

VI ZR 363/54

Verkündet am 24. Februar 1956
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 Transportunternehmers Emil F [REDACTED] in F [REDACTED]
[REDACTED], E [REDACTED] strasse [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma B [REDACTED]-Union W [REDACTED] & K [REDACTED] in F [REDACTED]
[REDACTED], R [REDACTED] I [REDACTED] strasse [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 24. Februar 1956 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bun-
desrichter Dr. Gelhaar, Hanebeck, Dr. Bode und Erbel

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frank-
furt am Main vom 9. November 1954 wird zurückge-
wiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger aufer-
legt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

In der Nacht vom 4. zum 5. April 1952 fuhr der Sohn des Klägers den mit Zement beladenen, aus Motorwagen und Anhänger bestehenden Lastzug seines Vaters von Leimen bei Heidelberg nach Kaiserslautern. Die Vorderachsbremse war "blindgeschlossen", d.h. ausser Betrieb gesetzt. Das zugelassene Ladegewicht des Lastzugs von 14 to war um fast 6 to überschritten. Bei der Talfahrt auf der stark abfallenden Frankensteiner Steige hinter Bad Dürkheim verlor der Fahrer die Gewalt über den Lastzug. In einer Kurve stürzten beide Fahrzeuge um und wurden beschädigt.

Der Kläger hat behauptet, der Unfall sei auf ein Versagen der Bremsanlage zurückzuführen. Zu Beginn des starken Gefälles hätten die Druckluftbremsen nicht angesprochen, infolgedessen sei es seinem Sohn nicht mehr gelungen, einen niedrigeren Gang einzuschalten und dadurch die Bremswirkung des Motors auszunützen. Der beladene Lastzug sei durch seine Wucht aus der Kurve getragen worden. Für den entstandenen Sachschaden müsse die Beklagte eintreten, weil sie bei der Überprüfung und Reparatur der Bremsanlage im Februar 1952 den Umsteuerhebel an der Reifenfüllflasche waagerecht statt senkrecht stehend angebracht und sich der Hebelarm mit der Zeit infolge der Erschütterungen während der Fahrt durch sein Schwergewicht senkrecht gestellt habe, wodurch die Zufuhr der Bremsluft vom Kompressor zum Bremsluftbehälter unterbrochen worden sei. Der Kläger hat als Teil seines Schadens 6 100 DM nebst Zinsen eingeklagt.

.. 3 ..

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und geltend gemacht, der Hebel an der Reifenfüllflasche sei nach den Weisungen des Klägers angebracht worden. Hiervon abgesehen habe der Umstellhahn (= Küken), auf dem der Umstellhebel aufsaß, so fest in der Reifenfüllflasche gesessen, daß sich seine Stellung trotz der waagerechten Stellung des Hebels durch Erschütterungen während der Fahrt nicht hätte verändern können. Jedenfalls hätte der Fahrer vor der ihm bekannten steilen Talfahrt den Stand des Bremsluftdrucks überprüfen und ausserdem rechtzeitig einen kleineren Gang einschalten müssen. Die wahre Ursache des Unfalls sei die erhebliche Überbelastung des Lastzugs gewesen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Berufungsgericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, ob die Beklagte, wie das Landgericht angenommen hatte, ihre Pflichten aus dem Werkvertrag dadurch verletzt habe, daß einer ihrer Monteure ohne Wissen ihres Mitinhabers K. auf besonderen Wunsch des Sohnes des Klägers den fehlenden Umsteuerhebel durch einen dafür nicht vorgesehenen, nur waagrecht anbringbaren Hebel ersetzt hatte. Dem Gutachten des



Sachverständigen für das Kraftfahrwesen Dipl.Ing. Kramer folgend hat es festgestellt, die regelwidrig waagerechte Anbringung des Umsteuerhebels habe den Unfall nicht verursacht. Gegen die Annahme, daß sich der Umsteuerhebel von selbst gesenkt habe, spreche:

- a) Das der Steuerung der Bremsluft dienende Kücken der Reifenfüllflasche werde von einer Feder fest in seine Lage gedrückt. Auch infolge des Oxydationsprozesses, dem alle Metallteile ausgesetzt seien, lasse es sich nur schwer bewegen. Diese Ansicht des Sachverständigen sei bestätigt durch die Bekundung des Monteurs A [REDACTED] der Beklagten, wonach der Hebel sich nach der Montage "nur sehr schwer" habe bewegen lassen, ferner durch die Feststellung in dem der Gendarmerie erstatteten Gutachten des Ing.Barthelmes, der Umsteuerhebel habe sich drei Tage nach dem Unfall nur "mit einer gewissen Kraftanstrengung" bewegen lassen, was nach der von Barthelmes dem Sachverständigen Kramer gegebenen Erläuterung heißen sollte, daß eine "nicht unerhebliche Kraftanstrengung" erforderlich gewesen sei. Demnach sei es ausgeschlossen, daß bei dem nicht einmal 100 gr betragenden Gewicht des Umsteuerhebels das Kücken durch Resonanzerscheinungen, Erschütterungen oder Erwärmung verstellt und die Zufuhr der Preßluft vom Kompressor zum Bremsluftbehälter unterbrochen worden sei.
- b) Eine trotzdem angenommene, auf das Gewicht des Umsteuerhebels und Fahrerschütterungen zurückzuführende selbsttätige Bewegung des Hebels nach unten wäre infolge der starken Reibung des Kückens auf jeden Fall verhältnismäßig langsam vor sich gegangen. Nach der Darstellung des

Klägers hatte der Lastzug seit der Überprüfung der Bremsen etwas mehr als 2000 km zurückgelegt. Im Verlaufe der Abwärtsbewegung des Hebels hätte das Kücken während eines, einer Fahrstrecke von etwa 500 km entsprechenden Zeitraums die vom Kompressor kommende Druckluft nicht mehr in die Luftspeicher, aber auch noch nicht in den Luftdurchlaß in der Reifenfüllflasche geleitet. In diesem langwährenden Stadium der angenommenen Abwärtsbewegung des Hebels hätte der Kompressor die erzeugte Druckluft nicht mehr abgeben können. Er hätte wegen Überbelastung und Überhitzung zu arbeiten aufgehört. Das Aussetzen des Kompressors hätte der Fahrer an dem auftretenden Verbrennungsgeruch des zwischen Motor und blockiertem Kompressor befindlichen Treibriemens, an dem zurückgehenden Manometerzeiger, an dem ständig abnehmenden Widerstand beim Durchtreten des Bremspedals und am Schwächerwerden und schließlichen Ausbleiben des periodisch auftretenden Zischgeräuschs des Überdruckventils bald erkannt. Ausserdem wäre die im Luftspeicher vorhandene, nur für 20 bis 25 Bremsungen ausreichende Druckluft bald verbraucht gewesen. Nach der Bekundung des Fahrers sei aber die Bremse noch kurz vor dem Unfall in Ordnung gewesen.

Der von dem Oberingenieur Groh elf Tage nach dem Unfall angestellte Fahrversuch möge ergeben haben, daß sich der Umsteuerhebel schon nach einer auf holpriger Straße zurückgelegten Strecke von 15 km abwärts bewegt hatte. Hierdurch werde das Gutachten des Sachverständigen Kramer nicht entkräftet, denn damals habe sich das Fahrzeug nach der Freigabe

durch die Polizei schon wieder mehrere Tage in der Obhut des Klägers befunden, weshalb Veränderungen an der Reifenfüllflasche vorgenommen worden sein könnten, wofür schon eine Veränderung an der das Kücken in seinen Sitz pressenden Feder genügt hätte. Gegenüber dem ausdrücklichen Hinweis des Sachverständigen Kramer auf diese Möglichkeit habe der Kläger nicht dargetan, daß sich das Fahrzeug bei Groh's Versuch im früheren Zustand befunden, daß insbesondere sich niemand an der Reifenfüllflasche zu schaffen gemacht habe.

1. Die Revision rügt, das Berufungsgericht gehe im angefochtenen Urteil davon aus, daß sich der Umsteuerhebel im Zeitpunkt des Unfalls nicht in der von dem Sachverständigen Fuhrmann beim Öffnen der Motorhaube festgestellten fast senkrechten Stellung befunden habe. Fuhrmann habe geglaubt, aus seinen Beobachtungen die Feststellung ableiten zu können, daß der Hebel, bevor er ihn untersuchte, nicht hätte verstellt worden sein können. Fuhrmann wäre deshalb nicht nur als Sachverständiger, sondern insoweit auch als Zeuge in Frage gekommen. Zwar sei er nicht als Zeuge benannt worden, aber in dem in den Schriftsätzen vom 21. November 1953 (S 6) und vom 22. September 1954 (S 2) enthaltenen Antrag, von ihm unter Hinweis auf seine tatsächlichen Feststellungen ein Gutachten einzuholen, habe das Verlangen gelegen, ihn auch als Zeugen zu hören. Das Berufungsgericht hätte erkennen müssen, daß Fuhrmann nur versehentlich nicht als Zeuge benannt worden sei.

Diese auf die §§ 139, 286 ZPO gestützte Rüge ist unbegründet. Fuhrmann ist nach seinem vom Kläger zu den Akten

gereichten Gutachten vom 10. April 1952 erst vormittags 8.45 Uhr an der Unfallstelle angekommen. In Anbetracht dieses seines Hinweises und da er auch im Gutachten keine Erklärung dafür gegeben hat, warum nach seiner Meinung die Motorhaube, unter der sich der Umsteuerhebel befindet, bis dahin nicht geöffnet worden war, da ferner der Sachverständige Kramer in seinem Gutachten vom 11. Mai 1954 (S 7/8) ausführlich die Möglichkeit dargetan hatte, den Umsteuerhebel an dem umgestürzten Fahrzeug zu verstellen, bestand schon aus diesem Grunde für das Berufungsgericht kein Anlaß, die Benennung Fuhrmanns als Zeuge anzuregen. Hiervon abgesehen hat auch die Revision keine Tatsachen angeführt, über die Fuhrmann als Zeuge hätte vernommen werden sollen.

2. Unbegründet ist auch die weitere, auf § 139 ZPO gestützte Rüge, das Berufungsgericht hätte den Kläger auffordern müssen, darzutun, daß sich das Fahrzeug bei der Versuchsfahrt Groh's, als sich der Hebel schon nach 15 km Fahrt auf einer holprigen Straße gesenkt habe, noch in demselben Zustand wie zur Unfallszeit befand. Der Sachverständige Kramer hat sich in seinem Gutachten (S 8) mit dem Ergebnis dieser Versuchsfahrt auseinandergesetzt und darauf hingewiesen, daß der eine Woche nach der Freigabe des Fahrzeugs vorgenommene Versuch nichts beweise. In Anbetracht dieser eindeutigen Stellungnahme hatte das Berufungsgericht keinen Anlaß anzunehmen, der Kläger könne, wie die Revision meint, aus Versehen oder aus einer unrichtigen Beurteilung der Rechtslage heraus es unterlassen haben, ihm zur Verfügung stehende Beweismittel dafür zu benennen, daß an der Reifenfüllflasche keine ein leichteres Drehen des Kükens

ermöglichende Veränderung vorgenommen worden sei.

II.

Das Berufungsgericht hat, dem Gutachten des Sachverständigen Kramer folgend, angenommen, der Lastzug wäre auch bei ordnungsgemäß funktionierenden Bremsen verunglückt, weil er eine Überbelastung von 6 to aufwies, die Vorderachsbremse ausser Betrieb gesetzt war und weil der Fahrer im dritten Gang in die durchschnittlich 6,85 % Gefälle aufweisende Strecke hineingefahren sei und zu spät versucht habe, einen niedrigeren Gang einzuschalten. Zu Unrecht meint demgegenüber die Revision, das Berufungsgericht habe nicht festgestellt, daß der vom Fahrer zu spät unternommene Versuch, einen niedrigeren, stärker bremsenden Gang einzuschalten, für den Unfall ursächlich gewesen sei und das Berufungsgericht habe nicht zwischen der Feststellung des Kausalzusammenhangs und der Feststellung des Verschuldens des Fahrers unterschieden. In dem vom Berufungsgericht in Bezug genommenen Gutachten des Sachverständigen Kramer heißt es, die zu hohe Anfangsgeschwindigkeit, die Überbeladung und die automatische Verlagerung des Ladegewichts auf die ungebremsste Vorderachse seien die Ursachen dafür gewesen, daß die Bremsen den Zug nicht mehr hätten halten können. Dieser Ansicht ist das Berufungsgericht gefolgt. Dabei hat es nicht verkannt, daß die Kausalbeziehung im Ablauf des Geschehens, das den konkreten Haftungsgrund bildet, nach § 286 ZPO und nicht nach § 287 ZPO festzustellen ist (BGHZ 4, 192 [196]).

III.

Auch die übrigen Rechtsausführungen des Berufungsgerichts lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Sie werden auch von der Revision nicht angegriffen.

Die Revision des Klägers war daher zurückzuweisen. Nach § 97 ZPO hat der Kläger die Kosten seiner unbegründeten Revision zu tragen.

Meiß

Dr. Gelhaar

Bundesrichter Hanebeck ist beurlaubt und an der Unterschriftsleistung verhindert.

Meiß

Dr. Bode

Erbel