

Beglaubigte Abschrift!III ZR 158/50

Verkündet

am 11. Januar 1951.

gez. Fieser,
Justizangestellter,
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle des Bundesgerichtshofs.

Im Namen des Volkes!

In Sachen

- 1.) der Firma G. [REDACTED] Werke, Fahrradfabrik, Ernst U. [REDACTED] und Söhne, Offene Handelsgesellschaft, in L. [REDACTED],
- 2.) des Kraftfahrers Gustav M. [REDACTED] in L. [REDACTED],
S. [REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionskläger,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1.) die Witwe Thea F. [REDACTED] geborene H. [REDACTED],
- 2.) den minderjährigen Dirk F. [REDACTED],
- 3.) den minderjährigen Jörn F. [REDACTED],
- 4.) die minderjährige Ilka F. [REDACTED]

zu 2) bis 4) gesetzlich vertreten durch ihre Mutter, die zu 1) genannte Witwe Thea F. [REDACTED], sämtlich wohnhaft in [REDACTED], A. [REDACTED]

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

wegen

Schadensersatz

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes auf die mündliche Verhandlung vom 4. Januar 1951 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Lersch, Dr. Birnbach,

Dr. Lisco und Dr. Pagendarm

für Recht erkannt:

Das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 18. Mai 1949 wird aufgehoben.

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

Von Rechts wegen.

Tatbestand:

Die Kläger machen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagten geltend, weil ihr Ehemann bzw. Vater bei einem Zusammenstoß mit dem vom Beklagten zu 2) gelenkten Lastkraftwagen der Beklagten zu 1) tödlich verunglückt ist. Im einzelnen liegt diesem Unfall nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts folgender Sachverhalt zugrunde:

Am 23. Dezember 1947 gegen 18.30 Uhr befuhr der Ehemann bzw. Vater der Kläger - im folgenden kurz Motorradfahrer genannt - mit seinem Kleinkrafttrad bei diesigem Wetter die in der Gegend der Unfallstelle völlig gerade verlaufende Landstrasse Ladbergen - Lengerich in Richtung Lengerich. Der Lastzug der Beklagten, der ebenfalls auf der Fahrt nach Lengerich war, hielt auf der rechten Strassenseite seiner Fahrtrichtung, weil der Holzgasgenerator durchgestochen werden musste; er ragte mit mindestens 1,40 m in die Fahrbahn hinein. Der Anhänger war hinten weder mit einem roten Schlusslicht ausgestattet noch sonst beleuchtet. Etwa 10 m ehe der Motorradfahrer den Lastzug erreichte, kam ihm aus Richtung Lengerich

18

- 3 -

ein Personenkraftwagen entgegen. Motorrad und Personenkraftwagen hatten bei der Begegnung ihre Scheinwerfer abgeblendet. Der Motorradfahrer fuhr mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 30 km je Stunde auf den stehenden Lastzug von hinten auf; er verunglückte tödlich. In welcher Entfernung vor der Begegnung mit dem Personenkraftwagen er abgeblendet und ob er nach dem Vorbeifahren an diesem wieder aufgeblendet hat, konnte nicht festgestellt werden.

Die Kläger sind der Auffassung, der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, dass die Beklagten den Lastzug ohne Schlusslicht auf der Fahrbahn hätten stehen lassen; sie fordern den Ersatz von Beerdigungskosten, eine Rente und die Feststellung einer weiteren Schadensersatzpflicht. Die Beklagten meinen, die Nichtbeleuchtung des Schlusslichtes gereiche ihnen nicht zum Verschulden, weil im Jahre 1947 keine Möglichkeit bestanden habe, Glühlampen für das Schlusslicht zu erhalten; der Unfall sei vielmehr auf das unachtsame und zu schnelle Fahren des Motorradfahrers zurückzuführen.

Das Landgericht hat den bezifferten Schadensersatzanträgen dem Grunde nach und dem Feststellungsantrag schlechthin zu 2/3 stattgegeben.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten, mit der diese die Herabsetzung ihrer Haftung auf 1/3 erstrebten, zurückgewiesen und auf die Berufung der Kläger die Haftung der Beklagten in voller Höhe bejaht.

Gegen das Urteil haben die Beklagten Revision eingelegt mit dem Antrag, die Klage abzuweisen, soweit sie



zu mehr als 1/3 für die Folgen des Unfalls schadensersatzpflichtig erklärt worden sind.

Die Kläger haben Zurückweisung der Revision beantragt.

Entscheidungsgründe:

Die Zulässigkeit der Revision begegnet keinen Bedenken. Sie ist auch begründet.

- 1.) Das Landgericht hat die bezifferten Klageansprüche dem Grunde nach und den Feststellungsantrag schlechthin zu 2/3 zugesprochen, ohne dass es in der Urteilsformel die weitergehenden Ansprüche der Kläger ausdrücklich abgewiesen hat. Es erörtert jedoch in den Gründen, dass die Beklagten nur zu 2/3 ersatzpflichtig seien und dass das Mitverschulden des Motorradfahrers die weitergehenden Ansprüche der Kläger ausschliesse. Daraus ergibt sich mit hinreichender Sicherheit, dass es die über 2/3 der Ansprüche hinausgehenden Anträge der Kläger sachlich bescheiden und abweisen wollte. Mit Recht hat daher das Oberlandesgericht - ohne allerdings diese Frage ausdrücklich zu erörtern - angenommen, die Kläger seien durch Abweisung von 1/3 ihrer Anträge beschwert, und hat die Berufung der Kläger und damit auch die Anschlussberufung der Beklagten als zulässig angesehen.
- 2.) Zuzugeben ist der Revision, dass das Berufungsurteil selbst keine näheren Ausführungen über den Ursachenzusammenhang zwischen dem Unfall und dem Nichtbeleuchten der hinteren Kennzeichen enthält, sich vielmehr im wesentlichen darauf beschränkt darzulegen, warum

die Nichtbeleuchtung der Rückseite des Anhängers den beiden Beklagten zum Verschulden gereicht und weshalb den Motorradfahrer ein Verschulden weder wegen zu schnellen, noch wegen unaufmerksamen Fahrens trifft. Das Berufungsurteil begnügt sich insoweit auszuführen, die Beklagten leugneten ein Verschulden ihrerseits und "die dadurch bedingte Verursachung des Unfalls" nicht (vgl. Seite 9 - 10 des Urteils). Es kann dahingestellt bleiben, ob eine solche beiläufige Erwähnung eine ausreichende tatsächliche Feststellung der Verursachung des Unfalls durch das im übrigen festgestellte Verschulden der Beklagten darstellt, denn das Berufungsurteil will nicht alle Tatbestandsvoraussetzungen der von ihm angezogenen Gesetzesbestimmungen im einzelnen erschöpfend feststellen; es beschränkt sich vielmehr darauf, die von den beiden Berufungen erhobenen Angriffe gegen das landgerichtliche Urteil zu erörtern, und nimmt im übrigen ausdrücklich auf die Gründe des angefochtenen landgerichtlichen Urteils Bezug (Seite 4 Mitte des Urteils). Diese Bezugnahme des Berufungsurteils erstreckt sich gerade auch auf die Verursachung, wie sich aus dem ganzen Zusammenhang des Urteils ergibt. Das Urteil des Landgerichts stellt aber ausdrücklich fest, das schuldhaft Verhalten der Beklagten sei auch ursächlich für den Tod des Motorradfahrers gewesen, mit der grössten Wahrscheinlichkeit wäre ein rotes Schlusslicht an dem haltenden Anhänger rechtzeitig genug vom Motorradfahrer beachtet worden, so dass er dem Anhänger ausweichen oder sein Krafttrad hätte anhalten können (vgl. Seite 6 des landgerichtlichen Urteils). Diese vom Berufungsgericht in zulässiger Weise (Stein-Jonas Aufl. 17 § 551 Anm. II 7 c) in Bezug genommenen Feststellungen tragen das Urteil hinsichtlich des von

der Revision als nicht festgestellt bemängelten Ursachenzusammenhangs zwischen dem Nichtbeleuchten des Anhängers und dem Unfall.

Die weiteren Ausführungen der Revision, wenn der Motorradfahrer schon auf Grund des eigenen stärkeren Lichts den Lastzug nicht bemerkt habe, so würde die schwächere Lichtquelle des Schlusslichtes den Unfall nicht haben verhindern können, liegen auf tatsächlichem Gebiet und sind deshalb der Nachprüfung im Revisionsrechtszug entzogen, soweit die angegriffenen Feststellungen nicht unter Verletzung der Denkgesetze und der allgemeinen Erfahrungssätze zustandegekommen sind. Jedoch ist ein solcher Verstoss nicht erkennbar. Es entspricht vielmehr der allgemeinen Erfahrung, dass auch schwache Lichtquellen auf eine Entfernung erkennbar sind, auf die ein selbst von einer stärkeren Lichtquelle angestrahlter Gegenstand bei weitem ^{noch} nicht zu erkennen ist. Für die Ursächlichkeit zwischen Nichtbeleuchten des Anhängers und Unfall genügt es aber, wenn bei Beleuchtung des Anhängers der Motorradfahrer das Vorhandensein eines Hindernisses bemerkt und sich in seiner Fahrweise darauf hatte einstellen können, ohne dass der Motorradfahrer das Hindernis seiner Beschaffenheit nach im einzelnen zu erkennen brauchte. - Das Berufungsgericht hatte auch keinen Anlass, sich mit der Aussage des Polizeiwachtmeisters Z [REDACTED] auseinanderzusetzen, nach dessen Bekundung die Umrisse des Lastzuges auch zu erkennen waren, ohne dass der Lastzug durch eine Lichtquelle angeleuchtet wurde, denn das Berufungsgericht stellt gerade fest, der Motorradfahrer habe bei nicht durch den Gegenverkehr abgelenkter Aufmerksamkeit den haltenden Lastzug so rechtzeitig erkennen können, dass er noch hätte ausbiegen oder abstoppen können. -

Der weitere Hinweis der Revision, der Motorradfahrer würde auch ein anderes Hindornis, etwa einen Fussgänger trotz der Erkennbarkeit nicht beachtet haben, steht nicht in denkgesetzlichem Widerspruch zu den Feststellungen des Berufungsgerichts: für die Ursächlichkeit ist nicht entscheidend, ob der Motorradfahrer infolge seiner durch den Gegenverkehr abgelenkten Aufmerksamkeit auch einen anderen unbeleuchteten Verkehrsteilnehmer nicht beachtet hätte, sondern ob die durch den Gegenverkehr abgelenkte Aufmerksamkeit des Motorradfahrers so gering war, dass er auch einen beleuchteten Anhänger nicht wahrgenommen haben würde; diese letzte Frage ist von den Tatsacheninstanzen aber dahin beantwortet worden, dass der Motorradfahrer "mit grösster Wahrscheinlichkeit" einen beleuchteten Anhänger rechtzeitig bemerkt haben würde.

Der Ursachenzusammenhang zwischen Unfall und Nichtbeleuchtung ist mithin vom Berufungsgericht hinreichend festgestellt worden.

- 3.) Die Ausführungen der Revision, das Berufungsgericht habe den Beklagten keine Möglichkeit gegeben nachzuweisen, dass keine Glühbirnen für das Rücklicht zu erhalten gewesen seien, indem es sie unter Verletzung des § 139 ZPO nicht nach Beweismitteln befragt habe, greift nicht durch. Das Berufungsgericht sieht das Verschulden der beiden Beklagten nämlich nicht nur in der Benutzung des Anhängers ohne brennendes Schlusslicht, worauf allein die Angriffe der Revision sich beziehen. Es sieht das Verschulden vielmehr auch darin, dass die Beklagte zu 1), wenn sie den Lastzug schon ohne benutzbares Schlusslicht

auf Fahrt schickte, es unterlassen hat, den Beklagten zu 2) besonders eindringlich anzuweisen, wie er sich bei Dunkelheit, insbesondere beim Anhalten auf der Landstrasse zur Vermeidung von Unfällen verhalten müsste. Das Verschulden des Beklagten zu 2) erblickt es darin, dass er, wenn er schon mit einem mangelhaften Schlusslicht die Fahrt ausführte, beim Anhalten die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer nicht mit der ihm zur Verfügung stehenden Taschenlampe auf den Lastzug aufmerksam machte. Diese Ausführungen werden aber von der Revision nicht angegriffen und lassen auch keinen Rechtsirrtum erkennen. Der Klärung der Frage, ob die Beklagten damals Birnen für das Schlusslicht beschaffen konnten, bedurfte es also nicht.

- 4.) Begründet sind aber die Angriffe der Revision gegen die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht ein mitwirkendes Verschulden des Motorradfahrers verneint.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts zeigen zunächst, dass der Sachverhalt nicht erschöpfend gewürdigt ist. Das angefochtene Urteil führt zwar in rechtlich nicht zu beanstandender Weise aus, dass dem Motorradfahrer ein Verschulden bei Bedienung seiner eigenen Lichtanlage nicht nachgewiesen werden könne. Es hat auch dargelegt, es könne nicht festgestellt werden, dass der Motorradfahrer in seinem Scheinwerferlicht den Lastzug etwa auf grössere Entfernung hätte sehen können. Damit schliesst das Berufungsgericht eine Unachtsamkeit des Motorradfahrers durch Nichtbeachtung des von anderen Lichtquellen angestrahlten Lastzuges jedoch nicht restlos aus. Der Motorradfahrer hätte nämlich gerade das Scheinwerferlicht und nach Möglichkeit später auch das Stadtlicht des entgegenkommenden Personen-

kraftwagens ausnutzen müssen, um im Scheine dieser Lichtquelle die zwischen dem Personenkraftwagen und ihm gelegene, nunmehr erhellte Strecke besonders sorgfältig zu beobachten (RGSt 70 S 49). Hierzu fehlt es an tatsächlichen Feststellungen, weil das Berufungsgericht keine Ausführungen darüber macht, ob der Motorradfahrer den Lastzug etwa im Licht des entgegenkommenden Personenkraftwagens bei erforderlicher Aufmerksamkeit hätte erkennen müssen.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen ferner nicht mit Sicherheit erkennen, ob § 9 Abs 2 StVO richtig angewandt ist. Nach dieser Vorschrift hat der Fahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit, besonders an unübersichtlichen Stellen, so einzurichten, dass er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten, und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann. Das bedeutet aber, dass die Geschwindigkeit den jeweiligen Verhältnissen anzupassen ist. Dabei ist zwar in erster Linie auf die Übersichtlichkeit der Fahrbahn abzustellen. Diese hängt nicht nur von der Beschaffenheit der Fahrbahn ab, sondern kann auch durch andere Umstände, z.B. durch Dunkelheit (Müller Strassenverkehrsrecht 16. Aufl § 9 StVO Anm 4 D S 687) oder durch andere Fahrzeuge (Müller aaO Anm 4 II a S 691) hervorgerufen werden. Doch wird die zulässige Geschwindigkeit ausser durch die Unübersichtlichkeit der Fahrbahn auch durch solche Umstände bedingt, die sich aus der Person des Fahrers und der Verkehrslage ergeben. Ist die Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit des Fahrers allgemein oder durch besondere Umstände herabgesetzt, so muss er seine Geschwindigkeit so einrichten, dass er trotz geminderter Fähigkeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten (Müller aaO Anm 4 b S 686, 7).

Schon in dieser Beziehung geben die Ausführungen des Berufungsgerichts Anlass zu Bedenken. Es führt aus, der Motorradfahrer habe trotz Fahrens mit Stadtlicht auch bei dem am Unfalltage herrschenden diesigen Wetter selbst bei Berücksichtigung einer Schrecksekunde "unter normalen Verhältnissen" bei der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit ein unvorhergesehenes Hindernis im Lichtkegel seines Kraftrades so rechtzeitig erkennen können, dass er diesem Hindernis noch hätte ausweichen oder bei dem durch seine Geschwindigkeit bedingten Bremsweg von 9 m noch vor dem Hindernis hätte abbremsen können. Es stellt alsdann aber mit eingehender Begründung fest, dass "normale Verhältnisse" nicht vorgelegen hätten, denn "die Aufmerksamkeit des Motorradfahrers sei, wie bei jeder Begegnung mit anderen Fahrzeugen, zum Teil auf den entgegenkommenden Personenkraftwagen gerichtet gewesen und habe es auch sein müssen, um zu ermöglichen, dass die Fahrzeuge trotz der Dunkelheit ungehindert und ohne Gefahr aneinander vorbeikamen". Es folgert daraus, durch diese Umstände habe sich die Zeitspanne verlängert, die man den Motorradfahrer für eine entsprechende Reaktion auf plötzlich in seinen Blickfeld liegende Hindernisse zubilligen müsse. Diese Ausführungen legen es nahe, dass der Motorradfahrer infolge seiner durch den entgegenkommenden Personenkraftwagen teilweise in Anspruch genommenen Aufmerksamkeit nicht in der Lage war wie "unter normalen Umständen", den Lastzug noch rechtzeitig zu erkennen. Darauf hätte er aber bei Bemessung seiner Geschwindigkeit Rücksicht nehmen müssen. Konnte er wegen der Begegnung mit dem Personenkraftwagen nicht seine volle Aufmerksamkeit der vor ihm liegenden Wegstrecke zuwenden, so war er bei der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit nicht in der Lage,

seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten; er hätte seine Geschwindigkeit so herabsetzen müssen, dass er diese Verpflichtungen auch bei teilweise anderweit in Anspruch genommener Aufmerksamkeit hätte erfüllen können.

Bei Ermittlung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit ist das Berufungsgericht erkennbar von dem Grundsatz ausgegangen, dass jede Geschwindigkeit unzulässig sei, die einen Bremsweg bedingt, der grösser ist als die übersehbare Strecke der Fahrbahn (vgl. OLG. Düsseldorf: J.W. 1930 ----- Seite 1987). Dieser Grundsatz besteht jedoch nicht in dieser Allgemeinheit. Vielmehr ergibt sich aus der Fassung des § 9 Abs 2 StVO, insbesondere aus der Forderung, dass der Fahrer "nötigenfalls" anzuhalten habe, dass die Geschwindigkeit nur dann auf das durch die Sichtweite bedingte Maß herabgesetzt werden muss, wenn damit zu rechnen ist, dass die im einzelnen Falle gegebenen Umstände den Fahrer vor die Möglichkeit stellen können, sein Fahrzeug rechtzeitig anhalten zu müssen, um seinen Verpflichtungen im Verkehr zu genügen (RGSt 76 S 73). Es hätte also, falls Bremsweg und Sichtweite des Motorradfahrers nicht im Einklang zueinander standen, einer Prüfung bedurft, ob der Motorradfahrer mit dem Auftauchen eines unbeleuchteten Hindernisses auf der Fahrbahn hätte rechnen müssen. Mit der von der Revision mehrfach erwähnten Anwesenheit von Fußgängern oder eines langsam fahrenden Radfahrers mitten in der Fahrbahn brauchte der Motorradfahrer nach der jetzigen gesetzlichen Regelung in § 8 Abs 2 Satz 2 und § 57 Abs 5 StVO vielleicht nicht zu rechnen, nach der langsam fahrende Fahrzeuge und Fußgänger (mit Gegenständen, die den Fußgängerverkehr behindern) anders als nach früherer Rechts-

lage (vgl. RGSt 70 S 49) immer die äusserste rechte Fahrbahnseite benutzen müssen. Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass ein unbeleuchtetes Hindernis - sogar auf den Autobahnen (RGSt 74 S 75), bei denen eine Behinderung durch Fußgänger und andere Fahrzeuge, die nicht Kraftfahrzeuge sind, ausscheidet - nicht selten ist, wie z.B. die Möglichkeit, dass ein Fahrzeug bei einer Betriebsstörung nicht sofort beleuchtet oder sonst kenntlich gemacht werden kann, ohne dass eine Nachlässigkeit des Fahrers vorliegt; (z.B. Versagen des Schlusslichtes bei langsam fahrenden Fahrzeugen). Auf gewöhnlichen Landstrassen, wie im vorliegenden Falle, tritt die Möglichkeit hinzu, dass andere Fahrzeuge, die nicht Kraftfahrzeuge sind, insbesondere in ländlichen Gegenden langsam fahrende Bauernwagen sich - wenn auch verbotswidrig - unbeleuchtet auf der Strasse bewegen und einen erheblichen Teil der Fahrbahn einnehmen. Kraftfahrzeuge werden daher im Gegensatz etwa zu auf eigenen Gleiskörpern fahrenden Strassenbahnen in der Regel die durch die Sichtweise begrenzte Geschwindigkeit einzuhalten haben, da der Kraftfahrer auf der Strasse mit plötzlich auftretenden Hindernissen aller Art zu rechnen haben wird (RGSt 76 S 93).

Die Tatsachenfeststellungen des Berufungsgerichts erstrecken sich auf diese Umstände nicht und erlauben daher keine erschöpfende Prüfung, ob der Motorradfahrer zu schnell gefahren ist. Die Voraussetzungen eines Verstosses des Motorradfahrers gegen § 9 Abs 2 StVO und damit eines Verschuldens des Motorradfahrers sind deshalb nicht hinreichend erörtert.

Die nicht erschöpfende Würdigung des Sachverhalts und die Möglichkeit einer Verletzung des § 9 Abs.2 StVO

10

zwingen zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Bei der erneuten Verhandlung wird zu beachten sein, dass die Sache wegen der beschränkten Rechtsmittelinlegung nur insoweit in den Berufungsrechtszug gediehen ist, als die bezifferten Ansprüche zu mehr als $1/3$ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sind und die Schadensersatzpflicht der Beklagten zu mehr als $1/3$ festgestellt ist. Stehen Bremsweg und Sichtweite des Motorradfahrers nicht im Einklang zueinander, wird ein Mitverschulden nur verneint werden können, wenn Umstände bewiesen werden, auf Grund deren damit zu rechnen war, der Motorradfahrer würde nicht vor die Möglichkeit gestellt werden können, sein Fahrzeug rechtzeitig anhalten zu müssen, um seinen Verpflichtungen im Verkehr zu genügen. Im Falle der Bejahung eines Mitverschuldens des Motorradfahrers wird bei der nach § 254 BGB erforderlichen Abwägung zu beachten sein, dass es bei der Haftungsverteilung entgegen dem Verfahren des Landgerichts nicht auf die Grösse des Verschuldens, sondern in erster Linie auf die

Verursachung ankommt.

Die Kostenentscheidung wird dem Berufungsgericht
vorbehalten.

gez. Dr. Telbrück gez. Dr. Lersch gez. Dr. Birnbach
gez. Dr. Lisco gez. Dr. Pa. endarm



Beglaubigt

H. Müller, 1. Ob. Richter

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Bundesgerichtshofs