

Für das Nachschlagewerk!  
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2386 027

Gesetz: BGB § 831

Rechtssatz: Wenn der Entlastungsbeweis des Geschäftsherrn aus § 831 BGB deshalb nicht für geführt erachtet wird, weil der angestellte Kraftfahrer bei Herbeiführung des Unfalles übermüdet gewesen sei, so bedarf es regelmäßig näherer Feststellungen darüber, in welcher Weise der Kraftfahrer vorher beruflich belastet gewesen ist, insbesondere wieviele Stunden er zuvor gearbeitet hat, welche Arbeit er geleistet hat und in welchem Umfange Ruhepausen eingeschaltet waren. Für die Annahme einer Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn unter dem Gesichtspunkt der mangelnden Leitung kann es ferner bedeutsam sein, ob eine etwaige arbeitsbedingte Übermüdung auf zu grose Arbeitsfülle oder unzweckmäßiger Arbeitsweise beruht und inwieweit der Geschäftsherr hier hätte Abhilfe schaffen müssen. Vereinzelte Stoßbelastungen werden nicht immer dem Geschäftsherrn angerechnet werden können.

Aktenzeichen: III ZR 251/51

Urt. des BGH v. 29. September 1952

LG Münster Westf.  
OLG Hamm

III ZR 251/51

Verkündet am 29. September 1952  
Tieser, Justizangestellter als  
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Bergmanns Josef R. [REDACTED] in M. [REDACTED], Sch. [REDACTED] Nr. [REDACTED],  
Klägers, Berufungsbeklagten, Revisionsklä-  
gers und Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. den Kraftfahrer Heinrich H. [REDACTED]  
in Ho. [REDACTED] / F. [REDACTED],
2. den Lohndrescher Konrad H. [REDACTED]  
in Ho. [REDACTED] / F. [REDACTED],

Beklagte, Berufungskläger, Revisionsbe-  
klagte und Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-  
liche Verhandlung vom 29. September 1952 unter Mitwirkung  
der Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Pagendarm, Dr. Gelhaar,  
Rietschel und Dr. Rotberg

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers und die Anschlußrevi-  
sion des Beklagten zu 2 wird unter teilweiser Aufhebung  
des Urteils des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts  
in Hamm vom 11. Mai 1951 die Berufung des Beklagten zu  
1 gegen das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts  
Münster i.W. vom 28. November 1950 in vollem Umfange

- 2 -

zurückgewiesen und hinsichtlich der Ansprüche gegen den Beklagten zu 2 die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Die Anschlußrevision des Beklagten zu 1 wird zurückgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten der Rechtsmittelverfahren bleibt dem Oberlandesgericht und dem Landgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 23. Juli 1948 gegen 15.40 Uhr stieß auf einem unbeschränkten Eisenbahnübergang in M[REDACTED]-Sch[REDACTED] (Kreis T[REDACTED]) ein von dem Beklagten zu 1 gesteuerter Lastzug mit einem Personenzug der Tecklenburger Nordbahn-AG. zusammen.

Der Lastzug bestand aus einer auf 20 st/km Höchstgeschwindigkeit beschränkten Zugmaschine nebst zwei Anhängern. Er gehörte dem Beklagten zu 2, dem Vater des mitverklagten damals 19-jährigen Fahrzeugführers, und wurde für den Betrieb des Vaters gefahren. Er hatte Steine geladen, die der Auftraggeber der Fahrt, der Zeuge Th[REDACTED], von dem Kläger gekauft hatte. Der Kläger befand sich zunächst auf dem ersten Anhänger des Lastzuges, kletterte jedoch während der weiteren Fahrt auf die Zugmaschine, um den Beklagten zu 1 über den Weg zu unterrichten. Kurz vor dem Zusammenstoß sprang er von der Zugmaschine ab. Er wurde hauptsächlich am linken Arm verletzt. Wie es zu dieser Verletzung gekommen ist, konnte nicht näher festgestellt werden. Das Ellenbogen- und das Handgelenk sind infolge des Unfalls steif geblieben. - Der verklagte Fahrer ist durch Urteil des Schöffengerichts in Rheine i.W. (10 Ms 11/48 der Staatsanwaltschaft in Münster i.W.) rechtskräftig aus Anlaß des Zusammenstoßes wegen fahrlässiger Körperverletzung und Transportgefährdung in Tateinheit mit der Übertretung von Verkehrsvorschriften zu einer Geldstrafe von 200 DM verurteilt worden.

Der Kläger hat geltend gemacht, der verklagte Fahrer habe durch zu späte Beachtung des Eisenbahnzuges und verspätete Herabsetzung der Geschwindigkeit den Unfall schuldhaft herbeigeführt. Sein Vater sei als mitverklagter Inhaber des Betriebes, für den der Lastzug gefahren sei, für den

Schaden mitverantwortlich. Der Schaden bestehe in Verdienstausfall, dessen Entwicklung für die Zukunft noch nicht abzusehen sei. Er habe außerdem erhebliche Schmerzen ertragen müssen.

Der Kläger hat demgemäß, soweit die Beklagten zu 1 und 2 in Betracht kommen, beantragt, diese

als Gesamtschuldner zur Zahlung von 2.300 DM (Lohnausfall für die Zeit vom 23. Juli 1948 bis 31. Oktober 1949) und zur Zahlung eines angemessenen, vom Gericht festzusetzenden Schmerzensgeldes zu verurteilen; sowie

festzustellen, daß diese Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm den durch Erwerbsminderung und Vermehrung der Bedürfnisse entstehenden und

auch jeden weiteren Schaden aus dem Verkehrsunfall zu ersetzen.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten.

Sie haben vorgetragen, der Kläger habe den Unfall dadurch selbst verschuldet, daß er von dem ersten Anhänger des Lastzuges auf dessen Zugmaschine geklettert sei und dadurch den Fahrer abgelenkt und behindert habe. Die Verletzung des Klägers sei im übrigen dadurch herbeigeführt worden, daß er unvernünftigerweise nach der falschen Seite hin abgesprungen sei. Der Beklagte zu 2 hat als Betriebsinhaber zusätzlich eingewandt, sein Sohn habe als sorgfältiger Fahrer gegolten; er sei auch von ihm ständig überwacht worden.

Das Landgericht hat nach Besichtigung der Unfallstelle, Vernehmung von Zeugen und Anhörung eines Sachverständigen unter Mitberücksichtigung des Inhalts der erwähnten Strafakten die Zahlungsansprüche gegen die Beklagten zu 1 und 2 dem Grunde nach in vollem Umfange für gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß die Beklagten verpflichtet sind, dem Kläger allen weiteren Unfallschaden zu ersetzen, soweit seine Ansprüche nicht auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen sind.

Das Landgericht hält den verklagten Fahrer wegen unsorgfältigen Fahrens für schadensersatzpflichtig. Ein Mitverschulden des Klägers hat es verneint. Die Mitverantwortlichkeit des verklagten Betriebsinhabers sei gegeben, weil er sich nicht ausreichend entlastet habe.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten zu 1 und 2 deren Verurteilung und die gegen sie gerichtete Feststellung auf 2/5 des Schadens beschränkt und die weitergehende Klage abgewiesen.

Gegen dieses Urteil hat der Kläger Revision eingelegt mit dem Ziele der Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils, hilfsweise der Zurückverweisung. Die Beklagten zu 1 und 2 haben sich der Revision nach Ablauf der Revisionsfrist mit dem Antrage angeschlossen, die Klage in vollem Umfange abzuweisen. Außerdem bitten sie um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Revision und Anschlußrevision sind zum Teil begründet.

I.

Entgegen der Meinung der Anschlußrevision bestand und besteht kein Anlaß zur Aussetzung des Gerichtsverfahrens. Eine solche Aussetzung ist nach den Vorschriften der §§ 1042, 901 RVO nur geboten, wenn Ansprüche von Versicherten aus Arbeitsunfällen gegen Unternehmer im Sinne der Reichsversicherungsordnung geltend gemacht werden. Eine solche Klage ist hier nicht erhoben. Der Kläger verfolgt vielmehr nur einen Schadensersatzanspruch gegen einen Dritten aus unerlaubter Handlung sowie aus dem Kraftfahrzeug- und dem Reichshaftpflichtgesetz.

II.

a) Ein Verschulden des Beklagten zu 1 als Lastzugfahrer an dem Unfall vom 23. Juli 1948 ist vom Oberlandesgericht mit Recht bejaht worden. Seine Auffassung wird durch die Feststellung getragen, daß der Lastzugfahrer, obwohl er durch zwei Warnschilder (von denen sich das erste in 175m Entfernung vom Bahnübergang befand) auf die Möglichkeit einer Zugannäherung hingewiesen war, das Herankommen des Zuges nicht hinreichend früh bemerkt und infolgedessen die Geschwindigkeit seines Lastzuges nicht so rechtzeitig herabgesetzt hat, daß er mit dem Lastzug vor dem Personenzug ungefährdet anhalten konnte. Das angefochtene Urteil sieht in diesem Verhalten des verklagten Fahrers

in Übereinstimmung mit dem Landgericht und der strafgerichtlichen Entscheidung des Schöffengerichts in Rheine i.W. ohne Rechtsirrtum eine fahrlässige Verletzung der Sorgfaltspflichten, die dem Fahrer eines Lastzuges gerade in der Nähe von Bahnübergängen in erhöhtem Maße obliegen (§§ 1, 9 II StVO). Dem Oberlandesgericht ist namentlich darin zu folgen, daß auch die Behinderung der Sicht des Lastzugfahrers auf den sich von links annähernden Eisenbahnzug durch die an der linken Straßenecke stehende Schmiede das Verschulden des Fahrers nicht beseitigt. Bei der nach Lage der Umstände gebotenen besonderen Aufmerksamkeit hätte er den Personenzug unstreitig auf eine Entfernung von 30 bis 40 m sehen können. Diese Entfernung würde bei vorheriger genügender Herabsetzung der Geschwindigkeit der Zugmaschine und sachgemäßer Betätigung ihrer Bremsen ausgereicht haben, um den Lastzug rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Mängel in der Anbringung von Warn- und Hinweisschildern sind nicht vorhanden gewesen. Die durch die starken Eigengeräusche des Lastzuges hervorgerufene Schwierigkeit, akustische Warnsignale anderer Verkehrsteilnehmer, hier die Läut- und Pfeifsignale des Personenzuges, wahrzunehmen, hätte durch besonders aufmerksame Beobachtung des Bahnkörpers mit den Augen und durch starke Verlangsamung der Fahrt ausgeglichen werden können und müssen. Das Hinüberklettern des Klägers vom Anhänger auf die Zugmaschine steht der Annahme eines Verschuldens des verklagten Lastzugfahrers gleichfalls nicht entgegen. Nach dem vom Oberlandesgericht zu Grunde gelegten Sachverhalt stand der Kläger schon zu einer Zeit, als der Lastzug noch etwa 170 m vom Bahnübergang entfernt war, hinter dem Beklagten zu 1 auf dem Trittbrett der Zugmaschine. Selbst wenn der Fahrer dadurch zunächst überrascht gewesen sein sollte, hätte er

sich doch schon genügende Zeit vor Erreichung des Bahnüberganges, auf den er bereits durch das Vorwarnschild aufmerksam geworden war, wieder hinreichend auf seine Fahrtätigkeit einstellen können. Die hierauf bezüglichen Ausführungen des Oberlandesgerichts (S 7 seines Urteils) sind rechtlich nicht zu beanstanden. Eine Sichtbehinderung, insbesondere eine Behinderung nach links hin, kam nicht in Betracht, da sich der Kläger schräg hinter dem Beklagten zu 1 befand. Fühlte sich der beklagte Fahrer aber gleichwohl durch das Verhalten des Klägers an einer sicheren Weiterfahrt ernstlich behindert, so hätte er zunächst halten und den Kläger veranlassen müssen, die Zugmaschine wieder zu verlassen. Statt dessen ist er in zügiger Fahrt in Richtung auf die Bahngeleise weitergefahren, obwohl ihm deren Vorhandensein nicht entgangen sein konnte.

Der somit schuldhaft von dem verklagten Zugmaschinenfahrer herbeigeführte Zusammenstoß mit der Eisenbahn war auch die Ursache für die Körperverletzung des Klägers und den dadurch entstandenen Schaden. Ohne den Zusammenstoß wäre der Kläger nicht abgesprungen und verletzt worden. Der Hinweis der Anschlußrevision darauf, daß die Gefahrenlage für den Kläger nur durch sein Hinüberklettern auf die Zugmaschine entstanden sei und daß infolgedessen das Verhalten des Zugmaschinenfahrers als Ursache für die Verletzung des Klägers ausscheide, ist in zweifacher Hinsicht verfehlt. Das Hinzutreten einer weiteren Ursache würde die Wirksamkeit einer anderen Ursache nicht aufheben, sofern, wie hier, gerade die erste Ursache, nämlich der Zusammenstoß, nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß die Verletzungsfolgen überhaupt entfallen. Im übrigen ist aber

durchaus offen, ob das Verbleiben des Klägers auf dem ersten Anhänger seine Verletzung verhindert hätte. Nach den getroffenen Feststellungen ist auch dieser Anhänger, der bei dem Zusammenstoß von der Zugmaschine abgerissen wurde, von dem Eisenbahnzug erfaßt worden. Der auf ihm gebliebene Zeuge Th[REDACTED] ist, wie schon das Landgericht feststellt, gleichfalls abgesprungen, um sich in Sicherheit zu bringen. Er hat sich dabei allerdings nur geringfügige Schrammen zugezogen. Daß der Kläger bedauerlicher Weise unglücklicher abgesprungen ist, ändert nichts daran, daß gerade der von dem verklagten Zugmaschinenfahrer schuldhaft herbeigeführte Zusammenstoß die entscheidende Ursache für alle Verletzungsfolgen gewesen ist. Das gilt, wie das Oberlandesgericht überzeugend ausführt, auch dann, wenn der Kläger, was nicht aufgeklärt werden konnte, und - entgegen der Annahme der Anschlußrevision - auch nicht durch Einholung eines Sachverständigengutachtens aufgeklärt zu werden brauchte, unzumutbarer Weise nach links abgesprungen sein sollte. Ein solch ungeschickter Sprung wäre als Folge der durch die Fahrweise des Beklagten zu 1 plötzlich herbeigeführten Gefahrenlage und der damit verbundenen Schreckwirkung verständlich und deshalb gleichfalls von ihm zu vertreten.

Der Beklagte zu 1 ist demgemäß durch das angefochtene Urteil ohne Rechtsirrtum wegen schuldhafter Körperverletzung des Klägers für den dadurch entstandenen Schaden aus dem rechtlichen Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung (§ 823 BGB) verantwortlich gemacht worden.

b) Das Urteil hat jedoch die Haftbarkeit des Beklagten zu 1 wegen mitwirkenden Verschuldens des Klägers auf 2/5 des

Schadens beschränkt. Der hiergegen gerichtete Angriff der Revision ist begründet.

Die Mitfahrt auf einem hierzu nicht bestimmten Trittbrett, in der das Oberlandesgericht das Mitverschulden des Klägers erblickt, ist fraglos regelmäßig gefährlicher als die Benutzung etwa des Laderaums eines Anhängers. Diese erhöhte Gefährlichkeit ist aber im vorliegenden Falle, wie die Revision mit Recht hervorhebt, für die Verletzung des Klägers nicht ursächlich gewesen. Der Kläger hätte sich bei einer normalen Fahrt von nicht mehr als 20 st/km sehr wohl ohne besondere Gefährdung auf dem Trittbrett halten können. Er ist auch nicht etwa von dem Trittbrett abgestürzt, sondern ist nur deshalb abgesprungen, weil der Lastzug infolge der fehlerhaften Fahrweise des Beklagten zu 1, mit der er nicht zu rechnen brauchte, mit einem Eisenbahnzug zusammenstieß. Das Oberlandesgericht hat nicht genügend beachtet, daß außer dem Kläger, wie schon erörtert, auch der auf dem ersten Anhänger verbliebene Th. sich genötigt sah abzuspringen und daß er dazu guten Grund hatte, weil auch der Anhänger vom Eisenbahnzug erfaßt wurde. Es hat weiterhin nicht gewürdigt, daß schließlich auch der Beklagte zu 1 selbst abgesprungen ist, und daß sämtliche drei Absprünge nicht durch den Platz der Abspringenden, sondern ausschließlich dadurch notwendig wurden, daß der Zusammenstoß bevorstand.

Es fehlt hiernach schon an dem erforderlichen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Mitfahrt des Klägers auf dem Trittbrett der Zugmaschine und seiner Verletzung. Es kann deshalb auf sich beruhen, ob dieses Verhalten schuldhaft war

oder ob der Kläger etwa, wie die Revision geltend macht, dadurch, daß er sich auf die Zugmaschine begab, um ihren ortsunkundigen Fahrer in den richtigen Weg einzuweisen, zweckmäßig handelte, weil er infolge des großen Fahrlärmes nur so eine Verständigung erzielen konnte, ohne daß der Fahrer sich ganz umwenden und dadurch erst recht an Fahrsicherheit einbüßen mußte.

Daß der Kläger etwa den Fahrer der Zugmaschine in der Sicht behindert oder sonst von ordnungsmäßiger Fahrt abgehalten hat, hat das Oberlandesgericht, wie bereits ausgeführt, ohne Rechtsirrtum verneint. Der von der Anschlußrevision gerügte Verfahrensverstoß ist bei den hierauf bezüglichen Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht ersichtlich. Das Oberlandesgericht stützt sich (§ 7 seines Urteils) im Wesentlichen auf das eigene Vorbringen des Beklagten zu 1 in dem dem Landgericht eingereichten Schriftsatz vom 4. Januar 1950, ferner auf das Gutachten des Sachverständigen D. und die ihm beigelegten Lichtbilder sowie die von ihm angefertigte Skizze. Wenn es ergänzend bemerkt, daß der Beklagte zu 1 persönlich nichts von dieser ursprünglichen Darstellung und den Angaben des Sachverständigen Abweichendes bekundet hat, so meint es damit offensichtlich die Erklärungen, die der Beklagte zu 1 bei seiner nach § 141 ZPO erfolgten persönlichen Anhörung vor dem Berufungsgericht in der letzten mündlichen Verhandlung abgegeben hat. Solche Erklärungen dienen der tatsächlichen Aufklärung des Sachverhalts und können von dem Gericht verwertet werden, ohne daß es ihrer förmlichen Niederschrift bedarf, wie der erkennende Senat bereits in seiner Entscheidung vom 11. Dezember 1950 - III ZR 94/50 - (NJW 1951, 110) in Bestätigung des vom Reichsgericht in RGZ 149, 63 eingenommenen Standpunktes ausgesprochen hat. Den wesentlichen Inhalt der Erklä-

rung des Beklagten zu 1 hat das Oberlandesgericht im übrigen am Ende des Tatbestandes seines Urteils wiedergegeben und damit der Vorschrift des § 161 ZPO - abgesehen von dem fehlenden Protokollvermerk darüber, daß eine Vernehmung stattgefunden hat - selbst dann genügt, wenn man die Anhörung der Parteien als persönliche Parteivernehmung zum Zwecke der Beweiserhebung ansehen wollte. Soweit persönliche Erklärungen der Parteien bei ihrer zur Aufklärung erfolgenden Anhörung von früherem tatsächlichem Vorbringen ihres Prozeßbevollmächtigten abweichen, bedürfen sie entgegen der Annahme der Anschlußrevision aus diesem Gesichtspunkt einer Feststellung zu Protokoll nur, sofern dies ausdrücklich beantragt wird (§ 160 Abs 2 Nr 2 in Verb mit § 298 ZPO). Daß ein solcher Antrag gestellt worden wäre, ist nicht ersichtlich. Die Verfahrensrüge der Anschlußrevision erledigt sich hiermit, so daß unerörtert bleiben kann, ob die angegriffene Feststellung überhaupt auf einer etwaigen Verletzung des Verfahrensrechts beruhen würde.

c) Daß die Fahrt für den Kläger keine einen Haftungsausschluß oder eine Haftungsbeschränkung nach sich ziehende Gefälligkeitsfahrt war, hat das Oberlandesgericht mit Recht angenommen. Der Kläger ist mitgefahren, weil Steine befördert werden sollten, die der Auftraggeber der Fahrt, der Zeuge Th[REDACTED], von ihm gekauft hatte, und weil er als der allein ortskundige die Lage der Steine angeben und sie dem Beklagten zu 1 als Transportführer übergeben mußte. Die Mitfahrt geschah daher im allseitigen Einvernehmen und Interesse der Beteiligten und trägt nicht die Merkmale einer Gefälligkeitsfahrt. Auch ein Handeln auf eigene Gefahr mit der Folge eines Haftungsverzichts oder der Einwilligung in

eine Verletzung kommt nicht in Betracht. Sie scheidet schon deshalb aus, weil die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einer Eisenbahn nach Lage der Dinge nicht voraussehbar war (vgl. BGHZ 2, 159).

Der Beklagte zu 1 ist hiernach in vollem Umfange für den nachzuweisenden Schaden aus den §§ 823, 842, 843, 847 BGB haftbar. Die Entscheidung des Landgerichts ist demgemäß unter Aufhebung des angefochtenen Urteils insoweit auf die Revision des Klägers durch Zurückweisung der Berufung des Beklagten zu 1 wieder herzustellen.

### III.

Die Mithaft des verklagten Betriebsinhabers, des Vaters des Beklagten zu 1 und Eigentümers der Zugmaschine, stützt das Oberlandesgericht auf die tatsächliche Feststellung, der damals erst 19-jährige Sohn, der erst seit einem halben Jahr einen Führerschein hatte, sei zur Zeit des Unfalls übermüdet gewesen. Er habe nämlich mit dem Lastzug um 6.30 Uhr wieder abfahren müssen, obwohl er am Vorabend erst um 22 Uhr zurückgekehrt sei. Wenn das angefochtene Urteil trotz seiner sonst günstigen Beurteilung der Ergebnisse des von dem Beklagten zu 2 gemäß § 831 BGB angetretenen Entlastungsbeweises seine Verantwortlichkeit nur deshalb bejahen wollte, weil der Geschäftsherr seinen bei ihm eingestellten Sohn nicht so geleitet habe, daß dieser in frischem Zustand seine Arbeit verrichten konnte, hätte es hierzu noch ergänzender Feststellungen bedurft. Es wäre in diesem Fall wichtig gewesen, über den Verlauf des dem Unglückstag vorangegangenen Tages - erforderlichenfalls un-

ter Ausübung des Fragerechts aus § 139 ZPO - vollständigere Angaben zu erhalten, insbesondere darüber, wieviele Stunden der Beklagte zu 1 am Vortage gearbeitet hatte, wie diese Stunden verteilt waren und welche Arbeit er geleistet hat. Auch wären nähere Feststellungen über den Verlauf des Unfalltages selbst notwendig gewesen, die sich vor allem auch darauf hätten erstrecken müssen, ob dieser Tag mit pausenloser Arbeit für den Sohn angefüllt war. Denn nur so hätte sich hinreichend zuverlässig beurteilen lassen, ob die vom Oberlandesgericht in Bezug genommene Bemerkung des zu den Strafakten gelangten Polizeiberichts vom 24. Juli 1948, der Lastzugfahrer habe einen "übermüdeten Eindruck" gemacht, einen Erschöpfungszustand kennzeichnete, der auf übermäßiger beruflicher Inanspruchnahme des Fahrers beruhte, oder ob etwa nur eine Abspannung vorlag, die sich - zumal bei einem erst 19-jährigen Fahrer - auch schon aus dem soeben überstandenen Schrecken erklären ließe. Eine Verantwortlichkeit des Beklagten zu 2 als Geschäftsherrn aus dem Gesichtspunkt der mangelnden Leitung (§ 831 BGB) kann im übrigen noch nicht aus jeder auf starke arbeitsmäßige Belastung zurückzuführenden Übermüdung hergeleitet werden. Es gibt Menschen, die infolge unsachgemäßer, insbesondere ungleichmäßiger Arbeitsweise Übermüdungserscheinungen aufweisen, die sich trotz gleicher Gesamtleistung bei besserer Arbeitsweise oder Arbeitseinteilung sehr wohl vermeiden lassen würden. Die vermißte nähere Aufklärung über den arbeitsmäßigen Ablauf des Unglückstages und des Vortages könnte Anhaltspunkte liefern, die eine Entscheidung auch darüber gestatten, ob eine etwaige arbeitsbedingte Übermüdung auf zu großer Arbeitsfülle oder unzweckmäßiger Arbeitsweise beruhte und wie weit der Beklagte zu 2 durch zumutbare Weisungen oder durch bessere Überwachung hier hätte

Abhilfe schaffen müssen. Für die Beurteilung der Anforderungen, die an den verklagten Unternehmer verständigerweise gestellt werden dürfen, kann es schließlich von Bedeutung sein, ob seine Fahrer etwa auch sonst überlastet worden sind oder ob es sich vielleicht bei der Unglücksfahrt um die Folgen einer ganz vereinzelter Stoßbelastung gehandelt hat.

Da die hiernach für eine Entscheidung über die Geschäftsherrnhaftung des Beklagten zu 2 notwendigen ergänzenden Feststellungen nur vom Tatrichter getroffen werden können, war die Sache auf die Anschlußrevision des Beklagten zu 2 unter teilweiser Aufhebung des Urteils insoweit an das Oberlandesgericht zurückzuverweisen als über die Ansprüche gegen diesen Beklagten entschieden worden ist. Dem Oberlandesgericht wird auf diese Weise zugleich Gelegenheit gegeben, die Ansprüche gegen den Beklagten zu 2 zusätzlich unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, ob zu Gunsten des Klägers etwa durch einen zwischen dem Beklagten zu 2 und dem Zeugen Th. geschlossenem Beförderungsvertrag Rechte begründet worden sind.

Durch die Zurückweisung wird außerdem der Verfahrensrüge der Anschlußrevision Rechnung getragen, die sich nicht ohne Grund dagegen wendet, daß das angefochtene Urteil entgegen der Vorschrift des § 286 Abs 1 Satz 2 ZPO eine deutliche Angabe darüber unterlassen hat, worauf es die Feststellung gründet, daß der Beklagte zu 1 am Vorabend des Unglückstages erst um 22 Uhr zurückgekehrt sei. Das Urteil enthält insoweit - wohl versehentlich - nicht die zu seiner einwandfreien Begründung erforderlich gewesene klare Bezugnahme auf den Inhalt der Straftaten.

Die Entscheidung über die Kosten der Rechtsmittelzüge ist aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Oberlandesgericht und, soweit die künftige Entscheidung von dem Ausgang des noch bei dem Landgericht aufzunehmenden Betragsverfahrens abhängig sein wird, diesem vorbehalten worden.

Dr. Delbrück

Dr. Pagendarm

Dr. Gelhaar

Rietschel

Dr. Rotberg