

ZH_OBERGERICHT NP170030 vom 24. Juli 2018

ZH Obergericht, 2018-07-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_NP170030

FR: ZH_OBERGERICHT NP170030 du 24 juillet 2018

IT: ZH_OBERGERICHT NP170030 del 24 luglio 2018

Erwägungen

E. 1

Der Kläger ist bei einer Gerüstbauunternehmung, der "D._____ Gerüst- bau GmbH" tätig, deren Mitinhaber er ist. Die Beklagte 1 ist ein Bauunternehmen und der Beklagte 2 ist bei ihr angestellt. Am 12. August 2013 wurden auf der Bau- stelle "E._____" in F._____ vom Lastwagen eines Dritten mit einem Kran Ge- rüstelemente abgeladen. Der Kran wurde vom Beklagten 2 bedient, der nicht über einen Kranführer-, sondern lediglich über einen Lernführerschein verfügte. Beim Anheben einer Last löste sich diese bzw. ein Teil davon. Der Kläger, der sich

- 5 - beim Anschlagen der Last auf der Ladefläche befunden hatte, sprang von der La- defläche und brach dabei sein rechtes Sprunggelenk, was zu einer länger dau- ernden Erwerbsunfähigkeit führte. Die eingeklagte Forderung betrifft einen Teil des entstandenen Schadens.

E. 2

Die Vorinstanz hat – nach einer Rückweisung durch die Kammer mit Urteil vom 7. April 2017 (Geschäfts-Nr. NP160044) – die Klage ein zweites Mal abge- wiesen (act. 8 S. 11 f.). Mit Datum 15. September 2017 (Poststempel) erhob der Kläger rechtzeitig Berufung. Die Beklagten erstatteten ihre Berufungsantwort am 11. Juni 2018 ebenfalls rechtzeitig (act. 10, 11). Die Sache ist spruchreif.

E. 3

Der Kläger macht in der hier zu behandelnden Berufung (act. 6) Folgen- des geltend: Die Vorinstanz habe das Verfahren mit Verfügung vom 29. März 2016 auf die Haftung der Beklagten beschränkt (act. 6 Rz 2). Die Abweisung sei von der Vorinstanz im Wesentlichen damit begründet worden, dass nicht erwiesen sei, dass das Fehlverhalten des Beklagten 2 für den Unfall kausal sei. Zur Beklag- ten 1 fehle jegliche Äusserung. Die Vorinstanz sei von der Kammer angehalten worden, aufgrund der Vorbringen der Parteien und unter Berücksichtigung des Beweisverfahrens zu entscheiden. Mit der Begründung eines nicht substantiierten Kausalverlaufs sei die Klage erneut abgewiesen worden, wiederum unter Auslas- sung der Beklagten 1. Die Streitsache stamme aus dem Gebiet der Arbeitssicher- heit, welche im UVG (SR 832.20) und der Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV; SR 832.30) geregelt sei. Darauf beruhe die Verordnung über die sichere Verwendung von Kranen (KV; SR 832.312.15). Ba- sierend auf Art. 52a VUV habe die Eidgenössische Kommission für Arbeitssicher- heit (EKAS) die Richtlinie 6510 betreffend die Kranführerausbildung herausgege- ben (act. 6 Rz 7). Auch die Vorinstanz gehe davon aus, dass der Kranführer seine Hilfspersonen in die Lage versetzen müsse, dass diese das Anschlagen i.S.v. Art. 6 KV korrekt durchführen könnten und dass er das korrekte Anschlagen

- 9 - überwachen müsse, und zwar je nach Situation und Erfahrung und ganz besonders bei Schwierigkeiten und Überforderung (act. 6 Rz 9 f.). Wie dies zu geschehen habe, ergebe sich aus der vom Kläger eingereichten "Lerneinheit Anschlagen von Lasten" der SUVA. Insbesondere seien zwei Gurten um den ganzen Bund herum anzuschlagen. Bügel an Gerüstbodenbrettern seien dafür nicht geeignet und zu wenig tragfähig (act. 6 Rz 11). Bei Bedarf müsse der Kranführer gemäss Art. 5, 6 und 13 KV korrigierend eingreifen (act. 6 Rz 12). Der von der Vorinstanz befragte Zeuge G._____ sei als einzige Person nicht am Ausgang des Verfahrens interessiert. G._____ habe ausgesagt, dass der Beklagte 2 hinzu gekommen sei, als er (G._____) die Ladung nicht mehr richtig umschlagen könne (act. 6 Rz 14). Der Beklagte 2 sei fünf oder zwei Meter neben dem Lastwagen gestanden, aber soweit er sich erinnern könne, nicht auf den Lastwagen gestiegen. Der Kläger habe ausgesagt, dass der Beklagte 2, als er die Last zu ziehen begonnen habe, von der Brücke gestiegen sei (act. 6 Rz 15). G._____ habe sich als unerfahren bezeichnet; er sei auf Anweisung angewiesen gewesen (act. 6 Rz 16). Er habe Leute zu sich gerufen, zuletzt den Kranführer. Man habe an den Bügeln eines Gerüstbrettes eingehängt, welche keine Lasthaken seien und das Gewicht von einer Tonne nicht tragen könnten (act. 6 Rz 17 f.). Dass die Bügel der Gerüstbodenbretter nicht zum Anschlagen geeignet seien, bestätige auch der Beklagte 2 (act. 6 Rz 19). G._____ bestätige einen Zuruf oder einen Stoss des Klägers (act. 6 Rz 20) und er erinnere sich auch, dass die Bügel aufgebogen gewesen seien. Der Kläger bestätige, dass an den Bügeln angehängt worden sei (act. 6 Rz 22). Der Beklagte 2 habe den Kläger an jenem Morgen als Chef der Gerüstfirma kennengelernt. Der Beklagte 2 wolle sich im Zeitpunkt der Probleme mit dem Anschlagen auf dem Gerüst befunden haben. Probleme mit dem Anschlagen verneine er. Die Last sei etwa drei bis vier Meter neben dem Lastwagen herabgestürzt. Der Beklagte 2 wolle gesehen haben, dass die Gurten gut gewesen seien. Über seine Pflichten als Kranführer habe der Beklagte 2 nur sehr ausweichend Auskunft gegeben (act. 6 Rz 23). Eine an Bügeln angehängte Last hätte er nie gezogen; wäre das so geschehen, hätte er es von seinem Standort 20 - 25 m vom Lastwagen entfernt gesehen (act. 6 Rz 24). Die Probleme mit dem Anschlagen würden vom Kläger und von G._____ übereinstimmend geschildert;

- 10 - wenn der Beklagte 2 dies bestreite, wolle er sich nicht belasten (act. 6 Rz 25). Die Antworten des Beklagten 2 zeigten, dass er seine Pflichten grob missachtet habe (act. 6 Rz 26). Der Beklagte 2 habe die Kenntnisse und Fähigkeiten des Klägers nicht einschätzen können. Seine fehlenden Kenntnisse belege der Kläger mit seinen Aussagen über das Anschlagen an den Bügeln (act. 6 Rz 27). Was das Verschulden anbelange, seien Hebearbeiten mit Kranen nur durch Personen zulässig, die einen Fahrer- bzw. Lernfahrausweis besässen (act. 6 Rz 28). Daraus folge, dass der Kranführer für die sichere Arbeit beim Transportieren von Lasten verantwortlich sei; er müsse die Lasten selber anschlagen oder das Anschlagen kontrollieren (act. 6 Rz 28). Entweder habe der Beklagte 2 seinen Standort falsch gewählt oder er habe das Anschlagen nur ungenügend überwacht. Das sei eine schuldhaftige Pflichtverletzung (act. 6 Rz 29). Die Vorinstanz werfe dem Kläger vor, er habe sich hinsichtlich Kausalzusammenhang nur zum Sprung von der Ladebrücke geäußert, nicht aber zur Frage, warum die Last heruntergefallen und inwiefern das schädigende Verhalten des Beklagten 2 kausal sei (act. 6 Rz 30). Die Vorinstanz übergehe damit die Äusserungen des Klägers in Rz 16 - 21 und in der mündlichen Replik gemäss Protokoll S. 5 f. In act. 2 Rz 17-19 sei geltend gemacht worden, dass bei korrektem Verhalten festgestellt worden wäre, dass falsch angeschlagen war. Bei korrekter Prüfung des Anschlagens wäre es nicht zum Sprung vom Lastwagen gekommen (act. 6 Rz 33).

G._____ habe auf die Frage, wo die Ware gelandet sei, darauf hingewiesen, dass man in der gegebenen Situation nicht mehr schaue, wo die Last herunterkomme, sondern man springe in Sicherheit (act. 6 Rz 35). Den Absturzort habe G._____ in einer Distanz von zwei Metern geschätzt und der Kläger habe die Stelle gleich neben dem Lastwagen genannt (act. 6 Rz 35). Der Vorwurf, der Sprung von der Lastwagenbrücke sei unnötig gewesen, sei in Anbetracht der Höhe (G._____: ca. 10 m; Kläger: etwa 15 m, sicher mehr als 10 m), aus der das Material heruntergefallen sei, sowie der in der Klage dargestellten Abfolge unberechtigt. Zeit zum Überlegen habe es nicht gegeben (act. 6 Rz 36). Die Beklagte 1 habe die Bedienung des Krans einem unerfahrenen Kranführer überlassen und diesen nicht genügend begleitet bzw. beaufsichtigt; der Beklagte 2 habe lediglich den Lernfahrausweis gehabt (act. 6 Rz 38 f.). Seine Aussage, dass sich der Inhaber des Kranführer-

- 11 - scheins lediglich im Umfeld von 10 km aufhalten müsse, spreche für sich und widerspreche der bereits erwähnten Richtlinie 6510 (act. 6 Rz 41 ff.). Der auf der Baustelle ebenfalls anwesende H._____ habe die Kranführerqualitäten des Beklagten 2 denn ebenfalls in Frage gestellt (act. 6 Rz 44), gleich wie auch der Zeuge G._____. Die Beklagte 1 hafte gemäss Art. 55 OR (act. 6 Rz 45), was die Vorinstanz nicht geprüft habe (act. 6 Rz 47). Den Schaden habe die Vorinstanz ausgenommen, so dass er auch im Rechtsmittelverfahren ausgeklammert werde (act. 6 Rz 48).

E. 4

a) Die Beklagten haben in ihrer Berufungsantwort (act. 11 S. 6) eine "Synopsis Aussagen von G._____ zum Unfallhergang" erstellt, mit der die widersprüchlichen Ausführungen des Zeugen exemplarisch aufgezeigt würden. Die Schilderung des Unfallhergangs 13.8.2014 gegenüber SUVA sowie die Schilde-

- 30 - rung Unfallhergangs 25.9.2014 wurden zusammen mit der (zweiten) Berufungsantwort eingereicht (act. 13/3 und act. 13/4). Dabei handelt es sich um Noven, die nicht mehr berücksichtigt werden können, vorbehaltlich einer Erklärung, warum sie nicht früher vorgebracht werden konnten (Art. 317 Abs. 1 ZPO), die allerdings nicht vorliegt. Damit bleiben die "vorfabrizierte" Erklärung von G._____ (act. 2/4/7, vgl. sogleich unter b) sowie die Einvernahme vom 29. Juni 2016. b) Die Beklagten zweifeln die Glaubwürdigkeit des Zeugen G._____ an, seinen Aussagen würde praktisch jeglicher Beweiswert abgehen, er sinke gegen null (act. 11 Rz 22). G._____ sei durchaus am Verfahrensausgang interessiert (act. 11 Rz 8 und 9). Die Beklagten stören sich an act. 2/4/7 ("Unfall vom 12. August 2013 von A._____ auf der Baustelle E._____ in F._____"), eine Erklärung, was der nachmalige Zeuge G._____ diesbezüglich wahrgenommen hat. Die Beklagten weisen zu Recht auf die Fragwürdigkeit des Vorgehens des Rechtsvertreters des Klägers hin, birgt doch die Unterbreitung eines vorformulierten Textes eine objektive Gefahr, dass sie so, wie sie vorgelegt wird, auch unterzeichnet wird. Aus der Erklärung ist auch nicht ersichtlich, dass dem Zeugen klar gemacht wurde, zu welchen Zwecken dieses Papier dienen sollte, trägt es doch nicht einmal den Adressaten, an den sich die Erklärung richtet. Immerhin ist zu erwähnen, dass G._____ die vom Rechtsvertreter des Klägers vorbereitete Bestätigung nicht einfach unterzeichnete, sondern den dritten Abschnitt durchgestrichen und handschriftlich durch einen eigenen Text ersetzt hatte. Der anwaltlich vorformulierte und von G._____ durchgestrichene Text lautete: "Der Kranführer wies mich dann an, die auf der Baustelle zu deponierende Ware an Halterungen, die die oberhalb der Lasten angebracht waren, anzubinden". Der eigene, von G._____ formulierte Teil lautete: "Der Kranführer + A._____ kamen beide nervös zum Lastwagen und sie haben den Bund angehängt weil ich

nicht wusste, wo ich die Last anderst wie normal anhängen könnte". G._____ hat in der gerichtlichen Befragung denn auch erklärt, was es mit dem von ihm persönlich stammenden Textteil für eine Bewandnis hat (Prot. VI in act. 2 S. 18, S. 32). Zum handschriftlichen Textteil ([...] sie [der Kranführer und der Klä-

- 31 - ger] haben den Bund angehängt weil ich nicht wusste wo ich die Last anderst wie normal anhängen könnte") wurde G._____ von der Vorinstanz befragt, nämlich wie G._____ damals in act. 2/4/7 so klar sagen konnte, dass der Kranführer und der Kläger den Bund anhängen und das "sie" sogar unterstrich, sagte G._____ aus: "Gemeinsam eine Last anhängen heisst nicht, dass beide an den Gurten ziehen. Ich meinte damit einfach, dass sie mir helfen kamen. Es kann sich bei dieser Hilfe auch nur um Ratschläge von unten gehandelt haben. Vielleicht habe ich das etwas falsch ausgedrückt". Und auf Ergänzungsfrage ("Soll diese Unterstreichung heissen «ich nicht»?) fügte er an: Ich wollte mit meiner Ergänzung ausdrücken, dass ich nicht weiterwusste. Das heisst nicht, dass ich selbst nicht beim Anhängen half. Die Ereignisse lagen auch beim Verfassen dieser Ergänzung schon eine Weile zurück. Ich wollte mich auch nicht aus der Affäre ziehen. Damit war einfach gemeint, dass ich Hilfe brauchte". Die Kammer teilt daher die Auffassung der Beklagten nicht, dass die Aussagen von G._____ als Zeuge wegen der von ihm unterzeichneten Erklärung grundsätzlich unverwertbar sind, sondern dass die einzelnen Aussagen auf ihre Überzeugungskraft hin zu prüfen sind. c) Mit Blick auf die Interessenlage der einvernommene Personen ist Folgendes zu bedenken: Der Kläger macht Schadenersatz geltend für die Verletzung, die er erlitten hat. Der Beklagte 2 wird vom Kläger für diese Verletzung verantwortlich gemacht. Beide haben daher am Ausgang des Verfahrens ein offensichtliches und direktes Interesse. Der Zeuge – der Lastwagenchauffeur G._____, der die Gerüstteile angeliefert hat und am Abladevorgang beteiligt war – ist nach der Ansicht der Beklagten am Ausgang des Verfahrens ebenfalls interessiert. Der Beklagte 2 erwähnt, dass den Chauffeur G._____ eine Mitverantwortung treffe und dass er für das Abladen verantwortlich sei (act. 2/49 Rz 37, Rz 40). Der Chauffeur habe daher ein eigenes Interesse daran, die Verantwortung auf den Beklagten 2 abzuschieben. Er habe seine Rolle möglichst kleingeredet, um aus dem Radarschirm der Verantwortlichen zu verschwinden, was ihm auch weitgehend gelungen sei (act. 11 Rz 17 ff.). Zum ersten Argument ist anzumerken, dass nirgends geltend gemacht wird, dass irgendwelche rechtlichen Schritte gegen G._____

- 32 - eingeleitet worden wären. Jedenfalls im Zeitpunkt der Beweisverhandlung, am 29. Juni 2016, dürfte die Frist zur Geltendmachung von Schadenersatz und Genugtuung abgelaufen gewesen sein (Art. 60 Abs. 1 OR), war doch dem Kläger als Geschädigtem die Rolle von G._____ und das, was ihm allenfalls hätte angelastet werden können, seit dem Unfalltag am 12. August 2013 bekannt. Anzumerken ist, dass die gerichtlichen Befragungen erst knapp drei Jahre nach dem Unfall erfolgten. Insbesondere der Zeuge G._____ hat denn immer wieder darauf hingewiesen, dass er sich nicht mehr mit der wünschenswerten Sicherheit erinnern könne. Eine gewisse Rolle dürfte auch gespielt haben, dass G._____ inzwischen selber Inhaber eines Kranführerscheins geworden war und dass bei seinen Antworten teilweise das in diesem Zusammenhang erworbene Wissen eingeflossen ist. Deutlich wird dies etwa dort, wo es um die ungenügende Beaufsichtigung der Hilfspersonen beim Abladen der Gerüstbretter geht (vgl. Prot. VI in act. 2 S. 30 oben "so nicht"). Bei der Frage, wer genau die später herunterfallende Last angeschlagen hat und bei der Frage nach der Veranlassung zum Sprung vom Lastwagen hat dieser Aspekt

allerdings keine Rolle gespielt.

E. 5

a) Was das Anhängen an den Kran – das sog. Anschlagen der Last – durch den Beklagten 2 anbelangt, hat der Beklagte 2 ausgesagt, dass es keine Probleme gegeben habe. Mit dem Anschlagen habe er nichts zu tun gehabt. Die Last sei angebunden gewesen und er habe das Kommando "anheben" erhalten (Prot. VI in act. 2 S. 54). Auf die Ladebrücke sei er erst nach dem Vorfall gestiegen. Er, der Beklagte 2, sei beim Abladen auf dem Gerüst gewesen, auf dem zweiten Stock, ca. auf 9 m Höhe. Dort sei er immer noch gewesen, als die Last sich vom Kran gelöst habe (Prot. VI in act. 2 S. 55). Es sei die Pflicht (des Kranführers), die verschiedenen Lasten vor dem Abladen anzuschauen, er sei zunächst zum Lastwagen und rundherum gegangen und dann auf das Gerüst gestiegen (Prot. VI in act. S. 58). Bei dieser Aussage blieb der Beklagte 2 auch später, als er auf Ergänzungsfrage antwortete, dass er immer noch auf dem zweiten Stock gewesen sei, als die Last abstürzte. Er sei auf dem zweiten Stock gewesen, um Sichtkontakt zu haben, um zu schauen, ob alles gut sei und wo die Last deponiert werden könne (Prot. VI in act. 2 S. 64).

- 33 - b) Der Kläger gab Folgendes zu Protokoll: Der Chauffeur, der Zeuge G._____, sei zwischen der Führerkabine und dem Material gewesen, der Beklagte 2 auf der anderen Seite des Materials; der Beklagte 2 habe dann die Last auf der einen Seite am Kran angehängt, auf der anderen Seite sei der Chauffeur am Anhängen gewesen und er, der Kläger, habe dem Chauffeur geholfen. Der Chauffeur habe die Gurte vorbereitet, und er, der Kläger, habe diese nur festgehalten, als der Zug begonnen habe (Prot. VI in act. 2 S. 39). Die Aussage des Chauffeurs, dass die Bretter an den Bügeln angehängt waren, treffe zu. Wie bei der Wiedergabe der Einvernahme des Klägers im Detail ersichtlich, hatte der Kläger durchaus Verständnis für das Anhängen an den Bügeln: "So machen sie es immer. Der einzige Unterschied bei dem Vorfall war, dass man den Kran nicht an der untersten Lage der Last befestigen konnte, weil diese direkt auf der Brücke lag. Deshalb befestigte man den Kran an der zweiten Reihe von unten". Der Beklagte 2 habe das auch so gemacht (Prot. VI in act. 2 S. 41). Gesehen habe er das nicht, aber man befestige auf beiden Seiten gleich. Die Frage, ob der Beklagte 2 schon auf dem Lastwagen gewesen sei, als der Kläger dazukam, beantwortete dieser mit: "Ja, er und auch der Lastwagenchauffeur". Konfrontiert mit der Hauptangabe des Beklagten 2, dass er, der Kläger und der Chauffeur die Lasten gemeinsam angebunden hätten, bezeichnete er als absurd. Es habe niemand gesagt, wie die Last angebunden werden müsse (Prot. VI in act. 2 S. 42). Die Frage, ob der Chauffeur einschlägige Kenntnisse gehabt habe, konnte der Kläger nicht beantworten. Er habe aber gesehen, wie der Chauffeur die Last am unteren Haken angebunden habe. Der Kläger gehe zu 100 % davon aus, dass der Chauffeur das von sich aus so gemacht habe, weil das die einzige Möglichkeit gewesen sei, die Last überhaupt anzuhängen (Prot. VI in act. 2 S. 43).

c) Der Zeuge G._____, der Lastwagenchauffeur, erwähnte, dass er ihm Zeitpunkt der Einvernahme Probleme beim Anhängen der Last bekommen habe, jedenfalls habe er die Last nicht mehr alleine anhängen können. Er habe gerufen oder Handzeichen gemacht, um Hilfe zu erhalten. Er wisse nicht, ob der Kläger schon bei ihm gewesen sei, jedenfalls sei der Kranführer noch hinzugekommen. Er wisse nicht mehr, ob der Kläger schon bei ihm war, als der Kranführer dazu gekommen sei. Er wisse nicht mehr, wer sich während des Anhängens auf dem

- 34 - Lastwagen befunden habe. Als der Unfall passierte, seien jedenfalls der Kläger und er auf dem Lastwagen gewesen (Prot. VI in act. 2 S. 19). Der Beklagte 2 sei sicher nicht in der

Führerkabine gewesen (Prot. VI in act. 2 S. 21). Vor dem Unfall seien mindestens fünf Züge gemacht worden, er wisse nicht mehr, ob der Kläger es schon mit ihm zusammen gemacht habe oder ob der Zeuge allein angehängt habe. In der problemlosen Phase sei der Beklagte 2 oben oder in der Mitte des Neubaus gewesen, sicher an einem erhöhten Standort (Prot. VI in act. 2 S. 21). Schlussendlich seien mehrere Personen beim Lastwagen gewesen, ob daneben oder drauf wisse er nicht mehr. Weil er nicht mehr weiter gewusst habe, habe er die Leute zu sich gerufen und schlussendlich den Kranführer. Ob es eine Diskussion untereinander gewesen sei oder ob bloss der Kläger und der Beklagte zusammen diskutiert hätten oder ob einfach alle ein bisschen dreingeredet hätten, wisse er nicht mehr. Er wisse auch nicht, wer am Schluss gesagt habe, wie man es machen solle. Die problematische Ladung sei anders als die vorherigen angehängt worden. Man habe die Ladung nicht mehr schön umschlaufen können. Die Elemente hätten an der Seite kleine Bügel zum Einhängen, soweit er sich erinne, sei die Last dort angebunden worden. Diese Bügel seien aber keine Lastha-ken, sondern dienten dazu, die Gerüstelemente beim Gerüstbau einzuhängen. Wessen Idee das gewesen sei, konnte der Chauffeur nicht sagen (Prot. VI in act. 2 S. 23). Ob der Beklagte 2 auf dem Lastwagen gewesen sei, wisse er nicht mehr, "ich behaupte aber stark, dass er nicht mehr auf dem Lastwagen war" (Prot. VI in act. 2 S. 24). Die Frage, ob ausser dem Chauffeur, dem Kläger und dem Kranführer noch andere Personen dabei waren, könne er nicht mehr sicher sagen, er denke aber ja. Das "ja" komme daher, dass er das Gefühl habe, nach dem Sprung jemanden beim Kläger gesehen zu haben, ohne sagen zu können, ob diese Person nachträglich hinzugekommen sei. Auf dem Lastwagen seien wohl nur der Kläger und er gewesen. Er sei aber nicht mehr sicher. Der Beklagte 2 sei sicher hinzugekommen als er, der Chauffeur Probleme bekommen habe, nach seiner Erinnerung sei dieser etwa zwei bis fünf Meter neben dem Lastwagen gewesen, nicht darauf. d) Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass sich damit drei Aussagen gegenüberstehen: Nach jener des Beklagten 2 war er gar nicht am Anhängen der

- 35 - Last beteiligt. Er hat behauptet, er habe sich dem Lastwagen vor dem Absturz nur einmal genähert, als er sich zu Beginn des Vorgangs die Ladung angesehen habe. Der Kläger hat ausgesagt, dass sich der Beklagte 2 auf der Lastwagenbrücke auf der einen Seite der Ladung aktiv am Anhängen der Last beteiligt habe; er selber habe lediglich die Last "beim Zug" gehalten. Und schliesslich ging der Chauffeur davon aus, dass der Beklagte 2 zwar hinzugekommen sei, jedoch nicht auf der Brücke des Lastwagens war; dort seien nur er und der Kläger gewesen. Anzumerken ist, dass die Beklagten in der Klageantwort (act. 2/11 S. 6 f.) darauf hingewiesen haben, der Kläger habe bei einem Telefongespräch mit der SUVA selber gesagt, dass der Kranführer neben dem Lastwagen am Boden gestanden habe, als er die Last gezogen habe. Der genannte Bericht der SUVA vom 17. Januar 2014 (act. 2/4/3), der als Haupt- und Gegenbeweismittel genannt wird, basiert auf einer Besprechung mit dem Kläger auf der Agentur ... [Ort]. In der Notiz wird festgehalten, der Kläger habe gesagt, dass der Kranführer und er auf den LKW gestiegen seien, um das Gerüst abzuladen. Als der LKW fast leer gewesen sei – es sei der vorletzte Zug gewesen – sei etwas schief gegangen. "Ich kann ihnen nicht mehr sagen, wen eigentlich die Schuld trifft, da ich nicht mehr weiss, wer das Gerüst genau angebunden hat, der Kranführer war jedenfalls nicht mehr auf dem LKW. Er stand beim Anziehen der Last neben dem LKW". Abgesehen davon, dass diese Aussage nur den Standort des Beklagten 2 bei Beginn des Zuges betrifft, ist in diesem Zusammenhang auf die Protokollnotiz im Prot. VI in act. 2 S. 10 hinzuweisen, wo steht: "Die Verständigung mit dem Kläger gestaltet sich in sprachlicher Hinsicht schwierig, weshalb die Protokollierung nur annäherungsweise erfolgen kann

[...]". In einer zweiten Notiz der SUVA zur telefonischen Besprechung vom 28. Januar 2014 mit dem Kläger (act. 2/14/1), von den Beklagten als Gegenbeweismittel genannt, ist dann wieder davon die Rede, dass alle drei (der Kläger, der Chauffeur und der Kranführer) auf den Lastwagen gestiegen seien und die zweitletzte Last (Bund) angehängt hätten. Nach Ansicht der Kammer ist der Wert dieser Äusserungen des Klägers höchst beschränkt und sie dürften für sich allein genommen nicht ausschlaggebend sein, weil es bei dieser Besprechung die gleichen Verständigungsschwierig-

- 36 - keiten gegeben haben muss wie sie später das Gericht festgestellt hat. Tatsächlich spielen sie im vorliegenden Berufungsverfahren keine Rolle. e) Der Kläger hält den Beklagten 2 für das Herunterfallen der Lasten verantwortlich, weil er sich nicht über das korrekte Anschlagen vergewissert habe. Der Beklagte 2 könne sich der Verantwortung nicht mit der Behauptung entziehen, dass der Kläger die Lasten angeschlagen und an den Kran angehängt habe. Als Kranführer bleibe er für das korrekte Anschlagen der Lasten und die korrekte Aufhängung verantwortlich. Die Beklagte 1 hafte gestützt auf Art. 55 OR, die den Beklagten 2 den Kran ohne die erforderliche Bewilligung habe führen lassen und letztlich für die Beachtung der gefahrenspezifischen Vorschriften beim Transport von Lasten verantwortlich sei (act. 2/2 Rz 21).

E. 6

a) Dass die "Problemlast" an den Bügeln angehängt gewesen sei, verneinte der Beklagte 2, würden doch die Gerüstelemente von der Firma immer so vorbereitet, dass sie nur noch angehängt werden müssten (Prot. VI S. 62). Die Kammer geht allerdings davon aus, dass es beim Anschlagen der letzte(n) Last(en) tatsächlich Probleme gegeben hat. Dafür sprechen die Vorbringen des Klägers und seine doch über weite Strecken lebendige und detaillierte Schilderung der Schwierigkeiten beim Abladen, welche von G._____ bestätigt werden. Dass der Abladevorgang nach der Schilderung des Beklagten 2 ganz problemlos war, insbesondere dass auch die herunterstürzende Last richtig angehängt worden sei, erscheint als reine Schutzbehauptung, müssten die Beklagten bzw. der Beklagte 2 sonst irgend eine Möglichkeit nennen können, warum denn die Last nach ihrer bzw. seiner Ansicht habe abstürzen können. Trotz bezüglicher Frage ist dies allerdings nicht geschehen (Prot. VI in act. 2 S. 59). b) Wie das korrekte Anschlagen zu erfolgen hat, ergibt sich aus der vom Kläger eingereichten Dokumentation (act. 2/28/2: "Anschlagen von Lasten"). Das unrichtige Anhängen an den Bügeln bestätigen der Kläger und der Zeuge G._____, der Zeuge erwähnt das Bild des aufgebogenen Bügels, dass sich ihm deutlich eingepägt habe, was für ein verinnerlichtes Bild und damit für ein tatsächliches Erleben spricht. Die Befestigung an den Bügeln stellt nur der Beklagte 2 in Abrede, weil der ganze Vorgang korrekt abgelaufen sei, worauf wie bereits

- 37 - erwähnt nicht abgestellt werden kann. Es leuchtet denn auch ohne weiteres ein, dass das Anhängen an den Bügeln, die völlig anderen Zwecken dienen, nicht regelkonform und gefährlich ist. Auf die Unzulässigkeit dieser Befestigung weist nicht nur der Chauffeur (der seither seinerseits den Kranführer-Lernfahrausweis erworben hatte [Prot. VI in act. 2 S. 19]), sondern auch der Beklagte 2 selber hin, weil die Bügel nicht für ein solches Gewicht gemacht seien, sondern lediglich für 200 bis 300 kg (Prot. VI in act. 2 S. 62). c) Schwierig ist die Feststellung der Person/en, die die Last an die Bügel angeschlagen hat oder haben bzw. allenfalls entsprechende Anweisungen dazu erteilte/n. Der Beklagte 2 will beim Anschlagen gar nicht beteiligt gewesen sein. Der Zeuge G._____ spricht davon, dass "man" an den Bügeln angeschlagen habe, ohne zu sagen, wer "man" war und der Kläger hält

seine Beteiligung beim An- schlagen für "absurd" (Prot. VI in act. 2 S. 42), obwohl er sich auf dem Weg zum späten Mittagessen um die Probleme mit dem Abladen der Gerüstbretter geküm- mert haben will. Dass die Idee zum Anhängen an den Bügeln von ihm stammen könnte, wäre insofern naheliegend, als er in der gerichtlichen Befragung das An- hängen an den Bügeln als gängige Praxis bezeichnete und grundsätzlich auch nicht für bedenklich hielt (Prot. VI in act. 2 S. 43). Erwiesen ist dies jedoch nicht. d) Letztlich kann die Frage, wer konkret an den Bügeln angeschlagen hat, allerdings offen bleiben. Die Beklagten haben vortragen lassen, dass der Beklagte 2 während des ganzen Abladevorgangs auf dem Gerüst auf dem zweiten Stock, ca. 9 m hoch, gestanden sei (act. 11 S. 6 f.; Prot. VI in act. 2 S. 55), auch noch als dann die Last abgestürzt sei. Der Beklagte 2 hat auf Vorhalt eingeräumt, dass es seine Pflicht sei, die Ladung vor dem Abladen anzuschauen; er sei anfänglich um den Lastwagen herumgegangen und sei dann aufs Gerüst gestiegen (Prot. VI in act. 2 S. 58). Die Pflicht des Kranführers ist allerdings nicht auf die erwähnte An- fangskontrolle beschränkt, sondern umfasst notwendigerweise auch die Vorgänge während des Betriebs des Krans. Der Beklagte 2 hat nach seinen Aussagen von seinem Standort aus sehen können, wie die Last angehängt war (Prot. VI in act. 2 S. 62). Alles sei komplett vorbereitet gewesen und die Gurte installiert. Eine an den Bügeln angehängte Last hätte er, der Beklagte 2, nie gezogen (Prot. VI in

- 38 - act. 2 S. 63). Dass die Schaffung eines gefährlichen Zustandes Schaden vermei- dende Vorkehrungen erfordert, lässt an den sog. Gefahrensatz denken (vgl. z.B. Karl Oftinger/Emil W. Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil, Band I, 5. Auflage, Zürich 1995, Rz 55 ff.; Ingeborg Schwenzer, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 5. Auflage, Bern 2009, Rz 50.32 f.). Dass konkret die an den Bügeln angehängten Gerüstbretter nicht hätten gezogen wer- den dürfen, ergibt sich aus der Regelung in der Verordnung über die sichere Ver- wendung von Kranen (Kranverordnung; SR 832.312.15), eine Bedeutung, auf die der Kläger hinweist (act. 2 Rz 17 ff.). In Art. 5 sind die persönlichen Vorausset- zungen für Hebearbeiten mit Kranen aufgelistet. Unter anderem ist dort erwähnt, dass Inhaber von Lernfahrausweisen von einem Kranführer, die mindestens seit drei Jahren einen Kranführerausweis besitzen, begleitet bzw. beaufsichtigt wer- den müssen. Geht es um Anleitung und Aufsicht, so wird unmittelbar klar, dass der Aufenthalt des dafür Verantwortlichen in einem Umkreis von weniger als

E. 10

km, wie das der Beklagte 2 behauptet (Prot. VI in act. 2 S. 54), offensichtlich nicht genügen kann. Das wird insbesondere bei der Haftung der Beklagten 1 zu erörtern sein. Art. 6 Abs. 1 sieht vor, dass Lasten für den Hebevorgang so zu sichern, so am Kranhaken zu befestigen (anzuschlagen) und nach dem Hebevor- gang so abzustellen [...] sind, dass sie nicht in Gefahr bringender Weise umstür- zen, herabstürzen oder abrutschen können.

"Lastenaufnahmeeinrichtungen und Anschlagmittel müssen für den jeweiligen Transport geeignet und in betriebssi- cherem Zustand sein" (Abs. 2). "Personen, die Lasten anschlagen, sind zu dieser Arbeit anzuleiten" (Abs. 3). Der Grundkurs (und die Prüfung) für Kranführer um- fassen "das Anschlagen von Lasten in Theorie und Praxis" (Art. 13 Abs. 1 lit. c). In der bei den Akten liegenden Lerneinheit "Anschlagen von Lasten" (act. 28/2) werden die Lasten stets umschlauft; eine andere Befestigungsart wird darin nicht dargestellt (Abbildungen 4 bis 10). Der Beklagte 2 ist nach seinen eigenen Angaben auf dem Gerüst des Neu- baus gestanden, um so den Überblick über das Geschehen zu haben. Wenn Art. 6 Abs. 1 vorsieht, dass Lasten für den Hebevorgang so zu sichern, so am Kranhaken zu

befestigen sind, dass sie nicht in Gefahr bringender Weise umstürzen, herabstürzen oder abrutschen können, hätte der in Nachachtung dieser Vor-

- 39 - schrift das an den Bügeln angeschlagene Bretterpaket nicht ziehen dürfen, was er auch – wenn auch unter Bestreitung, dass es so gewesen sei – selber eingeräumt hat. Dass die Art und Weise der Befestigung für ihn nicht erkennbar gewesen wäre, macht er nicht geltend, sondern – im Gegenteil –, dass er gesehen habe, dass die Last richtig angeschlagen war (was zu seiner Version gehört, dass alles problemlos und in Ordnung gewesen sei). War seine Distanz zum Geschehen – richtigerweise – so gewählt, dass er die Art und Weise der Befestigung sehen konnte, so musste er auch gesehen haben, dass fälschlicherweise an den Bügeln angeschlagen war, was ihn vom Anheben hätte abhalten müssen. e) Der Beklagte 2 hat ausgeführt, dass derjenige, der Lasten anhängt, dafür verantwortlich sei – gebe er das Zeichen zum Anheben, sei es in Ordnung. Gegenüber einer beigezogenen Hilfsperson habe er keine Verantwortung (Prot. VI in 2 S. 60). Die Beklagten haben behauptet, der Kläger habe dem Beklagten 2 auf Nachfrage bestätigt, dass die Last richtig angehängt sei (Prot. VI in act. 2 S. 8), während sich der Beklagte 2 in der Befragung nicht mehr erinnert hat, wer ihm das Zeichen im vorliegenden Fall gegeben habe (Prot. VI S. 56). Auch wenn es das Zeichen tatsächlich gegeben haben sollte, so kämen dafür einzig der Kläger und der Zeuge G._____ in Frage. Ob sich der Beklagte 2 darauf verlassen konnte, dass der Kläger, der sich ihm an jenem Morgen als Chef der Gerüstbaufirma vorstellte, über die nötige einschlägige Erfahrung (Prot. VI in act. 2 S. 61) verfügte, kann für den vorliegenden Zusammenhang offen bleiben. Offensichtlich falsch ist die Behauptung, Lastwagenchauffeure hätten stets auch die Kranführerprüfung (Prot. VI in act. 2 S. 60 unten), so dass auch daraus keine besondere Verlässlichkeit abzuleiten ist. Sollte sich der Beklagte 2 einfach nicht um das richtige Anschlagen gekümmert haben, so gereicht ihm diese Nachlässigkeit – angesichts seiner Kranführerpflichten – zum Vorwurf. Dass er keine Verantwortung für Hilfspersonen habe und dass er diese nicht kontrollieren müsse (Prot. VI in act. 2 S. 60), trifft so nicht zu. Jedenfalls entlastet es ihn dies dann nicht, wenn ein Fehler wie das falsche Anschlagen an den Bügeln gut sichtbar zu Tage trat. Der Beklagte 2 hätte eine an den Bügeln angehängte Last nicht anheben dürfen, und zwar unabhängig von

- 40 - den Kenntnissen und der Qualifikation der Personen, die das Anhängen besorgt haben. Welchen Beitrag die Beteiligten am Anschlagen der Last leisteten, kann für die in diesem Berufungsverfahren zu beantwortenden Fragen offen bleiben. Was den Kläger anbelangt, steht nach seiner eigenen Aussage fest, dass er mindestens am Anhebevorgang beteiligt war und dass er die (an den Bügeln angeschlagene) Last zu Beginn des Zuges gehalten hat (Prot. VI in act. 2 S. 10, S. 38 f.). Bezüglich Beweissatz 1 steht jedenfalls fest, dass der Beklagte 2 eine offensichtlich falsch angeschlagene Last angehoben hat und damit seine Pflichten als Kranführer verletzt hat. 7. Der Beweissatz gemäss Ziff. 4 der Beweisverfügung vom 29. März 2016 (act. 2/17 S. 3) betrifft den Kausalzusammenhang zwischen der herunterfallenden Kranladung und dem Sprung des Klägers von der Brücke des Lastwagens (Prot. VI in act. S. 14). Dem Kläger wurde der Hauptbeweis dafür auferlegt, dass er sich vor der stürzenden Kranladung entweder in Sicherheit bringen musste oder in jedenfalls nachvollziehbarer Weise davon ausging, dies tun zu müssen. a) Der Rechtsvertreter des Beklagten 2 weist darauf hin, dass es um den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen dem Lösen der Ladung und der Verletzung des Klägers durch Sprung vom Lastwagen gehe, welchen die Beklagten bestreiten würden (act. 11 Rz

37). Zum genauen Absturzort gebe es keine gesicherten Angaben. Der Zeuge G._____ behauptete eine Fallhöhe von ca. 10 m, der Kläger eine solche von zunächst 15 m, später 10 m, wobei die Last gleich neben dem Lastwagen aufgeschlagen sei. Der Beklagte 2 sei von 3 - 4 m ausgegangen, aus der die Ladung dann 3 - 4 m neben dem Lastwagen aufgeschlagen habe. Fest stehe unstreitig, dass die Ladung nicht auf dem Lastwagen aufgeschlagen habe (act. 11 Rz 39; Prot. VI in act. 2 S. 28, S. 44, S. 54 und S. 57). Zwischen dem Sprung vom Lastwagen und dem Absturz der Ladung könne keine Verbindung hergestellt werden. Der Kläger sage selbst (vgl. Prot. VI in act. 2 S. 40), dass er die Gurte festgehalten habe, bis der Zug begonnen habe, so dass er das Anheben der Last und das Schwenken des Krans beobachten können

- 41 - und damit gewusst habe, dass die Ladung nicht auf den Lastwagen fallen werde (act. 11 Rz 41). Der Beklagte habe die Last vorschriftsgemäss ca. 2 m angehoben und dann 5 - 6 m in Richtung Kran gezogen und dann weiter angehoben und erst in jener Phase habe sich die Last gelöst; der Kläger, der diesen Schwenker mitbekommen habe, habe deshalb gewusst, dass die Last nicht auf den Lastwagen fallen werde (act. 11 Rz 43). Der Chauffeur habe anlässlich der Befragung nicht einmal mehr gewusst, wie er gewarnt worden sei und der Beklagte 2 habe ausgesagt, dass der Chauffeur nicht im Sinn eines Notfalls vom LKW herunterstieg, was ebenfalls gegen eine Gefahr für Personen auf der Ladebrücke spreche (act. 11 Rz 43). Der Sprung des Klägers sei demnach völlig überflüssig und aus Sorge um die Ausführung des Regieauftrags erfolgt (act. 11 Rz 44). Der Kläger habe denn auch diesen Vorhalt inhaltlich nicht gekontert, sondern ausgesagt, dass eine Beschädigung von Gerüstelementen aus Metall niemanden interessiere, was angesichts der Beteiligung des Klägers an der (gewinnorientierten) Gerüstfirma nicht zutrefte (act. 11 Rz 45 f.). Der Chauffeur und der Kläger hätten sich aus dem Gefahrenbereich begeben müssen, was sie nicht getan hätten. Der Sprung vom Lastwagen sei völlig überflüssig gewesen, da die Last ca. 5 - 6 m neben dem Kran heruntergefallen sei (act. 11 S. 12). Der Lastwagen sei nicht getroffen worden, sondern ein anderes Fahrzeug (Prot. VI in act. 2 S. 8) bzw. andere Fahrzeuge (vgl. Prot. VI in act. 2 S. 50). b) Der Beklagte 2 hat in der Befragung ausgesagt, er habe den Kläger im Nachhinein, d.h. nach dem Absturz der Last am Boden liegen sehen; der Chauffeur sei immer noch auf dem Lastwagen gewesen und sei dann langsam und nicht im Sinne eines Notfalls heruntergestiegen (Prot. VI in act. 2 S. 59). Die Last sei drei bis vier Meter neben dem Lastwagen abgestürzt (Prot. VI in act. 2 S. 54). Alle Bretter seien auf einmal zu Boden gegangen (Prot. VI in act. 2 S. 57). c) G._____ hat als Zeuge ausgesagt, dass ihn der Kläger gewarnt habe, so dass er vom LKW gesprungen sei. Man schaue in dieser Situation nicht mehr, wo genau die Last herunterkomme, sondern springe in Sicherheit (Prot. VI in act. 2 S. 26). Die Last sei ca. zwei Meter neben dem Lastwagen gelegen, bei den parkierten Autos. Was der Grund für seinen Sprung – ein Anstossen, ein Schrei oder

- 42 - ein "Achtung" – gewesen sei, wisse er nicht. Er glaube, der Kläger sei vor ihm gesprungen (Prot. VI in act. 2 S. 27 f.). Es habe sich um Millisekunden gehandelt und er schätze die Absturzhöhe auf ca. 10 m. Auf die Zusatzfrage des Klägers, ob er bestätigen könne, dass er ihn, den Zeugen, gepackt und vom Lastwagen gestossen habe, bevor er gesprungen sei, hielt er dies für möglich, war sich aber nicht sicher (Prot. VI in act. 2 S. 30). d) Der Kläger seinerseits schätzte die Höhe des Falls auf etwa 15 m bzw. mehr als 10 m (Prot. VI in act. 2 S. 44 f); die Last sei gleich neben dem Lastwagen heruntergefallen (Prot. VI S. 12). Der Sprung sei eine Reaktion gewesen, der Chauffeur sei noch gebückt

gestanden, er habe ihn am Leibchen gepackt und fortgestossen (Prot. VI in act. 2 S. 46). e) In groben Zügen stimmen die Sachdarstellungen und die Aussagen betreffend Absturz der Last überein, auch wenn die Einzelheiten bezüglich der Absturzhöhe und die Absturzstelle etwas differieren. Dass der Lastwagen und damit der Ort, wo sich G. _____ der Kläger aufgehalten hatten, von den herabstürzenden Teilen nicht getroffen wurde, ist unbestritten. Die Bemerkung des Beklagten 2, er sei erst nach dem Vorfall auf den Lastwagen gestiegen, um Material wegräumen und neu zusammenzubinden (Prot. VI in act. 2 S. 54), könnte zwar darauf hinweisen, dass es wegen dem Absturz etwas zum Wegräumen gegeben habe, war aber offensichtlich nicht so gemeint. Nach den Beklagten war der Absturz weder eine mittelbare noch eine unmittelbare Gefahr für die beteiligten Personen gewesen (act. 11 Rz 40). Das hauptsächlichste Argument der Beklagten betrifft die Tatsache, dass der Kläger nach eigenen Angaben die Last beim Zug, d.h. beim Anheben von LKW, festgehalten habe, so dass erstellt sei, dass der Kläger das Anheben der Ladung sowie das Schwenken des Krans vor dem Lösen der Ladung beobachtet und mitbegleitet habe (act. 11 Rz 41). Der Beklagte 2 habe die Last vorschriftsgemäss bis auf 2.0 m angehoben, dann die Last fünf bis sechs Meter in Richtung Kran gezogen und erst dort angehoben. Bis zum zweiten Anheben sei die Last damit mehrere Meter vom Lastwagen entfernt gewesen; den Schwenker vom Lastwagen weg habe der

- 43 - Kläger mitbekommen und damit gewusst, dass die Ladung nicht auf dem Lastwagen aufschlagen werde (act. 11 Rz 42). In seiner Einvernahme hat der Beklagte 2 allerdings zwei Versionen des Anhebevorgangs gegeben: • In Prot. VI in act. 2 S. 57 hat er auf die Frage: "Beschreiben Sie uns kurz, wie Sie diese Ladung, die dann abgestürzt ist, anhoben", die Antwort gegeben: "Ich zog sie hoch, fuhr sie retour und fing dann an, sie weiter anzuheben". • In Prot. VI in act. 2 S. 54 wurde gefragt, "Warum löste sich die Ladung von ihrem Kran?", und vom Beklagten 2 geantwortet: "Ich hob die Last drei bis vier Meter an und wollte [Hervorhebung beigefügt] sie in Richtung der Krankabine verschieben, um sie dann weiter anzuheben". In diesen beiden Antworten ist der sog. Zug unterschiedlich geschildert und es steht damit zum vornherein nicht fest, wie genau der Beklagte 2 die Last anhob und was genau der Kläger von den ausgeführten Bewegungen hätte merken und was er daraus für den genauen Absturzort hätte schliessen müssen. Für die Kammer steht damit fest, dass dem Kläger (und dem Zeugen G. _____) nicht klar sein musste, wo genau sich die am Kran hängende Last befand bzw. wo genau diese nach dem Absturz aufschlagen würde. Der Zeuge G. _____ schildert diese – und vergleichbare – Ausgangslage/n anschaulich, wenn er sagt: "Wenn ein Auto auf einen zufährt, springt man weg. Das ist so eine Schocksituation, da springt man einfach. Ich will nicht zuerst einschätzen, ob ich nun springe oder ob es wohl noch reicht. [...] Als die Warnung kam, schaute ich auch nach oben. Ich schätze, die Last war zwei Meter neben uns, wie hoch sie genau war weiss ich nicht mehr. Ich sah die Last noch in der Luft, als sie herunterkam, das waren Millisekunden". Damit ist davon auszugehen, dass im Sinne des auferlegten Beweises erstellt ist, dass der Kläger sich in nachvollziehbarer Weise mit einem Sprung vom Lastwagen und damit aus dem möglichen Gefahrenbereich in Sicherheit brachte. Dass die Angaben, wie der Zeuge G. _____ ge-

- 44 - warnt wurde, nicht genau übereinstimmen – was die Beklagten monieren – ist zutreffend, allerdings ändert dies nichts daran, dass es eine gegebenenfalls lebensbedrohliche Unsicherheit über den Ort, wo genau die abstürzende Last aufschlagen würde, gab (act. 11 Rz 43). Dass es überhaupt keine Warnung gegeben habe, behaupten die Beklagten nicht. f)

Wenig überzeugend ist das "wirtschaftliche" Argument der Beklagten: Der Sprung sei einzig erfolgt, weil der Kläger in Sorge um seinen Regieauftrag gewesen sei (act. 11 Rz 44 f.). Tatsächlich ist nicht ersichtlich, wie der Absturz eines einzigen Bundes Gerüstbretter einen ganzen Auftrag in Gefahr bringen könnte, auch wenn sämtliche Bretter, die am Absturz beteiligt waren, unbrauchbar geworden wären. Wenn der Kläger gekontert hat, die Gerüstelemente seien aus Metall (was die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung betrifft) und eine allfällige Beschädigung interessiere keinen Menschen, ist das keine Schutzbehauptung, wie die Beklagten geltend machen (act. 11 Rz 45), sondern gibt den Stellenwert eines auch für eine gewinnorientierte Firma kleinen Schadens realistisch wieder. Aus diesen Gründen geht die Kammer davon aus, dass der Absturz der Last ursächlich für den Sprung vom Lastwagen und damit für die Verletzung des Klägers kausal war. 8. Aufgrund des Ergebnisses der von der Kammer vorgenommenen Beweiswürdigung ist der Fall zur weiteren Bearbeitung und zum Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. IV. Ist die Berufung gutzuheissen und der Fall an die Vorinstanz zurückzuweisen, so ist die Entscheidunggebühr für das Berufungsverfahren festzusetzen. Die Verlegung der Kosten- und Entschädigungsfolgen wird der Vorinstanz entsprechend dem Ausgang des erstinstanzlichen Verfahrens vorzunehmen haben.

- 45 - Es wird erkannt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.