

Verkündet

am 26. Oktober 1961

Heil, Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Helmut O [REDACTED], Internationale Spedition,
Inhaber: Helmut O [REDACTED], H [REDACTED], N [REDACTED]weg [REDACTED],
Beklagte und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Allgemeine Versicherungsgesellschaft H [REDACTED],
S [REDACTED], M [REDACTED]str. [REDACTED], vertreten durch den Hauptbevoll-
mächtigten Erwin M [REDACTED], S [REDACTED], M [REDACTED]str. [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 1961 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr,
Dr. Haager und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 15. Oktober 1959 wird auf Kosten der
Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Transportversicherer der Firma Theodor G [REDACTED] und fordert als deren Rechtsnachfolgerin Schadensersatz wegen Transportbeschädigung einer von der Beklagten mit Lastkraftwagen beförderten Maschine.

Die Firma G [REDACTED] in Werthenbach, Kreis Siegen, beauftragte die Beklagte, eine Kniehebel-Prägepresse zur Messe nach Hannover zu befördern. Empfängerin war ebenfalls die Firma G [REDACTED]. Der Kraftfahrer der Beklagten übernahm die von der Firma G [REDACTED] verladene Maschine auf deren Werksgelände am 11. September 1957 nachmittags. Wegen der Ladehöhe des Lastzuges - von der Beklagten zunächst mit 4,15 m, später mit etwa 4,04 m angegeben - mußte eine besondere Fahrtroute gewählt werden, die jedoch wegen einer Umleitung nicht eingehalten werden konnte. Daher mußte der Lastzug zwei Brückendurchfahrten in Dortmund passieren. Es herrschte regnerisches und nebliges Wetter. Nach dem Vortrag der Beklagten, den die Klägerin sich zu eigen gemacht hat, wollte ihr Kraftfahrer den Lastzug, auf dessen Anhänger die Maschine verladen gewesen sei, vor der ersten Brücke anhalten, um festzustellen, ob er unter der Brücke würde hindurchfahren können. Er habe nach links hinübergelassen, weil die Straße hier stärker zur Seite abgefallen und daher die lichte Höhe größer erschienen sei. Er habe die Oberkante der Maschine möglichst nahe an die Unterkante der Brücke heranbringen wollen, um auf diese Weise die Durchfahrtshöhe prüfen zu können. Dabei habe er sich geringfügig verschätzt und sei mit der Oberkante der Maschine gegen die Brücke gestoßen. Aus größerer Entfernung von der Brücke hätte er die Durchfahrtshöhe nicht zuverlässig schätzen können, zumal nebliges und regnerisches Wetter geherrscht habe.

Die Maschine ist beim Anstoßen gegen die Brücke beschädigt worden. Die Leute der Firma G [REDACTED] haben den Schaden

beim Abladen der Maschine in Hannover festgestellt. Einer von ihnen, der Monteur W■■■■, quittierte den Frachtbrief ohne Vorbehalt als Empfänger.

Die Klägerin machte die Beklagte mit Schreiben vom 27. September 1957 für den Schaden verantwortlich. Sie verlangt von der Beklagten Ersatz der von ihr an die Firma G■■■■ gezahlten Versicherungsleistung von 10 629,25 DM sowie von 458,43 DM Expertenkosten, zusammen 11 087,68 DM nebst Zinsen, weil der Kraftfahrer der Beklagten grob fahrlässig gehandelt habe.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Die Firma Gräbener habe gemäß §§ 29, 30e KVO Anspruch auf Ersatz des ihr durch den Bruch der Prägepresse entstandenen Schadens gehabt, der nach § 67 VVG auf die Klägerin übergegangen sei. Dieser Anspruch sei nicht gemäß § 39 Abs. 1 mit der Annahme des Gutes durch den Empfänger erloschen, da der Kraftfahrer der Beklagten den Schaden durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt habe (§ 39 Abs. 2a, § 6). Das folge aus dem eigenen Sachvortrag der Beklagten, den die Klägerin sich insoweit zu eigen gemacht habe. Dieser Vortrag, wie er in der Berufungsverhandlung gehalten worden sei, lasse zwei Annahmen zu, einmal, daß der Kraftfahrer seinen Zug nicht mehr rechtzeitig habe abbremsen können, weil er die Verengung der Unterführung durch eine die Brücke stützende Eisenkonstruktion zu spät erkannt habe, zum anderen, daß er zwar rechtzeitig gebremst habe, sich aber bei dem Versuch, die Maschine mög-



lichst nahe an den vorderen Eisenträger der Brückenstützkonstruktion heranzubringen und dann die Höhe zu vergleichen, geringfügig verschätzt habe. In diesen beiden nach dem Vortrag der Beklagten möglichen Fällen habe ihr Fahrer grob fahrlässig gehandelt. Im angefochtenen Urteil wird dann zunächst ausgeführt, weshalb im ersteren Falle das Verhalten des Kraftfahrers als grob fahrlässig zu kennzeichnen wäre. Sodann wird hinsichtlich des zweiten Falles fortgefahren: Der Fahrer sei sich beim langsamen Heranbringen der Maschinenoberkante an die Eisenkonstruktion zwecks Vergleich der Höhe der Gefährlichkeit dieses Vorhabens voll bewußt gewesen. Er hätte damit rechnen müssen, daß, wenn er zu weit vorfahren würde, die Maschine anstoßen könnte. Wenn er sich dabei voll auf seine Schätzung verlassen habe, so müsse das mit dem Landgericht als grober Verstoß gegen seine Sorgfaltspflicht gewertet werden, zumal sich die Maschine nicht auf dem Triebwagen, also in unmittelbarer Nähe seines Standortes im Führerhaus, sondern auf dem Anhänger befunden habe. Je größer der zu schätzende Abstand gewesen sei, desto unzuverlässiger habe die Schätzung werden müssen. Der Fahrer hätte, wie das Landgericht mit Recht betont habe, seinen Beifahrer veranlassen müssen, ihn in der üblichen Weise heranzuwinken, bis die Presse nahe genug an die Eisenkonstruktion herangewesen wäre, damit man die Maße hätte vergleichen können. Das Unterlassen dieser ganz nahe liegenden Erwägungen oder ihrer Ausführung sei grob fahrlässig gewesen. Die etwaige Weisung der Polizei auf größte Beschleunigung des Verkehrs könnte den Fahrer nicht entlasten. Notfalls hätte er zunächst das Abfließen des dichteren Verkehrs abwarten müssen, bevor er sich zum Passieren der Brücke entschlossen habe.

Auf ein Verschulden der Firma Gräbener bei der Verladung der Maschine könne sich die Beklagte nicht berufen. Zwar sei die nach § 19 Abs. 4 StVO zulässige Ladehöhe von

4 Metern überschritten worden; die Beklagte habe aber die Presse mit der das zulässige Maß überschreitenden Höhe zur Beförderung übernommen, wie sich daraus ergebe, daß die Beteiligten eine besondere Fahrtroute ausgewählt hätten, damit die Maschine keinen Schaden durch zu niedrige Brücken erleide. Das "Übermaß" sei mithin Gegenstand einer besonderen Absprache geworden und von der Beklagten als mögliches Gefahrenmoment in Kauf genommen worden.

II. Die Entscheidung des Berufungsgerichts hält allen Angriffen der Revision stand:

1. Die Revision stellt auf den Vortrag der Beklagten ab, daß der Fahrer gebremst habe, als er das Brückenprofil erkannte, und den Lastzug unmittelbar unter der Brücke zum Stehen gebracht habe, um genau zu prüfen, ob sie wegen der Verladehöhe des Anhängers ungehindert passiert werden konnte, daß der Fahrer also gerade deswegen noch ein paar Meter unter die Brücke gefahren sei, um den oberen Rand der Maschine in die unmittelbare Nähe des Eisenträgers der Brücke zu bringen, da nur so ein genauer Höhenvergleich habe vorgenommen werden können (Schriftsatz der Beklagten vom 9. Juli 1958 S. 2 und vom 26. Februar 1959 S. 3 f). Die Revision stellt also auf den zweiten vom Berufungsgericht behandelten Fall ab. Daraus folgt:

a) Die schlechten Sichtverhältnisse, die die Revision immer wieder hervorhebt, spielen überhaupt keine Rolle. Denn der Fahrer hat die Einengung der, wie nach dem Vortrag der Beklagten zu unterstellen ist, an sich 5 bis 6 m hohen Brücke durch die stützende Eisenkonstruktion trotz der schlechten Sichtverhältnisse rechtzeitig erkannt; er hat rechtzeitig gebremst.

b) Der Fahrer hat sich nicht, wie die Revision meint, in der Höhe verschätzt; denn die Höhe wollte er ja gerade durch das nahe Heranbringen des Anhängers an den Eisen-

träger prüfen, nachdem er den Lastzug zum Stehen gebracht hatte. Er hat sich beim langsamen Zurücklegen der letzten Meter in der Horizontale verschätzt, indem er so weit gefahren ist, daß er seinen Lastzug nicht rechtzeitig, d.h. bevor die Maschinenoberkante den Eisenträger erreichte, zum Stehen brachte.

c) Damit trifft aber auch die Annahme des Berufungsgerichts zu, daß der Schaden verhindert worden wäre, wenn der Fahrer seinen Beifahrer veranlaßt hätte, ihn in der üblichen Weise heranzuwinken, bis die Presse nahe genug an den Eisenträger herangekommen wäre. Es kann kein Zweifel bestehen, daß dies die zuverlässige Methode gewesen wäre, um den Lastzug zwecks Höhenvergleich rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht eine grobe Fahrlässigkeit des Fahrers darin gesehen, daß er sich dort, wo es auf Zentimeter ankam, auf sein Schätzungsvermögen hinsichtlich der horizontalen Entfernung seines Standortes zur vorderen Maschinenoberkante einerseits und des unter der Brücke mit seinem Lastzug zurückzulegenden Weges andererseits verlassen hat. Die Meinung der Revision, auch der Beifahrer hätte sich, wenn er ausgestiegen wäre, in gleicher Weise, ohne grob fahrlässig zu handeln, irren können, widerspricht der Lebenserfahrung. Die Prüfung der Verhältnisse durch den ausgestiegenen Beifahrer in allen Fällen, wo dem Fahrer die Sicht genommen ist und es auf ganz kleine Entfernung oder Abstände ankommt, ist eine so selbstverständliche Maßnahme, daß ihre Unterlassung als grobe Fahrlässigkeit gewertet werden muß.

d) Es kann dahingestellt bleiben, ob auch dort, wo unter einer Brücke ein durch Lichtsignale geregelter Einbahnverkehr stattfindet, ein zügiges Fahren geboten ist, wie die Revision meint. Jedenfalls geht die Sicherheit des Verkehrs der Schnelligkeit vor. Der Fahrer der Beklagten hätte daher, als er mit seinem Triebwagen die Brücke erreichte, unbedingt seinen Beifahrer zum Aussteigen und zur Zeichengebung veran-

lassen müssen. Auf die Hilferwägung des Berufungsgerichts, notfalls hätte der Fahrer zunächst das Abfließen des übrigen Verkehrs abwarten müssen, bevor er sich zum Passieren der Brücke entschlossen habe, kommt es nicht an, so daß die Revisionsrüge, der Fahrer habe in diesem Zeitpunkt, als er am Lichtsignal war, noch gar nicht die Verengung erkannt, keiner Erörterung bedarf.

e) Fehl geht schließlich die Meinung der Revision, die Firma G. [REDACTED] treffe ein ursächliches Mitverschulden nach § 254 BGB, § 34 c KVO; da sie die Maschine auf den Anhänger verladen habe und nach der Verladung die Höhe von Fahrzeug und Ladung mit 4,04 m festgestellt worden sei, habe nicht nur der Fahrer, sondern auch die Beklagte gegen § 19 Abs. 4 StVO, der eine Höchsthöhe von 4 m bestimme, verstoßen. Im Gegensatz zu dem in BGHZ 32, 194 entschiedenen Fall handelt es sich hier nicht um eine unsachgemäße Verladung, sondern um einen Verstoß gegen eine verkehrsrechtliche Vorschrift. Es bedarf nicht der Prüfung, ob auch dem Beauftragten der verladenden Firma ein solcher Verstoß zur Last fällt und ob nicht allein die für die Durchführung des Transports verantwortliche Beklagte und ihr Fahrer diese Bestimmung verletzt haben, weil sie kein für den Transport geeignetes Fahrzeug zur Verfügung gestellt hat oder es unterlassen hat, bei der Straßenverkehrsbehörde die Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO herbeizuführen. Denn ein Verstoß gegen die verkehrsrechtliche Bestimmung des § 19 Abs. 4 ändert nichts an dem Inhalt und der Gültigkeit des Frachtvertrages. Dieser ging, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler annimmt, dahin, die Maschine auf einer Fahrtroute zu befördern, auf der weder die Maschine noch Brücken infolge der Höhenüberschreitung beschädigt werden konnten. Diese von ihr übernommene Verpflichtung hat die Beklagte verletzt. Mußte wegen Straßensperre eine Umgehungsstraße nach § 28 Abs. 1 KVO gewählt werden, so war es nunmehr die ausschließliche Pflicht des von der Beklagten beauftragten

Fahrers, bei dem von ihm gewählten Weg die sorgfältigste Prüfung vorzunehmen. Die Firma G [REDACTED] hatte hierauf natürlicherweise keinen Einfluß. Ein mitwirkendes Verschulden der Firma G [REDACTED] kommt demnach weder für den Vertragsabschluß noch für die Vertragsabwicklung in Frage.

III. Hiernach war die in vollem Umfang unbegründete Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Haidinger Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke