

Verkündet
am 29. Oktober 1951
Fieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der P [REDACTED] & L [REDACTED] Aktiengesellschaft in U [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand daselbst,
2. des Kraftfahrers Josef G [REDACTED] in U [REDACTED], D [REDACTED]-
[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger und
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Fabrikbesitzer August M [REDACTED] in K [REDACTED], O [REDACTED]-
[REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 1951 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiß, Dr.
Kleinewefers, Dr. Gelhaar und Dr. Bock

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
Ersten Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düssel-
dorf vom 11. Mai 1950 insoweit aufgehoben, als über
ein Fünftel der Klagansprüche und über die Kosten
erkannt worden ist.

In diesem Umfange wird die Klage unter teilwei-
ser Abänderung des Urteils der 5. Zivilkammer des
Landgerichts in Krefeld vom 27. Oktober 1949 abge-
wiesen.

Im übrigen wird die Revision der Beklagten zu-
rückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem
Kläger zu einem Fünftel, den Beklagten als Gesamt-
schuldern zu drei Fünfteln und dem Zweitbeklagten
zu einem weiteren Fünftel auferlegt.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden dem
Kläger zu drei Zehnteln, den Beklagten als Gesamt-
schuldern zu sechs Zehnteln und dem Zweitbeklagten
zu einem weiteren Zehntel auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 25. März 1948 gegen 7 Uhr morgens wartete der Kläger mit seinem Personenkraftwagen in U- an der Anlegestelle auf die Fähre, um sich über den Rhein setzen zu lassen. Vor ihm standen bereits einige Kraftfahrzeuge. Während der Wartezeit erschien der Zweitbeklagte mit dem Personenkraftwagen der Erstbeklagten an der Anlegestelle. Er hatte den Auftrag, den Diplom-Ingenieur N aus C über den Rhein nach Essen zu bringen, damit N dort den Schnellzug nach Hannover erreichen könnte. Am Abend zuvor hatte der Fährmann die Zusage gegeben, den Wagen gegen 7 Uhr auf der Fähre -wenn nötig mit Vorrang vor anderen Fahrzeugen- mitzunehmen. Infolgedessen nahm der Zweitbeklagte mit dem Kraftwagen der Erstbeklagten nicht hinter dem Wagen des Klägers, sondern links neben der aufgefahrenen Wagenreihe Aufstellung. Der Kläger machte dem Zweitbeklagten sowie N dieserhalb ergebnislose Vorhaltungen und blieb danach zusammen mit seinem Fahrer E vor dem Wagen der Beklagten -den Rücken dem Fahrzeug zugekehrt- stehen. Inzwischen näherte sich die Fähre dem Ufer. Einige Minuten nach dem Anlegen ließ der Zweitbeklagte den Motor an. Der Wagen setzte sich ohne Signal oder sonstige Warnung auf die Fähre zu in Bewegung. Dabei fuhr das linke Vorderrad dem Kläger über den rechten Fuß und verletzte ihn. Wegen dieser Ver-

- 3 -

letzung des Klägers wurde der Zweitbeklagte vom Schöffengericht in Krefeld durch Urteil vom 5. November 1948 gemäß § 230 StGB rechtskräftig zu einer Geldstrafe von 100 M verurteilt (Aktenzeichen: Sch G 79/48).

Der Kläger behauptet, der Zweitbeklagte habe nach den fährrechtlichen Bestimmungen zu Unrecht bevorzugt befördert werden wollen. Er, der Kläger, habe ihm deshalb mit Recht Vorhaltungen gemacht. Nach dem Anlassen des Motors habe der Zweitbeklagte sofort das Steuer nach rechts eingeschlagen und dabei ihn, den Kläger, rücksichtslos angefahren. Die Erstbeklagte habe diesen Unfall dadurch verschuldet, daß sie den Zweitbeklagten veranlaßt habe, das Vorrecht an der Fähre in Anspruch zu nehmen. Infolge der Verletzung sei der Kläger bis zum 7. Juni 1948 ganz arbeitsunfähig, bis zum 31. Juli 1948 zu 60 % und anschließend bis zum 31. Juli 1949 zu 33 1/3 % erwerbsbeschränkt gewesen.

Der Kläger fordert von den Beklagten als Gesamtschuldnern die Zahlung von Schmerzensgeld, Ersatz von Krankenhaus- und Heilungskosten, Ersatz der Mehrkosten für orthopädisches Schuhwerk und Ersatz von Verdienstausfall in seiner Fabrik. Er hat seinen Schaden für die Zeit bis zum 31. März 1949 auf insgesamt 10.188 M beziffert. Außerdem begehrt der



Kläger Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für den über den 31. März 1949 hinaus noch entstehenden Schaden.

Die Beklagten haben die Klagforderungen nach Grund und Höhe bestritten und vorgetragen, daß ihr Wagen gemäß der Zusage des Fährmanns mit Vorrang hätte auf die Fähre gelassen werden müssen. In seiner Auflehnung dagegen sei der Kläger provozierend aufgetreten. Er habe sich etwa 7 Minuten hindurch vor ihrem Wagen "aufgepflanzt" und um jeden Preis verhindern wollen, daß der Wagen als erster auf die Fähre gelangte. Er habe die damit gegebene Gefahr für seine Person bewußt auf sich genommen und sich deshalb sein Mißgeschick selbst zuzuschreiben. Zu dem Unfall sei es nur dadurch gekommen, daß der Wagen an der abschüssigen Uferstelle nach Lösen der Bremse ein kurzes Stück "durchgerutscht" sei. Der Zweitbeklagte sei ein langjährig bewährter untadelhafter Fahrer und auch stets genügend unter Aufsicht gewesen. Im übrigen seien die Schadensersatzansprüche des Klägers übersetzt.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und zwar gegen die Erstbeklagte im Rahmen der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes, gegen den Zweitbeklagten auch aus

unerlaubter Handlung. Dem Feststellungsantrage hat das Landgericht aus den gleichen rechtlichen Gesichtspunkten stattgegeben.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten Berufung eingelegt und vorgetragen, auf der Fähre sei soviel Platz gewesen, daß der Kläger auch mitgenommen worden wäre, wenn er die Beklagten als erste auf die Fähre gelassen hätte. Vielleicht sei der Unfall so zu erklären, daß der Zweitbeklagte beim Anfahren die Entfernung bis zum Kläger falsch geschätzt und auch angenommen habe, der Kläger werde aus dem Bereich des Wagens hinausgehen. Den Umständen nach müsse der Kläger aber im entscheidenden Augenblick eine Wendung nach rechts gemacht haben und dadurch mit dem Fuß unter das Rad geraten sein. Ein generelles Grundurteil nach § 304 ZPO könne nicht ergehen. Es müsse vielmehr jeder der geltend gemachten Leistungsansprüche nach Grund und Höhe gesondert geprüft werden. Im übrigen sei auch ein zukünftiger Schaden nicht dargetan.

Zur Rechtfertigung des Klaganspruchs hat sich der Kläger hilfsweise auch auf den Ausfall in der Zeit ab 1. April 1949 berufen. Er bestreitet, in dem entscheidenden Augenblick vor dem Unfall eine Rechtswendung gemacht zu haben. Allenfalls könne eine solche Wendung darauf zurückzuführen sein, daß

er die die Fähre verlassenden Fahrzeuge habe betrachten wollen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision erstreben die Beklagten insoweit Klagabweisung, als in der Urteilsformel über den Anspruch auf Zahlung von Schmerzensgeld gegen die Erstbeklagte noch nicht entschieden ist und als im übrigen die Schadensersatzansprüche zu mehr als der Hälfte für gerechtfertigt erklärt worden sind.

Wegen des restlichen Zahlungsanspruches für geschäftlichen Schaden haben die Beklagten Aufhebung und Zurückweisung beantragt. Der Kläger hat um Zurückweisung der Revision gebeten.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Kläger unmittelbar vor dem Unfall etwa einen Meter vor dem Wagen der Beklagten in Höhe der Scheinwerfer, und zwar mit dem Rücken dem Wagen zugekehrt, gestanden habe. Der Zweitbeklagte habe das Steuer sofort nach dem Anlassen des Motors scharf rechts eingeschlagen. Trotzdem sei das linke Vorderrad über den Fuß des Klägers hinweggegangen. Das vom Zeugen

Nowak bekundete "ruckhafte Vorwärtsfahren" sei möglicherweise darauf zurückzuführen, daß der Zweitbeklagte während des Haltens, um ein Abgleiten des Wagens auf dem abschüssigen Ufergelände zu verhindern, einen Gang eingeschaltet gelassen und vor dem Anlassen des Motors vergessen habe, den Wagen wieder in den Leerlauf zu bringen. Es sei aber auch möglich, daß der Zweitbeklagte "forsch anfahrend" an dem Kläger habe glatt vorbeikommen oder ihn leicht mit dem Kotflügel habe beiseiteschieben wollen. Schließlich sei auch die Möglichkeit nicht ausgeräumt worden, daß der Kläger unvermutet eine Bewegung nach rechts gemacht und das Unglück auf diese Weise mitverursacht habe. Es könne aber dahingestellt bleiben, wie es zu dem Unfall gekommen sei. Der Zweitbeklagte sei auf jeden Fall verantwortlich; denn er hätte sein Verhalten stets so einrichten müssen, daß der vor dem Wagen stehende Kläger nicht gefährdet worden wäre (§ 1 StVO); zum mindesten hätte er vor dem Anfahren den Kläger durch Warnzeichen aufmerksam machen müssen (§ 12 StVO). Das sei nicht geschehen. Die Schadensersatzpflicht des Zweitbeklagten sei daher gemäß §§ 823 Abs 1, 2 BGB in Verb mit § 230 StGB begründet. Neben dem Zweitbeklagten hafte die Erstbeklagte gesamtschuldnerisch nach §§ 7 Abs 1 KrfzG, 840 BGB.

Das Berufungsgericht hat einen Haftungsausschluß aus dem Gesichtspunkt des Handelns auf eigene Gefahr

sowie ein nach §§ 254 BGB, 9 KrfzG zu berücksichtigendes mitwirkendes Verschulden des Klägers verneint. Aus dem Verhalten des Klägers sei nicht der zwingende Schluß zu ziehen, er habe Handel suchen und um jeden Preis die Weiterfahrt des Wagens verhindern wollen. Es sei vielmehr denkbar, daß er zunächst wegen der Vorhaltungen an den Wagen der Beklagten herangetreten und dann dort ohne weitergehende Absichten stehen geblieben sei, um -dem Wasser näher- das Herankommen der Fähre zu beobachten. Den Umständen nach hätte er auch nicht zu befürchten brauchen, daß ein so gewandter Fahrer wie der Zweitbeklagte ihn unter Außerachtlassung der gebotenen Sorgfalt anfahren werde. Allenfalls hätte das Geräusch des Motors den Kläger veranlassen können, vorsichtig zu sein und aus dem Bereich des Wagens zu gehen. Das Lösen der Bremse und das Anfahren des Wagens seien aber möglicherweise dem Anlassen des Motors so schnell gefolgt, daß das Unglück schon geschehen sei, bevor der Kläger sich überhaupt auf die veränderte Situation habe einstellen können.

Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, der Kläger könne Ersatz der Krankenhaus- und Heilungskosten, sowie Ersatz wegen Vermehrung der Bedürfnisse, z.B. wegen Anschaffung von orthopädischem Schuhwerk, verlangen. Infolge der Gehbehinderung sei die

Arbeitsfähigkeit des Klägers zeitweilig ganz aufgehoben und dann gemindert gewesen. Nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge sei es wahrscheinlich, daß ihm hierdurch in der Zeit bis zum 31. März 1949 ein gewisser Verdienstausschlag entstanden sei. Auch dieser selbständige einheitliche Anspruch, für den der Kläger mit der Klage einzelne Rechnungsposten angeführt habe, sei dem Grunde nach gerechtfertigt. Die Entscheidung des Landgerichts bestehe ferner insoweit zu Recht, als sie den Schmerzensgeldanspruch gegenüber dem Zweitbeklagten, nicht dagegen auch gegenüber der Erstbeklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt habe. Für die Zeit ab 1. April 1949 sei schon mit Rücksicht darauf, daß der Kläger wegen der Seitwärtsstellung seines Fußes einen Dauerschaden erlitten habe und ständig orthopädisches Schuhwerk tragen müsse, ein rechtliches Interesse an der Feststellung einer weitergehenden Schadensersatzpflicht gegeben.

II.

In sachlich-rechtlicher Hinsicht greift die Revision das Berufungsurteil nur wegen der Verneinung des Handelns auf eigene Gefahr und wegen des Mitverschuldens des Klägers an. Diese Rügen sind nur zum Teil gerechtfertigt.

1. Das Berufungsgericht hat eine Absicht des Klägers, durch Stehenbleiben vor dem Wagen der Beklagten die Weiterfahrt zu hindern, nicht als erwiesen angesehen und es für "denkbar" gehalten, daß der Kläger vor dem Wagen stehengeblieben sei, "um von dort -dem Wasser näher- das Herankommen der Fähre zu beobachten". Die Revision rügt diese Annahme als "tatbestandswidrig", ohne jedoch hierfür eine rechtlich beachtliche, stichhaltige Begründung geben zu können. Wenn das Berufungsgericht nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis eine solche Absicht nicht als erwiesen angesehen hat, so handelt es sich hierbei um eine tatrichterliche Würdigung, die keine Verletzung des § 286 ZPO erkennen läßt.

Die von der Revision gerügte Annahme des Berufungsgerichts steht nicht in Widerspruch mit der Aussage des Fahrers Eller. Dieser Zeuge hat bekundet, daß sich der Kläger nach einem ganz kurzen Gespräch mit dem Zweitbeklagten vor den Wagen der Beklagten gestellt habe, und zwar etwa 1 - 1¹/₂ Meter vor den linken Kotflügel. Der Zeuge, der zu dieser Zeit neben dem Kläger stand, hat wörtlich erklärt: "Inzwischen waren einige Minuten seit dem Gespräch vergangen, während dessen ich mich im wesentlichen für den Fährbetrieb interessiert hatte. Als die Fähre bereits an Land war und das erste Fahrzeug die Fähre bereits verlassen hatte, begab ich mich

selbst auf Anordnung des Klägers zu unserem eigenen PKW". Nach der weiteren Darstellung des Zeugen ist der Unfall unmittelbar darauf passiert, als er, der Zeuge E■■■■, "kaum an dem PKW der Beklagten vorbei auf dem Wege zum Wagen des Klägers war". Das Berufungsgericht hat nicht angenommen, daß der Kläger, wie die Revision vorträgt, "lediglich" das Herankommen der Fähre beobachten wollte. Die Annahme des Berufungsgerichtes schließt nicht aus, daß sich der Kläger auch noch das Anlegen der Fähre und die Abfahrt der Wagen ansehen wollte, ohne seinen Platz zu verlassen. Auch der Zeuge E■■■■ hat sich nach seiner eigenen Aussage während dieser Zeit "für den Fährbetrieb interessiert". Aus der Tatsache, daß sich der Kläger nicht schon sofort nach dem Anlegen der Fähre entfernte, ist keineswegs der zwingende Schluß zu ziehen, daß er die Absicht verfolgte, die Weiterfahrt des Wagens der Beklagten zu hindern. Selbst wenn die Räumung der Fähre zu der Zeit, als sich der Wagen der Beklagten in Bewegung setzte, bereits völlig beendet gewesen wäre, bliebe es durchaus denkbar, daß sich der Kläger den Betrieb an der Fähre noch eine Weile mit ansehen wollte. Dieser Annahme widerspricht auch nicht die Tatsache, daß der Kläger noch stehen blieb, nachdem er dem Zeugen E■■■■ Anweisung gegeben hatte, zu dem Wagen zu gehen. Das Berufungsgericht hatte schließlich auch keinen besonderen Anlaß, sich damit auseinander zu

setzen, daß "nach Ansicht" des Schöffengerichts der Kläger den Zweitbeklagten hindern wollte, vor den anderen wartenden Wagen auf die Fähre zu gelangen. Das Berufungsgericht hatte den Sachverhalt nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis des vorliegenden Verfahrens selbständig zu prüfen. Irgendwelche Beweisanträge sind hierbei nicht übergangen worden. Wenn das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kam, daß die vom Beklagten behauptete Absicht nicht erwiesen sei, so schließt dies die Möglichkeit, daß der Kläger eine solche Absicht gehabt hatte, ebenso wenig aus wie die Möglichkeit, daß sich der Kläger "lediglich" den Fährbetrieb ansehen wollte. Der Revision kann also nicht gefolgt werden, wenn sie meint, es gebe "nach Wegfall des Erklärungsversuchs des Berufungsgerichts" keine andere Würdigung des Stehenbleibens als die Absicht des Klägers, seine Rechthaberei durch Schaffung eines Fahrhindernisses für den Zweitbeklagten durchzusetzen.

2. Es kann unterstellt werden, daß der Zweitbeklagte unter dem Eindruck stand, der Kläger wolle ihn an der Weiterfahrt verhindern. Die Beklagten haben aber nicht beweisen können, daß der Kläger, wenn er eine solche Absicht nicht gehabt haben sollte, den Eindruck einer solchen Absicht bewußt habe erwecken wollen. Sie haben gemäß Schriftsatz vom 3. April 1950 S 3 (Bl 144) nur vorgetragen, der Klä-

ger werde wohl kaum bestreiten wollen, daß er bewußt gehandelt habe. Einen solchen Vorwurf hat der Kläger zurückgewiesen. Demgegenüber haben die Beklagten keinen Beweis für ihre Behauptung angetreten.

III.

1. Da zwischen den Parteien keinerlei vertragliche Beziehungen bestanden haben, kommt ein Ausschluß der Haftung durch "stillschweigenden Haftungsverzicht" (Palandt BGB 9. Aufl Einf vor § 823 Anm 3 b) nicht in Betracht. Der Kläger hat dem Zweitbeklagten gegenüber durch sein Verhalten nicht "erklärt", daß er die aus der Aufstellung vor dem Kraftwagen sich möglicherweise ergebenden Gefahren auf sich nehmen wolle. Die rechtlichen Gesichtspunkte, die bei Beförderungsverträgen für das Handeln auf eigene Gefahr beachtlich sein können, lassen sich nicht schon deshalb auf den Kläger übertragen, weil er sich in eine Lage begeben hat, in der er durch das Kraftfahrzeug der Beklagten gefährdet werden konnte. Ein "Haftungsausschluß" zu Gunsten sonstiger Verkehrsteilnehmer liegt nicht schon dann vor, wenn diese sich bewußt in eine im Hinblick auf den Verkehr gefährliche Lage begeben. Das von der Revision angeführte Urteil des Obersten Gerichtshofs für die Britische Zone vom 4. November 1949 (VerkRSamml 1949,

265 = NJW 1950, 143) behandelt ebenso wie das Urteil des Senats vom 17. Mai 1951 (BGHZ 2, 159) nur den Fall eines Haftungsausschlusses auf vertraglicher Grundlage.

2. Ein "Handeln auf eigene Gefahr" (Palandt aaO Anm 3 c) könnte im übrigen allenfalls dann zu einem Haftungsausschluß führen, wenn sich der Verletzte der Möglichkeit einer Gefährdung durch den Umstand, der für den Unfall ursächlich geworden ist, bewußt gewesen wäre. Das Berufungsgericht hat jedoch ein solches Bewußtsein des Klägers nicht feststellen können. Es hat nicht als erwiesen angesehen, daß der Kläger den Zweitbeklagten überhaupt an der Weiterfahrt habe verhindern wollen, und darüber hinaus auch ohne Rechtsirrtum ausgeführt, daß der Kläger den Umständen nach nicht habe zu befürchten brauchen, ein so erfahrener Fahrer wie der Zweitbeklagte werde die gebotene Vorsicht außer acht lassen und ihn anfahren. Die gegen diese tatrichterliche Würdigung gerichtete Rüge der Revision konnte keinen Erfolg haben. Damit scheidet auch die Annahme einer "Einwilligung" des Klägers in eine möglicherweise eintretende, von vornherein als denkbare Folge von ihm erkannte Verletzung aus (Palandt aaO; RGZ 141, 262 [266]).

IV.

1. Die Rüge der Revision ist jedoch insoweit begründet, als das Berufungsgericht auch ein mitwirkendes Verschulden des Klägers verneint hat. Nach dem festgestellten Sachverhalt muß dem Kläger zum mindesten der Vorwurf der Unvorsichtigkeit gemacht werden, weil er sich in einem Abstand von etwa 1 - 1 ¹/₂ Metern links vor den Wagen der Erstbeklagten stellte und dort noch stehenblieb, als die Fähre bereits angelegt hatte und als damit zu rechnen war, daß sich nun auch der Wagen des Zweitbeklagten in Bewegung setzen würde, um auf die Fähre zu gelangen. Hierbei kommt es nicht darauf an, daß sich der Kläger einer ihm drohenden Gefahr bewußt gewesen ist und auch erkannt hat, daß er vom Zweitbeklagten bei einem Versuch, den Wagen auf die Fähre zu bringen, angefahren werden könne. Es genügt, daß er unter den gegebenen Umständen mit einer Gefährdung hätte rechnen müssen und daß er sich bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt einer solchen Gefahr hätte entziehen können und müssen.

Der Kläger wußte nach der Auseinandersetzung, die er unmittelbar vorher mit dem Zweitbeklagten hatte, daß dieser besonderen Wert darauf legte, möglichst mit Vorrang vor den anderen Fahrzeugen

auf die Fähre zu kommen. Um dies zu erreichen, hatte er sich von vornherein links neben die bereits vor der Anlegestelle auf dem Weg zur Fähre haltende Kolonne gesetzt. Der Kläger stellte sich unmittelbar links vor den Wagen und blieb dort noch stehen, als er dem Zeugen E■■■■, seinem Fahrer, bereits nach Anlegen der Fähre die Anweisung erteilt hatte, sich zu dem Wagen des Klägers zu begeben. Mag auch in diesem Zeitpunkt noch nicht unmittelbar mit dem Anfahren der Kolonne zu rechnen gewesen sein, so lag es nach der dem Kläger erkennbaren Absicht des Zweitbeklagten immerhin nahe, daß dieser seinen Wagen in Bewegung setzen werde, um die Fähre vor der rechts stehenden Kolonne zu erreichen. Erfahrungsgemäß ist es sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich, sich in eine eng aufeinander gerückte Kolonne einzureihen, zumal jeder Fahrer bemüht sein wird, keinen Wagen vorzulassen, um nicht selbst von der Überfahrt ausgeschlossen zu werden. Mag auch der Kläger dem Zweitbeklagten nicht absichtlich den Weg versperrt haben, so hätte er doch damit rechnen müssen, daß der Zweitbeklagte schon kurz nach Anlegen der Fähre versuchen würde, seinen Wagen vor der rechts haltenden Kolonne weiter nach vorn zu bringen, um auf alle Fälle mitzukommen. Daß dieser Zeitpunkt gekommen war, ergibt sich daraus, daß die Fähre bereits angelegt und der Kläger selbst seinen Fahrer schon zum Wagen geschickt hatte. Bei

dieser Sachlage hätte der Kläger also auch damit rechnen müssen, daß der Zweitbeklagte anfahren und versuchen werde, an ihm, dem Kläger, vorbeizukommen. Deshalb hätte sich der Kläger bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vergewissern müssen, ob er bei einem Anfahren des Wagens hätte gefährdet werden können, und erforderlichenfalls aus der Fahrbahn treten müssen. Allerdings kann dem Kläger nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt nicht auch noch ein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er es unterlassen hat, sich nach dem Anlassen des Motors in Sicherheit zu bringen; denn das Lösen der Bremsen und das Anfahren des Wagens ist dem Anlassen des Motors möglicherweise so unvermittelt gefolgt, daß der Kläger jetzt keine Zeit mehr hatte, sich auf die veränderte Situation einzustellen. Der dem Kläger zu machende Vorwurf besteht vielmehr darin, daß er überhaupt nach dem Anlegen der Fährre noch in einer beim Anfahren der Wagen gefährdeten Stelle stehenblieb.

2. Da hiernach ein Verschulden des Klägers bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, hängt die Verpflichtung der Beklagten zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist (§ 254 BGB; §§ 9, 18 KrfzG).

Nach dem festgestellten Sachverhalt ist das Maß der beiderseitigen Verursachung und des beiderseitigen Verschuldens hinreichend geklärt. Es bedarf für die Abwägung somit keiner Zurückverweisung an das Berufungsgericht.

Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen besteht die Fahrlässigkeit des Zweitbeklagten entweder darin, daß er, um ein Abgleiten des Wagens auf dem abschüssigen Ufergelände sicher zu verhindern, einen Gang eingeschaltet und den Wagen vor dem Anlassen des Motors nicht wieder in den Leerlauf gebracht hat, oder daß er "forsch anfahrend" an dem Kläger glatt hat vorbeikommen oder ihn "leicht mit dem Kotflügel hat beiseite schieben wollen". Eine weitere Klärung des Verhaltens des

Zweitbeklagten ist nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis nicht möglich. Insbesondere ist nicht festzustellen, daß der Zweitbeklagte den -wenn auch nur bedingten- Vorsatz gehabt hat, den Kläger zu verletzen. Das Schöffengericht in Krefeld hat in dem Urteil vom 5. November 1948 einen solchen auf Körperverletzung gerichteten Vorsatz des Zweitbeklagten ausdrücklich abgelehnt. Das Verschulden des Zweitbeklagten besteht im wesentlichen darin, daß er, und zwar ohne Warnzeichen, versucht hat, unmittelbar rechts an dem Kläger vorbeizufahren. Demgegenüber ist das Maß des Verschuldens des Klä-

gers erheblich geringer. Trotz der vorhergegangenen Auseinandersetzung brauchte er noch nicht unbedingt damit zu rechnen, daß der Zweitbeklagte seinen Wagen ohne Warnzeichen in Bewegung setzen werde. Immerhin war die Möglichkeit, daß der Zweitbeklagte mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Fahrt und die ihm vom Kläger gemachten Vorhaltungen versuchen werde, auch ohne Warnzeichen an dem Kläger vorbeizukommen, um sich jeder weiteren Auseinandersetzung zu entziehen, nicht ganz von der Hand zu weisen, zumal der Kläger links vor dem Wagen stand und es bei einem sofortigen starken Einschlagen der Steuerung nach rechts nicht völlig ausgeschlossen zu erscheinen brauchte, daß der Zweitbeklagte mit seinem Wagen an dem Kläger vorbeikommen würde. Wenn der Zweitbeklagte unter diesen Umständen den Wagen in Bewegung setzte, so muß allerdings auch die Verursachung des Unfalls vorwiegend in dem Verhalten des Beklagten gesehen werden. Im Verhältnis zu der Erstbeklagten ist bei der Verursachung des Schadens noch die Betriebsgefahr zu berücksichtigen, die bis zu einem gewissen Grade dadurch verstärkt war, daß sich der Wagen auf dem abschüssigen Ufergelände befand und sich auf verhältnismäßig engem Raum bewegen mußte.

Unter Berücksichtigung aller Umstände erschien es angemessen, die Ersatzpflicht der Beklagten auf

vier Fünftel des entstandenen und noch entstehenden Schadens zu beschränken und die darüberhinausgehenden Schadensersatzansprüche abzuweisen.

V.

Das Landgericht hat eine Haftung der Erstbeklagten nur aus dem Kraftfahrzeuggesetz, eine Haftung des Zweitbeklagten dagegen auch aus unerlaubter Handlung bejaht und in den Entscheidungsgründen darauf hingewiesen, daß der Zweitbeklagte also auch für ein Schmerzensgeld hafte. Über den gegen die Erstbeklagte gerichteten Schmerzensgeldanspruch ist in der Urteilsformel noch nicht entschieden, obwohl dies nach dem Ergebnis der vom Landgericht vorgenommenen rechtlichen Beurteilung hätte geschehen können. Da die Sache beim Landgericht weiter anhängig ist, kann die Abweisung dieses Anspruches im Verfahren vor dem Landgericht jederzeit nachgeholt werden. Die Zweitbeklagte, die insoweit nicht beschwert ist, konnte also weder mit der Berufung noch mit der Revision eine Entscheidung über diesen Schmerzensgeldanspruch herbeiführen. Die Bitte der Revision, "eine entsprechende Verdeutlichung des Urteils des Landgerichts" vorzunehmen, ist deshalb nicht gerechtfertigt.

VI.

Bei der Entscheidung über den vom Kläger behaupteten geschäftlichen Schaden ist das Berufungsgericht mit Recht davon ausgegangen, daß die Arbeitsfähigkeit des Klägers durch seine Fußverletzung und die hierdurch bedingte Gehbehinderung zunächst ganz aufgehoben und später beeinträchtigt war, so daß es nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge wahrscheinlich sei, daß ihm hierdurch in der Zeit bis zum 31. März 1949 ein gewisser geschäftlicher Ausfall entstanden sei. Soweit der Kläger für den durch die Gehbehinderung entstandenen Verdienstausfall Ersatz verlangt, handelt es sich um einen selbständigen einheitlichen Anspruch. Was der Kläger zur Darlegung dieses Schadens im einzelnen vorträgt (höhere Aufwendungen durch Einstellung zusätzlichen Personals, Geschäftsausfälle) hat lediglich den Charakter von Rechnungsposten, deren Prüfung dem Betragsverfahren überlassen bleiben kann. Eine Vorabentscheidung über den Grund eines solchen Anspruches ist schon dann zulässig, wenn sich aus den festgestellten Tatsachen ergibt, daß dem Kläger nach der Erfahrung des Lebens aus der Körperverletzung ein Vermögensschaden durch Verdienstausfall entstanden ist (vgl. RGZ 132, 16 [19 ff]). Wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung ausgeführt hat, bedarf es hierzu nicht der völligen Gewißheit, ob ein Schadensersatzanspruch entstanden ist. Es ge-

nügt vielmehr, wenn wenigstens nach der Gesamtheit der Umstände mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß die späteren Ermittlungen einen zahlenmäßig feststellbaren Schadensbetrag ergeben. Im Grundverfahren braucht über die Frage, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist, nur summarisch entschieden zu werden (Geigel, Haftpflichtprozeß 5. Aufl S 412; RGZ 103, 220; 131, 347; 132, 103; 151, 8; RGJW 1928, 109; RGJW 1933, 1887). Der Hinweis der Revision auf RGZ 158, 34 [36] geht fehl, weil es sich in dieser Entscheidung um verschiedene Schadensfolgen aus verschiedenen, allerdings auf gleichen Ursachen beruhenden Unfällen, und damit um selbständige Teilansprüche handelt.

Dr. Delbrück

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Bock

Bundesrichter Professor Dr. Meiß ist durch Krankheit an der Unterschrift verhindert.

Dr. Delbrück