

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 171/73

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
16. September 1975

B e c k e r
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Kraftfahrers Heinz R [REDACTED],
G [REDACTED], E [REDACTED] A [REDACTED],
2. der Firma W [REDACTED] GmbH,
vertreten durch den Leiter des Zweigbetriebes
in G [REDACTED], Prokurist Alfred S [REDACTED],
G [REDACTED] G [REDACTED]weg [REDACTED]
3. des G [REDACTED] - Konzerns,
Allgemeine Versicherungs-AG,
K [REDACTED] W [REDACTED]-Straße [REDACTED]
vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Generalkonsul
Dr. Hans G [REDACTED], ebenda,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

das Land N i e d e r s a c h s e n,
vertreten durch den Regierungspräsidenten in H [REDACTED]
H [REDACTED], D [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. [REDACTED] und
Prof.Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 16. September 1975 durch
die Richter Professor Dr. Nüßgens, Dunz, Dr. Steffen,
Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Celle vom 4. Juni 1973 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Zweitbeklagte war Halterin eines Lastzuges,
bestehend aus Motorwagen und Anhänger. Die Drittbeklagte
ist ihr Haftpflichtversicherer. Der Erstbeklagte, der
bei der Zweitbeklagten als Kraftfahrer angestellt war,
befuhr mit dem Lastzug am 31. März 1966 die Bundesauto-
bahn zwischen Northeim und Göttingen. In Höhe der Ort-
schaft Holtensen riß die Anhängerkupplung des Motor-
wagens ab. Der Anhänger lief über den Überholstreifen
hinweg gegen die Leitplanke. Der Realschullehrer R., der
Beamter des klagenden Landes ist, hatte als Fahrer eines
VW-Variant mit einer Geschwindigkeit von etwa 120 km/st
auf dem Überholstreifen zum Überholen des Lastzuges an-
gesetzt und prallte nach einer scharfen Bremsung gegen

- 3 -

die Rückseite des ausgescherten Anhängers. Er erlitt erhebliche Verletzungen und war bis zum 16. Oktober 1966 dienstunfähig. Bis zum 16. Mai 1967 erteilte er wegen seiner unfallbedingten Verletzungen nur 13 Unterrichtsstunden wöchentlich. Seitdem unterrichtet er an 16 Wochenstunden.

Das Abreißen der Anhängerkupplung beruhte darauf, daß diese infolge mangelnder Wartung stark verschlissen war. Darüber hinaus betrug der Durchmesser des Kupplungsbolzens, der zur Verbindung des Motorwagens mit dem Anhänger in die Oese der Zuggabel des Anhängers eingeführt wird, statt ursprünglich 38 mm (im Neuzustand) zur Unfallzeit nur noch 35,9 mm.

Das klagende Land verlangt von den Beklagten aus übergegangenem Recht als Schadensersatz Ausgleich des Verdienstaufalles von R., den es für die Zeit bis zum 31. Mai 1969 auf brutto 40.453,35 DM berechnet. Ferner begehrt es die Feststellung, daß die Beklagten als Gesamtschuldner für den Zukunftsschaden aus dem Verkehrsunfall vom 31. März 1966 haften. Es sieht ein Verschulden des Erstbeklagten darin, daß dieser vor Antritt der Fahrt die Anhängerkupplung nicht auf ihre Betriebssicherheit geprüft habe; hätte er das getan, hätte er deren schlechten Zustand erkennen können und die Fahrt nicht antreten dürfen. Die Zweitbeklagte haftet für den Schaden nach Ansicht des klagenden Landes wegen eines Verschuldens bei der Auswahl und Überwachung des Erstbeklagten, die Drittbeklagte nach dem Pflichtversicherungsgesetz. Im übrigen folge die Haftung aller Beklagten auch aus dem Straßenverkehrsgesetz.



Die Beklagten haben bestritten, daß ein Verschleiß der Kupplung vor Antritt der Fahrt hätte erkannt werden können, und haben sich darauf berufen, daß die Kupplung beim Wartungsdienst vom 20. Dezember 1965 von einer anerkannten Mercedes-Werkstatt überprüft und als in Ordnung befunden worden sei. Die Zweitbeklagte hat Tatsachen über die Zuverlässigkeit des Erstbeklagten und seine Beaufsichtigung vorgebracht. Wegen möglicher Ansprüche nach dem Straßenverkehrsgesetz haben die Beklagten sich schließlich auf Verjährung berufen. Dem ist das klagende Land entgegengetreten.

Das Landgericht hat der Klage im wesentlichen stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit ihrer Revision erstreben sie weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe

I.

1. Das Berufungsgericht hält Ersatzansprüche des klagenden Landes nach dem Straßenverkehrsgesetz für verjährt. Dazu führt es aus: Die zuständigen Beamten des klagenden Landes hätten sich ohne nennenswerte Mühe die für die Rechtsverfolgung gegen die Beklagten erforderliche Kenntnis verschaffen können, nämlich durch Nachfrage bei dem Verunglückten, dem (neben dem Unfallhergang selbst) spätestens am 13. April 1966 bekannt war, wie das polizeiliche Kennzeichen des unfallbeteiligten Anhängers lautete, wer der Haftpflichtver-

sicherer des Lastzuges war und daß die zuständige Staatsanwaltschaft bereits eine Begutachtung des Lastzuges beantragt hatte. Darüber hinaus hätte der Regierungspräsident in Hildesheim alle für eine Rechtsverfolgung erforderlichen Einzelheiten aus den Vorgängen der Verkehrspolizei erfahren können. Die zweijährige Verjährungsfrist des § 14 StVG habe mithin spätestens Mitte August 1966 zu laufen begonnen und sei demnach schon verstrichen gewesen, als sich der Regierungspräsident erstmalig mit Schreiben vom 27. August 1968 an die Zweitbeklagte wandte, die dieses Schreiben dann an die Drittbeklagte weitergeleitet hat.

2. Das läßt entgegen der noch im Revisionsverfahren vertretenen Auffassung des klagenden Landes keine Rechtsfehler erkennen, wie die Revision zutreffend bemerkt.

Nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats, die im Schrifttum Zustimmung gefunden hat (vgl. zuletzt Senatsurteil vom 29. Mai 1973 - VI ZR 68/72 = VersR 73, 841, m.w.Nachw.), steht es der erforderlichen positiven Kenntnis des Anspruchsberechtigten vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen gleich, wenn der Verletzte ohne besondere Mühe und Aufwendungen auf entsprechende Erkundigungen hin die erforderlichen Tatsachen hätte erfahren können, wobei maßgebend der Zeitpunkt ist, zu dem er die Auskunft erhalten hätte. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hätte der Regierungspräsident in Hildesheim als Dienstherr des Verunglückten ohne

Schwierigkeiten alles für eine Durchsetzung der auf das klagende Land übergegangenen Ersatzansprüche gegen die Beklagten Erforderliche alsbald ermitteln können, nämlich durch Anfragen bei R. und Einsichtnahme in die polizeilichen Vorgänge. Dazu bestand auch aller Anlaß, nachdem die Aufsichtsbehörde von dem schweren Dienstunfall des Realschullehrers R. schon am 1. April 1966 auf dem Dienstwege erfahren hatte. Unter diesen Umständen reichte es zur Erfüllung der Erkundigungspflicht keineswegs aus, routinemäßig die Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft anzufordern. Wenn das Berufungsgericht schließlich in tatrichterlicher Würdigung angenommen hat, spätestens bis Mitte August 1966 hätte der Regierungspräsident in Hildesheim alle notwendigen Auskünfte erhalten können, so begegnet auch das keinen Bedenken.

II.

Zur Revision des Erstbeklagten.

1. Das Berufungsgericht nimmt eine Verschuldenshaftung des Erstbeklagten nach § 823 Abs. 1 BGB im wesentlichen aufgrund folgender Erwägungen an: Der Erstbeklagte habe seiner Verpflichtung aus § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO a.F. zuwider gehandelt, weil er als Führer des Lastzuges nicht dafür gesorgt habe, daß sich das Fahrzeug bei Antritt der Fahrt in vorschriftsmäßigem Zustand befand. Er habe schon aus dem Abnutzungsgrad des zum Befestigen der Öse der Zugstange des Anhängers bestimmten Kupplungsbolzens erkennen müssen, daß die Kupplung hätte überprüft werden müssen. Hätte er rechtzeitig (d.h. schon längere Zeit vor dem Unfall) darauf hingewiesen, dann wäre mit Sicherheit auch der Zustand

der Kupplung im übrigen überprüft und der Unfall so vermieden worden. Auch wenn aufgrund einer Mahnung des Erstbeklagten nur der Kupplungsbolzen selbst ausgetauscht worden wäre, hätte sich der Anhänger des Lastzuges erst zu einem späteren Zeitpunkt und nicht gerade während der Unglücksfahrt gelöst, weil ohne zusätzliches Spiel des Kupplungsbolzens in der Öse die abgenutzten Gewindeteile der Kupplung länger gehalten hätten. Von seiner Verpflichtung, selbst auf die Verkehrssicherheit des Lastzuges zu achten, habe den Erstbeklagten auch nicht befreien können, daß der Wagenpark der Zweitbeklagten von dem bei ihr angestellten Kraftfahrzeugmeister H. überprüft wurde.

2. Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision des Erstbeklagten mit Erfolg.

Nach den bisherigen tatsächlichen Feststellungen überspannt, wie die Revision mit Recht rügt, das Berufungsgericht die Anforderungen an die Sorgfaltspflichten des Erstbeklagten hinsichtlich der Überprüfung der Anhängerkupplung des Lastzuges auf ihre Verkehrssicherheit. Allerdings ist die Verpflichtung des Fahrzeugführers, das Fahrzeug vor Antritt der Fahrt auf seine Verkehrssicherheit zu überprüfen, wie sie in § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO a.F. (jetzt: § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO) geregelt ist, ernst zu nehmen. Sie dient, wie das Berufungsgericht mit Recht hervorhebt, dem Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer vor den drohenden erheblichen Gefahren, die von einem Fahrzeug ausgehen, das sich in einem technisch nicht einwandfreien Zustand befindet. Die Anhängerkupplung eines Last-

zuges gehört zu den Fahrzeugteilen, die im Betrieb starken Belastungen ausgesetzt sind und deren regelmäßiger Wartung und Überprüfung deshalb eine besondere Bedeutung zukommt. Indessen dürfen an den Erstbeklagten als Fahrer des Lastzuges keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden, was das Erkennen und die Bewertung schwieriger technischer Zusammenhänge anbelangt.

a) Das Berufungsgericht lastet dem Erstbeklagten letztlich an, daß er aus der Abnutzung des Kupplungsbolzens, dessen Durchmesser sich in seinem mittleren Teil um 2,1 mm verringert hatte, keine Folgerungen auf den Zustand der Kupplung insgesamt, insbesondere in ihren nicht einsehbaren inneren Teilen, gezogen hat. Soweit in diesem Zusammenhang die Revision sich gegen die Annahme wendet, der Erstbeklagte habe den Zustand des Kupplungsbolzens nicht erkennen können, kann ihr allerdings nicht gefolgt werden. Sie erwägt hierzu, im Betriebszustand sei der Kupplungsbolzen von einer dicken Fettschicht umgeben und etwa 13 cm in die Kupplung versenkt, also zum größten Teil nicht sichtbar. Indessen steht das im Widerspruch zu den im Anschluß an die Ausführungen des Sachverständigen fehlerfrei getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts. Die Revision übersieht, daß der Kupplungsbolzen vor einer Verbindung der Kupplung mit der Zuggabel des Anhängers durchaus sichtbar ist. Der festgestellte Verschleiß des Kupplungsbolzens überschritt, wie das Berufungsgericht im Anschluß an die Befragung des Sachverständigen angenommen hat, die Toleranzgrenze; er war nicht in Ordnung und hätte nicht mehr verwendet werden dürfen. Die Bedenken gegen seine

weitere Verwendung beruhen darauf, daß der geringere Durchmesser des Kupplungsbolzens ein zusätzliches Spiel in der Öse der Zuggabel ergab, was sich bei den Zug- und Druckbewegungen des Anhängers während der Fahrt als Mehrbelastung auf die Schraubverbindung des Kupplungszapfens mit der Abschlußmutter auswirkte.

Ein Verschulden des Erstbeklagten daran, daß er vor Antritt der Unglücksfahrt im Hinblick auf den Zustand des Kupplungsbolzens nichts unternommen hat, läßt sich jedoch nach den bisherigen Feststellungen aus den Gesamtumständen des Falles nicht herleiten. Im Revisionsverfahren ist zugunsten des Erstbeklagten mangels gegenteiliger Feststellungen im angefochtenen Urteil zum mindesten zu unterstellen, daß die Anhängerkupplung (einschließlich des Bolzens) regelmäßig in einer Fachwerkstatt überprüft und gewartet worden ist, und zwar zuletzt am 20. Dezember 1965. Darüber hinaus war im Betrieb der Zweitbeklagten ein Kraftfahrzeugmeister angestellt, dessen besondere Aufgabe es war, den Wagenpark der Zweitbeklagten zu beaufsichtigen. Allerdings heben diese Umstände die eigene Verantwortung des Fahrers nach § 7 StVO a.F. nicht schlechthin auf. Wohl sind sie aber für das von ihm zu fordernde Maß der Sorgfalt von Belang. Das trifft jedenfalls dann zu, wenn es wie hier um die Überprüfung und Beurteilung geht, ob der Kupplungsbolzen trotz Wartung in einer Fachwerkstatt und zusätzlicher Kontrolle durch den Kraftfahrzeugmeister im eigenen Betrieb einen solchen Verschleißzustand erreicht hat, daß er, der Erstbeklagte, trotz allem etwas unternehmen mußte. Der Kupplungsbolzen unterliegt (wie alle Teile des Fahrzeuges) naturgemäß von Beginn der Benutzung des

Lastzugs an einem solchen fortschreitendem Verschleiß, Wann der Zeitpunkt gekommen ist, ihn im Interesse der Verkehrssicherheit des Lastzuges auszuwechseln, wird sich genau kaum beantworten lassen. Letztlich ist das eine Frage der technischen Erfahrung und des technischen Ermessens; Wartungsanweisungen können unter Umständen bei der Beurteilung dessen, ob ein Fahrzeugteil noch als betriebssicher anzusehen ist, weiterhelfen.

Durfte sich der Erstbeklagte darauf verlassen, daß die Kupplung bei der letzten Inspektion in einer Fachwerkstatt gewartet und überprüft worden war, dann durfte er auch ohne Verletzung eigener Sorgfaltspflichten davon ausgehen, daß der unbeanstandet gebliebene Kupplungsbolzen noch ohne Bedenken weiterverwendet werden konnte. Der zusätzliche Verschleiß seit der letzten Inspektion war, berücksichtigt man die Gesamtkilometerleistung des Lastzuges, sicherlich recht gering. Ein Zuwarten bis zum nächstfälligen Inspektionstermin in der Werkstatt war aus der Sicht des Beklagten zu verantworten. Hinzukommt, daß der Erstbeklagte im Betriebe als Vorgesetzten den Kraftfahrzeugmeister H. hatte, der letztlich in technischen Zweifelsfragen die Verantwortung hatte. Wenn H. die (regelmäßig gewartete) 'Kupplung noch für verkehrssicher hielt, brauchte der in diesen Dingen weniger erfahrene Erstbeklagte noch nichts zu unternehmen, solange sich ihm keine Besonderheiten aufdrängten, die auf eine mangelnde Verkehrssicherheit hindeuteten. Eine in ihren äußerlich nicht sichtbaren Teilen gesunde und gepflegte Kupplung hätte die Mehrbelastung durch das zusätzliche Spiel des Kupplungsbolzens in der Zug-

gabelöse, so muß jedenfalls zugunsten des Erstbeklagten angenommen werden, noch ohne weiteres vertragen. Wie das Berufungsgericht im Anschluß an das Sachverständigengutachten angenommen hat, konnte der Erstbeklagte ein zu großes Spiel des Kupplungsbolzens auch noch nicht in Form einer (zusätzlichen) Rüttelbewegung während der Fahrt des Lastzuges bemerken, was für ihn allerdings ein Alarmzeichen hätte sein müssen. Irgendwelche mündlichen oder schriftlichen Anweisungen darüber, wann der Kupplungsbolzen spätestens ausgewechselt werden mußte, gab es, soweit bisher festgestellt, nicht.

Der Hinweis des klagenden Landes auf die Entscheidung des OLG Hamm in VRS 17 S. 18 führt in diesem Zusammenhang zu keinem anderen Ergebnis. In dem dort entschiedenen Fall fehlten 5 mm des ursprünglichen Durchmessers des Bolzens von 25 mm. Der Abnutzungsgrad war mithin um ein Vielfaches höher. Überdies machte er sich bei der Fahrt des Lastzuges für dessen Fahrer deutlich bemerkbar. Im vorliegenden Fall gab es derartig deutliche Hinweise auf eine mangelnde Verkehrssicherheit des Kupplungsbolzens für den Erstbeklagten aber nicht.

b) Durfte der Erstbeklagte ohne Verschulden davon ausgehen, der Kupplungsbolzen könne noch weiter verwendet werden, dann braucht er schon deshalb nicht damit zu rechnen, daß die Kupplung auch im übrigen, besonders in den von ihm nicht einzusehenden, später unfallursächlich gewordenen Teilen, nicht mehr betriebssicher sein könnte. Auch insoweit ist die Unterstellung zugunsten des Erstbeklagten zu beachten,

daß der Lastzug auch zur Wartung der Kupplung regelmäßig zur Inspektion gebracht worden war und daß keine äußerlich sichtbaren Zeichen darauf hindeuteten, die Kupplung sei dabei nicht überprüft und gewartet worden. Den Verschleiß der im Federgehäuse befindlichen Kupplungsteile, der zum Unfall geführt hat, konnte der Erstbeklagte nicht erkennen. Die Öffnung dieses Gehäuses war Sache der Werkstatt, die die Inspektion vorzunehmen hatte. Der Erstbeklagte als Fahrer des Lastzuges hatte damit nichts zu tun.

c) Schließlich ist dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen, daß der Erstbeklagte das ihm obliegende regelmäßige Abschmieren der Kupplung durch die hierfür angebrachten Schmiernippel unterlassen hat. Das Berufungsgericht führt nur bei der Erörterung der Haftung der Zweitbeklagten aus, bei ordnungsgemäßem Abschmieren hätte keine Feuchtigkeit in das Innere der Kupplung kommen können, so daß die Korrosion, die schließlich das Gewinde zerstört hat, nicht aufgetreten wäre. Soweit damit gemeint sein sollte, daß die im Inneren des Federgehäuses befindlichen Kupplungsteile nicht entsprechend dem Inspektionsplan gewartet worden sind, ist der Erstbeklagte dafür nicht verantwortlich. Allerdings hat das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang auch auf das Fehlen eines "hierfür maßgeblichen" Schmiernippels hingewiesen, was wiederum auf mangelndes Abschmieren von außen hinweisen könnte. Indessen hat das Berufungsgericht weder festgestellt, daß der betreffende Schmiernippel schon vor dem Unfall gefehlt noch daß der Erstbeklagte das regelmäßige Abschmieren der Kupplung verabsäumt hat. Gegen eine solche Annahme

könnten im übrigen die Aussagen des Erstbeklagten und eines weiteren Zeugen im Strafverfahren sowie die Ausführungen des Sachverständigen sprechen.

Die bisherigen Feststellungen und Unterstellungen tragen mithin nicht die Annahme des Berufungsgerichts, der Erstbeklagte habe als Fahrer des Lastzuges gegen die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verstoßen.

III.

Zur Revision der Zweitbeklagten.

1. Das Berufungsgericht läßt offen, ob die Zweitbeklagte den Erstbeklagten in seinen ihm übertragenen Verrichtungen genügend hat überwachen lassen. Es meint jedoch, die Zweitbeklagte habe schon nicht dargelegt und bewiesen, daß sie alle Maßnahmen getroffen habe, die zur Kontrolle der Verkehrssicherheit des Lastzugs erforderlich gewesen seien. Der schlechte Zustand der Kupplung spreche, wie der Sachverständige Dipl.-Ing. W. ausgeführt habe, dafür, daß sie seit ihrer Montage nicht mehr geöffnet worden sei. Unter Hinweis auf die Montage- und Wartungsanweisung der Herstellerfirma führt das Berufungsgericht sodann aus, ein Unternehmer, der einen Lastzug in Betrieb nehme, müsse sich auch über die Art und Weise informieren, nach der das Fahrzeug zu pflegen sei, und sein Personal entsprechend anweisen; hätte sich die Zweitbeklagte hiernach gerichtet, so wäre es nicht zu dem Unfall gekommen.

2. Auch insoweit hält das angefochtene Urteil den Angriffen der Revision nicht stand.

a) Eine Haftung der Zweitbeklagten nach § 831 BGB für ein rechtswidriges Verhalten des Erstbeklagten als ihren Verrichtungsgehilfen würde schon dann entfallen, wenn der Erstbeklagte seinen Verpflichtungen zur Kontrolle der Verkehrssicherheit der Anhängerkupplung nachgekommen wäre. Von einer Verneinung dieser Möglichkeit kann, wie oben unter B ausgeführt, nach den bisherigen Feststellungen nicht ausgegangen werden. Im übrigen unterstellt das Berufungsgericht, daß die Zweitbeklagte den Erstbeklagten ausreichend überwacht hat.

b) Ob die Zweitbeklagte für den Schaden bei dem Unfall des Lastzuges wegen mangelnder Organisation des Betriebes als Halterin des Lastzugs selbst nach § 823 Abs. 1 BGB haftet oder für mangelnde Sorgfalt bei der Auswahl, Leitung und Kontrolle anderer Bediensteter nach § 831 BGB einzustehen hat, läßt sich bisher nicht abschließend beurteilen. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Zweitbeklagte habe sich nicht ausreichend über die Art und Weise informiert, nach der der Lastzug zu pflegen war, und habe ihr Personal nicht entsprechend angewiesen, findet in seinen bisherigen tatsächlichen Feststellungen keine ausreichende Stütze.

Zugunsten der Zweitbeklagten ist zu unterstellen, daß der Lastzug regelmäßig zur Inspektion in eine Fachwerkstatt gegeben worden ist, die nach dem Inspektionsplan auch die Wartung der Anhängerkupplung vorzunehmen hatte. Weiter ist mangels gegenteiliger Feststellungen

davon auszugehen, daß der für den Erhaltungszustand des Wagenparks der Zweitbeklagten allgemein zuständige Kraftfahrzeugmeister H. sich an die Montage- und Wartungsanweisungen der Herstellerfirma der Kupplung gehalten und den Lastzug laut Plan zur Inspektion gegeben hat, schließlich daß die Werkstatt die Kupplung tatsächlich auch gewartet hat.

Allerdings verweist das Berufungsgericht auf die Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. W., der Zustand der Kupplung spreche dafür, daß sie seit ihrer Montage nicht mehr geöffnet, überprüft und gewartet worden sei. Das legt die Annahme nahe, daß die Werkstatt sie entgegen dem Vorbringen der Beklagten nicht entsprechend den Wartungsanweisungen der Herstellerfirma gewartet hat. Ob das, jedenfalls für den Kraftfahrzeugmeister H. der Zweitbeklagten, an dem äußeren Zustand der Kupplung erkennbar war, oder aus welchen Gründen ihm das ohne Öffnung der Kupplung verborgen bleiben konnte, ist bisher nicht aufgeklärt.

Darüber hinaus ist zu beachten, daß für ein eigenes Verschulden der Zweitbeklagten von Belang sein kann, ob und wie sie die Einhaltung der für die Verkehrssicherheit des Lastzugs erforderlichen Maßnahmen, insbesondere auch der Montage- und Wartungsanweisungen der Herstellerfirma, sichergestellt hat.

IV.

Somit wird das Urteil, soweit es zu Lasten des Erst- und der Zweitbeklagten erkannt hat von den ihm gegebenen Gründen nicht getragen. Schon deshalb konnte auch der Anspruch gegen die Drittbeklagte keinen Bestand haben. Da weitere tatrichterliche Feststellungen erforderlich sind, war die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Nußgens

Dunz

Dr.Steffen

Dr.Kullmann

Dr.Ankermann