

2350 038

07

Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: BGB § 831 Abs 1 Satz 2

Rechtsatz: An die Auswahl und Überwachung eines Omnibus-
fahrers sind besonders strenge Anforderungen
zu stellen.

Aktenzeichen: VI ZR 101/56

Urt. des BGH vom 14. Mai 1957 OLG Koblenz

V e r k ü n d e t
am 14. Mai 1957
Romacker, Justizangest.,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. des Schreinermeisters Karl K. in Z., I. straße ,
2. der Ehefrau Karl K., Maria geb. Kr. in Z., I. straße ,

**Kläger, Berufungskläger, Berufungsbeklagten,
Anschlußberufungsbeklagten und Revisionskläger,**

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

**die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion in Trier,**

**Beklagte, Berufungsbeklagte, Anschlußberufungs-
klägerin und Revisionsbeklagte,**

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

**hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. Mai 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof.Dr. Meiß sowie der Bundesrichter
Dr.K.E. Meyer, Martin, Dr. Bode und Dr. Hauß**

für Recht erkannt:

**Die Revision der Kläger gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz
vom 9. Februar 1956 wird zurückgewiesen.**

**Die Kosten der Revision werden den Klägern
auferlegt.**

Von Rechts wegen

24

- 2 -

Tatbestand:

An dem unbeschränkten Bahnübergang in der Nähe von Kenn bei Trier sind am 10. Juni 1951 um 22.46 Uhr ein Omnibus der Beklagten, der von dem Kraftfahrer Mathias I. gesteuert wurde, und ein Personenzug der Mo. AG zusammengestoßen. Von den Insassen des Omnibusses fanden 15 den Tod, 50 wurden verletzt. Zu den Toten gehört auch der 18 Jahre alte Sohn der Kläger.

Der Omnibus befand sich auf der Rückfahrt von einem Ausflug, den der Männergesangsverein "C." aus Z. an diesem Tage nach Bremm an der Mosel unternommen hatte. Zu diesem Ausflug hatte der Verein von der Kraftverkehrsstelle Trier der Beklagten zwei Omnibusse mit je einem Anhänger gemietet. Als Fahrer waren dem verunglückten Wagen von dem Kraftwagenbetriebswerk der Beklagten die Kraftfahrer Mathias I. und Wilhelm St. mitgegeben. Nachdem I. den Wagen auf der Hinfahrt bis Bremm gesteuert hatte, übernahm auf der Rückfahrt St. das Steuer bis Schweich. In Schweich, seinem damaligen Wohnort, verließ St. den Omnibus und überließ das Steuer dem angetrunkenen I. Auf der Weiterfahrt in Richtung Trier übersah I. bei dem Bahnübergang in der Nähe von Kenn den herankommenden Zug der Mo. AG. Dadurch kam es zu dem Zusammenstoß. I. ist wegen fahrlässiger Tötung und anderer Straftaten zu neun Monaten Gefängnis verurteilt worden.

Die Kläger haben für den Tod ihres Sohnes die Beklagte, die Mo. AG und den Kraftfahrer I. verantwortlich gemacht und von ihnen als Gesamtschuldnern Schadensersatz verlangt. Während das Verfahren gegen die Mo.



AG ruht, ist der Rechtsstreit gegen I. und teilweise auch gegen die Beklagte rechtskräftig erledigt. Die Beklagte hat ihre Schadensersatzpflicht im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes (jetzt Straßenverkehrsgesetz) anerkannt. Sie und I. sind verurteilt worden, an die Kläger einen bestimmten Schadensbetrag zu zahlen. Den Anspruch der Kläger auf Ersatz der entgehenden Dienste haben das Landgericht und das Oberlandesgericht dem Kraftfahrer I. gegenüber für die Zeit vom 12. Juni 1951 bis zum 1. Juli 1958 dem Grunde nach bejaht. Ferner ist festgestellt, daß die Beklagte und I. als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den Klägern im Fall ihrer Bedürftigkeit eine ihren Lebensverhältnissen entsprechende Unterhaltsrente zu zahlen. In Streit ist noch der Anspruch auf Ersatz der entgehenden Dienste, soweit er gegen die Beklagte gerichtet ist. In dieser Hinsicht haben die Kläger von der Beklagten für die Zeit vom 10. Juni 1951 bis 1. Juli 1960 eine angemessene Rente, mindestens jedoch monatlich 200 DM verlangt.

Sie haben ihren Anspruch in erster Linie auf § 831 BGB gestützt und geltend gemacht: Die Beklagte habe es an der nötigen Überwachung und Belehrung ihres Fahrers fehlen lassen. I. sei kein zuverlässiger Fahrer gewesen. Das ergebe sich schon daraus, daß er auf der Ausflugsfahrt fortgesetzt Alkohol getrunken habe. Um darzutun, daß I. auch sonst unzuverlässig und ungeeignet für diese Fahrt gewesen sei, haben die Kläger eine Reihe von Behauptungen vorgetragen, die sich im einzelnen aus dem Berufungsurteil ergeben.

Ferner wollen die Kläger ihren Rentenanspruch aus §§ 823, 31, 89 BGB herleiten, weil den verfassungsmäßigen Vertretern der Beklagten in verschiedener Hinsicht ein Verschulden zur Last zu legen sei.

Die Beklagte hat Abweisung des Rentenanspruchs beantragt. Sie hat für ihre Fahrer I. [REDACTED] und St. [REDACTED] den Entlastungsbeweis des § 831 Abs 1 Satz 2 BGB angetreten und bestritten, daß ihre satzungsmäßigen Vertreter ein Verschulden treffe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, soweit die Kläger mit ihr von der Beklagten eine monatliche Rente für die durch den Tod ihres Sohnes entgehenden Dienste begehren. Die Berufung der Kläger, mit der sie ihren Rentenanspruch auf die Zeit vom 12. Juni 1951 bis 1. Juli 1958 beschränkt haben, ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision verfolgen die Kläger diesen Rentenanspruch weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A. Ansprüche aus Art. 34 GrundG und § 839 BGB.

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem anderen gegenüber obliegende Amtspflicht, so ist hierfür nach Art 34 GrundG grundsätzlich die Körperschaft verantwortlich, in deren Dienst er steht. Die Anwendung dieser Bestimmung hat das Berufungsgericht schon in seinem Teilurteil vom 8. April 1954 abgelehnt, weil I. [REDACTED] als Kraftfahrer bei der Personenbeförderung der Bundesbahn nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt habe. Im Gegensatz zur Post, deren Personenbeförderung der Bundesgerichtshof in BGHZ 20, 102 als

Ausübung öffentlicher Gewalt angesehen hat, ist der Betrieb der Bundesbahn bewußt privatrechtlich organisiert (BGHZ 20, 102 [105]). L. [REDACTED] hat daher, obwohl er Beamter war, bei der Unglücksfahrt nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt. Das hat zur Folge, daß Art 34 GrundG als Anspruchsgrundlage ausscheidet. Auch die Kläger sind auf diese rechtliche Stütze ihres Klageanspruchs nicht mehr zurückgekommen.

B. Ansprüche aus § 831 BGB.

I. Der schwere Unfall ist, wie feststeht, durch den in Diensten der Beklagten stehenden Kraftfahrer L. [REDACTED] widerrechtlich verursacht worden. Die Beklagte wäre daher nach § 831 BGB zum Schadensersatz verpflichtet, wenn ihr nicht der Nachweis gelänge, daß sie bei der Auswahl, Anleitung und Überwachung ihres Fahrers die im Verkehrs erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre. Beide Vorderrichter haben angenommen, daß dieser Entlastungsheweis geführt ist.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß L. [REDACTED] sich bei der Unglücksfahrt durch fortgesetzten Alkoholgenuß und durch sein leichtfertiges Fahren als unzuverlässig erwiesen hat, und unterstellt, daß er auch in anderen Fällen nicht die Zuverlässigkeit gezeigt hat, die für seine verantwortliche Tätigkeit als Omnibusfahrer notwendig war. Es hält für bewiesen, daß er in den Jahren 1929/ 1930 im Alter von 20 Jahren als Kraftfahrer einer Likörfabrik fast dauernd unter Alkoholeinfluß stand und Schwarzfahrten unternommen hat, ferner, daß er am 27. November 1954, also

mehr als drei Jahre nach dem hier zu beurteilenden Unfall vom 10. Juni 1951, nachts nach dem Besuch einer Gastwirtschaft in Z. in angetrunkenem Zustand versucht hat, mit dem Motorrad nach Hause zu fahren. Im weiteren hält das Berufungsgericht auch für möglich, daß I. während seines Dienstes bei der Beklagten einmal in Trunkenheit sein Fahrzeug mit Kot beschmiert und wiederholt den ihm anvertrauten Dienstwagen zu Privatfahrten nach Oberkirch benutzt hat. Schließlich unterstellt es auch die Behauptung der Kläger als richtig, daß I. allgemein zu übermäßigem Alkoholgenuß neigte.

Gewiß sind, wie der Revision zuzugeben ist, hinsichtlich der Auswahl und Beaufsichtigung der Verrichtungshelfen besonders strenge Anforderungen an den Unternehmer zu stellen, wenn mit der Tätigkeit seines Gehilfen Gefahren für die öffentliche Sicherheit verbunden sind, wie es bei dem Steuern eines ständig dem Personenverkehr dienenden Omnibusses in besonderem Maße der Fall ist (RG JW 1933, 2993 Nr 9 und RG HRR 1934 Nr 799, beide mit Hinweisen auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts; vgl auch das Urteil des erkennenden Senats vom 22. Oktober 1955 VI ZR 179/54 - VRS 10, 4 Nr 3 = VersR 1955, 746). In solchen Fällen genügt es nicht, daß die beauftragte Person die für ihren Beruf nötige Sachkunde und technische Geschicklichkeit besitzt. Sie muß vielmehr auch die charakterlichen Eigenschaften haben, die sie vor leichtfertiger Gefährdung des Verkehrs und ihrer Mitmenschen behüten, vor allem also Gewissenhaftigkeit, Zuverlässigkeit und Verantwortungsgefühl (vgl RG JW 1937, 1964 Nr 3). Der Unternehmer eines öffentlichen Kraftfahrbetriebes muß daher die Prüfung auch darauf erstrecken, ob sein Fahrer die erforderliche sittliche Reife hat, die das Vertrauen rechtfertigt, er werde im Straßen-

verkehr auf Leib und Leben der Fahrgäste und anderer die gebotene Rücksicht nehmen. All das hat aber auch das Berufungsgericht nicht übersehen. Es ist vielmehr in den Entscheidungsgründen seines Urteils ebenfalls von diesen strengen Anforderungen sowie davon ausgegangen, daß L. für den verantwortungsvollen Posten eines Omnibusfahrers nicht geeignet war. Gleichwohl hat es den Entlastungsbeweis als geführt angesehen. Es hat auf Grund der Beweisaufnahme die Überzeugung gewonnen, daß der Beklagten die Unzuverlässigkeit L. nicht bekannt war und daß ihr diese Unkenntnis nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, weil sie bei der Einstellung, Beaufsichtigung und Leitung des L. die erforderliche und zumutbare Sorgfalt angewandt habe. Dieser rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist richtig, denn die Entlastung des Geschäftsherrn hängt nach dem Gesetz (§ 831 BGB) nicht davon ab, ob der beauftragte Kraftfahrer für seine Aufgabe objektiv geeignet oder ungeeignet war. Daher kann die erwiesene Unzuverlässigkeit eines Angestellten für sich allein nicht ausreichen, um den Entlastungsbeweis des Unternehmers scheitern zu lassen. Er haftet nach § 831 BGB für - vermutetes - eigenes Verschulden bei der Auswahl und Überwachung seiner Hilfspersonen. Entscheidend für die Entlastung ist somit, ob er bei der Beauftragung des Fahrers mit einer bestimmten Fahrt von dessen Zuverlässigkeit so überzeugt sein konnte, daß er ihn, ohne seine Sorgfaltspflicht zu verletzen, diesen Auftrag erteilen durfte. Daher ist neben dem Nachweis der sorgfältigen Auswahl bei der früheren Einstellung auch der Nachweis erforderlich, daß der Unternehmer den Fahrer während seiner bisherigen Tätigkeit überwacht und keinen Anlaß gefunden hat, an seiner Zuverlässigkeit zu zweifeln (BGHZ 8, 239 [243]). Davon ist zutreffend auch das Berufungsge-

richt ausgegangen. Es hat die Entscheidung mit Recht darauf abgestellt, ob die Beklagte die Nichteignung des I. für den Beruf des Omnibusfahrers erkannt hat oder bei Anwendung der nötigen Sorgfalt hätte erkennen müssen, ob sie vor allem bei der Einstellung, Beaufsichtigung und Leitung des I. die erforderliche Sorgfalt hat walten lassen. Das Ergebnis, zu dem es in dieser Frage in Übereinstimmung mit dem Landgericht gekommen ist, beruht auf folgenden Feststellungen und Erwägungen:

I. war von Juli 1938 bis Kriegsende als Kraftwagenführer im Güterverkehr der Beklagten eingesetzt und wurde, nachdem er bei Kriegsende suspendiert war, im Oktober 1950 wieder eingestellt. Bei dieser Wiedereinstellung war er der Beklagten aus seiner früheren langjährigen Tätigkeit in ihren Diensten als ein erprobter und zuverlässiger Kraftfahrer bekannt. Den Personalakten, vor allem den Beurteilungen der Vorgesetzten und der dienstlichen Äußerung des Kraftwagenbetriebswerkes vom 4. Januar 1941, die aus Anlaß der planmäßigen Anstellung des I. erteilt wurde, entnimmt das Berufungsgericht, daß I. ein umsichtiger, guter und zuverlässiger Fahrer war. Das hat auch sein damaliger Dienstvorgesetzter Ki. als Zeuge bestätigt. Er hat ausgesagt, I. sei ein stets zuverlässiger Fahrer gewesen und habe sich keines Alkoholmissbrauchs schuldig gemacht. Ferner macht das Berufungsgericht sich die Feststellungen der Strafkammer zu eigen, in dessen Urteil I. als ein zuverlässiger Fahrer geschildert wird, der bei unzähligen Fahrten auf schwierigen Strecken und bei großer Verantwortung noch keinen Unfall gehabt habe. Zu den Fällen, in denen das Berufungsgericht Trunkenheit des I. festgestellt oder unterstellt hat, ist im Berufungsurteil ausgeführt: Selbst wenn I. betrunken gewesen sei,

als er Anfang des Krieges einmal seinen Wagen mit Kot beschmiert habe, so habe die Beklagte diesem einmaligen Vorfall angesichts des sonst einwandfreien dienstlichen Verhalten des L. keine entscheidende Bedeutung mehr zuzumessen brauchen, als sie ihn im Jahr 1950 wieder einstellte: Daß die Beklagte von diesem Vorfall Kenntnis erhalten habe, sei nicht bewiesen. Der damalige Dienststellenvorgesetzte des L. habe nichts davon gewußt. Dieses Nichtwissen brauche nicht auf mangelnder Überwachung zu beruhen, da der Zeuge bei der Größe des Betriebes nicht jeden Vorfall habe erfahren können und es möglich sei, daß die Kollegen des L. über dessen Tat aus falsch-verstandener Kameradschaft Stillschweigen bewahrt hätten. Die anderen Fälle der Trunkenheit des L. lägen teils soweit zurück (1929/30 in Likörfabrik), daß die Beklagte dem kein Gewicht habe beizumessen brauchen, teils lägen sie nach Antritt der Unglücksfahrt (Trunkenheit auf dieser Fahrt und am 27. November 1954 in Z.), so daß sie der Beklagten bei der Einstellung und Einteilung des L. nicht hätten bekannt sein können. Ob L. außerhalb seines Dienstes übermäßig dem Alkohol zugesprochen habe, habe der Beklagte nicht wissen können, da sich in seinem dienstlichen Verhalten dafür kein besonderer Anhalt geboten habe.

Daß die Beklagte sich bei der Wiedereinstellung des L. im Jahre 1950 keine Gewißheit darüber verschafft hat, ob L. in der Zwischenzeit zuverlässig war, war nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht ursächlich für den eingetretenen Schaden, denn nach seiner Feststellung wäre dem Fahrer L. auf Anfrage ein gutes Zeugnis ausgestellt worden. Das entnimmt das Berufungsgericht der Aussage des Zeugen D., in dessen Firma

L [REDACTED] von September 1949 bis zu seiner Wiedereinstellung bei der Beklagten im Oktober 1950 als Omnibusfahrer tätig war. D [REDACTED] hat ausgesagt: I [REDACTED] sei sehr zuverlässig und fleißig gewesen und habe sich stets einwandfrei geführt. Über Alkoholmißbrauch sei ihm nie etwas bekannt geworden.

Des weiteren hält das Berufungsgericht für bewiesen, daß die Beklagte ihren Fahrer I [REDACTED] nach seiner Wiedereinstellung auch gehörig beaufsichtigt hat. Hierzu ist festgestellt: Die Kraftwagenfahrer der Beklagten werden in gewissen Abständen sowohl durch Anschlag am schwarzen Brett als auch in Unterrichtsstunden, an denen jeder Fahrer einmal im Monat teilnehmen muß, darauf hingewiesen, daß sie im Dienst keinen Alkohol zu sich nehmen dürfen. Ferner soll nach einer Anordnung der Beklagten jeder Fahrer mindestens zweimal im Jahr unauffällig auf seine Fahrweise kontrolliert und seine Kenntnis der Straßenverkehrsordnung sowie der Zustand des Wagens und der Papiere überprüft werden. Nach dem Kontrollbuch der Beklagten ist I [REDACTED] während seiner Tätigkeit als Omnibusfahrer der Beklagten (von Oktober 1950 bis Juni 1951) zweimal auf der Strecke Trier - Kaiserslautern kontrolliert worden und zwar am 21. November und am 23. Dezember 1950. Bei beiden Kontrollen wurde er in allen Sparten mit "gut" beurteilt.

Schließlich findet das Berufungsgericht sich in seiner Annahme, die Beklagte habe I [REDACTED] als zuverlässigen Fahrer ansehen dürfen, auch dadurch bestärkt, daß der bei dem Unfall tödlich verunglückte Vorsitzende des Gesangsvereins, Ha [REDACTED] ausdrücklich I [REDACTED] als Fahrer für die Ausflugsfahrt gewünscht hat. Er hat diesen Wunsch bei der Kraftverkehrsstelle der Beklagten geäußert. Das Bestellbuch enthält

auch den Vermerk "Fahrer I. [REDACTED] wird gewünscht". Hieraus entnimmt das Berufungsgericht, daß der Vereinsvorsitzende Ha. [REDACTED] der ebenso wie I. [REDACTED] aus Z. [REDACTED] stamme und I. [REDACTED] deshalb genau gekannt habe, diesen für einen zuverlässigen Fahrer gehalten habe.

Aus alledem folgert das Berufungsgericht, daß die Beklagte die Unzuverlässigkeit des I. [REDACTED] weder bei dessen Einstellung als Kraftwagenfahrer noch bei seiner Binteilung zur Ausflugsfahrt vom 10. Juni 1951 gekannt hat oder hätte kennen müssen, daß sie vielmehr annehmen durfte, I. [REDACTED] sei ein zuverlässiger Fahrer.

Die Angriffe, mit denen die Revision der Beurteilung des Berufungsgerichts entgegentritt, können keinen Erfolg haben.

1. Daß das Berufungsgericht an den Entlastungsbeweis des Beklagten den richtigen rechtlichen Maßstab angelegt hat, wurde schon dargelegt. Seine Würdigung, mit der es diesen Beweis als erbracht ansieht, gehört weitgehend dem tatsächlichen Gebiet an und zeigt keinen rechtlichen Irrtum. Freilich wird es, wie der Revision einzuräumen ist, Fälle geben, in denen die Unzuverlässigkeit eines Angestellten so deutlich zutage tritt, daß sie einem sorgfältigen Unternehmer bei gehöriger Aufsicht nicht verborgen geblieben sein kann. Ebenso mag sich im Einzelfall aus der Art oder dem Umfang der Verfehlungen ergeben, daß sie dem Geschäftsherrn bei ordnungsmäßiger Aufsicht hätten bekannt werden müssen. Fälle dieser Art sieht das Berufungsgericht hier jedoch nicht als gegeben an. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Das Berufungsgericht hat rechtsirrtumsfrei das entscheidende Gewicht darauf gelegt, daß I. [REDACTED] in vielen

Jahren erprobt worden ist und sich in langer Dienstzeit als tüchtig und verlässlich bewährt hat. Dabei hätte es ebenso wie das Landgericht auch das gute Zeugnis heranziehen können, das der Pfarrer aus Z. über I. als Mensch und Kraftfahrer ausgestellt hat (Bl 252, 253 der Strafakten).

2. Zu Unrecht bemängelt die Revision den Überwachungs- dienst der Beklagten. Das Berufungsgericht hat nicht ver- kannt, daß die Beklagte sich fortdauernd über die Eignung ihrer Fahrer vergewissern muß. Gerade bei Verkehrsunterneh- men, deren Betrieb erhebliche Gefahren mit sich bringt, kommt der Pflicht des Unternehmers zu einer fortwährenden Überwachung besondere Bedeutung zu. An die hierbei aufzu- wendende Sorgfalt sind große Anforderungen zu stellen (so das schon angeführte Senatsurteil vom 22. Oktober 1955 aaO). Daß im Direktionsbezirk Trier zur Überwachung der Fahrer nur ein Streckenkontrolleur tätig ist, zwingt entgegen ihrer Meinung nicht zu dem Schluß, daß die Überwachung der Fahrer unzureichend gewesen sein müsse. Wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, ist entscheidend, daß I. schon bald nach seiner Einstellung als Omnibusfahrer der Beklag- ten zweimal unvermutet kontrolliert worden ist. Das ent- spricht der allgemeinen Anordnung der Beklagten und genügt den an eine ordnungsgemäße Überwachung zu stellenden An- forderungen.

3. Darin, daß I. fast regelmäßig seinen Wagen über Nacht in Z. hat stehen lassen, sieht das Berufungs- gericht keine Pflichtwidrigkeit. Es nimmt an, das könne der Beklagten nicht verborgen geblieben und müsse daher mit Duldung der Dienststelle geschehen sein. Auch diese Erwägung enthält keinen rechtlichen Irrtum.

II. Ob der Fahrer St. dadurch, daß er in Schweich ausgestiegen ist und I. das Steuer des Wagens überlassen hat, widerrechtlich gehandelt und hierdurch den Unfall mitverursacht hat, kann auf sich beruhen, denn jedenfalls ist nach der nicht zu beanstandenden Ansicht des Berufungsgerichts auch für ihn der Entlastungsbeweis erbracht. Er war, wie das Berufungsgericht feststellt, zuverlässig und ist stets gut beurteilt worden. Zwar ist er bei der Rückkehr von Fernfahrten wiederholt in Schweich ausgestiegen, anstatt bis Trier mitzufahren. Darin ist aber nach Ansicht des Berufungsgerichts keine Pflichtwidrigkeit zu sehen, denn, so führt das Berufungsgericht aus, St. habe das Einverständnis seiner Dienststelle annehmen dürfen, weil sein vorzeitiges Aussteigen stets ordnungsgemäß gemeldet und von der Dienststelle nicht gerügt worden sei.

Die Revision meint, es gehe zu Lasten der Beklagten, daß sie das Verhalten ihres Fahrers St. geduldet habe; sie habe auch bei der Ausflugsfahrt vom 10. Juni 1951 damit rechnen müssen, daß St. vorzeitig ausstieg und ihn deshalb anweisen müssen, in diesem Falle die Fahrt bis zu ihrem Ende zu machen. Dem kann nicht beigelegt werden. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts ist St. nicht zur Ablösung des Fahrers I. mitgegeben worden; er hatte vielmehr nur den Auftrag, bei Wendemanövern in den engen Moseldörfern Hilfe zu leisten. Da die etwa 20 km lange Reststrecke von Schweich nach Zewen nicht mehr durch enge Moseldörfer führte, hätte die Beklagte, wie das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei ausführt, nicht pflichtwidrig gehandelt, wenn sie ihrem Kraftfahrer St., der am anderen Morgen Frühdienst hatte, gestattet hätte, auf der Rückfahrt in Schweich auszusteigen. Die Einteilung eines zweiten

Fahrers war, wie das Berufungsgericht ebenfalls ohne Rechtsverstoß annimmt, nicht erforderlich, weil die einfache Fahrstrecke von Z [REDACTED] nach Bremm nur etwa 75 km betrug und in Bremm in der Zeit von 14 bis 20 Uhr eine ausreichende Ruhepause zur Verfügung stand, so daß die ganze Fahrt von einem Fahrer ohne Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit bewältigt werden konnte.

III. Nach alledem ist das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß zu dem Ergebnis gekommen, daß die Beklagte: den ihr obliegenden Entlastungsbeweis für beide Fahrer erbracht hat und daher nicht nach § 831 BGB zur Verantwortung gezogen werden kann.

C. Ansprüche aus §§ 823, 31, 89 BGB.

I. Ihre Ansprüche aus § 823 BGB begründen die Kläger in erster Linie damit, daß der Zeuge Bo [REDACTED] als Leiter des Kraftwagenbetriebswerks der Beklagten in Trier schuldhaft seine Pflichten vernachlässigt habe. Das Berufungsgericht hat unentschieden gelassen, ob Bo [REDACTED] als verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten anzusehen ist (§§ 31, 89 BGB). Nach seiner Ansicht ist nicht dargetan, daß Bo [REDACTED] sich einer Pflichtverletzung schuldig gemacht habe. Er sei nicht verpflichtet gewesen, den beiden Fahrern für die Fahrt genauere Anweisungen über ihr Verhalten zu geben, vor allem auf das Alkoholverbot hinzuweisen. Beide seien erfahrene Omnibusfahrer gewesen, hätten sich seit mehreren Jahren im Dienst der Beklagten bewährt und seien über das Verbot, im Dienst Alkohol zu trinken, hinreichend belehrt worden. Diese Annahme des Berufungsgerichts, daß dem Leiter des Kraftwagenbetriebswerks der Beklagten das Unterlassen einer besonde-

ren Belehrung der Fahrer nicht zum Vorwurf gemacht werden könne, gibt keinen Anlaß zu rechtlichen Bedenken. Auch im übrigen hat das Berufungsgericht ein Verschulden des Zeugen Bo [REDACTED] ohne Rechtsverstoß verneint.

II. Soweit die Kläger der Beklagten weiter vorgeworfen haben, sie habe ihren Hilfzug zu spät in Fahrt gesetzt, hält das Berufungsgericht ein Verschulden der verantwortlichen Organe der Beklagten nicht für bewiesen. Seine Ausführungen hierzu sind frei von rechtlichen Bedenken und werden auch von der Revision nicht angegriffen.

Das gleiche gilt von dem weiteren Vorwurf der Kläger, die Beklagte habe das Schweißgerät des Hilfszugs nicht eingesetzt, um den zwischen Lokomotive und Anhänger eingeklemmten Sohn der Kläger zu befreien. Auch in diesem Punkte halten die Erwägungen des Berufungsgerichts, mit denen es ein Verschulden der Beklagten verneint, der rechtlichen Prüfung stand.

III. Des weiteren wollen die Kläger den streitigen Rentenanspruch auch daraus herleiten, daß I [REDACTED], wie unstreitig ist, seine Forderung gegen die Beklagte auf Befreiung von den ihm aus dem Unfall erwachsenden Schadensersatzverpflichtungen an die Kläger abgetreten hat. Das Berufungsgericht hat angenommen, ein solches Recht sei nach seinem Ursprung und Inhalt höchstpersönlich und deshalb nicht abtretbar (§ 399 BGB). Es kann offen bleiben, ob ihm hierin zuzustimmen ist, denn das Begehren der Kläger muß schon daran scheitern, daß I [REDACTED] gar keinen Anspruch gegen die Beklagte auf Befreiung von den aus dem Unfall herrührenden Verbindlichkeiten hatte, so daß auf Grund der Abtretung

auch keine Rechte auf die Kläger übergegangen sein können. Zwar geht die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers aus dem Arbeitsvertrag dahin, daß der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer keine Belastung mit solchen Schäden und Schadensersatzansprüchen sumuten darf, die letztlich aus der besonderen Gefahr der übertragenen Arbeit folgen und als solche auch dann zum typischen vom Unternehmer zu tragenden Betriebsrisiko gehören können, wenn sie im Einzelfall vom Arbeitnehmer schuldhaft herbeigeführt worden sind (BGHZ 16, 111). Auch in der Überlassung eines betriebssicheren Omnibusses liegt bei dem außerordentlich starken Kraftfahrzeugverkehr, wie er heute herrscht, regelmäßig die Übertragung einer mit erheblicher Gefahr verbundenen Tätigkeit. Diese Grundsätze können aber hier nicht angewandt werden, weil L. in grobfahrlässiger Weise dem strengen Alkoholverbot der Beklagten zuwidergehandelt hat und der folgenschwere Unfall nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auch auf die Trunkenheit des L. zurückzuführen ist. Wie der Bundesgerichtshof in seinem Urteil BGHZ 16, 111 [119, 120] ausgeführt hat, fordern das sachliche Bedürfnis nach Beteiligung des Arbeitgebers an den Folgen der dem Arbeitnehmer übertragenen, mit Gefahren verbundenen Tätigkeiten und das sozialrechtliche Schutzbedürfnis nicht, daß der Arbeitgeber immer einen Teil des Schadens selbst trägt. Vielmehr wird nicht nur bei vorsätzlicher Herbeiführung eines Schadens durch den Arbeitnehmer eine Beteiligung des Arbeitgebers an dem so verursachten Schaden ausscheiden, sondern auch schon grobe Fahrlässigkeit des Arbeitnehmers weitgehend zu dessen Alleinhaftung führen. L. ist, wie feststeht, oft und regelmäßig auf das strenge Verbot, im Kraftfahrdienst Alkohol zu trinken, hingewiesen worden. Daß er sich trotzdem unter dem Einfluß erheblicher Alkoholmengen ans Steuer gesetzt und dadurch die vielen Insassen des Omnibusses und des Anhängers in erheb-

liche Gefahr gebracht und auch das Leben der Straßenbenutzer gefährdet hat, bedeutet eine so grob leichtfertige und verantwortungslose Handlungsweise, daß es der Beklagten nicht zugemutet werden kann, ihren Fahrer von den Folgen dieses seines grobfahrlässigen Handelns auch nur teilweise zu entlasten.

IV. Auch aus anderen Gründen läßt sich keine Pflicht der Beklagten herleiten, für ihren Fahrer einzutreten. L. ist bei der Versicherungsgesellschaft F. haftpflichtversichert. Sie hat nach ihren Vertragsbedingungen für Personenschäden bis zu 100.000 DM und für Sachschäden bis zu 10.000 DM einzustehen, wenn wie hier die Haftung des Arbeitgebers ihres Versicherten (Beklagte) zu verneinen ist. Die Kläger erleiden daher dadurch, daß die Beklagte nach dem Pflichtversicherungsgesetz von der Verpflichtung, als Halterin von Kraftfahrzeugen eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, ausgenommen ist, keine Nachteile. Dafür, daß die genannten Höchstsätze zur Abgeltung der Schäden nicht ausreichen sollten, sind bisher keine Anhaltspunkte gegeben. Soweit das der Fall sein sollte, will die Beklagte sich an den Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 15. Dezember 1949 (VerkBl 1950 S 4) und den Runderlaß des früheren Reichsverkehrsministers vom 9. April 1942 (Reichshaushalts- und Besoldungsblatt S 86) halten. Bei dieser Sachlage kann weder von einer Amtspflichtverletzung noch von einem sittenwidrigen Handeln der Beklagten die Rede sein.

Zusammenfassend ergibt sich somit, daß die Kläger von der Beklagten aus keinen der in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkte Ersatz für die entgangenen und

24

entgehenden Dienste ihres Sohnes verlangen können. Daher haben die Vordergerichte die Klage in diesem Punkte mit Recht für unbegründet gehalten. Das hat zur Folge, daß die Revision des Klägers zurückzuweisen war.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

MeiB

Bundesrichter Dr. Meyer
ist erkrankt und an der
Unterschrift verhindert.

Martin

MeiB

Dr. Bode

Dr. Hauß