

29. Nov. 1963

161

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

Gesetz: EGB § 611 (Haftung des Arbeitnehmers), §§ 823, 847; StVG §§ 7, 8, 18; ZPO § 144, §§ 402 ff.

Leitsätze:

1. Der zur Ablösung des Fahrers mitfahrende angestellte Fahrer eines Kraftfahrzeuges, der bei der Fahrt einen Unfall erleidet, kann den Fahrer nach den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes (§ 7) nicht in Anspruch nehmen (§ 8 StVG). Dementsprechend gilt hier auch nicht die Umkehrung der Beweislast gem. § 18 StVG.
2. Es bleibt dahingestellt, ob der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Kraftfahrers spricht, der beim Befahren der Autobahn auf den Mittelstreifen abkommt, ohne auf die Gegenfahrbahn zu geraten.
3. Die Pflicht des Kraftfahrers, nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die angrenzenden Straßenteile zu beobachten, bezieht sich auf solche Straßen, bei denen damit zu rechnen ist, daß andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger, von diesen anderen Straßenteilen her auf die Fahrbahn gelangen. Eine solche Pflicht besteht regelmäßig nicht beim Befahren der Autobahn.
4. Dem Kraftfahrer ist neben der "Reaktionszeit" eine "Schockzeit" dann zuzubilligen, wenn er von einer plötzlichen Gefahr schuldlos überrascht wird. Erst nach der "Schockzeit" kann in einem solchen Falle von dem Kraftfahrer eine Reaktion erwartet werden.
5. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens, erst recht aber eines Obergutachtens, steht im pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts. Eine Pflicht zur Einholung eines Obergutachtens kann aber dann bestehen, wenn das vorhergehende Gutachten grobe Mängel aufweist oder die zu entscheidenden Fragen ganz besonders schwierig sind.

Aktenzeichen: 1 AZR 50/63

Urteil des BAG vom 29. November 1963

LAG Bayern



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

1 AZR 50/63
3 Sa 852/61 Bayern

161

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
29. November 1963

gez. Henkelmann,

Urteil

Regierungssekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In Sachen

hat der Erste Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund
der mündlichen Verhandlung vom 29. November 1963 durch
die Bundesrichter Dr. Schröder, Wichmann und Dr. Gröninger
sowie die Bundesarbeitsrichter Dr. Dr. Löwisch und Pinther
für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Bayern in München vom 15. November 1962 - 3 Sa 852/61 - wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

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

- 2 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 2 -

Tatbestand:

Die Parteien waren im Oktober 1957 bei demselben Arbeitgeber als Fernfahrer tätig. Am 29. Oktober 1957 um etwa 5 Uhr früh verursachte der Beklagte, der die Lenkung des Lastzuges gegen etwa 3 Uhr von dem Kläger übernommen hatte, auf der Rückfahrt von B nach M in der Nähe von M (Zone) einen Unfall.

Der Beklagte benutzte, weil die in Richtung M führende Fahrbahn der Autobahn wegen Bauarbeiten gesperrt war, die Gegenfahrbahn. Er fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/St. Als ihm ein anderes Fahrzeug entgegenkam, wollte der Beklagte, nachdem beide Fahrzeuge ihre Scheinwerfer abgeblendet hatten, den von ihm gefahrenen Lkw an den äußersten rechten Rand der Fahrbahn steuern. Dabei geriet er mit dem rechten Vorderrad auf den Mittelstreifen der Autobahn. Die Bauarbeiten erstreckten sich auch auf den Mittelstreifen, der ausgeschachtet und mit Sand aufgefüllt war. Infolge des Abkommens von der Fahrbahn prallte der Beklagte mit dem Lastzug gegen einen in nur geringer Entfernung vom Orte des Abkommens von der Fahrbahn befindlichen Brückenpfeiler und einen Baum.

Der Kläger, der in der Schlafkoje des Fahrzeugs gelegen hatte, wurde durch den Aufprall hinausgeschleudert und erlitt schwere Verletzungen.

Vor der Polizeibehörde der Zone gab der Beklagte seine Schuld an dem Unfall zu; ihm wurde eine Geldstrafe von 25,-- DM auferlegt. Das Amtsgericht E in Bayern erließ gegen den Beklagten wegen fahrlässiger Körperverletzung einen Strafbefehl über 100,-- DM, der rechtskräftig wurde, weil der Beklagte seinen Einspruch verspätet einlegte.

Mit der vorliegenden Klage begehrt der Kläger, der den Beklagten für die erlittenen Schäden verantwortlich macht, Zahlung eines Schmerzensgeldes, Ersatz des ihm entstandenen Sachschadens, Erstattung von Verdienstausschlag sowie die Feststellung, daß der Beklagte ihm den

- 3 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

künftig entstehenden Schaden zu ersetzen habe.

Das Arbeitsgericht hat der Klage zum Teil stattgegeben. Auf die von beiden Parteien eingelegte Berufung hat das Landesarbeitsgericht die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren unter Beschränkung des Schmerzensgeldanspruchs auf 8.000,-- DM weiter, während der Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Als Anspruchsgrundlage für die von dem Kläger erhobenen Ansprüche kommen nur die Vorschriften der §§ 823, 847 BGB in Betracht.

1. Entgegen der Annahme des Landesarbeitsgerichts kann der Kläger aus den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) i.d.F. des Gesetzes zur Änderung des StVG und des VerkSichG vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 709) und des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) keine Forderung gegen den Beklagten herleiten. Der Fahrer eines Kraftfahrzeuges haftet nämlich gemäß § 18 i.V. mit § 7 StVG nur im Rahmen der §§ 8 bis 15 StVG. Gemäß § 8 StVG gelten die Vorschriften des § 7 StVG nicht, wenn der Verletzte bei dem Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war. Zu diesem Personenkreis gehört außer dem Fahrzeugführer auch der für das Fahrzeug bestimmte Mitfahrer oder zweite Fahrer (vgl. Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, 14. Aufl., § 8 StVG Anm. 3; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 11. Aufl., 19. Kap. Rdziff. 83, beide mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

Der Kläger befand sich als für den Betrieb des verunglückten Lastzuges angestellter Fahrer in dem Fahrzeug und gehört deshalb zu dem Personenkreis des § 8 StVG.

2. Die Verpflichtung des Beklagten zur Erfüllung der von dem Kläger erhobenen Ansprüche hängt entscheidend da-

- 4 -

von ab, ob der Beklagte den Unfall und die dadurch eingetretenen Schäden schuldhaft verursacht hat. Obgleich hier eine Schadenszufügung unter Arbeitnehmern bei der Verrichtung einer schadensgeneigten Tätigkeit vorliegt, kommt es auf den Grad des Verschuldens nicht an. Es genügt für die Haftung des Beklagten, wenn ihn auch nur eine nicht schwere Schuld trifft; denn da für den Beklagten als berechtigten Fahrer des Lastkraftwagens die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einzutreten hat, ist er bei jedem Verschuldensgrad zur Leistung von Schadenersatz bis zur Höhe der Haftpflichtsumme verpflichtet (BAG AP Nr. 18 zu §§ 898, 899 RVO; EGHZ 27, 63 = AP Nr. 19 zu §§ 898, 899 RVO).

II. Dem Landesarbeitsgericht ist in seinem Ausgangspunkt zuzustimmen, die Darlegungs- und Beweislast des Klägers hinsichtlich der Tatsachen, aus denen ein Verschulden des Beklagten hergeleitet werden könnte, werde weder durch das Vorliegen eines Schuldanerkenntnisses noch durch den Beweis des ersten Anscheins beseitigt. Darüber hinaus kann sich der Kläger aber auch nicht auf die Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes berufen, die dem Fahrzeugführer den Nachweis seiner Nichtschuld auferlegen.

1. Der Kläger vertritt die Auffassung, sowohl in der Erklärung des Beklagten gegenüber der ostzonalen Polizei wie auch in der eidesstattlichen Versicherung vom 27. November 1960 liege ein Schuldanerkenntnis.

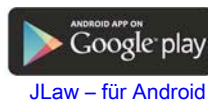
a) Das Landesarbeitsgericht hat beide Äußerungen des Beklagten daraufhin geprüft, ob ihnen der vom Kläger geltend gemachte Erklärungswert zukomme. Das wird in dem angefochtenen Urteil verneint. Die Erklärung vor der Zonenpolizei enthalte lediglich eine Vermutung über die Schuld des Beklagten an dem Unfall im Hinblick auf eine Beteiligung des entgegengekommenen Fahrzeugs. Sie stehe im Widerspruch zu den Aussagen der am Unfallort anwesenden Beamten, die ein Verschulden des Beklagten ausgeschlossen hätten. Der Erklärung vom 27. November 1960 komme daneben kein selbständiger Beweiswert zu.

Diese Auslegung des Landesarbeitsgerichts ergibt, daß es die Erklärung des Beklagten, ihn treffe an der Entstehung des

- 5 -



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



Unfalls ein Verschulden, als Beweiszeugnis, nicht aber als ein abstraktes oder schuldbestätigendes Anerkenntnis angesehen hat.

b) Die Auslegung der nicht typischen Willenserklärungen ist in der Revisionsinstanz nur daraufhin nachprüfbar, ob das Landesarbeitsgericht gegen zwingende Auslegungsregeln, die Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen hat. Das ist nicht der Fall. Vielmehr hat das Landesarbeitsgericht zu Recht angenommen, daß in keiner der beiden Äußerungen des Beklagten eine rechtsgeschäftlich-vertragliche Erklärung liegt, durch die das Bestehen einer Verbindlichkeit anerkannt werden sollte; denn weder bei der Vernehmung durch die ostzonale Polizei noch bei Abgabe der eidesstattlichen Versicherung hatte der Beklagte einen Verpflichtungswillen gegenüber dem Kläger. Das ergibt sich sowohl aus dem Anlaß der Abgabe der Erklärungen als auch aus ihrem Wortlaut.

2. Zutreffend ist das Landesarbeitsgericht auch zu dem Ergebnis gelangt, der Kläger könne sich nicht auf den Beweis des ersten Anscheins berufen.

a) In der Rechtsprechung ist anerkannt, daß es für ein Verschulden des Kraftfahrers spricht, wenn er ohne erkennbaren Grund von der Straße abkommt oder in die Fahrbahn des Gegenverkehrs gerät (BGH in VersR 1953, 69, VersR 1955, 189, VersR 1956, 589 und 799, DAR 1958, 13). Ob dieser Erfahrungssatz auch für das Abkommen von der Autobahn gilt, hat der Bundesgerichtshof als zweifelhaft bezeichnet. Jedoch läßt der Bundesgerichtshof den Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden gelten, wenn ein Kraftfahrer über den Grünstreifen der Autobahn hinweg bis in die Gegenfahrbahn gerät (BGH in DAR 1958, 68 und VersR 1961, 444). Pragmatisch erscheint danach, ob der Anscheinsbeweis dann noch gilt, wenn ein Kraftfahrer nur auf den Mittelstreifen abkommt, ohne bis in die Gegenfahrbahn zu geraten. Selbst wenn aber darin ein typischer Geschehensablauf läge, der den Schluß auf ein Verschulden des Beklagten zuließe, kann der Kläger im vorliegenden Falle den Anscheinsbeweis nicht für sich in Anspruch nehmen.



- 6 -

b) Der Anscheinsbeweis kann dadurch erschüttert werden, daß Tatsachen behauptet und erforderlichenfalls bewiesen werden, die geeignet sind, ernsthafte Zweifel an der Wahrheit der prima facie als erwiesen erachteten Tatsache zu erwecken (BAG in AP Nr. 1 zu § 282 ZPO und AP Nr. 1 zu § 139 ZPO; BGHZ 8, 239 mit weiteren Nachweisen).

aa) Das Landesarbeitsgericht hat den Anscheinsbeweis deshalb als erschüttert angesehen, weil einzelne Begrenzungszeichen, welche bei Dunkelheit einen Anhaltspunkt für den Fahrbahnrand bilden, falsch, nämlich zu weit rechts vom rechten Fahrbahnrand gestanden haben. Mit Recht hat das Landesarbeitsgericht diesen Umstand als geeignet angesehen, um Zweifel an der zu Lasten des Beklagten wirkenden Verschuldensvermutung zu erwecken; denn wenn der Fahrbahnrand nicht richtig gekennzeichnet war, dann liegt die ernsthafte Möglichkeit eines regelwidrigen Geschehensablaufs bezüglich des Abkommens von der Fahrbahn vor.

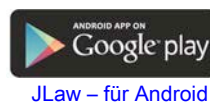
Aus dem angefochtenen Urteil ergibt sich, daß das Landesarbeitsgericht nicht schon den bloßen Hinweis auf die Möglichkeit eines anderen Ursachenzusammenhangs als genügend angesehen hat, um den Beweis des ersten Anscheins zu entkräften. Die entsprechende Rüge der Revision, die sich dabei auf eine Entscheidung des BGH in VRS 58, 228 (muß heißen: VersR 1958, 228) berufen hat, geht daher fehl.

bb) Zu der Feststellung, die Begrenzungspfähle an der Unfallstelle seien versetzt gewesen, ist das Landesarbeitsgericht auf Grund der Bekundungen der Zeugen H und S gelangt. Die Revision hat gegen die hierzu getroffene Feststellung vorgebracht, dem Landesarbeitsgericht seien Denkfehler unterlaufen. Wenn die Pfähle nämlich schon vor dem Unfall versetzt gewesen wären, dann hätten alle vor dem Beklagten fahrenden Kraftfahrer gleichfalls verunglücken müssen. Diese Rüge ist unbegründet. Ein Denkfehler ist dem Vorderrichter nicht unterlaufen; denn einer Irreleitung durch die falsch stehenden Begrenzungszeichen mußte nicht jeder Kraftfahrer, konnte aber sehr wohl der Beklagte anheimfallen, der gerade an der Unfall-

- 7 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

stelle wegen eines entgegenkommenden Fahrzeugs möglichst weit rechts fahren wollte.

Sonstige, im Revisionsverfahren erhebliche Rechtsfehler sind dem Landesarbeitsgericht bei der Beweismwürdigung nicht unterlaufen.

3. Der Kläger kann schließlich nicht, was das Landesarbeitsgericht allerdings nicht geprüft hat, unter Berufung auf § 18 StVG geltend machen, der Beklagte habe nachzuweisen, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden im Sinne der §§ 823, 276 BGB verursacht sei. Wie bereits zu I 1 dargelegt ist, kann nämlich der Kläger eine Haftung des Beklagten aus dem Straßenverkehrsgesetz nicht herleiten, und deshalb gilt auch die Umkehrung der Beweislast nach § 18 StVG nicht, die sich allein auf Ansprüche aus diesem Gesetz bezieht.

III. Hinsichtlich der sonach vom Kläger in vollem Umfang nachzuweisenden Umstände, aus denen ein Verschulden des Beklagten entnommen werden könnte, hat das Landesarbeitsgericht im Ergebnis zutreffend angenommen, daß der Kläger ein Verschulden des Beklagten nicht nachgewiesen habe.

1. In rechtlicher Beziehung ist das Landesarbeitsgericht von der Erwägung ausgegangen, ein fahrlässiges Verhalten des Beklagten liege vor, wenn er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen habe. Bei der Aufstellung der Maßstäbe des Verhaltens, das von einem ordentlichen Kraftfahrer zu verlangen ist, ist in dem Urteil zutreffend unterschieden zwischen dem Verhalten, das zu dem Abkommen von der Fahrbahn geführt hat, und der Reaktion, die zu erwarten gewesen ist, nachdem der Beklagte mit dem rechten Vorderrad auf den Mittelstreifen geraten war.

a) Das Abkommen des Beklagten von der Fahrbahn hätte das Landesarbeitsgericht, wie seine Ausführungen auf S. 17 des Urteils zeigen, als schuldhaft bewertet, wenn seine Geschwindigkeit in Anbetracht der gegebenen Verhältnisse zu hoch gewesen wäre oder wenn er sich nicht an die Begrenzungspfähle hätte halten und sich dabei darauf hätte verlassen können, daß diese an der richtigen Stelle standen, oder wenn er bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt

hätte erkennen müssen, daß die Pfähle unrichtig gesteckt waren. Hinsichtlich des Verhaltens des Beklagten nach dem Abkommen von der Fahrbahn hat das Landesarbeitsgericht in Erwägung gezogen, ob ihm der Vorwurf der Fahrlässigkeit deshalb zu machen ist, weil er das Fahrzeug vor dem Aufprall auf den Brückenpfeiler nicht mehr rechtzeitig zum Halten gebracht hat.

b) Das Landesarbeitsgericht hat damit zutreffend die im vorliegenden Falle zu beobachtenden Sorgfaltspflichten umschrieben, bei deren Verletzung gegen den Beklagten der Vorwurf eines fahrlässigen Verhaltens erhoben werden könnte.

Die Revision hat geltend gemacht, das Landesarbeitsgericht hätte das Verschulden auch unter dem Gesichtspunkt prüfen müssen, daß jeder Kraftfahrer verpflichtet sei, nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die angrenzenden Straßenteile im Auge zu behalten. Dabei übersieht die Revision jedoch, daß sich diese Sorgfaltspflicht regelmäßig nicht auf Autobahnen bezieht, sondern auf andere Straßen, bei denen Fußgänger vom Bürgersteig, von einem Sommerweg o.ä. her die Fahrbahn betreten und kreuzen können. Die von der Revision weiter vertretene Auffassung, nach § 9 StVO dürfe jeder Kraftfahrer auch auf der Autobahn nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig anhalten kann, trifft für den vorliegenden Fall, bei dem es auf das Erkennenkönnen bezüglich der Fahrbahnbegrenzung und die durch das Abkommen von der Fahrbahn geschaffene Gefahrenlage ankommt, nicht zu.

2. Von den vorstehend dargestellten rechtlichen Gesichtspunkten aus hat das Landesarbeitsgericht geprüft, ob dem Beklagten der Vorwurf der Fahrlässigkeit gemacht werden kann. Das hat das Landesarbeitsgericht verneint mit Erwägungen, die jedenfalls im Ergebnis zutreffend sind. Im einzelnen gilt dazu folgendes:

a) Hinsichtlich der Frage, ob die Geschwindigkeit des Beklagten zu hoch war, hat das Landesarbeitsgericht zunächst die mit Revisionsrügen nicht angegriffene und deshalb den Senat bindende Feststellung getroffen, z.Z. des Unfalls habe eine Geschwindigkeitsbeschränkung an der Un-



fallstelle nicht bestanden. Das angefochtene Urteil kommt dann zu dem Ergebnis, die von dem Beklagten eingehaltene Geschwindigkeit von 40 km/St sei nicht zu hoch gewesen. Gegen diese Wertung sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Das Landesarbeitsgericht hat alle Umstände, die sich aus der Verkehrslage ergaben, berücksichtigt.

b) Zutreffend hat das Landesarbeitsgericht auch angenommen, der Beklagte habe nicht fahrlässig gehandelt, weil er sich an die Begrenzungspfähle gehalten und sich darauf verlassen hat, daß diese an der richtigen Stelle standen.

Die Begrenzungspflöcke mit Reflexfolien sind zwar keine amtlichen Verkehrszeichen im Sinne des § 3 StVO. Die Begrenzungspfähle sind jedoch optische Leiteinrichtungen, die geeignet und dazu bestimmt sind, denjenigen Teil des Straßenkörpers, der nicht zur Fahrbahn gehört, als solchen kenntlich zu machen. Eine solche Kenntlichmachung obliegt den Straßenunterhaltungspflichtigen, wenn ein Unterschied zwischen dem Teil des Straßenkörpers, der Fahrbahn ist, und denjenigen Teilen, die nicht zur Fahrbahn gehören, äußerlich nicht oder nur schwer erkenntlich ist (vgl. OLG Stuttgart in VersR 1955, 365; Geigel, Haftpflichtprozeß, 11. Aufl., S. 512). Das Landesarbeitsgericht hat deshalb zu Recht angenommen, daß der Beklagte sich an die Begrenzungspfähle halten konnte. Er durfte sich auch darauf verlassen, daß die Pfähle richtig standen; denn da die Begrenzungspfähle dazu bestimmt sind, den Rand der Fahrbahn kenntlich zu machen, kann der Kraftfahrer auch von ihrer ordnungsmäßigen Verwendung ausgehen.

c) Im Ergebnis zutreffend hat das Landesarbeitsgericht die Frage verneint, ob der Beklagte bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen müssen, daß die Pfähle unrichtig gesteckt waren.

Wenn der Mittelstreifen der Autobahn, der in die Bauarbeiten mit einbezogen war, nach dem Ausschachten mit Sand bis zur Höhe der Fahrbahn wieder aufgefüllt war, dann konnte der Beklagte, zumal da leichter Bodennebel herrschte, den Fahrbahnrand und die Stellung der Begrenzungspfähle zu



diesem nicht erkennen. Aber auch wenn der Mittelstreifen nicht bis zur Höhe der Fahrbahn mit Sand aufgefüllt gewesen sein sollte, kann dem Beklagten das Nichterkennen der unrichtigen Stellung der Pfähle nicht zum Vorwurf gemacht werden. Auch insoweit ist nämlich zu berücksichtigen, daß leichter Bodennebel geherrscht hat. Hinzukommt, daß die Begrenzungspfähle in gewissen Abständen stehen und deshalb nicht ohne weiteres erkennbar ist, ob sie sich im gleichen Abstand zur Fahrbahn befinden.

Da ein fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu verneinen ist, unabhängig davon, ob der Mittelstreifen bis zur Höhe der Fahrbahn aufgefüllt war oder nicht, nötigt der möglicherweise vorliegende Widerspruch in den tatsächlichen Feststellungen des Landesarbeitsgerichts in diesem Punkte nicht zu einer Aufhebung der angefochtenen Entscheidung; denn das Urteil beruht nicht auf diesem Widerspruch.

d) Hinsichtlich der Beurteilung des Verhaltens des Beklagten nach dem Abkommen von der Fahrbahn daraufhin, ob er den Lastzug noch vor dem Aufprall auf den Brückenpfeiler hätte zum Stehen bringen können, wird das angefochtene Urteil, das ^{auch} insoweit eine Fahrlässigkeit verneint, von der Erwägung getragen, der Beklagte hätte den Lastzug nicht mehr rechtzeitig anhalten können.

aa) Das Landesarbeitsgericht geht davon aus, daß die Strecke, die der Beklagte von dem Abkommen von der Fahrbahn bis zum Aufprall auf den Brückenpfeiler zurückzulegen hatte, nicht mehr festzustellen ist. Deshalb fehle jegliche Voraussetzung für eine nachträgliche Berechnung der Länge der Anhaltestrecke. Unter diesen Voraussetzungen könne auch nicht festgestellt werden, daß der Beklagte, wenn er zu bremsen versucht hätte, den Lastzug noch rechtzeitig hätte anhalten können.

Diese Erwägungen des Landesarbeitsgerichts sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Der Kläger meint zwar, der Beklagte hätte, wenn er erst 20 bis 25 m vor dem Brückenpfeiler von der Fahrbahn abkam, wegen der geringen Entfernung bis zum Brückenpfeiler merken müssen, daß seine



Fahrtrichtung mit dem Verlauf der Fahrbahn nicht mehr übereinstimmte und er direkt auf den Brückenpfeiler zugeleitet wurde. Dabei übersieht der Kläger aber, daß dem Beklagten eine Schockzeit zugebilligt werden muß. Das hat offenbar auch das Landesarbeitsgericht, das insoweit sich dem Gutachten des Sachverständigen angeschlossen hat, getan.

Der Kläger hat zwar unter Berufung auf BGH in VRS 6, 436 die Auffassung vertreten, einem Kraftfahrer, dem ein Fahrzeug mit aufgeblendeten Licht entgegenkommt, könne nur eine Reaktionszeit von 0,6 Sek., nicht jedoch eine Schrecksekunde zugebilligt werden. Diese Ansicht bezieht sich jedoch auf einen Sachverhalt, der mit dem vorliegenden nicht vergleichbar ist. Der Beklagte hatte sich nämlich nicht auf ein entgegenkommendes Fahrzeug, das nicht abblendete, einzustellen (nach dem unstreitigen Tatbestand des angefochtenen Urteils blendeten das entgegenkommende Fahrzeug und auch der Beklagte ab); das Ungewöhnliche, auf das sich der Beklagte einzurichten hatte, bestand vielmehr darin, daß er mit dem rechten Vorderrad von der Fahrbahn abkam und auf den jedenfalls nicht befestigten Mittelstreifen geriet.

Dabei spielt es auch keine Rolle, ob der Mittelstreifen mit Sand bis zur Höhe der Fahrbahn aufgefüllt war oder nicht; denn selbst wenn der ausgeschachtet gewesene Mittelstreifen mit Sand aufgefüllt war, war ein Einsinken mit dem Vorderrad des schweren Lastzuges unvermeidlich. Dadurch aber wurde das Fahrverhalten des Lastzuges beeinträchtigt und beeinflusst, und es entstand eine plötzliche Gefahr. Wie der Bundesgerichtshof in NJW 1954, 1415 ausgeführt hat, ist eine "Reaktionszeit" dem Kraftfahrer stets, eine Schockzeit dagegen nur dann zuzubilligen, wenn er von der Gefahr schuldlos überrascht worden ist.

Letzteres ist hier aber der Fall. Wie oben zu III 2 a - c dargelegt, war das Abkommen des Beklagten von der Fahrbahn schuldlos und überraschend für ihn geschehen. Deshalb hat das Landesarbeitsgericht in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Sachverständigen dem Beklagten zu Recht eine Schockzeit zugebilligt, bevor von ihm eine Reaktion zu erwarten war. Ein schuldhaftes Fehlverhalten kann dem Beklag-



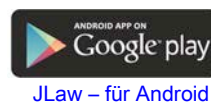
ten um so weniger vorgeworfen werden, als er nach dem Abkommen von der Fahrbahn nicht ohne weiteres mit der Betätigung der Bremse zu reagieren hatte. Vielmehr ist es naheliegender, das Abkommen von der Fahrbahn mit einem Zurücklenken zu korrigieren. Deshalb muß dem Beklagten neben der Schrecksekunde auch eine längere Reaktionszeit für die Entscheidung darüber, ob er bremsen oder das Fahrzeug zurücklenken sollte, zugebilligt werden. Aus diesen Gründen und weil die Entfernung vom Abkommen von der Fahrbahn bis zum Brückenpfeiler nicht festgestellt werden kann, hat das Landesarbeitsgericht zutreffend die Erwägungen des Klägers darüber, daß der Beklagte noch hätte anhalten können, als bloße Vermutungen bezeichnet.

bb) In Bezug auf die wertenden Feststellungen des Landesarbeitsgerichts hinsichtlich des Verhaltens des Beklagten nach dem Abkommen von der Fahrbahn hat die Revision Verfahrensrügen erhoben, die jedoch nicht durchschlagen.

Der Kläger hat geltend gemacht, er habe im Schriftsatz vom 10. Mai 1962 Sachverständigenbeweis dafür angeboten, daß die Schutzbehauptungen des Beklagten darüber, er habe den Lastzug nicht mehr zum Halten bringen können, nicht zutreffen könnten. Dem Beweisantrag sei nicht nachgegangen worden. Im Gegensatz zu dem Vorbringen des Klägers ist festzustellen, daß das Landesarbeitsgericht ein Sachverständigengutachten eingeholt und dabei insbesondere gem. Ziff. I 2 und 3 die von dem Kläger in seinem vorgenannten Schriftsatz aufgeworfenen Fragen dem Sachverständigen zur Beurteilung unterbreitet hat (vgl. den Beweisbeschluß Bl. 145 VorA).

Aus demselben Grunde geht auch die Rüge des Klägers fehl, das Landesarbeitsgericht sei dem in seinem Schriftsatz vom 6. November 1962 angetretenen Beweis über die Behauptung, der Beklagte hätte das Fahrzeug zum Stehen bringen können, nicht nachgegangen.

Schließlich hat der Kläger noch geltend gemacht, das Landesarbeitsgericht hätte dem Antrag auf Einholung eines Obergutachtens stattgeben müssen. Auch diese Rüge ist nicht begründet. Die Einholung eines Sachverständigengut-



achtens gemäß §§ 144, 402 ff. ZPO und erst recht eines Obergutachtens, steht im pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts (BAG AP Nr. 65 zu § 3 TO.A und AP Nr. 1 zu § 565 ZPO zu II 2 der Gründe). Eine Pflicht zur Einholung eines Obergutachtens kann dann gegeben sein, wenn das vorhandene Gutachten grobe Mängel aufweist oder die zu entscheidenden Fragen ganz besonders schwierig sind (BGH in VersR 1960, 596).

Die letztgenannten Voraussetzungen liegen hier jedoch nicht vor. Soweit das von dem Sachverständigen erstellte Gutachten und das Ergänzungsgutachten Widersprüche aufweisen hinsichtlich der Frage, ob die Bremsleitung schon vor dem Auffahren auf den Brückenpfeiler beschädigt war oder nicht, beruht dies darauf, daß das Landesarbeitsgericht es dem Sachverständigen überlassen hat, aus dem Akteninhalt die für das Unfallgeschehen und seine Beurteilung maßgeblichen Tatsachen zu entnehmen. Die Frage, ob der Mittelstreifen bis zur Höhe der Fahrbahn mit Sand wieder aufgefüllt war oder nicht, ließ sich aus dem Akteninhalt nicht eindeutig beantworten. Deshalb darf dem Gutachter nicht vorgeworfen werden, ihm seien grobe Fehler unterlaufen. Ein Verfahrensverstoß des Landesarbeitsgerichts liegt aber vor allem deshalb nicht vor, weil es sich auf Grund der übrigen Teile des Gutachtens hinsichtlich des Unfallgeschehens eine feste Überzeugung hat bilden können, die das Urteil trägt.

cc) Das Landesarbeitsgericht hat ein fahrlässiges Verhalten des Beklagten nach dem Abkommen von der Fahrbahn auch und in erster Linie deshalb verneint, weil die Bremsleitung durch das Abkommen von der Fahrbahn beschädigt worden sei. Deshalb habe der Beklagte überhaupt nicht mehr bremsen können. In diesem Punkte hat sich das Landesarbeitsgericht den Ausführungen des Sachverständigen in seinem Gutachten und dem Ergänzungsgutachten angeschlossen. Die von dem Gutachter gezogene Schlußfolgerung, der Bremsschlauch könne beim Durchfedern des rechten Vorderrades abgerissen sein, beruht auf der Voraussetzung, daß der Mittelstreifen nicht bis zur Höhe der Fahrbahn mit Sand aufgefüllt war.

Ob das aber der Fall war, ist vom Landesarbeitsgericht, wie bereits dargelegt, nicht widerspruchsfrei festgestellt



worden. Deshalb wird die von dem Landesarbeitsgericht im Anschluß an das Gutachten des Sachverständigen und das Ergänzungsgutachten vertretene Auffassung, der Beklagte habe nicht fahrlässig gehandelt, weil er infolge der Beschädigung der Bremsleitung nicht in der Lage gewesen sei, den Lastzug zum Halten zu bringen, nicht von den im Urteil getroffenen tatsächlichen Feststellungen getragen. Eine Aufhebung des angefochtenen Urteils aus diesem Grunde entfällt aber deshalb, weil die Verneinung des fahrlässigen Verhaltens des Beklagten auf Grund der Alternativbegründung des Landesarbeitsgerichts, wie zu aa) ausgeführt, gerechtfertigt ist (§ 563 ZPO).

Da die Frage, ob die Bremsleitung schon beim Abkommen von der Fahrbahn beschädigt worden ist oder nicht, hiernach keine rechtserhebliche Bedeutung hat, kommt es auf die von der Revision in diesem Punkte erhobenen Verfahrensrügen nicht an.

gez.: Dr. Schröder Wichmann Dr. Gröninger

Dr. Löwisch Pinther



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)