

ZR 10/58

2349 045

Verkündet
am 13. Januar 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 Siegfried W., H.-Ha., D.
Straße,

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

1. Firma L.u.R. M., Fahrzeugbau, H., E.
Straße,

2. deren Inhaber

a) Frau Irmgard verwitwete M. als Rechtsnachfolgerin
des verstorbenen Herrn Leopold M., Schmiedemeister,

b) Rudolf M., Schmiedemeister,

beide in H., E.straße //

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 13. Januar 1959 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. Bode, Dr. Hauß und Heinrich Meyer,

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 22. November 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Vater des Klägers übernimmt gewerbsmäßig den Transport von Langhölzern und bediente sich in seinem Betriebe einer zweiachsigen Zugmaschine (Daimler-Benz) in Verbindung mit einem von der Erstbeklagten hergestellten und gelieferten einachsigen Anhänger (Langholznachläufer). Die am unteren Teil seines Drehschemels angebrachte Zuggabel des Anhängers kann zum Befahren von Kurven durch eine von der Zugmaschine aus bediente Vorrichtung gelockert werden. Seine selbständige Lenkung erfolgt dann durch den Beifahrer von einem hinten links angebrachten kleinen Sesselsitz aus.

Am 10. Januar 1953 beförderten der damals 20-jährige Kläger und sein älterer Bruder Wilhelm auf Zugmaschine und Anhänger 12 Buchenstämme unterschiedlicher Länge und Stärke, die bis auf 8 bis 9 m nach hinten hinausragten. Als der Transport gegen 10.15 Uhr bei Schneeglätte die Ortschaft He [REDACTED] (Kreis H [REDACTED]) erreichte, sah sich Wilhelm, der die Zugmaschine bei gelockerter Anhängergabel mit einer Geschwindigkeit von 20 km/st in einer unübersichtliche Kurve steuerte, eines entgegenkommenden Fahrzeugs wegen zum Abbremsen genötigt. Die plötzliche Verlangsamung wirkte sich auf den - seit 1 1/2 Jahren unfallfrei benutzten - Anhänger dahin aus, daß dessen Zuggabel ruckartig nach unten auswich, während sein Hinterteil mit dem Sesselsitz, auf dem der Kläger saß, nach oben getragen wurde. Der Kläger, der mit dem Oberkörper gegen die Stämme gedrückt und gequetscht wurde, erlitt eine Schädigung innerer Organe, insbesondere aber einen Bruch der Wirbelsäule mit der Folge einer - wahrscheinlich dauernden - Querschnittslähmung.

- 3 -

Er nimmt die Erstbeklagte als Herstellerin und die Zweitbeklagten als deren persönlich haftende Gesellschafter auf Schadenersatz in Anspruch; er führt nämlich das unfallursächliche Kippen des Anhängers beim Abbremsen der Zugmaschine auf einen von den Beklagten zu vertretenden Konstruktionsfehler zurück, und begehrt ein Schmerzensgeld sowie die Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz seines Vermögensschadens.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung des Klägers blieb erfolglos. Seine Revision, deren Zurückweisung von den Beklagten beantragt wird, verfolgt die Klageanträge weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat – im wesentlichen auf Grund der eingeholten Gutachten des Sachverständigen Prof.Dr.-Ing. K. [REDACTED] – die Überzeugung gewonnen, der Unfall sei nicht durch einen Konstruktionsfehler des Anhängers, sondern vielmehr dadurch ermöglicht worden, daß die Ladung entgegen der ausdrücklichen Vorschrift der (von der Berufsgenossenschaft für gewerbsmäßige Fahrzeughaltungen herausgegebenen) "Richtlinien für die Verhütung von Unfällen beim Transport von Langholz" (Ziff. 17) nicht durch Anlegen von Spannketten mit dem Anhänger starr verbunden war.

Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

1. Der Umstand, daß Oberingenieur Kl. [REDACTED]



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Konstrukteur bei einem Konkurrenzunternehmen, sowie der Privatgutachter Dr. techn. S. [REDACTED] einen Konstruktionsfehler des Anhängers annehmen, nötigte das Berufungsgericht nicht zur beantragten Einholung eines Obergutachtens. Der gerichtliche Sachverständige hat zu den ausführlichen Darlegungen der Gegenmeinung wiederholt eingehend Stellung genommen. Wenn der Tatrichter seine Ausführungen als überzeugend erachtete, hatte er keinen Anlaß, einen weiteren Sachverständigen zuzuziehen. Ein das Gericht zur Einholung eines Obergutachtens verpflichtender grober Mangel seines Gutachtens ist nicht dargetan und auch nicht ersichtlich (vgl. BGH Urt. v. 4.12.1958 - III ZR 169/57).

Unerheblich war daher auch, ob der Technische Überwachungsverein in Freiburg den Standpunkt vertreten hat, daß der Anhänger nicht verkehrssicher sei. Denn die allein wesentliche Frage, ob die behauptete Auffassung des Technischen Überwachungsvereins F. [REDACTED] zutrifft, hat der gerichtliche Sachverständige bereits beantwortet.

2. Die Revision erblickt den entscheidenden Konstruktionsfehler darin, daß die Deichsel bei der gedachten Verwendung des Anhängers als Nachläufers nicht am Untergestell, sondern am Rungendrehschemel hätte festgemacht sein müssen. Sie rügt zu Unrecht, daß der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. K. [REDACTED] in seinem Gutachten hierauf nicht eingehe. Denn bereits in seinem ersten, dem Landgericht erstatteten Gutachten vom 4. Januar 1954 führt der Sachverständige (S. 3 - GA I 103) aus, daß es bei der festen Verbindung zwischen Lenkkranz und Anhängerachse völlig gleichgültig sei, ob die Zugdeichsel am Oberteil oder am Unterteil des Lenkkranzes angebracht werde.

Irrig ist auch die Ansicht der Revision, der gericht-

liche Sachverständige bestätige in seinem letzten Nachtragsgutachten vom 30. August 1957 selbst, daß es sich um eine Fehlkonstruktion handle. Denn der von der Revision so ausgelegte Passus IV Abs. 3 (S.16 - GA II 269) besagt im Gegenteil, daß ganz unabhängig von der Konstruktion des Nachläufers die Unfallverhütungsvorschriften durch zusätzliche Anweisungen für richtige Verspannung der Ladung ergänzt werden sollten.

3. Auf Mißverständnis beruht schließlich der Vortrag der Revision, das Berufungsgericht selbst gebe zu, daß die Konstruktion des Nachläufers objektiv fehlerhaft sei. Das angefochtene Urteil führt nämlich im Gegenteil aus, daß die Konstruktion der Beklagten eine unbedingte Gewähr für das Nichtkippen des Nachläufers biete, wenn die Ladung - den Unfallverhütungsvorschriften entsprechend - durch Anlagen von Spannketten mit dem Fahrzeug starr verbunden werde, und daß die am Auflageschemel des Anhängers angebrachten Vorrichtungen das Anlegen von Ketten zum Herbeiführen der vorgeschriebenen starren Verbindung mit dem Wagen ermöglichten. Die Sicherung des Transportes durch eine solche Verkettung hätte zur Überzeugung des Berufungsgerichts ein Kippen des Anhängers verhindert.

Diese tatrichterliche Überzeugung wird nicht eingeschränkt, sondern bekräftigt durch die Darlegung, daß die Konstruktion des Anhängers trotz Unterlassung der vorgeschriebenen Verspannung ein unfallfreies Fahren auch dann ermögliche, wenn die Ladung günstig verteilt werde, - was am Unfalltage nicht der Fall war. Denn es liegt auf der Hand, daß Gefahrenfreiheit nur dann verbürgt und erwartet werden kann, wenn die vorhandenen Sicherungseinrichtungen vorschriftsmäßig benutzt werden. -

Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Unfall des Klägers nicht auf einen von den Beklagten zu vertretenden Konstruktionsfehler zurückgeführt werden kann, beruht hiernach auf verfahrensrechtlich einwandfreier Grundlage und in sich widerspruchsfreien Erwägungen. Liegt somit aber den Beklagten ein unfallursächliches Verschulden nicht zur Last, so sind die erhobenen Schadenersatzansprüche des Klägers unbegründet.

Seine Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr. Bode

Hauß

Heinr. Meyer