

Für das Nachschlagewerk! zu I
Nicht für die Amtliche Sammlung!

13

2352 012

I. Gesetz: StVG § 17

Rechtssatz: Ist der Halter eines Kraftfahrzeugs dem bei einem Unfall verletzten Insassen mangels Verschuldens nicht zum Schadensersatz verpflichtet, so kann allein die Tatsache, dass die Betriebsgefahr des Fahrzeuges mitursächlich für den Unfall war, nicht zu einer Ausgleichspflicht gegenüber dem Halter eines anderen an dem Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs führen.

II. Gesetz: StVO § 1

Rechtssatz: Zur Frage, wie der Kraftfahrer sich beim Schleudern eines entgegenkommenden Lastzuges zu verhalten hat.

Aktenzeichen: VI ZR 152/53

Urteil des BGH vom 27. Oktober 1954

OLG Schleswig

kündet am 27. Oktober 1954
Justizassistent als
Beamtender Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der "N[REDACTED]" A[REDACTED] Versicherungs-AG, vertreten
durch ihren Vorstand in K[REDACTED], G[REDACTED]strasse [REDACTED]

Klägerin, Berufungskläge-
rin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schlachtermeister Paul H[REDACTED] in K[REDACTED],
L[REDACTED]strasse [REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklag-
ten und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. Oktober 1954, unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,
Dr. Meyer, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen
Oberlandesgerichts in Schleswig vom 15. Januar
1953 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

73

- 2 -

Tatbestand:

Am 6. Februar 1948 kam es kurz nach 8 Uhr auf der Bundesstrasse 4 (Hamburg-Kiel) zu einem Zusammenstoß zwischen dem Personenkraftwagen des Beklagten und dem von dem Kraftfahrer R. gesteuerten Lastzug des Fuhrunternehmers Friedrich He.

Die Strasse verläuft an der Unfallstelle mehrere Kilometer geradlinig. Der gepflasterte Teil der Strasse war damals an der Unfallstelle 5,30 m breit und stark gewölbt. Die Strassendecke bestand auf der rechten Fahrbahnseite in Richtung Kiel zu einem 1,50 m breiten Streifen aus grauem Granitpflaster, im übrigen aus dunklem Basaltkleinpflaster. Neben dem Basaltpflaster verlief ein 80 cm breiter Teerstreifen, daneben ein 1,60 m breiter Fußweg, an den eine 1,80 m breite, mit Chausseebäumen bestandene Grasnarbe angrenzte. Am Unfalltage herrschte trübes Wetter; die Sicht war jedoch nicht behindert. Die Fahrbahn war durch einen leichten Sprühregen nass und schlüpfrig.

Der Beklagte fuhr mit seinem Pkw in Richtung Hamburg und hatte eine Geschwindigkeit von etwa 50 - 60 km/st. Ihm entgegen kam ein Pferdefuhrwerk, das sich in seiner Fahrbahn scharf rechts hielt. Hinter dem Fuhrwerk folgte der aus einer Zugmaschine und einem Anhänger mit Auflaufbremse bestehende Lastzug des Heese. Kurz bevor der Pkw herangekommen war, setzte der Lastzug sich neben das Fuhrwerk und nahm teilweise die linke Seite der Fahrbahn ein. Der Beklagte fuhr den Pkw scharf rechts heran und verminderte seine Geschwindigkeit. Der Anhänger des Lastzuges erfasste jedoch mit der linken Vorderkante die linke Sei-



tenfläche des Pkw dicht hinter dem Fahrersitz, riss die Seiten- und Rückwand ab und drückte den Wagen gegen einen Strassenbaum. Bei dem Zusammenstoss erlitt der auf dem rechten Rücksitz des Pkw sitzende Angestellte F. [REDACTED] schwere Verletzungen, an deren Folgen er am 11. Februar 1948 verstarb.

Die Hinterbliebenen des F. [REDACTED] und zwar die Witwe Lieselotte F. [REDACTED] und die Kinder Ute und Inge F. [REDACTED], haben den Halter des Lastzuges, He. [REDACTED], und den Fahrer R. [REDACTED] auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Durch das rechtskräftige Urteil des 1. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts vom 30. Juni 1949 (1 U 57/49) sind Halter und Fahrer als Gesamtschuldner verurteilt worden, an die Hinterbliebenen des F. [REDACTED] zu zahlen:

- a) 123,80 DM nebst 4 v.H. Zinsen seit dem 7. Januar 1949,
- b) für die Zeit vom 6. Februar 1948 bis zum 30. Juni 1948 84,63 DM, wobei jedoch vom Gesamtbetrag zu a) und b) der von der Versicherungsgesellschaft des Beklagten He. [REDACTED] an die Klägerinnen gezahlte Vorschuss von 200 DM abzuziehen ist,
- c) für die Zeit vom 1. Juli 1948 bis zum 31. August 1949 eine monatlich im voraus fällige Rente von 250 DM, jeweils abzüglich der von der Landesversicherungsanstalt Schleswig-Holstein monatlich gezahlten 73,70 DM.

Ferner hat das Oberlandesgericht festgestellt, dass He. [REDACTED] und R. [REDACTED] als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den Hinterbliebenen des F. [REDACTED] allen weiteren Schaden zu ersetzen, der ihnen aus dem tödlichen Unfall ihres Ernährers Wilhelm F. [REDACTED] erwachsen ist und noch entstehen wird, soweit nicht ein Versicherungsträger des öffentlichen Rechts Ersatz leistet.

Auf Grund dieses Urteils hat die jetzige Klägerin als Haftpflichtversicherer des Lastzughalters He[REDACTED] für die Zeit vom Unfall bis zum 31. Juli 1951 DM 7.236,63 an die Hinterbliebenen des F[REDACTED] gezahlt. In dieser Summe sind die Zahlungen enthalten, die die Klägerin an die Landesversicherungsanstalt als Ersatz für die an die Hinterbliebenen des F[REDACTED] gezahlten Renten zu leisten hat. Vom 1. August 1951 ab zahlt die Klägerin an die Hinterbliebenen des F[REDACTED] monatlich 230 DM.

Die Klägerin ist der Ansicht, der Beklagte müsse 70 % des Schadens tragen, weil er den Unfall in überwiegendem Maße verursacht und verschuldet habe. Sie hat den nach § 67 VVG auf sie übergegangenen Ersatzanspruch des Lastzughalters geltend gemacht und von dem Beklagten Zahlung von 5.065,64 DM und ab 1. August 1951 monatlich 161 DM begehrt und zwar so lange, wie sie auf Grund des Urteils des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts vom 30. Juni 1949 Zahlungen zu leisten hat.

Die Klägerin hat zur Begründung ihrer Ansprüche vorgebracht:

Die dem Fahrer R[REDACTED] zur Last gelegte Fahrweise sei auf eine Verkettung unglücklicher Umstände zurückzuführen. Ihm seien die erhöhten Gefahren des schwarzen Basaltpflasters nicht bekannt gewesen. Auch sei er mit einem neuen, ihm nicht vertrauten Lastzug gefahren und habe die Wirkung der Auflaufbremse nicht gekannt. Er sei zunächst mit einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/st bis auf etwa 70 m an das Fuhrwerk herangefahren, habe sich dann aber wegen des entgegenkommenden Personenkraftwagens entschlossen, das Fuhrwerk nicht zu überholen, und habe

deshalb gebremst. Dabei sei der Lastzug auf der schlüpfrigen Fahrbahn ins Schleudern gekommen und ganz auf die linke Strassenseite geraten. R. habe den Lastzug nur dadurch wieder auffangen können, dass er Gas gegeben habe, er habe nun aber das Fuhrwerk doch überholen müssen, weil die Geschwindigkeit des Lastzuges noch zu hoch gewesen sei. Dem R. sei also lediglich vorzuwerfen, dass er sich verschätzt habe, als er angenommen habe, mit dem Lastzug noch hinter dem Fuhrwerk bleiben zu können.

Dagegen habe der Beklagte den Unfall überwiegend verursacht und verschuldet. Der Pkw sei noch etwa 170-220 m entfernt gewesen, als der Lastzug durch das Bremsen ins Schleudern gekommen und weit auf die linke Fahrbahnseite geraten sei. Der Beklagte habe das Schleudern bereits auf diese Entfernung bemerkt. Dies habe er auch zugegeben, als er am 7. Januar 1949 im Vorprozess als Zeuge vernommen worden sei. Unter den gegebenen Verhältnissen (gewölbte Fahrbahn, Glätte, schwarzer Basalt, Regen, entgegenkommen- des Fuhrwerk) sei der Beklagte verpflichtet gewesen, wenn nicht anzuhalten, so doch auf eine ganz niedrige Geschwindigkeit herabzugehen. Bei seiner polizeilichen Vernehmung vom 22. März 1948 habe er erklärt: "Zudem hatte ich keine Ursache zu bremsen, weil ich Vorfahrt hatte und keinesfalls damit rechnete, dass der Fahrer des Lastzuges diesen nicht mehr zum Halten bringen würde." Dieses Pochen auf das Vorfahrtrecht habe den Unfall vor allem verursacht.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt und geltend gemacht, die Klägerin könne ihn schon deshalb nicht in Anspruch nehmen, weil eine Gefälligkeitsfahrt vorgelegen habe und F. auf Haftung verzichtet habe.

Ferner hat der Beklagte vorgebracht, er habe bei der Annäherung an das Fuhrwerk zunächst keine Gefahr vermuten können. Er habe zwar auf eine Entfernung von mindestens 200 m bemerkt, dass der Anhänger des auf der Mitte fahrenden Lastzuges etwas ausgeschlagen habe. Da der Lastzug dann aber wieder ruhig gefahren und sich auf die für ihn rechte Fahrbahn gesetzt habe, habe kein Bedenken bestanden, die Geschwindigkeit seines Pkw von 50 - 60 km/st beizubehalten. Er sei ebenso wie der neben ihm sitzende Zeuge Dr. Ro[REDACTED] der Meinung gewesen und habe auch mit Recht der Meinung sein können, dass der Lastkraftwagen hinter dem Fuhrwerk bleiben und ihn ungehindert vorbeilassen werde. Er habe nicht annehmen können, dass R[REDACTED] das Pferdefuhrwerk noch habe überholen wollen, bzw. dass er zwar von dem Überholungsmanöver abgesehen habe, aber noch so schnell gefahren sei, dass er schliesslich doch noch an dem Pferdefuhrwerk vorbeifahren müssen. Als die falsche Fahrweise des R[REDACTED] für ihn, den Beklagten, erkennbar gewesen sei, habe er den Pkw nicht mehr rechtzeitig anhalten können. Ein scharfes Abbremsen sei wegen der Glätte der Strasse nicht möglich gewesen, da der Wagen sich dann quer zur Fahrbahn gestellt hätte und ein noch grösserer Schaden eingetreten wäre. Als die Gefahrenlage zu erkennen gewesen sei, habe er sofort die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges soweit vermindert, wie die Strassenverhältnisse es zugelassen hätten. Ausserdem sei er scharf nach rechts gefahren. Dadurch habe er dem Lastzug genügend Raum gelassen, so dass der Unfall trotz des Überholungsmanövers nicht eingetreten wäre, wenn der Anhänger des Lastzuges sich nicht plötzlich quergestellt hätte.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben.

Gegen dieses Urteil des Berufungsgerichts richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihre Klageanträge weiterverfolgt. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, dass als rechtliche Stütze des Klageanspruchs nur § 17 Abs 1 Satz 1 KrfzG in Verbindung mit § 67 VVG in Betracht kommt. Es hat angenommen, dass der Beklagte von der Klägerin nur dann zum Ausgleich herangezogen werden könne, wenn er kraft Gesetzes verpflichtet sei, den Hinterbliebenen des F. den Schaden zu ersetzen.

Die Revision hält diesen Ausgangspunkt für verfehlt und meint, die Betriebsgefahr des dem Beklagten gehörenden Fahrzeugs müsse ohne Rücksicht darauf zum Ausgleich herangezogen werden, ob der Beklagte den Hinterbliebenen des Insassen zum Schadensersatz verpflichtet sei. Dieser Auffassung vermag der Senat nicht beizupflichten.

Die Ausgleichspflicht mehrerer Kraftfahrzeughalter aus § 17 Abs 1 Satz 1 KrfzG (jetzt StVG) ist nicht schon dann gegeben, wenn ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wird. Vielmehr muss nach dem klaren und eindeutigen Wortlaut des Gesetzes als weitere Voraussetzung der Ausgleichspflicht hinzutreten, dass die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet sind. Deshalb hat die Rechtsprechung zutreffend die Ausgleichspflicht als

eine Folge der Schadensersatzpflicht angesehen und ausgesprochen, dass jene ohne diese nicht bestehen kann (BGHZ 11, 170 [174]). Nur wer ersatzpflichtig ist, kann zum Ausgleich herangezogen werden, denn eine Ausgleichung findet nur statt, wenn die mehreren Halter als Gesamtschuldner für den Schaden haften. Daher kann in Fällen, in denen der Halter des Fahrzeugs dem bei einem Unfall verletzten Insassen nicht zum Schadensersatz verpflichtet ist, allein die Tatsache, dass die Betriebsgefahr des Fahrzeugs mitursächlich für den Unfall war, nicht zu einer Ausgleichspflicht gegenüber dem Halter eines anderen an dem Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs führen (ebenso Müller, Strassenverkehrsrecht 18. Aufl § 17 StVG Anm C I a 4 und C I 5 b; Floegel-Hartung, Strassenverkehrsrecht 8. Aufl § 17 StVG Anm 2, 3 und 4; Geigel, Der Haftpflichtprozess 7. Aufl S 107; vgl auch Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 5. Aufl S 273).

Soweit die Revision ausführt, die Betriebsgefahr des Fahrzeugs müsse nach § 254 BGB beachtet werden, weil nach dieser Vorschrift die Verursachung auch ohne Verschulden zur Ausgleichspflicht führe, übersieht sie, daß auch im Rahmen des § 254 BGB die Ursachen des Unfalls nicht allgemein, sondern nur insoweit auszugleichen sind, als nach den Haftungsbestimmungen der einzelne Gesamtschuldner für diese Ursachen verantwortlich gemacht werden kann (Wussow aaO; vgl auch BGHZ 6, 319 [320]). Zudem ist der mit der Klage erstrebte Schadensausgleich zwischen den am Unfall beteiligten Fahrzeughaltern nicht nach § 254 BGB, sondern nach § 17 KfzG zu beurteilen.

Ebensowenig kann die Revision sich mit Erfolg auf

die Erwägungen berufen, aus denen die Rechtsprechung den Schluss gezogen hat, dass der als Insasse geschädigte Halter eines Kraftfahrzeugs nach § 17 Abs 1 Satz 2 KrfzG auf Grund der für den Unfall mitursächlich gewesenem Betriebsgefahr seines Fahrzeugs zum Ausgleich heranzuziehen sei, ohne dass ihn ein Verschulden zu treffen brauche (BGHZ 6, 312 und Urteil BGH vom 14. Februar 1953 - VI ZR 136/52 - DAR 1953, 94 = RdK 1953, 169 = VerkR S 5, 251 Nr 143 = VersR 1953, 198). Für diese Auslegung des § 17 Abs 1 Satz 2 KrfzG war neben der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung die Überlegung massgebend, dass der Vorschrift das nach der Erfahrung weitaus grösste Anwendungsgebiet entzogen würde, wenn man den in seinem eigenen Wagen geschädigten Halter davon ausschliessen würde (RGZ 146, 97 /1037). Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, kann dieser Gedanke für die Auslegung der klaren Vorschrift des § 17 Abs 1 Satz 1 KrfzG keine Rolle spielen. Überdies würde die Ansicht der Revision auch zu einem Ergebnis führen, das sich mit dem Wesen der Ausgleichspflicht nicht vereinbaren liesse. Wäre der Halter, in dessen Fahrzeug ein Insasse verletzt wird, dem Halter des anderen an dem Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs auch ohne Verschulden allein auf Grund der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs zum Ausgleich verpflichtet, so würde er auf dem Umweg über § 17 Abs 1 Satz 1 KrfzG für einen Schaden haften, für den er nach § 8 Abs 2 Satz 1 KrfzG gerade nicht einstehen soll. Das würde bedeuten, dass die vom Gesetz nicht gewollte Haftung ihm gegenüber auf dem Umweg über die Ausgleichung wieder eingeführt würde. Eine nicht bestehende Ersatzpflicht kann aber nicht erst auf dem Umweg über die Ausgleichspflicht geschaffen werden (Müller aaO Leitsatz zu § 17 StVG).

II. Somit hängt die Entscheidung des Rechtsstreits von der Frage ab, ob der Beklagte kraft Gesetzes verpflichtet war, den Hinterbliebenen des F. den entstandenen Schaden zu ersetzen.

Ob der Beklagte und F. ausdrücklich oder stillschweigend eine Haftungsfreistellung des Beklagten vereinbart hatten, bedurfte keiner Prüfung, da eine solche Vereinbarung den Ausgleichsanspruch aus § 17 KrfzG nicht beeinträchtigen könnte (BGHZ 12, 213).

Aus § 7 Abs 1 KrfzG lassen sich Ansprüche der Hinterbliebenen gegen den Beklagten nicht herleiten, weil F. zur Zeit des Unfalls Insasse des dem Beklagten gehörenden Wagens war (§ 8 Abs 2 Satz 1 KrfzG). Da nach dem unstreitigen Sachverhalt zwischen F. und dem Beklagten kein Beförderungsvertrag bestand, kommt, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, nur § 823 BGB als Rechtsgrundlage für etwaige Schadensersatzansprüche der Hinterbliebenen des F. gegen den Beklagten in Betracht.

Das Berufungsgericht hat eine Schadensersatzpflicht des Beklagten verneint, weil es nicht für bewiesen hält, dass der Beklagte schuldhaft gehandelt habe. Hiergegen richten sich die weiteren Angriffe der Revision.

1. Dass der Beklagte zunächst mit einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/st gefahren ist, wird vom Berufungsgericht nicht beanstandet. Es hat ausgeführt, diese Geschwindigkeit sei auch bei einer gewölbten und schlüpfrigen Fahrbahn für einen Personenkraftwagen nicht ohne weiteres als zu hoch anzusehen, solange der Fahrer nicht

damit zu rechnen habe, dass er plötzlich bremsen müsse. Diese Ausführungen sind rechtlich nicht zu beanstanden.

2. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Beklagte in dem Augenblick, in dem der Lastzug hinter dem Fuhrwerk hervorkam, sofort scharf nach rechts gefahren und hat die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs vermindert. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Entfernung zwischen den beiden Kraftfahrzeugen sei, auch wenn der Personenkraftwagen in diesem Zeitpunkt noch weiter als die von dem Zeugen Dr. Ro. angegeben 30 - 40 m von dem Fuhrwerk entfernt gewesen sei, zu gering gewesen, um den Personenkraftwagen noch rechtzeitig anzuhalten oder vollständig auszuweichen.

Diese Ausführungen werden von der Revision mit dem Hinweis bekämpft, dass die Bremsstrecke für einen mittelschweren Wagen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/st nur 18 m betrage. Ferner meint die Revision, der Ausgangspunkt des Berufungsurteils, dass der Beklagte habe bremsen wollen, widerspreche der Aussage des Zeugen Dr. Ro., der nur von einer Herabsetzung der Geschwindigkeit gesprochen habe, ohne sagen zu können, ob dies durch Gaswegnehmen oder durch Bremsen geschehen sei. Die Revision übersieht die Feststellung des Berufungsgerichts, dass die Strasse zur Zeit des Unfalls schlüpfrig war und dass sich daher schon wegen der bestehenden Rutschgefahr ein plötzliches Abbremsen des Wagens verbot. Das Berufungsgericht hat unter diesen Umständen ein fahrlässiges Verhalten des Beklagten beim Erkennen der Gefahrenlage nicht als nachgewiesen erachtet. Das ist entgegen der Ansicht der Revision aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

3. Die Revision will ein Verschulden des Beklagten aus dessen Geständnis herleiten, dass er schon auf eine Entfernung von 200 m das erste Schleudern des Lastzuges bemerkt habe. Sie meint, der Beklagte habe sich hierauf einstellen und seine Geschwindigkeit herabsetzen müssen. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Zwar hat der Beklagte nach seinem eigenen Vorbringen schon auf eine Entfernung von mindestens 200 m bemerkt, dass der Anhänger etwas ausgeschlagen hat. Er hat aber weiter erklärt, der Lastzug habe sich dann in seiner Fahrtrichtung nach rechts gesetzt und sei wieder ruhig gefahren; es sei anzunehmen gewesen, dass der Fahrer des Lastzuges sich auf den Personenkraftwagen des Beklagten eingestellt hatte und hinter dem Fuhrwerk bleiben werde. Bei dieser Verkehrslage würde die Beibehaltung der vom Beklagten gefahrenen Geschwindigkeit keinen Verstoß gegen §§ 9 oder 1 StVO enthalten. Daher hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, dass dieses Geständnis des Beklagten allein zum Nachweis für ein verkehrswidriges Verhalten des Beklagten nicht ausreiche.

4. Dagegen ist der Revision zuzugeben, dass der Beklagte die von ihm als Kraftfahrer zu fordernde Sorgfalt dann verletzt hätte, wenn er, wie von der Klägerin behauptet wird, bemerkt hätte oder hätte bemerken müssen, dass der Anhänger des ihm entgegenkommenden Lastzuges schon auf eine Entfernung von mindestens 200 m so schleuderte, dass er weit auf die für den Lastzug linke Fahrbahn geriet. In einer solchen Lage hätte der Beklagte damit rechnen müssen, der Lastzugfahrer werde sein Fahrzeug auf der schlüpfrigen Strasse nicht vollständig beherrschen

und möglicherweise bei einem notwendigen scharfen Bremsen nicht zuverlässig die rechte Strassenseite einhalten können. Hätte der Beklagte bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dies erkennen müssen, so hätte er seine Fahrt nicht ohne Vorsichtsmassnahme fortsetzen dürfen, sondern zumindest in Bremsbereitschaft gehen müssen. Dann wäre er vielleicht von dem Schleudern des neben dem Pferdefuhrwerk auftauchenden Lastzuges nicht überrascht worden und in der Lage gewesen, seinen Wagen anzuhalten oder zu erreichen, dass geringere Unfallfolgen eintraten. Somit kann es, wie auch das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, für die Beurteilung eines Verschuldens darauf ankommen, ob dem Beklagten tatsächlich schon in einer Entfernung von 200 m die Möglichkeit einer Gefahr erkennbar war.

Für ihre Behauptung, der Anhänger habe schon auf eine Entfernung von mindestens 200 m so stark geschleudert, dass er weit auf die linke Fahrbahn geraten sei, war die Klägerin beweispflichtig. Diesen Beweis hat das Berufungsgericht nicht als geführt angesehen. Die Erwägungen, von denen es sich hierbei hat leiten lassen, liegen zwar auf dem Gebiet der tatrichterlichen Würdigung des Sachverhalts, die das Revisionsgericht nicht nachprüfen kann. Die Revision rügt jedoch mit Recht, dass das Berufungsgericht seine Überzeugung unter Verletzung des § 286 ZPO gebildet habe.

Allerdings bestehen entgegen der Ansicht der Revision keine verfahrensrechtlichen Bedenken dagegen, dass das Berufungsgericht von der Vernehmung des Zeugen R. abgesehen hat. R. ist abgesehen von seinen

Vernehmungen im Strafverfahren und in dem Vorprozess auch im ersten Rechtszug des jetzigen Rechtsstreits zu den unter Beweis gestellten Behauptungen der Klägerin als Zeuge vernommen worden. Ob das Berufungsgericht dem in der letzten mündlichen Verhandlung gestellten Antrag auf wiederholte Vernehmung des Zeugen entsprechen wollte, unterlag nach § 398 ZPO seinem Ermessen. Die Nachprüfung dieses Ermessens ist dem Revisionsgericht grundsätzlich entzogen. Dafür, dass das Berufungsgericht sein Ermessen missbraucht hätte, ist nichts dargetan.

Eine Verletzung des § 286 ZPO ist jedoch, wie die Revision mit Recht rügt, darin zu erblicken, dass das Berufungsgericht den Zeugen Fr. [REDACTED] im vorliegenden Verfahren nicht vernommen hat, obwohl die Klägerin seine Vernehmung beantragt hatte. Dieser Zeuge ist lediglich in dem Vorprozess vernommen worden, den die Hinterbliebenen des Getöteten gegen den Beklagten geführt haben. Da die Klägerin sich auf die Akten dieses Vorprozesses bezogen hat und der Inhalt der Akten in den Vorinstanzen Gegenstand der mündlichen Verhandlung war, konnte zwar die Niederschrift über die Vernehmung des Zeugen Fr. [REDACTED] als Beweisurkunde verwertet werden. Damit wurde aber der Antrag der Klägerin, den Zeugen im gegenwärtigen Verfahren zu vernehmen, nicht gegenstandslos. Der Beweiswert einer Niederschrift über eine frühere Vernehmung ist von dem des Zeugenbeweises durchaus verschieden. Der persönliche Eindruck des Zeugen, die Anwesenheit der Parteien, das ihnen eingeräumte Fragerecht, sowie die Möglichkeit und Zulässigkeit der Gegenüberstellung von Zeugen bieten eine grössere Gewähr für die Ermittlung

der Wahrheit als der Vortrag in der Niederschrift wiedergegebener Zeugenaussagen (BGHZ 7, 116 [122]). Bei dem Antrage der Klägerin, den Zeugen Fr. [REDACTED] zu vernehmen, handelte es sich nicht um einen Antrag auf seine wiederholte Vernehmung im Sinne des § 398 ZPO, über den das Gericht nach seinem Ermessen hätte entscheiden können, sondern um erstmalige Antretung des Zeugenbeweises im Sinne des § 373 ZPO, die als solche zu prüfen und zu würdigen war.

Auch die Erwägungen, aus denen das Berufungsgericht nach der unzulässigen Würdigung der Aussage des Zeugen Fr. [REDACTED] aus dem Vorprozess den Beweisantrag der Klägerin abgelehnt hat, halten einer rechtlichen Prüfung nicht stand. Das Berufungsgericht meint, auch wenn der Zeuge Fr. [REDACTED] bei einer Vernehmung die Angaben der Klägerin bestätigen würde, beständen so erhebliche Bedenken gegen die Zuverlässigkeit seiner Angaben, dass das Vorbringen der Klägerin gleichwohl nicht als erwiesen anzusehen wäre. Es meint, im Gegensatz zu dem Zeugen Dr. Ro. [REDACTED], der von seinem Sitz im Personenkraftwagen den Hergang des Unfalls genau habe verfolgen können, ein Schleudern des Anhängers auf eine so weite Entfernung aber nicht bemerkt habe, habe der Zeuge Fr. [REDACTED] ebenso wie der Zeuge R. [REDACTED] von seinem Platz im Motorwagen des Lastzuges unmittelbar nicht beobachten können, ob und wie stark der hinter ihnen fahrende Anhänger geschleudert habe. Da er ein etwaiges Schleudern des Anhängers nur an der Reaktion des Motorwagens habe feststellen können, müsse seine Angabe hierüber notwendigerweise ungenau sein. Ihr könne aber gegenüber den klaren und eindeutigen Angaben des Zeugen Dr. Ro. [REDACTED] kein entscheidendes Gewicht beigemessen werden.

Da die in das Wissen des Zeugen gestellten Tatsachen erheblich sind, konnte seine Vernehmung nur unterbleiben, wenn jede Möglichkeit, dass die Beweisaufnahme Sachdienliches ergeben werde, ausgeschlossen war, weil von vornherein der völlige Unwert des Beweismittels ersichtlich war (BGH Urteil vom 12. April 1951 - IV ZR 22/50 - NJW 1951, 481). Ein solcher Beweisunwert ist nur beim Vorliegen besonderer Umstände gegeben. Zweifel an der Zuverlässigkeit einer Zeugenaussage können die Ablehnung eines Beweisantrages nicht rechtfertigen, wenn der Beweisunwert nicht eindeutig feststeht. Soll wie hier ein Zeuge über eine von ihm gemachte Beobachtung gehört werden, so kann der Wert seiner Aussage erst dann zuverlässig gewürdigt werden, wenn feststeht, welche Einzelheiten er zur Begründung seiner Auffassung anzugeben vermag. Die Annahme des Berufungsgerichts, der Zeuge habe das Schleudern des Anhängers nur an der Reaktion des Motorwagens feststellen können, beruht nur auf einer Vermutung, denn das Berufungsgericht kann nicht wissen, welche Tatsachen der nicht vernommene Zeuge zu dem Beweisgegenstand bekunden, insbesondere was er über die Möglichkeit einer Beobachtung aussagen wird. Die Ausführungen des Berufungsgerichts enthalten somit in Wahrheit eine Vorauswürdigung des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme. Eine solche Vorauswürdigung ist aber unzulässig, wenn wie hier die Möglichkeit, dass die Vernehmung des Zeugen Sachdienliches ergeben werde, nicht eindeutig ausgeschlossen ist.

Da die Beweisaufnahme ergänzt werden muss, war das angefochtene Urteil wegen des festgestellten Verfahrensmangels aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Für die neue Verhandlung sei folgendes bemerkt:

1. Sollte nachgewiesen werden, dass der Beklagte fahrlässig gegen § 1 StVO verstossen hat, so wird das Berufungsgericht zu prüfen haben, ob und inwieweit dieses schuldhaftes Verhalten für den Unfall mitursächlich war. Hält das Berufungsgericht die Behauptung des Beklagten für erwiesen, der Lastzug sei nach dem Schleudern wieder völlig nach rechts gefahren, so dass der Beklagte nach der Gesamtlage habe davon ausgehen dürfen, jede von einem Schleudern oder Rutschen des Lastzugs ausgehende Gefahr sei beseitigt, so könnte sich ergeben, dass eine vorausgegangene Verkehrswidrigkeit nicht mehr ursächlich für den Unfall war.

2. Ergibt sich, dass den Beklagten ein für den Unfall mitursächliches Verschulden trifft, so wird zu prüfen sein, ob die schuldhaftes Verursachung durch den Lastzugführer nicht derart überwiegt, dass das Verhalten des Beklagten bei der nach § 17 KrfzG (jetzt StVG) vorzunehmenden Abwägung nicht entscheidend ins Gewicht fällt.

Dr.Kleinewefers Dr.Gelhaar Dr.K.E.Meyer Dr.Bode Dr.Hauß