

III_ZR_212/61

Verkündet
am 17. September 1962
Scheibl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2170 018

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

In dem Rechtsstreit

der F [REDACTED] Versicherungs-AG in F [REDACTED],
T [REDACTED], vertreten durch den Vorstand,
Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Oberfinanzdirektion in Nürnberg,
Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. September 1962 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr.Kreft, Dr.Beyer, Dr.Hußla,
Gähtgens und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Bamberg
vom 22. Juni 1961 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Revisionsver-
fahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 13. Oktober 1959 gegen 8 Uhr 45 stieß bei starkem Nebel auf der nassen Bundesstraße 8 zwischen Würzburg und Kitzingen bei Roppendorf ein Lastkraftwagen der US-Armee (im folgenden: USA LKW I) bei einem Überholversuch mit einem deutschen Lastkraftwagen zusammen. Hinter beiden Fahrzeugen, die zur Ermöglichung der polizeilichen Feststellungen eine Zeitlang stehen blieben, bildete sich eine Fahrzeugschlange, weil die nachfolgenden Fahrzeuge kurze Zeit anhalten oder sehr langsam fahren mußten. Am Ende der bis zu 100 m langen Schlange befand sich vorübergehend ein von dem Fahrer K. gesteuerter deutscher Lastkraftwagen, hinter den sich bald darauf ein weiterer Lastkraftwagen der US-Armee (USA LKW II) mit dem Fahrer A. setzte. Auf dieses Fahrzeug stieß, kaum daß es angehalten hatte, ein von dem Fahrer Ö. gesteuerter Lastkraftwagen auf und schob es auf den Lastkraftwagen des K.. Letzterer besah sich den Schaden an seinem Fahrzeug und fuhr, da er ihn nicht nennenswert fand und die Fahrbahn vor ihm inzwischen frei geworden war, weiter. Der von Ö. gesteuerte Lastkraftwagen hatte sich beim Anfahren auf den USA LKW II schräg gestellt derart, daß er mit seinem linken Vorderrad etwa 1 m über die Fahrbahnmitte herausragte. Ö. und zwei Soldaten, die auf dem USA LKW II gesessen hatten, gingen etwa 8 m nach rückwärts, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ein herannahender Möbelwagen der Firma Möbel-N., dessen Fahrer Grob nach Wahrnehmung der gestikulierenden Männer seinen Wagen abzubremsen versuchte, geriet auf der feuchten Fahrbahn ins Schleudern, überfuhr den linken Straßengraben und stürzte um. Dabei erfaßte er den vor dem schleudernden Wagen in derselben Richtung flüchtenden Ö. und drückte ihn zu Tode. Die Firma Möbel-N. ist bei der Klägerin haftpflicht- und kaskoversichert.

Die Klägerin hat nach ihrem Vortrag ihrer Versicherungsnehmerin 1 791,35 DM für die Instandsetzung des Fahr-

zeugs vergütet, 79,50 DM Kosten des Sachverständigen-
gutachtens über die Instandsetzungskosten getragen so-
wie an die Witwe Ö [REDACTED] und an die Landesversicherungs-
anstalt Unterfranken in Würzburg zum Ausgleich von Ren-
tenzahlungen an Witwe und Kind Ö [REDACTED] 449,13 DM und
1 011 DM geleistet. Ferner hat die Klägerin nach ihrer
Behauptung noch zukünftige Versicherungsleistungen der
Landesversicherungsanstalt Unterfranken und der Berufs-
genossenschaft für den Einzelhandel in Bonn an die Hin-
terbliebenen von Ö [REDACTED] zu erstatten. Für alle diese
Leistungen begehrt die Klägerin, weil nach ihrer Ansicht
an dem zu dem Tode von Ö [REDACTED] führenden Unfall des Mö-
belwagens auch die beiden Fahrzeuge der US-Armee betei-
ligt gewesen sind, unter Berufung auf die Bestimmungen
des Finanzvertrages von der Beklagten Ersatz, wobei sie
ihre Ersatzforderungen wegen einer ihrer Versicherungs-
nehmerin zuzurechnenden Mitverantwortlichkeit an dem Un-
fall um 50 v.H. kürzt. Der Klageantrag ist dahin gegangen,

die Beklagte zu verurteilen,

an die Klägerin 1 665,49 DM (= 1 791,35 + 79,50
+ 1 460,13 DM, diese Beträge : 2) nebst Zinsen zu
zahlen, sowie

die Klägerin in Höhe von 50 v.H. von den Verbind-
lichkeiten freizustellen, die sie als Haftpflicht-
versicherer der Firma Möbel-N [REDACTED] auf Grund des
Unfalls gegenüber den genannten Versicherungsträ-
gern zu erfüllen habe.

Vorsorglich hat die Klägerin anstelle ihrer Frei-
stellung die Feststellung begehrt, daß die Beklagte ihr
die Hälfte aller Aufwendungen zu ersetzen habe, die sie
als Haftpflichtversicherer auf Grund des Unfalls an die
genannten Sozialversicherungsträger zu leisten habe.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



X.

Diese Anträge verfolgt die Klägerin, nachdem sie in den Vorinstanzen unterlegen ist, mit der Revision weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1.) Bei der rechtlichen Würdigung des Klagebegehrens ist zu unterscheiden:

Soweit die Klägerin einen Teil der Sachverständigenkosten zum Ersatz stellt, handelt es sich um Aufwendungen, die die Klägerin als Versicherer gemacht hat, um festzustellen, welche Reparaturkosten sie ihrem Versicherungsnehmer erstatten muß. Hier liegt ein ihr selbst zugefügter Schaden vor, für dessen Ersatz ein dem Fahrer des Möbelwagens zur Last zu legendes Verschulden gleichgültig wäre. Die Klägerin hat aber aus eigenem Recht keine Ersatzansprüche. Sie ist nicht Dritte im Sinne des § 839 BGB, noch kommt ihr gegenüber eine Haftung eines Fahrzeughalters oder -führers aus dem Straßenverkehrsgesetz in Betracht.

Die Instandsetzungskosten des Möbelwagens sind ein Schaden des Versicherungsnehmers der Klägerin. Ein der Firma Möbel-N[REDACTED] wegen der Beteiligung der Fahrzeuge der US-Armee entstandener und gegen die Bundesrepublik einzuklagender Schadensersatzanspruch wäre gemäß § 67 VVG auf die Klägerin übergegangen. Bei der Entscheidung über die Berechtigung des Anspruchs kommt es darauf an, ob und inwieweit eine von den Militärfahrzeugen ausgehende Betriebsgefahr im Verein mit einem ihren Fahrern zur Last zu legenden Verschulden (mit-)ursächlich dafür geworden ist, daß der von dem Fahrer G[REDACTED] gesteuerte Lastkraftwagen der Firma Möbel-N[REDACTED] beschädigt wurde.

Was die Zahlungen angeht, die die Firma Möbel-N[REDACTED] und für sie die Klägerin als Versicherer an die Witwe Ö[REDACTED]

■, die Landesversicherungsanstalt und die Berufsgenossenschaft geleistet hat oder leisten muß, läßt sich daran denken, einen Schaden der Firma Möbel-N ■ anzunehmen, der darin besteht, daß die Firma infolge des Unfalls mit Schadensersatzforderungen belastet worden ist und diese zum Teil erfüllt hat. Eine solche Lösung würde sich indessen über die sogleich zu erörternde Regelung der Ausgleichung hinwegsetzen und versagt namentlich dann, wenn wie hier (mit Rücksicht auf § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB) gegenüber der Firma Möbel-N ■ nur eine Haftung der Beklagten auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes in Betracht kommt. Denn die abschließende Regelung dieses Gesetzes schließt im besonderen die eben erwähnte Schadensersatzmöglichkeit aus (vgl. hierzu Entscheidung des VI. Zivilsenats in BGHZ 12, 213, 217, auch Entscheidung des II. Zivilsenats in BGHZ 20, 371, 378/9).

Einen - teilweisen - Ersatz der Zahlungen kann die Firma Möbel-N ■ und im Rahmen des § 67 VVG an deren Stelle die Klägerin nur im Wege einer Ausgleichung, wie sie unter anderem in § 426 BGB, § 17 StVG geregelt ist, von (den USA bzw.) der Bundesrepublik verlangen, wenn diese zusammen mit der Firma Möbel-N ■ gegenüber den Hinterbliebenen des Getöteten oder seinen Sozialversicherungsträgern als Gesamtschuldner haftet. Die klageweise Geltendmachung eines Befreiungsanspruchs ist dabei eine der Formen, in der ein Gesamtschuldner von einem anderen zur Erfüllung der ihm obliegenden Pflicht angehalten wird, zur Tilgung der Schuld in Höhe der auf ihn nach dem Innenverhältnis entfallenden Quote mitzuwirken. Aus dieser Erkenntnis folgt namentlich, daß die Betriebsgefahr des USA LKW II und ein Verschulden seines Fahrers nicht im Verhältnis zu dem Wagen der Firma Möbel-N ■ und der Fahrweise des Fahrers G ■ zu beurteilen ist, sondern im Verhältnis zu dem von dem Fahrer Ö ■ gesteuerten Lastkraftwagen. Ferner mögen sich die Bedenken nach der Rich-

tung verstärken, ob die Klägerin auch insoweit nach § 67 VVG sachbefugt ist, als es um die Freistellung von künftig zu erfüllenden Verbindlichkeiten ihrer Versicherungsnehmerin geht.

Doch braucht dem allen nicht bis ins Letzte nachgegangen zu werden. Denn die Klage erweist sich, insofern sie in Ansehung der Sachverständigenkosten nicht bereits von vornherein abzuweisen ist, jedenfalls aus den unter 2.) aufzuzeigenden Erwägungen als unbegründet. Mit Rücksicht hierauf braucht auf die Auffassung der Revisionserwiderung ebenfalls nicht näher eingegangen zu werden, die dahin geht: Die Klägerin dürfe nicht, weil mit dem Wesen des in Rede stehenden Schadensausgleichs unverträglich, die Halter einiger der in der Fahrzeugschlange wartenden Kraftfahrzeuge als an dem Unfall mitbeteiligt, auf den ganzen, nach Berücksichtigung der Selbstverantwortlichkeit der Klägerin noch offenen Schaden belangen, sondern dürfe nur von jedem mitbeteiligten Halter die auf ihn entfallende Schadensquote verlangen.

2.) Das Berufungsgericht hat die Klage, soweit sie auf das Straßenverkehrsgesetz gegründet ist, u.a. in Anwendung von § 254 BGB mit der Begründung abgewiesen, das Verschulden des Fahrers G., der mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei, ein 150 m vor der Unfallstelle angebrachtes Warnzeichen "Gefährliches Gefälle" sowie ein 250 m vor der Unfallstelle angebrachtes Verkehrszeichen "Schleudergefahr" mißachtet habe, und die Betriebsgefahr seines Wagens ließen die Betriebsgefahr der US-Fahrzeuge völlig zurücktreten. Die Revision wirft dem Berufungsgericht vor, es habe rechtsfehlerhaft den Sachverhalt nicht erschöpfend gewürdigt, das den Fahrern der amerikanischen Fahrzeuge zur Last zu legende schuldhaftes Verhalten nicht berücksichtigt und sei so zu Unrecht zu der Annahme einer im Verhältnis zu den amerikanischen Fahrzeugen allein ursächlichen

Betriebsgefahr des von G. gesteuerten Möbelwagens gelangt. Jedenfalls im Ergebnis ist den Revisionsrügen ein Erfolg zu versagen.

a) Vorweg ist allerdings der Revision zuzugeben, daß im vorliegenden Fall die Ausgleichspflicht der beteiligten Fahrzeughalter nach § 17 StVG zu bestimmen ist. Für die Anwendung dieser Vorschrift ist es gleichgültig, auf Grund welcher Gesetze die Schadensersatzpflicht der einzelnen Fahrzeughalter besteht (vgl. Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht 13. Aufl. § 17 StVG Anm. 4; III ZR 70/57 vom 10. Juli 1958 = VersR 1958, 767). Es bleibt jedoch hier gleich, ob § 17 StVG oder § 254 BGB anzuwenden ist. Denn in jedem Falle sind die tatsächlichen Gegebenheiten maßgebend, die zu dem Unfall geführt haben, namentlich das Ausmaß der zu vertretenden Verursachung und ein Verschulden.

b) Was zunächst den USA LKW I anlangt, so kann auf sich beruhen, ob dem Berufungsgericht darin zu folgen ist, das Anhalten eines Fahrzeugs auf der Straße sei bei nebelbedingter schlechter Sicht auf einer stark befahrenen Bundesstraße auch dann unfalladäquat, wenn sich hinter dem anhaltenden Fahrzeug eine Fahrzeugschlange bildet und ein anderes Fahrzeug infolge fahrlässiger Fahrweise seines Fahrers auf das gerade am Ende der Schlange befindliche Fahrzeug auffährt. Denn auch dann, wenn man dem Berufungsgericht beipflichten wollte, hat die Revision gegen sich:

Der Zusammenhang zwischen dem Unfall des USA LKW I einerseits, dem Verunglücken des Lastkraftwagens der Firma Möbel-N. und dem Tod von Ö. andererseits war angesichts des räumlichen Abstandes zwischen den beiden Fahrzeugen (nahezu 100 m) und des zeitlichen Abstandes zwischen dem Stehenbleiben des USA LKW I und dem klagegegenständlichen Unfall (rund 30 Minuten) ein äußerst weiter. Hätte der

Fahrer des USA LKW I, worauf die Revision abhebt, schuldhaft verkehrswidrig ein anderes Fahrzeug zu überholen versucht, so hätte doch das darin liegende Verschulden nur in ganz geringem Ausmaß zu dem späteren Unfall beigetragen. Was die Fehlerhaftigkeit der - versuchten - Überholung betrifft, könnte sich die Klägerin im übrigen höchstens auf einen Verstoß gegen die Vorschrift des § 1 StVO berufen, deren Zweck und Gebot allenfalls den von der Klägerin angegebenen Haftungsgrund - bei Bejahung der Unfallursächlichkeit - abzugeben vermöchte.

Grundsätzlich kann zwar ohne genauere Feststellung des Sachverhalts und ohne richtige rechtliche Würdigung keine sachgerechte Abwägung nach § 254 BGB oder § 17 StVG erfolgen, so daß regelmäßig der Ausgleich zwischen einer feststehenden Verantwortung des einen Teils und einem unterstellten Verschulden des anderen Teils unzulässig ist. Dieser Satz darf aber nicht überspannt werden und braucht nicht angewendet zu werden, wenn die tatsächlichen Verhältnisse klar liegen, das Verschulden eines Beteiligten auf einen bestimmten Punkt bezogen und, falls es überhaupt vorliegen sollte, nur als ganz leicht angesprochen werden kann. So hat auch der Senat in III ZR 155/59 vom 9. Februar 1961 S.16 = VersR 1961, 438 die Unterstellung eines geringfügigen schuldhaften Verhaltens für statthaft erachtet.

Soweit die Revision ein Verschulden des Fahrers des USA LKW I darin sieht, daß er nach seinem Zusammenstoß mit einem deutschen Lastkraftwagen den nachfolgenden Verkehr nicht durch Aufstellen von Sicherungslampen oder auf andere Weise vor den an der Unfallstelle zum Halten gekommenen und kommenden Fahrzeugen gewarnt habe oder daß er zumindest nicht dafür gesorgt habe, daß der jeweils neu angekommene Verkehrsteilnehmer seinerseits den nachkommen- den Verkehrsteilnehmer warne, kann ihr von vornherein

nicht gefolgt werden. Eine solche Verpflichtung mag für den Fahrer gegenüber einem oder mehreren unmittelbar nachfolgenden Verkehrsteilnehmern bestanden haben, jedoch nicht mehr gegenüber Ö [REDACTED] oder G [REDACTED]. Nach dem Zusammenstoß des USA LKW I mit einem deutschen Fahrzeug mußten die nachfolgenden Fahrzeuge entweder kurze Zeit stehen bleiben oder konnten nur sehr langsam fahren. Es bildete sich, wie gesagt, eine größere Fahrzeugschlange, die sich in ihrer Zusammensetzung veränderte und bis 100 m lang war, wobei der Unfall von Ö [REDACTED] etwa 30 Minuten nach dem Zusammenstoß des USA LKW I eintrat. Es hieße, wie die Beklagte bereits vor dem Erstgericht mit Recht vorggetragen hat, die Sicherungspflicht des Fahrers des USA LKW I überspannen, wollte man von ihm verlangen, daß er die ganze Zeit über jeweils am Ende der sich in ihrer Ausdehnung verändernden Schlange für die Warnung neu ankommender Verkehrsteilnehmer hätte sorgen sollen. Anders könnte es nur dann sein, wenn die Fahrer der sich hinter den USA LKW I reihenden Fahrzeuge ihrerseits nicht nach rückwärts sicherten und der Fahrer des USA LKW I dies bemerkte oder bemerken mußte. In dieser Beziehung ist nichts behauptet und nichts festgestellt worden. Jedenfalls haben der Fahrer Ö [REDACTED], nachdem er auf den USA LKW II aufgefahren war, und zwei Insassen des letzteren Fahrzeugs die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer durch Zeichen mit den Armen gewarnt.

c) Hinsichtlich des USA LKW II beanstandet die Revision, das Berufungsgericht habe nicht bedacht: Der Fahrer dieses Fahrzeugs habe nicht für eine rechtzeitige und ausreichende Warnung der nachfolgenden Verkehrsteilnehmer gesorgt, nachdem der von Ö [REDACTED] gesteuerte Lastkraftwagen auf sein Fahrzeug aufgefahren sei und sich derart quer gestellt habe, daß die Rücklichter des aufgefahrenen Fahrzeugs seitwärts auf einen Acker gerichtet gewesen seien. Dem steht entgegen:

22

Soweit es nach dem zu 1) Ausgeführten auf ein Verschulden des Fahrers des USA LKW II bezogen auf den Fahrer Öhrlein ankommt, entfällt ein Verschulden schon aus der Überlegung: Der USA LKW II war kaum zum Stehen gekommen, als Ö [REDACTED] auffuhr; dem Fahrer verblieb also überhaupt keine Zeit zur Warnung.

Was dagegen eine angeblich mangelhafte Warnung des Fahrers G [REDACTED] anlangt, so spricht manches für die Erwägung, G [REDACTED] habe nicht vor dem USA LKW II, dessen Anblick ihm durch das quor gestellte Fahrzeug des Fahrers Ö [REDACTED] entzogen gewesen sei, sondern nur vor dem letzteren Fahrzeug abzubremesen versucht; nur dieses, nicht auch der USA-LKW II sei daher für das Verunglücken des von G [REDACTED] gesteuerten Möbelwagens(mit-)ursächlich geworden. Schlüge die Erwägung aber nicht durch, so könnte der Fahrer des USA LKW II unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles höchstens eines ganz leichten Vorstoßes gegen eine ihm obliegende Pflicht zur Warnung nachkommender Verkehrsteilnehmer geziehen werden. Nachdem auf sein Fahrzeug der von Ö [REDACTED] gesteuerte Wagen aufgefahren war, war in erster Linie Öhrlein zur Sicherung nach rückwärts verpflichtet. Der Fahrer des USA LKW II durfte zumindest anfänglich darauf vertrauen, daß Ö [REDACTED] dafür die erforderlichen Maßnahmen treffen werde und daß es im übrigen genüge, wenn zwei Insassen des Militärfahrzeugs den nachfolgenden Verkehr durch Winkzeichen mit den Armen warnten. Weitere Schritte seinerseits kamen nur in Betracht, wenn er merkte oder merken mußte, daß nicht ausreichende Sicherungsmaßnahmen ergriffen wurden; daß aber hierfür der Zeitraum zwischen dem Auffahren des Lastwagens des Fahrers Ö [REDACTED] und dem Verunglücken des Lastwagens G [REDACTED] lang genug war, ist von der Klägerin nicht des näheren behauptet, ist auch nicht festgestellt worden. Eine Vermutung nach dieser Richtung würde bei der Abwägung nach § 17 StVG nicht genügen (vgl. hierzu Floegel-Hartung aaO Anm.5 a mit Nachweisen).

d) Nach all' dem vorstehend Ausgeführten fällt die Betriebsgefahr des Möbelwagens und das Verschulden seines Fahrers G[REDACTED] auf den ersten Blick ins Auge; demgegenüber tritt, soweit sie überhaupt bejaht werden könnte, eine für die Beschädigung des Möbelwagens und für den Tod von Ö[REDACTED] ursächliche Betriebsgefahr der beiden USA-Lastkraftwagen und ein Verschulden ihrer Fahrer gänzlich in den Hintergrund und könnte nur so veranschlagt werden, daß das Revisionsgericht, ohne im übrigen den Revisionsrügen der Beklagten nachgehen zu müssen, zu demselben Ergebnis wie der Berufungsrichter gelangen kann.

Die Revision ist daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Kreft

Dr.Beyer

Dr.Hußla

Gähtgens

Keßler