

37
Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2347 017

Gesetz: BGB § 254

Rechtssatz: Zum Mitverschulden des Fahrers eines abge-
schleppten Lastzugs.

Aktenzeichen: VI ZR 268/54

Urteil des BGH vom 23. November 1955 OLG Hamm

Verkündet am 23. November 1955
Malessa, Justizsekretär als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

des G [REDACTED]-K [REDACTED], A [REDACTED] V [REDACTED]-AG in K [REDACTED]
[REDACTED] I [REDACTED]strasse [REDACTED], vertreten durch den Vorstand,

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsklägerin,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Transportunternehmer Franz B [REDACTED] in R [REDACTED] -

Beklagten, Berufungskläger und Revisionsbeklagten.

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. November 1955 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundes-
richter Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm
vom 28. Juni 1954 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

34

- 2 -

Tatbestand:

Der aus einem Lastkraftwagen mit Anhänger bestehende, bei der Klägerin auf Vollkasko versicherte Büssing 5 to-Lastzug der Firma von P██████-L██████ in M██████, der von dem Kraftfahrer Borgstedt geführt wurde, war am 7. Juni 1950 auf einer Leerfahrt in Richtung Mülheim auf der Autobahn zwischen Ulm und Stuttgart wegen eines Motorschadens liegen geblieben. Von dort hatte ihn ein anderer Lastzug bis zum Autobahnrasthaus Darmstadt abgeschleppt. Hier lernte Bo██████ am frühen Morgen des 8. Juni 1950 den Beklagten kennen, der mit seinem ebenfalls unbeladenen Büssing 5 to-Lastzug, bestehend aus Motorwagen und Anhänger, auf der Heimfahrt nach Münster in Westfalen begriffen war. Auf Bitten des Bo██████ erklärte sich der Beklagte nach anfänglichem Sträuben bereit, den Lastzug der Versicherungsnehmerin der Klägerin gegen ein Entgelt von 100 bis 120 DM auf der Autobahn bis Mülheim abzuschleppen.

Der Anhänger des Lastzuges des Beklagten wurde mit dem Motorwagen des Lastzuges der Versicherungsnehmerin der Klägerin durch eine von Bo██████ gestellte 3 m lange Schleppstange verbunden. Die beiden zusammengekuppelten Lastzüge hatten zusammen eine Länge von mehr als 22 m. Dem Beklagten und Bo██████ war bekannt, daß die Druckluftbremsen des Lastzuges der Versicherungsnehmerin der Klägerin infolge des Motorschadens nicht benutzbar waren und zum Bremsen des abgeschleppten Zuges lediglich die Handbremse des Motorwagens zur Verfügung stand.

Gegen Mittag des 8. Juni 1950 erreichten die beiden Lastzüge, nachdem der Beklagte mehrfach unterwegs gehalten

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

und die Wagen kontrolliert hatte, den Westerwald. Auf der in das Wiedbachtal hinunterführenden Gefällstrecke unterließ der Beklagte, ungeachtet der aufgestellten Warnschilder, das rechtzeitige Zurückschalten aus dem fünften Gang. Als seine Geschwindigkeit sich auf 60 bis 70 km/st erhöht hatte, begann er, scharf zu bremsen. Da die Autobahn infolge niedergegangener Gewitterschauer naß und schlüpfrig war, geriet der Anhänger des Lastzuges des Beklagten ins Schleudern und stellte sich quer. Dabei knickte die Abschleppstange ein, und der Motorwagen des Lastzuges der Versicherungsnehmerin der Klägerin, den Bo [REDACTED] durch Betätigung der Handbremse nicht halten konnte, fuhr auf den Anhänger des Lastzuges des Beklagten auf. Hierdurch wurde der Motorwagen des geschleppten Lastzuges erheblich beschädigt.

Die Klägerin hat an ihre Versicherungsnehmerin 4 570,34 DM als Entschädigung und an den von ihr mit der Erstattung eines Gutachtens über die Schäden beauftragten Ingenieur Forstmann in Düsseldorf 155 DM als Honorar gezahlt. Sie macht geltend, daß der ihrer Versicherungsnehmerin zustehende Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten auf sie übergegangen sei und verlangt mit der Klage Ersatz der von ihr aufgewandten Beträge nebst Zinsen von dem Beklagten.

Das Landgericht hat durch Teilzwischenurteil den Klageanspruch in Höhe von 4 570,34 DM dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Auf die Berufung des Beklagten hat das Berufungsgericht den Klageanspruch von 4 570,34 DM dem Grunde nach nur zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und die Klage auf Zahlung

von 2 285,17 DM abgewiesen.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin den von dem Berufungsgericht abgewiesenen Teil ihres Anspruches weiter, während der Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

1. Das Berufungsgericht hat in der Unterlassung des Umschaltens vor Beginn der Gefällstrecke ein für den Unfall ursächliches, grobes Verschulden des Beklagten erblickt und deshalb seine Schadensersatzpflicht unter dem Gesichtspunkt positiver Verletzung des Beförderungsvertrages bejaht, der zwischen dem Beklagten und der durch Bo [REDACTED] vertretenen Versicherungsnehmerin der Klägerin abgeschlossen worden ist. Es hat jedoch die Klage deshalb nur teilweise für begründet erachtet, weil Bo [REDACTED] ein erhebliches Mitverschulden trifft, das ebenfalls ursächlich für den Unfall gewesen sei und das sich die Klägerin entgegenhalten lassen müsse, da Bo [REDACTED] "Verrichtungsgehilfe" (gemeint ist offenbar: "Erfüllungsgehilfe") der Versicherungsnehmerin gewesen sei.

2. Dieses Ergebnis läßt sich entgegen der Revision aus Rechtsgründen nicht beanstanden.

a. Die Revision legt ihren Angriffen zu Unrecht die Annahme zugrunde, Bo [REDACTED] habe auf der Autobahn in der Nähe von Darmstadt festgelegt und habe in erster Linie bestrebt sein müssen, den Lastzug wieder in Bewegung zu bringen, damit er nicht auf der Autobahn stehen blieb und ein Verkehrshindernis bildete. Ausweislich des Tatbestandes des angefochtenen Urteils war in Wirklichkeit der Motorschaden bereits zwischen Ulm und Stuttgart eingetreten und der Lastzug danach bis zum Rasthaus Darmstadt abgeschleppt worden. Dafür, daß der Lastzug hier ein gefährliches Verkehrshindernis auf der Autobahn gebildet hätte, fehlt es an jedem Anhaltspunkt. Das Berufungsgericht hat es auch ausdrücklich abgelehnt, eine entsprechende Feststellung zu treffen. Die weiteren, hierauf folgenden mit: "aber selbst wenn" eingeleiteten Ausführungen in dem angefochtenen Urteil sind ersichtlich nur Hilfs-erwägungen, auf die es für die Entscheidung nicht ankommt und die daher auf ihre Rechtsrichtigkeit nicht nachgeprüft zu werden brauchen.

Die Revision geht mithin auch insoweit nicht von den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen aus, als sie in anderem Zusammenhang rügt, das Berufungsgericht habe Bo [REDACTED] nicht ansinnen dürfen, den Motorwagen allein abschleppen zu lassen, obwohl in diesem Falle der ein gefährliches Verkehrshindernis bildende Anhänger unbewacht und unbeleuchtet auf der Autobahn hätte zurückgelassen werden müssen.

b) Die im Schrifttum bestrittene, von dem Berufungsgericht bejahte Frage, ob die Längenbegrenzung für Lastzüge des § 32 Abs 1 Nr 3 c StVZO in der zur Zeit des Unfalls gel-

tenden Fassung auch zu beachten ist, wenn Fahrzeuge abgeschleppt werden (die Auffassung des Berufungsgerichts wird vertreten von: Denecke in Kraftverkehrsrecht von A bis Z. Stichwort: Abschleppen, Erl 1 Bl 2 und Zeitlmann, Zeitschrift für Versicherungswesen 1955, 258; gegenteiliger Ansicht ist: Müller, DAR 1954, 145 und Straßenverkehrsrecht 19. Aufl Anm 5 zu § 32 StVZO), bedarf hier keiner Beantwortung, so daß eine Stellungnahme zu der entsprechenden Rüge der Revision nicht erforderlich ist. Wie das Berufungsgericht an anderer Stelle der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils zutreffend hervorgehoben hat, kommt es nämlich hier nicht entscheidend darauf an, ob das Abschleppen in der Form, wie es geschehen ist, gegen irgendwelche Sonderbestimmungen der Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrszulassungsordnung verstoßen hat, sondern für die Frage des Mitverschuldens des Bo [REDACTED] ist, auch darin ist dem Berufungsgericht zu folgen, in erster Linie maßgebend, ob die Durchführung des Abschleppens in der Weise, wie sie hier geschehen ist, im Rahmen des § 1 StVO als zulässig angesehen werden kann oder ob sie dem Bo [REDACTED] zum Vorwurf gereicht.

c) Bei dieser Prüfung darf nicht ausser acht bleiben, daß es sich hier lediglich um die Frage handelt, ob Bo [REDACTED] ein Mitverschulden an dem Unfall trifft. Es ist also nicht erforderlich, daß ein Verschulden im Sinne der Verletzung einer dem Geschädigten gegenüber dem Schädiger obliegenden Rechtspflicht gegeben ist, sondern es genügt ein Verschulden bei der Wahrnehmung eigener Angelegenheiten, das dann vorliegt, wenn diejenige Sorgfalt ausser acht gelassen worden ist, die geboten ist, um sich und das Seinige

tunlichst vor Schaden zu bewahren. Ein solches Verschulden kann, wie ebenfalls anerkannt ist, auch in einem der schädigenden Handlung des anderen vorausgegangenem Verhalten des Geschädigten oder eines Erfüllungsgehilfen liegen, für dessen Verschulden er gemäß § 278 BGB einzustehen hat. Demgemäß kann als mitschuldig auch angesehen werden, wer sich bewußt und ohne rechtfertigenden Grund in eine vermeidbare Gefahr begibt (Soergel, BGB 8. Aufl § 254 Anm II 2 und 3; BGB RGRK 10. Aufl § 254 Anm 1 a, beide mit zahlreichen Nachweisen).

d) Ein solcher Vorwurf wird Borgstedt von dem Berufungsgericht hier mit Recht gemacht. Es hat dazu ausgeführt, den Anforderungen an ausreichende Betriebssicherheit sei dann nicht genügt, wenn vier Lastfahrzeuge hintereinander gekuppelt werden, von denen sich die beiden letzten nicht wirksam bremsen lassen, und sämtliche miteinander verbundenen Fahrzeuge eine lange und über gefährliche Gefällstrecken führende Reise antreten. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Gerade der von dem Berufungsgericht hervorgehobene Umstand, daß die Druckluftbremsen des Lastzuges der Versicherungsnehmerin der Klägerin nicht brauchbar waren, hätte Bo[REDACTED] dazu veranlassen müssen, davon Abstand zu nehmen, seinen Lastzug hinter dem Lastzug des Beklagten mehrere 100 km über gefährliche Gefällstrecken abschleppen zu lassen. Das gilt umso mehr, als es hier, worauf in dem angefochtenen Urteil zutreffend hingewiesen ist, möglich gewesen wäre, das Abschleppen in anderer Weise durchzuführen, um Gefahren tunlichst auszuschließen. Wenn Bo[REDACTED] schon Wert darauf legte, daß die Fahrzeuge nicht nur bis zur nächst-

gelegenen Reparaturwerkstätte abgeschleppt, sondern bis Mülheim/Ruhr gebracht wurden, so wäre es, wie das Berufungsgericht mit Recht ausgeführt hat, jedenfalls geboten gewesen, den Motorwagen und den Anhänger getrennt abschleppen zu lassen. Dem Berufungsgericht ist auch darin zu folgen, daß nach den ganzen Umständen keine Notwendigkeit bestand, den Motorwagen oder den Anhänger von einem Lastzug befördern zu lassen, sondern jedes der Fahrzeuge hätte von einem Lastkraftwagen, der ohne Anhänger fuhr, abgeschleppt werden können. Nach Lage der Sache läßt es mithin keinen Rechtsirrtum erkennen, daß das Berufungsgericht angenommen hat, Borgstedt habe die im Verkehr erforderliche Sorgfalt bei der Wahrnehmung eigener Angelegenheiten dadurch ausser acht gelassen, daß er den Beklagten veranlaßt hat, mit seinem Lastzug den nicht bremsbaren Lastzug der Versicherungsnehmerin der Klägerin über gefährliche Gefällstrecken von Darmstadt bis Mülheim/Ruhr abzuschleppen. Wenn das Berufungsgericht dieses den Anforderungen an die Betriebssicherheit nicht genügende Verhalten des Borgstedt als "höchst leichtfertig" bezeichnet hat, so steht diese Würdigung seines Verhaltens mit den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen nicht in Widerspruch.

e) Die Revision weist demgegenüber darauf hin, daß der Lastzug der Versicherungsnehmerin der Klägerin bereits in gleicher Weise von einem anderen Lastzug über erhebliche Gefällstrecken ohne Unfall abgeschleppt worden war. Diese im Tatbestand des angefochtenen Urteils erwähnte Tatsache ist jedoch, entgegen der Revision, von dem Berufungsgericht ersichtlich nicht ausser acht gelassen worden. Das Berufungsgericht war nicht verpflichtet, aus diesem Umstand den Schluß zu ziehen, daß die Durchführung des Ab-

schleppens in der Weise, wie sie hier erfolgt ist, nicht zu beanstanden sei und den Anforderungen an die Betriebssicherheit entsprochen habe. Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt kann auch dann verletzt sein, wenn eine Weile alles glatt gegangen und ein Schaden zunächst nicht eingetreten ist. Die von dem Berufungsgericht angestellten Erwägungen lassen sich daher durch den von der Revision hervorgehobenen Umstand nicht ausräumen.

f) Zuzugeben ist dagegen der Revision, daß es Bo [REDACTED] frei stand, den Lastzug der Versicherungsnehmerin der Klägerin nach Mülheim/Ruhr überführen oder in eine schnell erreichbare Reparaturwerkstätte verbringen zu lassen. Es kann daher, auch darin ist der Revision zu folgen, noch kein Vorwurf gegen ihn daraus hergeleitet werden, daß er den Lastzug nach Mülheim/Ruhr hat abschleppen lassen. Zu beanstanden ist jedoch, und nur das wird ihm vom Berufungsgericht zum Vorwurf gemacht, daß er sich dazu entschlossen hat, das Abschleppen in einer Weise vornehmen zu lassen, die den Anforderungen an die Betriebssicherheit nicht genügte. Nach den rechtsirrtumsfreien Ausführungen des Berufungsgerichts war der Transport des nicht bremsbaren Lastzuges der Versicherungsnehmerin der Klägerin durch den Lastzug des Beklagten nicht gefahrlos, wie die Revision meint, sondern er brachte auf den starken Gefällstrecken, die durchfahren werden mußten, erhebliche Gefahren mit sich, die Bo [REDACTED] bekannt waren und die ihn, wenn er die erforderliche Sorgfalt aufgewandt hätte, dazu hätten veranlassen müssen, von dem Abschleppen bis Mülheim/Ruhr durch den Lastzug des Beklagten Abstand zu nehmen.

g) Das Berufungsgericht macht Bo [REDACTED] weiter zum Vorwurf, daß er es unterlassen hat, die Druckluftbremsen behelfsmässig in Betrieb zu nehmen, was nach dem Gutachten des Sachverständigen Fischbach, dem das Berufungsgericht zulässigerweise gefolgt ist, möglich gewesen wäre. Diesen Ausführungen, gegen die die Revision keine stichhaltigen Angriffe erhebt, kann aus Rechtsgründen ebenfalls nicht entgegengetreten werden.

Die Annahme eines Mitverschuldens des Bo [REDACTED], das die Klägerin sich entgegenhalten lassen muß, ist daher nicht durch Rechtsirrtum beeinflusst.

3. Zu Unrecht bezweifelt die Revision, daß dieses Mitverschulden des Bo [REDACTED] für den Unfall in der Nähe der Wiedbachbrücke ursächlich gewesen sei.

a) Das Berufungsgericht hat die Ursächlichkeit deshalb bejaht, weil der Unfall sich ohne das Abschleppen nicht ereignet hätte und das spätere Verhalten des Beklagten nicht so weit ausserhalb aller voraussehbaren Möglichkeiten gelegen habe, daß es geeignet gewesen sei, den Ursachenzusammenhang zu unterbrechen. Bei betriebsfähigen Bremsen, so hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, wäre es Bo [REDACTED] möglich gewesen, dem Schleudern des Zuges entgegen zu wirken, den Zug zu strecken und ein Auffahren zu verhindern.

b) Diese Begründung des Berufungsgerichts ist zwar, wie der Revision zugegeben werden mag, recht kurz und knapp, sie enthält jedoch die für die Bejahung des Ursachenzusammenhangs maßgebenden Erwägungen, so daß schon aus diesem

Gründe die von der Revision erhobene Verfahrensrüge der Verletzung des § 55 Nr 7 ZPO keinen Erfolg haben kann.

c) Der Ansicht der Revision, die schwere Verletzung der Regeln der Fahrkunst durch den Beklagten sei allein ursächlich für den Unfall gewesen, kann nicht gefolgt werden. Wie in Schrifttum und Rechtsprechung anerkannt ist, schließt das Mitwirken anderer Ursachen den erforderlichen Ursachenzusammenhang nur dann aus, wenn die Mitwirkung derart ist, daß der Schaden nicht mehr als adäquate Folge der ersten Ursache angesehen werden kann. Eine Handlung ist dann adäquate Bedingung eines Erfolges, wenn sie die objektive Möglichkeit eines Erfolges von der Art des eingetretenen generell in nicht unerheblicher Weise erhöht (BGHZ 3, 261). Daher kann ein Handeln, das noch nicht notwendig zu einem Schadensereignis führen muß, dann für diesen Erfolg eine adäquate Ursache bilden, wenn es eine gefährliche Lage geschaffen hat, bei der ein fehlerhaftes Handeln der Gegenseite erfahrungsgemäß in Rechnung zu stellen ist (BGH LM § 735 HGB - 5). So lag der Fall hier. Bo. [REDACTED] hatte sich schuldhaft in eine vermeidbare Gefahrenlage begeben. Schon geringe Fehler des Beklagten konnten unter den gegebenen Umständen gerade auf Gefällstrecken schwere Folgen haben. Es liegt aber nicht ausserhalb aller Wahrscheinlichkeit, daß einem Kraftfahrer, selbst wenn es sich um einen erfahrenen Fernfahrer handelt, Fehler unterlaufen und daß er auch einen schweren Verstoß gegen die Regeln der Fahrkunst begeht, wie er dem Beklagten hier zur Last fällt. Daß die Unterlassung der behelfsmässigen Inbetriebnahme der Druckluftbremse ebenfalls adäquat für den Unfall gewesen ist, bedarf keiner besonderen Begründung. Es läßt daher keinen Rechtsirrtum erkennen, daß das

Berufungsgericht das Verhalten des Bo [REDACTED] als adäquat ursächlich für den eingetretenen Unfall angesehen hat.

4. Die Nachprüfung der Abwägung ist hier dem erkennen- den Senat versagt, da Rechtsverstöße des Berufungsgerichts auch insoweit nicht ersichtlich sind und die Verteilung der Verantwortlichkeit für einen entstandenen Schaden im Rahmen des § 254 BGB allein dem Gebiete der dem Tatrichter obliegenden Würdigung angehört (BGH IM § 254 (G) BGB - 1).

Die Revision muß daher zurückgewiesen werden.

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 97 ZPO.

Senatspräsident
Prof.Dr.Meiß ist
erkrankt und an
der Beifügung sei-
ner Unterschrift
verhindert.

Dr. Gelhaar

Dr.K.E.Meyer

Dr. Gelhaar

Dr. Bode

Dr. Haus