße zum Graben hin absichern, wurden bei dem Unfall auf eine Länge von ungefähr 100 m völlig eingedrückt. Das am Rande der Fahrbahn liegende Bankett wurde auf eine Länge von ebenfalls fast 100 m aufgewühlt.

An dem Tanklastzug entstand schwerer Sachschaden. Etwa 6.000 Liter Heizöl liefen aus und versickerten. Der Kläger erlitt eine Schädelprellung mit leichter Gehirnerschütterung sowie eine Prellung des linken Oberschenkels mit einem Bluterguß. Der Kläger wurde in das Hospital Hl. Geist in Ge geschafft. Die Heilbehandlung übernahm die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung in H , die Nebenintervenientin dieses Rechtsstreits. Der stationäre Krankenhausaufenthalt des Klägers dauerte bis zum 1. April 1970. Arbeitsunfähigkeit bestand bis zum 19. April 1970.

Wegen des Unfalls kündigte der Beklagte dem Kläger am 17. März 1970 fristlos. Der Kläger hat die Kündigung nicht anerkannt. Mit der Klage macht er Forderungen auf Zahlung von Restlohn, Spesen und Urlaubsabgeltung im Gesamtbetrage von 1.036,36 DM nebst Zinsen geltend. Diese Ansprüche sind in den Vorinstanzen als begründet anerkannt worden.

Mit der Widerklage macht der Beklagte Schadenersatzansprüche geltend, mit denen er gegen die Klageforderung aufrechnet.

Er hat vorgetragen, aus dem gesamten Geschehensablauf ergebe sich eindeutig, daß der Kläger infolge Übermüdung am Steuer eingeschlafen sei und hierdurch den Unfall grob fahrlässig verursacht habe. Der Kläger sei somit verpflichtet, ihm allen Schaden aus dem Unfall vom 17. März 1970 zu ersetzen. Hinsichtlich der Sattelzugmaschine belaufe sich sein Schaden auf 11.733,95 DM. Da die Zugmaschine neu 72.643,95 DM gekostet habe und bloß mit 43.845,- DM in Zahlung genommen worden sei,

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

- 4 -



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



- 4 -

ergebe sich ein Unterschiedsbetrag von 28.798,95 DM. Nach Abzug der Entschädigung aus der Kaskoversicherung (18.065,- DM) verblieben 10.733,95 DM. Dieser Summe seien die 1.000,- DM Selbstbeteiligung hinzuzusetzen, was 11.733,95 DM ergebe. An dem Tankauflieger sei durch die Unfallschäden ein Minderwert von 10.000,- DM entstanden. Dieser Betrag erhöhe sich wiederum um die Selbstbeteiligung von 1.000,- DM, so daß insoweit 11.000,- DM als Schadenersatz verlangt würden. Da der Ersatztankzug erst am 6. April 1970 habe in Betrieb genommen werden können, sei an 15 Arbeitstagen ein Verdienstausschlag entstanden. Der Tagesumsatz belaufe sich auf 1.200,- DM brutto, was für 15 Tage einen Ausfallschaden von 18.000,- DM brutto ausmache. Hiervon würden 40 %, also 7.200,- DM als Nettoverdienstausschlag geltend gemacht. Schließlich fordere er als Ersatz seiner Auslagen für Fahrten zur Reparaturwerkstatt usw. einen Pauschalbetrag von 100,- DM. Mit dem sich nach alledem ergebenden Gesamtanspruch von 30.033,95 DM werde gegen die Klageforderung von 1.036,36 DM aufgerechnet.

Der Beklagte hat beantragt,

den Kläger zu verurteilen, an den Beklagten
28.997,59 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 6. April
1970 zu zahlen.

Der Kläger hat beantragt,

• die Widerklage abzuweisen.

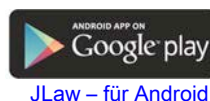
Er hat vorgetragen, die Behauptung des Beklagten, der Unfall sei infolge Übermüdung eingetreten, entbehre jeder Grundlage. Zu dem Unfall sei es vielmehr dadurch gekommen, daß ein anderes Fahrzeug den Tanklastzug auf der Fahrbahn geschnitten habe. Er habe deswegen nach rechts ausweichen müssen. Hierbei sei der Zug zu dicht an die Leitplanken geraten und alsdann in den Straßengraben gekippt. Damit entfalle jeglicher Schadenersatzanspruch des Beklagten. Vorsorglich werde die Schadenersatzforderung des Beklagten auch der Höhe nach bestritten.

Das Arbeitsgericht hat der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Auf die Berufung des Beklagten hat das Landesarbeitsgericht das Urteil des Arbeitsgerichts abgeändert und den

- 5 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 5 -

Beklagten verurteilt, an den Kläger 342,26 DM nebst 8 % Zinsen seit dem 30. Mai 1970 zu zahlen und auf die Widerklage den Kläger verurteilt, an den Beklagten 6.956,81 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 6. April 1970 zu zahlen. Das Landesarbeitsgericht ist von einem Gesamtschaden von 22.955,75 DM ausgegangen, der sich wie folgt zusammensetzt:

11.733,95 DM	Sattelzugmaschine
8.700,-- DM	Minderwert und Selbstbeteiligung beim Tankauflieger
2.421,80 DM	Ausfallschaden und
100,-- DM	Auslagen.

Es ist zu dem Ergebnis gekommen, daß von diesem Schaden der Kläger dem Beklagten ein Drittel zu ersetzen hat.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Antrag auf Abweisung der Widerklage weiter, während der Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

1. Zutreffend geht das Landesarbeitsgericht davon aus, daß der Kläger, als er den Unfall herbeiführte, in Verrichtung einer gefahrgeneigten Arbeit gehandelt hat.

Gegen die Annahme, daß zur Zeit des Unfalls eine schadengeneigte Situation bestanden hat, bestehen keine Bedenken. Das Fahren eines Lastkraftwagens auf einer Bundesstraße ist nach der ständigen Rechtsprechung des Senats in aller Regel eine gefahrgeneigte Arbeit (zuletzt BAG AP Nr. 62 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers).

Dem Beklagten stehen somit gegen den Kläger Schadenersatzansprüche in Abweichung von allgemeinem Schadenersatzrecht nur zu, wenn der Kläger die Eigentumsverletzung und die Verletzung seiner arbeitsvertraglichen Pflichten mit mittlerer oder grober Fahrlässigkeit begangen hat (BAG AP Nr. 33 und 63 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers). Dies hat das Landesarbeitsgericht zutreffend erkannt.



- 6 -

2. Das Landesarbeitsgericht verneint zu Recht, daß sich der Kläger grob fahrlässig verhalten habe. Es hat den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit nicht verkannt. Die vom Landesarbeitsgericht vorgenommene Würdigung der Frage, ob tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen, die für eine grobe Fahrlässigkeit des Klägers sprechen, ist frei von Rechtsirrtum. Aus der Tatsache allein, daß der Kläger bei Tageslicht von einer gut ausgebauten und übersichtlichen Straße abgekommen ist, kann, wie der Senat in AP Nr. 42 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers ausgeführt hat, nicht nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins auf das Vorliegen grober Fahrlässigkeit geschlossen werden.

Entgegen der Auffassung der Revision hat das Landesarbeitsgericht auch ohne erkennbaren Rechtsirrtum angenommen, daß der Kläger nach den Grundsätzen des ersten Anscheins den Verkehrsunfall mit normaler Fahrlässigkeit (mittlerer Schuld) verursacht hat.

Nach dem unstreitigen Sachverhalt ist der Kläger auf einer geraden Strecke der Bundesstraße 1 auf einem trockenen, mit rauher Betondecke versehenen Straßenstück, das in jeder Richtung zwei Fahrbahnen aufweist, bei Tageslicht von der Fahrbahn abgekommen und in den Graben gefahren. In einem solchen Fall spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß der Kraftfahrer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hat und ihm mindestens normale Fahrlässigkeit (mittlere Schuld) zur Last zu legen ist (vgl. BAG AP Nr. 42 und 63 zu § 611 BGB; BGH VersR 68, 668 [669]).

Der Kläger hat keine Umstände dartun können, die geeignet sind, den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis zu erschüttern. Nach den von der Revision nicht in Zweifel gezogenen tatsächlichen Feststellungen des Landesarbeitsgerichts hat der Kläger nicht den Nachweis erbringen können, daß er von einem ihn überholenden PKW geschnitten worden ist. Technische Mängel am Fahrzeug, auf die der Unfall zurückgeführt werden könnte, scheiden unstreitig aus. Der Kläger hat somit den Unfall schuldhaft verursacht und wäre dem Grunde nach zum Ersatz des dem Beklagten

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

- 7 -



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

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 7 -

entstandenen Schadens verpflichtet. Es ist aus Rechtsgründen auch nicht zu beanstanden, daß der Kläger in Anbetracht seines Verschuldensgrades unter Berücksichtigung des von dem Beklagten zu tragenden Betriebsrisikos an sich ein Drittel des Schadens zu ersetzen hat.

3. Dagegen bestehen gegen die Auffassung des Landesarbeitsgerichts, ein Mitverschulden des Beklagten an der Entstehung des Schadens sei nicht feststellbar, durchgreifende Bedenken. Es meint, ein mitwirkendes Verschulden des Beklagten könne deswegen nicht angenommen werden, weil der Kläger vor dem Unfall nicht länger als acht Stunden am Steuer zugebracht habe und von dem Beklagten in keiner Weise gedrängt worden sei; der Zeitpunkt der Rückkehr nach Bad D sei nicht vorgeschrieben worden, der Kläger habe sich somit Zeit lassen und die Fahrt nach Belieben unterbrechen können. Eine arbeitsmäßige oder sonstige Überforderung des Klägers durch den Beklagten vermöge deshalb nicht anerkannt zu werden. Diese Ausführungen des Landesarbeitsgerichts sind in ihrem tatsächlichen Ausgangspunkt bedenklich, wie die Revision zu Recht rügt.

Ausweislich der Entscheidungsgründe ist das Landesarbeitsgericht zwar zutreffend davon ausgegangen, daß der reine Dienst des Klägers am Steuer nicht über acht Stunden ausgedehnt werden durfte. Diese Rechtslage ergibt sich auch aus den inzwischen durch Art. 9 der VO (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ABl. (EWG) 1969 Teil L 77/52 ersetzten Vorschriften über die Arbeitszeit für Kraftfahrer und Beifahrer in den Nrn. 50 - 53 AVAZO und § 15 a Abs. 1 StVZO.

Nach Nr. 50 AVAZO darf die Arbeitszeit der Kraftfahrer und Beifahrer einschließlich der Ruhepausen (Arbeitsschicht) höchstens 12 Stunden betragen, soweit nicht eine bindende tarifliche Regelung etwas anderes bestimmt (Nr. 53 AVAZO). Die Arbeitsschicht umfaßt die gesamte Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit (Denecke-Neumann, AZO, 8. Aufl., § 2 Anm. 1 a; Meisel-Hiersemann, AZO, § 2 Anm. 78; Smarzlik, Arbeitszeitord-

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

- 8 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

nung, § 2 Anm. 29; Müller, Straßenverkehrsrecht, Bd. I, 22. Aufl., § 15 a StVZO Anm. 7). Der reine Dienst am Steuer darf nach Nr. 50 AVAZO nicht über acht Stunden in der Schicht ausgedehnt werden. Der Dienst am Steuer umfaßt die Lenkzeiten aller in der Schicht auf Anordnung des Arbeitgebers ausgeführten Fahrten. Auch hier kann gemäß Nr. 53 AVAZO durch Tarifvertrag eine von Nr. 50 abweichende Regelung der Dauer des Dienstes am Steuer getroffen werden, jedoch für die in § 15 a Abs. 1 Nr. 1 - 3 aufgeführten Fahrzeuge nicht über neun Stunden hinaus (Bescheid des BMA vom 26. März 1954 - III c/1392/54 = BABl. 54, 250; Denecke-Neumann, aaO, § 12 Anm. 16; Meisel-Hiersemann, aaO, § 7 Anm. 40; Smarzlik, aaO, § 7 Anm. 39).

Nach dem bisher vorliegenden Sach- und Streitstand muß der Senat aber entgegen dem angefochtenen Urteil davon ausgehen, daß der reine Dienst des Klägers am Steuer mehr als acht Stunden betragen hat. Der Kläger hat zwei Fahrten ausführen müssen, eine Nahverkehrstour nach U , für die er, wie sich aus dem unstreitigen Sachverhalt ergibt, für die Hin- und Rückfahrt 2 1/2 Stunden benötigt hat. Für Hin- und Rückfahrt müssen somit für diese angeordnete Nahverkehrsfahrt fünf Stunden angesetzt werden. Die um 23.00 Uhr angetretene Fahrt nach G hat vier Stunden gedauert. Bis zum Zeitpunkt des Unfalls hat der Kläger weitere 1 1/2 Stunden am Steuer verbracht. Der reine Dienst am Steuer dürfte somit nicht, wie das Landesarbeitsgericht angenommen hat, nicht länger als acht Stunden, sondern 10 1/2 Stunden betragen haben. Die gesetzlich zulässige Lenkzeit wäre damit erheblich überschritten worden.

Nach dem bisher vorliegenden Sachverhalt besteht auch die Möglichkeit, daß der Beklagte eine Überschreitung der gesetzlich oder tariflich zulässigen Schichtzeit und des Dienstes am Steuer angeordnet oder doch geduldet hat (§ 15 a Abs. 2 a StVZO).

Die vorstehenden Rechtsfehler des Landesarbeitsgerichts zwingen dazu, das angefochtene Urteil aufzuheben.

4. Der Senat ist nicht in der Lage, in der Sache selbst abschließend zu entscheiden. In der Tatsacheninstanz wird unter



Berücksichtigung der unter Ziff. 3 gemachten Darlegungen zu prüfen sein, ob ein Mitverschulden des Beklagten vorliegt. Auch gehört es zu den Aufgaben des Tatsachenrichters, eine eventuell erforderliche Abwägung nach § 254 BGB vorzunehmen.

Bei der erneuten Verhandlung wird das Landesarbeitsgericht vor allem zu prüfen haben, ob die zulässige Lenkzeit wirklich überschritten, gegebenenfalls, ob diese Überschreitung vom Beklagten geduldet oder gar angeordnet wurde. Nach dem eigenen Vortrag des Beklagten war der Kläger zum Unfallzeitpunkt übermüdet. Ein Beifahrer war nicht eingeteilt. Kommt das Landesarbeitsgericht auf Grund der neuen Feststellungen zu dem Ergebnis, daß der Beklagte es dem Kläger überlassen hat, die Fahrzeiten und Ruhezeiten selbst einzuteilen und daß er eine Überschreitung der gesetzlich oder tariflich vorgeschriebenen Schicht- und Lenkzeiten durch den Kläger mindestens hingenommen hat, dann wird aus den unter Ziff. 3 wiedergegebenen Gründen ein mitwirkendes Verschulden des Beklagten an dem Unfall zu bejahen sein. Das Landesarbeitsgericht wird sodann eine erneute Bewertung des Verschuldensgrades unter Berücksichtigung des von dem Beklagten zu tragenden Betriebsrisikos vornehmen müssen (AP Nr. 59 und 63 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers). Ist das Verschulden des Beklagten so hoch zu bewerten, daß demgegenüber das nach den Feststellungen des Landesarbeitsgerichts von mittlerer zu leichtester Fahrlässigkeit tendierende Verschulden des Klägers nicht mehr ins Gewicht fällt, dann ist die Widerklage abzuweisen.

5. Verneint dagegen das Landesarbeitsgericht erneut ein mitwirkendes Verschulden des Beklagten an dem Unfall, dann verbleibt es bei der vorgenommenen Aufteilung des Schadens.

Das Landesarbeitsgericht wird jedoch die von dem Beklagten als Schadenersatz geltend gemachten Forderungen auf ihre Begründetheit noch einmal überprüfen müssen. Der Beklagte macht auf Seite 3 seiner Widerklage vom 10. Juni 1970 (Bl. 8 VA) u.a. als Schadenersatz den Differenzbetrag zwischen dem



- 10 -

Verkaufspreis der beschädigten Zugmaschine von 43.845,- DM und dem Preis für die neu angeschaffte Zugmaschine von 72.643,95 DM abzüglich der von der Kaskoversicherung bezahlten 18.065,- DM geltend. Neben diesem Differenzbetrag, der den Schaden des Beklagten vollständig abdeckt, kann er nicht noch seine Selbstbeteiligung an der Kaskoversicherung von 1.000,- DM beanspruchen. Außer Ansatz müssen u. U. auch die von der Kaskoversicherung bezahlten Abschlepp- und Bergungskosten für den Tankauflieger in Höhe von 1.155,- DM bleiben. Dieser Betrag ist, soweit ersichtlich, von dem Beklagten nicht geltend gemacht worden.

gez. Dr. Auffarth

Siara

Wendel

Dr. Rothweiler

Dr. Rust

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](#)