

2349 006

VI ZR 138/58

V e r k ü n d e t
am 23. Juni 1959

■, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Transportunternehmers Balthasar M ■ in W ■,
Krs. K ■, A ■ str. ■,

Beklagten, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

g e g e n

1. die Witwe Hildegard W ■ geb. G ■ in D ■
H ■ str. ■,
2. den Lehrling Klaus-Peter W ■ in D ■,
H ■ str. ■, vertreten durch die Klägerin zu 1),

Kläger, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 23. Juni 1959 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Engels, Dr. Bode, Dr. Hauß und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm
(Westf.) vom 19. Mai 1958 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklag-
ten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:
- - - - -

Am 15. Mai 1953 befuhr der Ehemann der Erstklägerin und Vater des Zweitklägers, der Diplomingenieur W[REDACTED], in einem von dem Direktionsfahrer We[REDACTED] gesteuerten und mit zwei weiteren Insassen besetzten Mercedes-Personenkraftwagen der Firma Emil Kü[REDACTED] AG bei hellem, trockenem Wetter den R[REDACTED]weg (Bundesstraße 1) in östlicher Richtung von E[REDACTED] nach D[REDACTED]. Gegen 12.50 Uhr durchfuhr der Personenkraftwagen auf nahezu sichtgerader und gut übersichtlicher, nur mäßig belebter Strecke den Stadtteil B[REDACTED]-Wer[REDACTED] zur Einmündung der H[REDACTED]straße hin. Die mit Rauhasphalt gedeckte, eine leichte Senke bildende Fahrstraße des R[REDACTED]wegs ist hier 9 m breit und durch deutliche Striche in drei Fahrbahnen aufgeteilt. Gleichzeitig kam aus Richtung D[REDACTED] der Beklagte am Steuer seines unbeladenen Mercedes-Lastkraftwagens (6 1/2 to) entgegen.

Als der Lastkraftwagen des Beklagten bei einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st die (Vertiefungen und Erhebungen aufweisende) schlechte Wegstrecke bei der Einmündung der H[REDACTED]straße erreichte, sprang er mehrfach hoch und zur Seite, wobei die Vorderräder flatterten und seitlich aus der Spur sprengen, so daß der Wagen einige Schlangenbewegungen fuhr. Der Kraftfahrer We[REDACTED] nahm diese wahr und ermäßigte seine Geschwindigkeit von 90 - 100 auf unter 60 km/st. Nachdem der Beklagte in leichten Schlangenbewegungen weitergefahren war, kam er plötzlich von seiner rechten (der nördlichen) Fahrbahn ab und geriet quer über die Straße auf deren südliche (seine linke) Seite. Jetzt lenkte We[REDACTED] seinen Per-

- 3 -

sonenkraftwagen, dessen Geschwindigkeit er inzwischen auf etwa 40 km/st herabgesetzt hatte, von der südlichen auf die mittlere Fahrbahn. Der Lastkraftwagen des Beklagten geriet indessen, nachdem er kurze Zeit auf der südlichen (seiner linken) Fahrbahn gefahren war, wieder auf die nördliche und von dort erneut quer über die Straße wieder auf die südliche Fahrbahn. Dort fuhr er zunächst in einem weiten Bogen weiter, bog jedoch etwa 60 m westlich der Einmündung der H[REDACTED]-straße plötzlich scharf nach rechts hinüber. Dabei stieß er auf der mittleren Fahrbahn gegen den inzwischen in gleicher Höhe angekommenen Personenkraftwagen der Firma Kö[REDACTED] AG. Der Personenkraftwagen wurde von dem Lastkraftwagen erfaßt, über die Straße an den nördlichen Fahrbahnrand gedrückt und vollständig zerstört.

Der Ehemann der Erstklägerin, der Fahrer We[REDACTED] und ein weiterer Insasse des Personenkraftwagens kamen ums Leben; die Schäden des Lastkraftwagens waren nur leicht.

Die technische Untersuchung des Lastkraftwagens nach dem Unfall hat ergeben, daß am rechten Vorderfederpaket die dritte obere Lage nach dem Hauptblatt zur Hälfte hinten fehlte. Die Briedenmuttern lagen nicht fest und satt an, so daß die Vorderachse nicht mehr fest und ruhig geführt werden konnte. An den Herzbolzen wurden auffallend starke und durchgehend geschlossene Einkerbungen von bereits sägeartigem Aussehen festgestellt.

Die Kläger begehren die Feststellung, daß der Beklagte ihnen allen aus dem Verkehrsunfall entstandenen und noch entstehenden Schaden, vorbehaltlich des Übergangs auf öffent-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

lich-rechtliche Versicherungsträger zu ersetzen verpflichtet sei.

Das Landgericht hat ihrer Klage entsprochen. Die Berufung des Beklagten blieb erfolglos. Seine Revision, deren Zurückweisung die Kläger beantragen, erstrebt die Abweisung der Klage insoweit, als ihr über das Straßenverkehrsgesetz hinaus stattgegeben worden ist.

Entscheidungsgründe:

- - - - -

1. Der Zulässigkeit einer die gesamte Ersatzpflicht des Beklagten umfassenden Feststellungsklage steht es nicht entgegen, daß ein Teil des Schadens bereits zur Zeit der Klageerhebung bezifferbar gewesen sein mag. Denn die Zulässigkeit einer Feststellungsklage ist trotz der Möglichkeit, eine entsprechende Leistungsklage zu erheben, dann zu bejahen, wenn die Durchführung des Feststellungsverfahrens unter dem Gesichtspunkt einer gesunden Prozeßökonomie zu einer sachgemäßen, weil einfacheren Erledigung der Streitpunkte führt (EGHZ 2, 250). Das ist insbesondere dann der Fall, wenn, wie hier, ein Ersatzanspruch erst zum Teil liquide, im übrigen aber noch nicht zum Abschluß gekommen ist (RGZ 108, 201; RG JW 1929, 41; BGH Urteil vom 26. März 1956 - VI ZR 301/54 = VersR 1956, 477).

2. In ihrem nach Schluß der Berufungsverhandlung eingereichten, nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 12. Mai 1958

haben die Prozeßbevollmächtigten des Beklagten zu dem kraftfahrzeug-technischen Gutachten des Sachverständigen Dipl. Ing. Bu[REDACTED] "zur Verwendung und Berücksichtigung bei der zu fällenden Entscheidung" zusammenfassend Stellung genommen. Sie kommen dabei zu dem Ergebnis, daß die Anhörung des Sachverständigen keine einwandfreie Klärung der von ihnen vorgetragenen anderweitigen Möglichkeiten gebracht habe, so daß der der Klägerin obliegende Verschuldensnachweis nicht geführt sei. Falls der Senat dem nicht folgen wolle, müsse über die noch offengebliebenen technischen Fragen ein anderer Sachverständiger gehört werden; sie beantragten zu diesem Zweck vorsorglich den Wiedereintritt in die mündliche Verhandlung.

Daß das Berufungsgericht diesen Schriftsatz unberücksichtigt gelassen hat, ist verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden. Die Entscheidung über eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung unterliegt gemäß § 156 ZPO regelmäßig dem nicht nachprüfbar freien Ermessen des Gerichts (RG DR 1939, 1336 Nr. 37). Nur aus besonderen Gründen kann ein neues Vorbringen nach Schluß der mündlichen Verhandlung das Gericht zur Wiedereröffnung verpflichten, wenn sich nämlich daraus ergibt, daß die bisherige Verhandlung lückenhaft und eine angemessene Ausübung des Fragerechts unterblieben war (RGZ 102, 266). Diese Voraussetzungen werden von der Revision nicht behauptet. Sie macht vielmehr lediglich geltend, das Gutachten des Sachverständigen Bu[REDACTED] sei mangelhaft. Soweit diese Kritik vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung gegenüber den Ausführungen des Sachverständigen vorgetragen worden war, war es Sache des Tatrichters, sie zu würdigen; soweit solche Kritik erst in dem nach Schluß

der mündlichen Verhandlung eingereichten Schriftsatz vom 12. Mai 1958 enthalten war, dessen Einreichung dem Beklagten nicht vorbehalten worden war, bestand kein Anlaß für das Berufungsgericht, sich damit zu befassen, insbesondere daraufhin die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen (RG JW 1938, 1912 Nr. 60).

3. Das Berufungsgericht stellt auf Grund des Gutachtens des persönlich gehörten Sachverständigen Bu[REDACTED] folgendes fest:

Bei den nachgewiesenen technischen Mängeln des Lastkraftwagens kann es sich nicht um Unfallfolgen handeln; sie bestanden vielmehr allerspätstens schon in dem Zeitpunkt, als das leere Fahrzeug von D[REDACTED] in Richtung zur (20 km entfernten) Unfallstelle abfuhr, und bewirkten, daß seine Vorderachse lose war, so daß für die Vorderräder eine straffe Lenkungsführung nicht mehr bestand. Dies hatte zur Folge, daß die Räder durch von der Fahrbahn (z.B. bei Unebenheiten) ausgehende Stöße eine gewisse eigensinnige Bewegungsmöglichkeit hatten, und durch den unfesten Sitz der Vorderachse Schüttel- und Flatterbewegungen der Vorderräder von solcher Beharrlichkeit eintreten konnten, daß selbst der größte Kraftaufwand am Lenkrad diesen gefährlichen Zustand nicht zu beeinflussen vermochte. Damit war fahrtechnisch die Lage so, daß der Fahrer hinsichtlich der Lenkung sein Fahrzeug nicht mehr sicher in der Hand hatte.

Das Berufungsgericht schließt sich weiter vollinhaltlich der überzeugenden Ausführung des Sachverständigen an, daß der Beklagte diesen Mangel in der Lenkung seines Fahr-

zeugs spätestens auf der Fahrt mit dem leeren Lastkraftwagen von D [REDACTED] bis zur Unfallstelle bemerkt hat; denn der Mangel sei derart gewesen, daß er dem Fahrer gar nicht habe verborgen bleiben können, weil eine ordnungsmäßige, straffe Lenkungsführung für die Vorderräder nicht mehr bestanden habe.

Was die Revision gegen diese in sich widerspruchsfreie tatrichterliche Beurteilung vorbringt, bewegt sich im wesentlichen auf dem ihr verschlossenen Gebiet tatsächlicher Würdigung und bedarf daher keiner Erörterung im einzelnen. Ihre Auffassung, es widerspräche jeder Lebenserfahrung, daß sich ein Kraftfahrer durch Fahrlässigkeit selbst gefährden würde, kann nicht gebilligt werden. Warum und auf welche Weise dem Beklagten der Mangel seines Fahrzeugs nicht entgehen konnte, bringt das angefochtene Urteil klar zum Ausdruck, weil sich nämlich das Fehlen einer ordnungsmäßigen, straffen Führung der Vorderräder bei der Lenkung unverkennbar bemerkbar machte. Für die Schadensursächlichkeit dieses Mangels ist es ohne Belang, ob der Unfall zusätzlich auch durch die Fahrbahnunebenheiten bei der Einmündung der H [REDACTED] Straße mitbedingt worden ist.

Ohne Rechtsirrtum erblickt daher das Berufungsgericht eine unfallursächliche Ausserachtlassung der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt darin, daß der Beklagte mit seinem wegen der Schwierigkeiten in der Lenkung betriebsgefährlichen leeren Lastkraftwagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st über den R [REDACTED] weg fuhr.

4. Rechtlich zutreffend nimmt das Berufungsgericht schließlich an, daß die Klägerin sich weder die Betriebsgefahr des Mercedes-Personenkraftwagens, noch ein etwaiges Mitverschulden seines Fahrers We[REDACTED] anrechnen zu lassen braucht. Halterin des Mercedes-PKW war allein die Firma Emil Kö[REDACTED] AG. Nur ihr selbst könnte daher die Betriebsgefahr ihres Wagens entgegeng gehalten werden, weil sie allein und nicht auch ein Vorstandsmitglied, gemäß § 7 StVG nach außen für diese Betriebsgefahr haftete. Denn die Ausgleichspflicht des Halters ist grundsätzlich eine Folgewirkung seiner Außenhaftung und hält sich daher in ihren Grenzen.

Die Revision meint, der Erblasser der Kläger sei als Vorstandsmitglied der Fahrzeughalterin Emil Kö[REDACTED] AG verpflichtet gewesen, dem Fahrer We[REDACTED] die Weisung zu erteilen, soweit wie nur möglich nach rechts zu fahren und sofort dort anzuhalten. Dem kann nicht gefolgt werden.

Der mitfahrende Weisungsberechtigte hat nur dann die Pflicht, die Fahrweise des Kraftfahrzeugführers zu beanstanden, wenn er ein unvorsichtiges Fahren bemerkt hat oder wenigstens schlechthin hätte erkennen müssen (EGH Urteil vom 14. Februar 1953 - VI ZR 136/52 = NJW 1953, 779 Nr. 3). Die Meisterung einer ungewöhnlichen Gefahrenlage, wie sie durch die Fahrweise des Beklagten heraufbeschworen wurde, setzt ein erhöhtes Maß an Verkehrserfahrung, Umsicht und Entschlossenheit voraus, das bei einem Mitfahrer nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden kann. Ob die Fahrweise We[REDACTED]s überhaupt zu beanstanden war, ist - wie das angefochtene Urteil ausführt - von den Sachverständigen unterschiedlich beurteilt und überwiegend verneint worden. Mangels näherer Behauptungen des Beklagten spricht daher nichts dafür, daß der Erb-

lasser der Kläger sich eine dem Berufsfahrer We[REDACTED] überlegene Sachkunde hätte zutrauen dürfen. Dann aber liegt ihm keine zu mißbilligende Ausserachtlassung des eigenen Interesses zur Last, wenn er die erforderlichen Maßnahmen einem zuverlässigen Fahrer überließ, der sofort die Gefahr erkannt und auf sie angesprochen hatte. Das gilt umsomehr, als ein Einreden auf den Fahrer obendreingeeignet gewesen wäre, dessen gespannte Aufmerksamkeit und Reaktionsbereitschaft in gefahrerhöhender Weise zu mindern.

Die Revision war hiernach mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Meiß

Bundesrichter Dr. Engels
ist beurlaubt und an der
Unterschrift verhindert.

Dr. Bode

Meiß

Dr. Hauß

Heinrich Meyer