

21

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

C4CC 619

III ZR 39/69

URTEIL

Verkündet am

28. Juni 1971
Schorm,
Justizsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland,
in Prozeßstandschaft für die Vereinigten Staaten von Amerika
handelnd, vertreten durch den Bundesminister der Finanzen,
dieser vertreten durch den Hessischen Minister der Finanzen,
dieser wiederum vertreten durch die Oberfinanzdirektion
F[REDACTED]/M[REDACTED], A[REDACTED]allee,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Omnibusunternehmer Johann J [REDACTED] in
O[REDACTED]/M[REDACTED], Bi[REDACTED]straße [REDACTED],
2. die Sch[REDACTED] Unfallversicherungsgesellschaft in
W[REDACTED], W[REDACTED] - V e r s i c h e -
r u n g , vertreten durch die Direktion für Deutschland,
Mü[REDACTED], L[REDACTED]straße [REDACTED]/[REDACTED], vertreten durch den Haupt-
bevollmächtigten für Deutschland, Direktor Assessor
Werner R. S[REDACTED], ebenda,

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Juni 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Hubert Meyer sowie der Bundesrichter Dr. Arndt, Dr. Beyer, Keßler und Dr. Krohn für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt am Main vom 23. Januar 1969 und das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts **Frankfurt/Main** vom 7. März 1968 teilweise aufgehoben und dahin abgeändert:

Die im Urteil des Oberlandesgerichts dem Grunde nach teilweise zuerkannten, einzeln aufgeführten Ansprüche der Kläger werden dem Grunde nach statt zu drei Fünfteln nur zu einem Drittel des Gesamtschadens für gerechtfertigt erklärt.

Die weitergehenden Rechtsmittel der Beklagten werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges tragen die beiden Kläger je $\frac{3}{8}$ und die Beklagte $\frac{1}{4}$; von den Kosten des Berufungsverfahrens tragen die beiden Kläger je $\frac{3}{7}$ und die Beklagte $\frac{1}{7}$.

Von Rechts wegen

X /

- 3 -

Tatbestand:

Die Kläger machen Ansprüche aus einem Verkehrsunfall mit einem dienstlich eingesetzten Lastwagen der amerikanischen Streitkräfte gegen die Bundesrepublik nach Maßgabe des NATO-Truppenstatuts geltend.

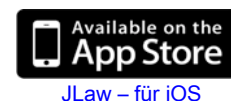
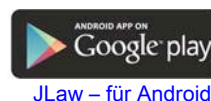
Der Unfall ereignete sich am 29. Juni 1965 gegen 13 1/2 Uhr bei trockenem, klaren Wetter auf der Bundesautobahn Ma- -F- bei km , einige Kilometer nördlich des F- Kreuzes. Der Kläger J- , der bei der Klägerin zu 2) mit seinem Kraftfahrzeug und gegen Haftpflicht versichert war, befuhr mit seinem voll besetzten Omnibus die rechte Fahrspur der östlichen Autobahnstrecke in nördlicher Richtung mit einer Geschwindigkeit von fast 70 km. Er folgte längere Zeit in einem Abstand von 30 m einem mit Kies hoch beladenen Lastzug, der ihm die Sicht nach vorne versperrte.

Zur gleichen Zeit fuhr in einiger Entfernung vor diesem Lastzug in gleicher Richtung ein Lastwagen der amerikanischen Streitkräfte, der Kisten mit Munition bzw. Sprengstoff geladen hatte. Der US-Soldat St- steuerte den Lastwagen; neben ihm saßen die US-Soldaten Wi- und P- , während sich ein weiterer Soldat namens B- auf dem Laderaum befand. Während der Fahrt fiel plötzlich eine der Kisten vom Wagen und rollte die Böschung hinunter. Auf Zuruf des B- fuhr St- den Wagen nach rechts und hielt sogleich an. Der 2,40 m breite Lastwagen stand aber teilweise auf der rechten Fahrspur, weil die Autobahn hier noch keinen Parkstreifen hatte.

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



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Die Soldaten B[REDACTED] und Wi[REDACTED] gingen auf der Autobahn zurück, um die Munitionskiste zu suchen; die beiden anderen Soldaten bemühten sich um die Sicherung des Verkehrs. Etwa zehn Fahrzeuge fuhren an dem amerikanischen Lastwagen ohne Schwierigkeiten vorbei. Der vor dem Kläger fahrende Lastzug bog vor dem Militärwagen auf die linke Fahrbahnhälfte und fuhr ebenfalls vorbei. Der Kläger sah den stehenden Lastwagen zu spät und prallte mit der rechten Vorderseite seines Omnibusses auf ihn auf. Bei dem Zusammenstoß wurden zwei Fahrgäste getötet sowie der Kläger und mehrere Fahrgäste verletzt. Am Omnibus entstand erheblicher Sachschaden.

Der Kläger wurde im Strafverfahren durch das Schöffengericht am 9. Dezember 1965 wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung zu 5 Monaten Gefängnis ohne Bewährungsfrist verurteilt, aber auf seine Berufung durch die Strafkammer im Juli 1966 freigesprochen.

Die Klägerin lehnte zunächst Leistungen an den Kläger J[REDACTED] aus der Fahrzeugversicherung ab, weil er angeblich grob fahrlässig den Unfall verschuldet habe; im Februar 1966 zahlte sie ihm 25.000 DM, während der Kläger auf seine restlichen Ansprüche aus der Fahrzeugversicherung verzichtete.

Das Amt für Verteidigungslasten F[REDACTED] hat die bei ihm ordnungsmäßig angemeldeten Ansprüche der Kläger durch Bescheide vom 2. und 27. Juni 1966 abgelehnt. Dagegen richtet sich die rechtzeitig erhobene Klage.

Der Kläger J. [REDACTED] stützt seine Ansprüche auf schuldhaftes Amtspflichtverletzungen und hilfsweise auf das Straßenverkehrsgesetz, während die Klägerin nur Ansprüche nach dem Straßenverkehrsgesetz erhebt, die aufgrund ihrer Leistungen auf sie übergegangen seien. Die Kläger machen mit Rücksicht auf die Betriebsgefahr des Omnibusses nur 4/5 ihrer Ansprüche geltend.

Sie haben insbesondere vorgetragen: Die amerikanischen Soldaten hätten mehrfach fahrlässig gehandelt. Die Kisten mit ihrem gefährlichen Inhalt seien nur vom Wagen gefallen, weil die Soldaten den Lastwagen zu hoch beladen hätten. Die Kiste habe keine besondere Gefahr mehr gebildet, weil sie bereits die Böschung hinuntergerollt sei. Das habe B. [REDACTED] dem Fahrer gleich gesagt, so daß kein Anlaß bestanden habe, auf der Autobahn sofort anzuhalten, noch dazu an einer Stelle, wo sich kein befestigter Randstreifen befunden habe. Der Fahrer St. [REDACTED] habe den Wagen so abgestellt, daß er in voller Breite auf der rechten Fahrbahnhälfte gestanden habe, obwohl rechts daneben bis zur Leitplanke noch 2,80 m Platz gewesen wäre. Die Soldaten hätten den Wagen nach hinten auch nicht abgesichert und den Verkehr nicht gewarnt.

Für den Kläger Jahnel sei der Unfall unabwendbar gewesen. Er sei mit einer Geschwindigkeit von 66 km gefahren, so daß ein Abstand von 30 m ausreichend gewesen sei. Der vor ihm fahrende Kieslastzug sei ganz plötzlich ohne jedes Zeichen nach links ausgeschert. Der Kläger habe das so spät gesehen, daß er nicht mehr habe halten

können. Er habe nach links auch nicht ausweichen können, weil ihn gerade ein Personenkraftwagen überholt habe. Der Kläger sei aufmerksam gefahren.

J[REDACTED] habe den Vergleich mit seiner Versicherung schließen müssen, weil er durch den Unfall in ernste wirtschaftliche Notlage geraten sei. Der Ausgang des Strafverfahrens sei damals nicht vorhersehbar gewesen, und ohne die sofortige Zahlung der Vergleichssumme wäre sein Betrieb zusammengebrochen.

Die beiden Kläger haben mit ihren in verschiedene Einzelposten aufgegliederten Anträgen Ersatz des Schadens zu 4/5 verlangt. Der Kläger J[REDACTED] hat insbesondere Zahlung eines Schmerzensgeldes begehrt sowie Zahlung von Ausbesserungskosten, Verdienstausfall, Wertminderung, Entschädigung für die Beeinträchtigung des goodwills seines Betriebes, alles nebst Zinsen, sowie die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zur Erstattung aller weiteren Schäden zu 4/5. Die klagende Versicherungsgesellschaft hat für die von ihr erstatteten Sach- und Personenschäden die Zahlung mehrerer bezifferter Beträge nebst Zinsen und weiterhin die Feststellung verlangt, daß die Beklagte in Höhe von 4/5 zum Ausgleich der Beträge verpflichtet sei, die die Klägerin für Personenschäden aufgrund des Unfalls noch geleistet habe oder leisten werde, und zwar nach Maßgabe des Straßenverkehrsgesetzes.

Die Beklagte hat im ersten Rechtszug Abweisung der Klage beantragt und zur Begründung ausgeführt: Der Kläger Jahnel habe den Unfall allein verschuldet. Er hätte von dem Kieslastzug einen größeren Abstand halten müssen. Der Kläger habe verbotswidrig während der Fahrt seinen Fahrgästen Erläuterungen gegeben, insbesondere über ein gerade über die Autobahn kommendes Flugzeug, und dabei zeitweise ein Mikrophon benutzt, so daß er dann den Wagen nur mit der linken Hand habe lenken können. Er sei so behindert und abgelenkt gewesen, daß er die Blinkzeichen des abbiegenden Kieslastzuges nicht gesehen, die Warnungen der amerikanischen Soldaten nicht beachtet noch versucht habe, vor dem stehenden Lastzug auszuweichen oder zu bremsen. Die amerikanischen Soldaten hätten sich dagegen sachgemäß verhalten. Sie hätten nicht bemerkt, daß die Kiste mit ihrem gefährlichen Inhalt bereits die Böschung hinuntergerollt sei, so daß sie sich sofort um eine Beseitigung der möglicherweise auf der Fahrbahn liegenden Kiste hätten bemühen müssen. Der Fahrer habe den Lastwagen so weit wie möglich nach rechts bis zum Beginn des unbefestigten Straßenteils neben der Leitplanke gelenkt. Die Soldaten hätten sogleich Warnzeichen aufgestellt, und der Soldat P. habe durch Winkzeichen den nachfolgenden Verkehr auf die linke Fahrbahnhälfte geleitet. Der Kläger habe das alles infolge Unaufmerksamkeit übersehen.

Das Landgericht hat durch Grund- und Teilurteil die Ansprüche der Kläger im Ergebnis dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, und zwar für die Klägerin nach Maßgabe des Straßenverkehrsgesetzes, für den Kläger J. nach Amtshaftungsgrundsätzen. Es hat jedoch dem Kläger wegen seines Sachschadens Ansprüche nur nach Maßgabe

des Straßenverkehrsgesetzes zugebilligt, weil seine Kaskoversicherung die Amtshaftungsansprüche ausgeschlossen habe; der teilweise Verzicht auf die Ansprüche aus seinem Versicherungsvertrag sei nicht notwendig gewesen, so daß er damit schuldhaft eine anderweitige Ersatzmöglichkeit versäumt habe, was er der Beklagten nicht entgegenhalten könne. Weiter hat das Landgericht den Anspruch auf Ersatz eines Goodwill-Verlustes für den Betrieb und Zinsforderungen für die Zeit vor dem 6. Juni 1966 abgewiesen, ebenso den Feststellungsanspruch bezüglich des Ersatzes für nicht näher dargelegte zukünftige Schäden des Klägers aus seiner Körperverletzung.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. Die Kläger haben ihre Anträge aus dem ersten Rechtszug weiter verfolgt, während die Beklagte sich nur dagegen gewandt hat, daß die Ansprüche der Kläger zu mehr als 1/4 für gerechtfertigt erklärt worden seien. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und der Berufung der Kläger teilweise dahin stattgegeben, daß es wieder alle Ansprüche der Kläger, aber nur zu 3/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt bzw. insoweit den Feststellungsanträgen entsprochen hat.

Das Oberlandesgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen mit folgenden Feststellungen und Erwägungen begründet:

Die Beklagte hafte nach Maßgabe des Ausführungsgesetzes zum NATO-Truppenstatut, dessen Verfahrensbestimmungen beachtet seien. Die amerikanischen Soldaten

hätten ihre Pflichten in folgender Hinsicht schuldhaft verletzt: Sie hätten den Lastwagen überladen und nicht für genügende Befestigung der Kisten mit der scharfen Munition gesorgt, obwohl eine herunterfallende Kiste auf der Autobahn ein weit überdurchschnittlich gefährliches Hindernis bedeutet habe. Dem Fahrer St. [REDACTED] sei bei Abwägung der verschiedenen Gefahren kein Vorwurf daraus zu machen, daß er zunächst angehalten habe. Er hätte aber nach dem Absetzen von zwei Soldaten unverzüglich zum nächsten Parkplatz weiter fahren müssen. Außerdem hätte er den 2,40 m breiten Lastwagen, der bis auf 10 cm völlig auf der Fahrbahn gestanden habe, noch 80 cm weiter nach rechts setzen können und müssen. Auch dann wäre der Unfall vermieden oder wesentlich gemildert worden.

Dagegen hätten die Kläger nicht den Beweis erbracht, daß der stehende Wagen unzulänglich gesichert worden sei. Es sei nach der Beweisaufnahme insbesondere davon auszugehen, daß der Soldat P. [REDACTED] ungefähr 54 m zurückgegangen sei und den Verkehr auf die linke Fahrbahnhälfte umgeleitet habe. Dessen deutlich sichtbare Warnzeichen hätten bei sachgemäßem Verhalten des Klägers völlig ausgereicht.

Den Kläger J. [REDACTED] treffe ein nicht unerhebliches Mitverschulden: Der Abstand vom Kieslastzug habe auf eine längere Strecke hin äußerstenfalls 33 m betragen. Das sei in Anbetracht der Besonderheiten des Falles zu gering gewesen. Nach dem Beweisergebnis habe der Kläger nicht versucht, durch eine Notbremsung den Unfall zu vermeiden, obwohl der Lastzug noch vor dem haltenden Lastwagen die linken Blinklichter betätigt habe. Auch sei nicht erwiesen,

daß die linke Fahrbahnhälfte der Autobahn in diesem Augenblick für den Kläger versperrt gewesen sei. Jedoch lasse sich nicht mit letzter Sicherheit feststellen, daß der Kläger bis zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes Erläuterungen über ein Mikrophon gegeben oder sich mit Fahrgästen über ein Flugzeug unterhalten habe.

Unter Abwägung des beiderseitigen Verschuldens und der Betriebsgefahren erscheine eine Schadensteilung im Verhältnis 3 : 2 zu Lasten der Beklagten angemessen. Dabei dürfe der Abschluß des Vergleichs im Februar 1966 dem Kläger wegen seiner damaligen Zwangslage nicht als Verschulden angerechnet und ihm nicht anspruchsmindernd entgegen gehalten werden.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie die Anträge ihrer Anschlußberufung weiter verfolgt, also weiterhin die volle Abweisung der Ersatzansprüche des Klägers J. [REDACTED] für Sachschäden und Beeinträchtigung seines Betriebswertes sowie die Abweisung aller übrigen Ansprüche begehrt, soweit sie den Klägern dem Grunde nach mehr als zu 1/4 zugesprochen sind. Die Kläger beantragen die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat zum Teil Erfolg.

1. Der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist zutreffend.

Die Ansprüche der Kläger haben sich daraus ergeben, daß durch dienstliche Handlungen oder Unterlassungen von Mitgliedern der in der Bundesrepublik stationierten amerikanischen Streitkräfte ein Schaden entstanden ist. Diese Ansprüche werden gegenüber den Streitkräften nach Maßgabe des seit dem 1. Juli 1963 für die Bundesrepublik geltenden NATO-Truppenstatuts abgewickelt. Der Entscheidung sind dabei nach Art. VIII Abs. 5 des Statuts die für die Streitkräfte der Bundesrepublik geltenden Bestimmungen zugrundezulegen. Nach dem Deutschen Ausführungsgesetz vom 18. August 1961 (BGBl II 1183) führt die beklagte Bundesrepublik den Rechtsstreit im eigenen Namen (Art. 12 Abs. 2) für die Vereinigten Staaten. Die in diesem Gesetz für die Geltendmachung der Ansprüche vorgesehenen Fristen und Formen sind gewahrt.

Die Beklagte haftet für schuldhafte Pflichtverletzungen der beteiligten Soldaten nach den Bestimmungen über die Amtshaftung (§ 839 BGB, Art. 34 GG), daneben ohne Rücksicht auf Verschulden nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) vom 19. Dezember 1952 (BGBl I 837). Die Klägerin als Versicherer des Klägers Jahnel macht Ansprüche kraft Rechtsübergangs geltend. Nach § 67 des Versicherungstragsgesetzes (VVG) sind die Schadensersatzansprüche des

Klägers auf den Versicherer übergegangen, soweit dieser den Schaden ersetzt hat. Ein solcher Rechtsübergang tritt nur nach Maßgabe des Straßenverkehrsgesetzes ein, nicht auch für die weitergehenden Ansprüche wegen Amtspflichtverletzung. Denn bei fahrlässiger Amtspflichtverletzung, um die es sich hier nur handelt, kann der für den Amtsträger haftende Dienstherr nur in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB). Soweit der Kläger aufgrund seiner Versicherungsverträge Ersatz von der Klägerin verlangen konnte, hatte er anderweitige Ersatzmöglichkeiten, so daß insoweit übergangsfähige Amtshaftungsansprüche nicht entstanden. Die Klägerin kann also Ansprüche nur so geltend machen, als ob die Beklagte lediglich als Halterin des Lastwagens nach dem Straßenverkehrsgesetz haftet (BGHZ 47, 196; 50, 271).

Das Berufungsgericht hat den Sachverhalt dahin gewürdigt, daß die amerikanischen Soldaten den Unfall durch schuldhafte Verletzung der ihnen obliegenden Pflichten verursacht hätten, daß aber den Kläger J. ein nicht unerhebliches Mitverschulden an dem Unfall treffe. Dabei zeigt sich kein Fehler, soweit das Berufungsgericht die von ihm hervorgehobenen Umstände bei dem Kläger und den Soldaten als Verschulden wertet. Das Berufungsgericht hat dann den Schaden gemäß § 254 BGB bzw. § 17 StVG verteilt, und zwar unter Berücksichtigung des beiderseitigen Verschuldens und der gegenseitigen Verursachung bzw. der von den beteiligten Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr.

2. Diese Schadensverteilung im Verhältnis 3 : 2 zum Nachteil der Beklagten wird in erster Linie von der Revision angegriffen.

a) Die Revision meint, das Berufungsgericht habe den Streitkräften bezüglich der Ladung denselben Fehler doppelt als Verschulden angelastet, nämlich eine Überladung und eine schlechte Befestigung der Kiste.

Das Berufungsgericht hat es in der Tat als Verschulden gewertet, daß die Soldaten ihren Lastwagen "überladen" und außerdem nicht für eine genügende Befestigung der Munitionskiste gesorgt hätten. Das ist nicht zu beanstanden. Beides verstieß gegen § 19 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in der damals geltenden Fassung, wonach die Ladung eines Fahrzeugs so verstaut sein muß, daß sie niemanden gefährdet oder schädigt. Nach dem Tatbestand war es unstreitig gewesen, daß der Wagen "überladen" war. In Übereinstimmung mit der Revision und dem Inhalt der Schriftsätze nimmt der Senat an, daß damit nur gemeint war, die Kisten seien zu hoch gestapelt gewesen, weil die oberste Kiste höher lag als die Rückwand des Lastwagens. Nur dadurch war es möglich, daß während der Fahrt eine Kiste über die Wagenwand fiel.

Andererseits ist es richtig, daß das hohe Beladen ohne Bedeutung gewesen wäre, wenn die Kisten wenigstens auf andere Weise gesichert worden wären. Die unterbliebene Befestigung der Kisten war ein weiterer Fehler, weil Kisten mit derart gefährlichem Inhalt auf jeden Fall gegen Bewegungen auf der Ladefläche gesichert werden

mußten. Es kann deshalb nicht beanstandet werden, daß das Berufungsgericht von einer zu hohen Stapelung der Ladung u n d einer unterbliebenen Befestigung ausgeht, wobei aber bei der Gesamtwertung die beiden Versehen - wie der Revision zuzugeben ist - nur als eine gefährliche falsche Beladung des Wagens behandelt zu werden brauchten.

b) Die Revision trägt ferner vor, es hätte nicht als Verschulden gewertet werden dürfen, daß der amerikanische Fahrer den Lastwagen nicht sogleich nach dem Absetzen der Soldaten B[REDACTED] und Wi[REDACTED] auf den nächsten Parkplatz gefahren habe.

Die Rüge ist unbegründet. Denn nach § 15 Abs. 3 StVO darf auf der Bundesautobahn außerhalb der besonders gekennzeichneten Parkplätze nur auf den über 2 m breiten befestigten Randstreifen gehalten werden. Hier fehlte ein solcher Randstreifen, so daß das Halten grundsätzlich verboten war. Allerdings darf bei echter Gefahr oder sonstigen zwingenden Notwendigkeiten auch an anderen Stellen der Autobahn gehalten werden; der Fahrer muß dann aber mit allen ihm möglichen und zumutbaren Mitteln dafür sorgen, daß der nachfolgende Verkehr rechtzeitig gewarnt wird (BGH VRS 11, 1; VersR 1971, 318). Hier durfte der Fahrer des Lastwagens sofort anhalten, als ihm das Herabfallen einer der gefährlichen Munitionskisten gemeldet wurde. Denn nach den Erklärungen der Soldaten in den Strafakten mußte damit gerechnet werden, daß der Inhalt der Kiste beim Anfahren durch einen Kraftwagen mit solcher Gewalt explodieren konnte, daß ein ganzes Stück der Autobahn weggerissen worden wäre. Nach dem

Absetzen seiner Kameraden mußte der Fahrer aber sofort bis zum nächsten Parkplatz oder bis zu einer Autobahnstrecke mit einem über 2 m breiten Randstreifen fahren, weil er nicht halten durfte, um seinen Kameraden einen zu langen Rückmarsch mit der Kiste zu ersparen.

Die Revision entfernt sich hier mit ihren Erwägungen von den Feststellungen. Sie meint, es dürfe nicht als Verschulden gewertet werden, daß St. [REDACTED] nicht "in Sekundenschnelle" gehandelt habe. Das hat auch das Berufungsgericht nicht angenommen, denn es steht fest, daß St. [REDACTED] reichlich Zeit hatte, inzwischen mit dem Wagen weiterzufahren.

c) Die Revision wendet sich ferner dagegen, daß das Berufungsgericht nicht festgestellt habe, der Kläger J. [REDACTED] sei in dem entscheidenden Moment durch Besprechen des Mikrophons oder eine Unterhaltung mit Fahrgästen abgelenkt gewesen.

Das Oberlandesgericht hat zwar festgestellt, daß J. [REDACTED] vor dem Unfall in der Höhe des F. [REDACTED] Flugplatzes seinen Fahrgästen Erläuterungen über das Mikrophon gegeben und dabei den Omnibus nur mit der linken Hand gesteuert habe. Es entnimmt aber den Aussagen der Zeugen Man. [REDACTED] und R. [REDACTED], daß der Kläger das Mikrophon möglicherweise bereits einige Zeit vor dem Unfall wieder in die Halterung zurückgesteckt und beide Hände am Steuer gehabt habe. Insoweit ist ein Rechtsfehler bei der Würdigung der Aussagen nicht ersichtlich.

Das Berufungsgericht erörtert dann die weiteren Bekundungen des Zeugen R[REDACTED] und bezeichnet es als "in hohem Maße wahrscheinlich", daß der Kläger sich nach dem Weghängen des Mikrophons noch mit den vorne sitzenden und später getöteten Fahrgästen Ru[REDACTED] und K[REDACTED] über den Typ eines über die Autobahn fliegenden Flugzeugs unterhalten habe. Die Gründe fahren dann fort, der Zeuge habe aber keine Angaben darüber machen können, wieviel Zeit zwischen den letzten Worten dieses Gesprächs und dem Zusammenstoß vergangen sei; deshalb könne "nicht mit letzter Sicherheit" festgestellt werden, daß der Kläger durch ein Sprechen über das Mikrophon oder durch das Gespräch mit den Fahrgästen noch in dem Zeitpunkt abgelenkt gewesen sei, in dem von ihm eine Reaktion auf das Aufleuchten der linken Blinklichter des Kieslasters zu verlangen gewesen sei.

Die Revision hält das insbesondere unter Berücksichtigung der weiteren Umstände für eine Überspannung der Anforderungen an die richterliche Überzeugung: 54 m hinter dem stehenden Lastwagen habe der Soldat P[REDACTED] die Fahrzeuge auf die linke Seite gewinkt, einige Meter vorher müsse der Kieslastzug ausgeschert sein, damit sei dem Kläger die Sicht freigegeben gewesen, als der Omnibus noch 90 m von dem Lastwagen entfernt gewesen sei; trotzdem sei der Kläger ohne jede Reaktion auf den stehenden Lastwagen aufgefahren.

Gewiß ist es auffallend, daß das Berufungsgericht unter Berücksichtigung dieser und der sonstigen Umstände des Falles nicht die von der Revision vermißte Folgerung

gezogen hat, aber auch diese Würdigung fiel in die alleinige Verantwortung des Tatrichters. Der Tatrichter darf eine bestrittene und durch die Beweisaufnahme zu klärende Tatsache nur dann als feststehend verwerten, wenn er die volle Überzeugung von der Wahrheit dieser Tatsache gewonnen hat. Auch wenn andere nicht mehr zweifeln, kann es sein, daß der Richter seine Zweifel nicht voll überwunden und nicht die Überzeugung von der Wahrheit der bestrittenen Tatsache gewonnen hat. Das ist die Folge der in der deutschen Zivilprozeßordnung geltenden freien richterlichen Beweiswürdigung. Hier hat das Oberlandesgericht durch den Hinweis auf die "fehlende letzte Sicherheit" zum Ausdruck gebracht, daß es sich insoweit nicht habe voll überzeugen können. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die Revision nimmt insoweit eine eigene Würdigung der Beweisaufnahme vor und zieht dabei Folgerungen, die nicht einmal naheliegen, da es beispielsweise reine Mutmaßung ist, wenn die Revision meint, der Kieslaster müsse einige Meter vor dem Soldaten P. ausgeschert sein; es konnten auch einige Meter später gewesen sein, und dann stimmt die ganze Berechnung der Revision nicht.

Der von der Revision empfundene Fehler liegt aber in anderer Richtung vor: Das Berufungsgericht hat nur ausgeführt, es könne nicht feststellen, daß der Kläger Jahnel noch im Augenblick des Aufleuchtens der Blinklichter des Kieslasters durch ein Besprechen des Mikrophons oder ein Gespräch mit Fahrgästen abgelenkt gewesen sei. Die sonst feststehenden oder fest-

gestellten Tatsachen ergeben aber, daß der Kläger J. [REDACTED] auf jeden Fall abgelenkt war, sich nämlich durch irgendwelche anderen Umstände von der sorgfältigen Beobachtung der Fahrbahn und des Verkehrs hat abhalten lassen. Die nächstliegende Möglichkeit ist die, daß er noch eine Sekunde oder mehr dem Flugzeug nachgeschaut hat, das über die Autobahn flog und über das er sich mit den Fahrgästen unterhalten hatte. Nur durch irgendeine Ablenkung ist es zu erklären, daß der Kläger ohne jede Reaktion auf den für ihn bereits mehrere Sekunden voll sichtbaren Lastwagen aufgefahren ist. Denn folgendes steht fest: Nach dem Anhalten des amerikanischen Lastwagens war der Soldat P. [REDACTED] etwa 54 m zurückgelaufen und winkte alle nachfolgenden Wagen auf die linke Fahrbahnhälfte. Zehn bis zwölf Fahrzeuge hatten so die Unfallstelle ungehindert passiert. Der Kieslastzug, der dem Kläger die weitere Sicht versperrt hatte und dem der Kläger mit fast 70 km Geschwindigkeit seit längerer Zeit in einem Abstand von rund 30 m folgte, war plötzlich nach links abgebogen. Schon das mußte wie ein Alarmzeichen auf den Kläger wirken, weil dieses Abbiegen einen Grund nur darin haben konnte, daß sich auf der rechten Fahrbahnhälfte irgend ein Hindernis befinden mußte, wenn auch nur ein langsamer fahrendes Fahrzeug. Da der Kläger bis dahin keine Sicht auf die vor dem Lastzug liegende Autobahnstrecke hatte, mußte er mit der gefährlichsten Möglichkeit, also mit einer Streckenverengung oder einem festen Hindernis rechnen. Der Kläger J. [REDACTED] hatte weiter bei seiner ersten richterlichen Vernehmung im Strafverfahren zugegeben, daß er zwar den rechts an der Leitplanke stehenden amerikanischen Soldaten gesehen, dem aber keine Bedeutung beigemessen habe, weil dieser "wie gelangweilt

in die Gegend gesehen habe". Damit übersah der Kläger ein weiteres Warnzeichen, denn am Rande der Autobahn neben der Leitplanke stehende Soldaten haben regelmäßig eine besondere Bedeutung, so daß ein Omnibusfahrer Anlaß zu erneuten Überlegungen und weiteren Maßnahmen hat. Das Berufungsgericht geht auch an anderer Stelle seiner Gründe davon aus, daß P. längst vor dem Eintreffen des Omnibusses seinen Warnposten bezogen habe und daß seine bei klarem Wetter weithin sichtbaren Winkzeichen bei gehöriger Aufmerksamkeit des Klägers als Warnung ausgereicht hätten. Hinzu kommt folgendes: Nach der polizeilichen Unfallskizze hatte die Fahrbahn der Autobahn eine Breite von 7,50 m, also die rechte Fahrbahnhälfte eine Breite von 3,75 m. Davon versperrte der Lastwagen nach der Feststellung des Oberlandesgerichts 2,30 m. Der Omnibus war 2,35 m breit, hätte also beim Ausweichen nur etwas über 1m von der linken Fahrbahnhälfte beansprucht, um in einem Abstand von 15 cm am Lastwagen vorbeizukommen. Dann wären auf der linken Fahrbahnhälfte immer noch 2,65 m Platz gewesen, der sogar einem Lastwagen die Weiterfahrt gestattet hätte.

Alle diese Feststellungen und Umstände ergeben, daß der Kläger J. im entscheidenden Moment, als der Unfall noch vermeidbar war, seine Aufmerksamkeit nicht auf die Fahrbahn und den Verkehr gerichtet hatte, sondern unentschuldigt unaufmerksam war. Eine solche Ablenkung eines Omnibusfahrers stellt einen besonders schweren Fahrfehler dar, da ein Omnibusfahrer nach § 8 der VO über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 7. Juli 1960 (BGBl I 553) bei Führung und Bedienung eines Omnibusses die b e s o n d e r e Sorgfalt anzuwenden

hat, die sich daraus ergibt, daß ihm beruflich andere Personen zur sicheren Beförderung anvertraut sind.

Das Berufungsgericht hat nach den Urteilsgründen diese Pflichtverletzung gegen den Kläger bei der Abwägung nicht verwertet, sondern ihm nur zur Last gelegt, daß er den erforderlichen Abstand nicht eingehalten und nicht beim Aufleuchten der Blinklichter des Kieslasters versucht habe, noch zu bremsen; diese weitere vorhergehende und nicht nur vorübergehende schwere Unachtsamkeit des Omnibusfahrers mußte zusätzlich als Verschulden gegen ihn berücksichtigt werden.

d) Schließlich ist der Revision auch zuzugeben, daß das Oberlandesgericht die beiderseitige Betriebsgefahr nicht richtig bewertet hat. Dabei bestehen keine Bedenken gegen die Annahme, daß das Abstellen des Lastwagens noch zum "Betrieb" des Kraftwagens gehörte (BGHZ 29,163).

Die Betriebsgefahr des Omnibusses war erhöht, weil der Fahrer schuldhaft einen zu geringen Abstand hinter einem ihm die Sicht versperrenden Lastzug mit der nicht unerheblichen Geschwindigkeit von fast 70 km hielt. Die Betriebsgefahr war weiter erhöht, weil der Fahrer dieses Omnibusses sich während dieser Fahrt als unzuverlässig erwiesen hat, da er nicht nur dem Verbot des § 9 Abs. 2 Nr. 2 der BOKraft zuwider sich mit Fahrgästen unterhalten und ein Mikrophon besprochen, sondern sogar noch während der Mikrophondurchsage das Mikrophon in der rechten Hand gehalten und den schweren voll besetzten Omnibus nur mit

der linken Hand gesteuert hat. Er hat weiter bei und nach der Unterhaltung mit den Fahrgästen seine Blicke und seine Aufmerksamkeit von der Fahrbahn abgelenkt. Das alles sind Umstände, die die Betriebsgefahr des Omnibusses im entscheidenden Moment wesentlich erhöhten.

Demgegenüber war die Betriebsgefahr des stehenden Lastwagens hier herabgemindert. Gewiß ist im Regelfalle die Betriebsgefahr eines 2,30 m in die Fahrbahn einer Autobahn ragenden stehenden Kraftfahrzeuges auch am hellen Tage nicht unerheblich. Hier hatten aber die Soldaten sofort einen Warnposten etwa 54 m hinter dem Lastwagen aufgestellt, der durch deutlich sichtbare Winkzeichen den nachfolgenden Verkehr auf die linke Fahrbahnhälfte lenkte; außerdem hatte der Kraftfahrer Warnleuchten aufgestellt. Das Berufungsgericht stellt fest, daß schon die Winkzeichen des Warnpostens bei genügender Aufmerksamkeit völlig ausgereicht hätten, um jeden Unfall zu verhindern.

e) Das Oberlandesgericht hat danach bei der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens und der beiderseitigen Betriebsgefahr gewisse zum Nachteil des Klägers und andere zugunsten der Beklagten sprechende Umstände nicht genügend beachtet. Schon der Vergleich der beiderseitigen richtig erkannten Betriebsgefahren belastet mehr den Kläger als die Beklagte, wenn auch nicht zu verkennen ist, daß das verbotene Abstellen des Lastwagens auf der Fahrbahn der Autobahn entscheidend ursächlich blieb. Bei der Bewertung des beidersei-

tigen Verschuldens darf nicht nur die Zahl der verschiedenen Versäumnisse berücksichtigt werden, sondern es müssen Art und Gewicht der Versehen gegeneinander abgewogen werden. Auch hier wiegt es wesentlich ernster, daß der Kläger als Fahrer eines voll besetzten Omnibusses nicht nur zu geringen Abstand gehalten, sondern im entscheidenden Moment längere Zeit unentschuldigt seine Aufmerksamkeit nicht auf die Fahrbahn und den Verkehr gerichtet hatte, so daß er auf den frei sichtbaren Lastwagen ohne jede Reaktion auffuhr.

Unter Berücksichtigung aller Umstände hält der Senat eine Schadensteilung im Verhältnis 2 : 1 zum Nachteil der Kläger für sachgemäß und gerecht.

3. Die weiteren Rügen der Revision sind unbegründet.

a) Der Vergleichsabschluß des Klägers mit seinem Fahrzeugversicherer steht den Ansprüchen nicht entgegen.

Der Kläger hatte durch einen Versicherungsvertrag sich eine anderweitige Ersatzmöglichkeit geschaffen, die Ansprüche gegen die Beklagte insoweit nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB ausschloß. Er hatte im Vergleich vom Februar 1966 auf einen Teil dieser Ersatzmöglichkeiten verzichtet. Grundsätzlich verbleibt es bei dem Ausschluß des Ersatzanspruches auch dann, wenn der Geschädigte eine vorhandene Ersatzmöglichkeit schuldhaft versäumt (BGH VersR 1958, 886; 1965, 388). Hier kann

das Vorgehen des Klägers aber nicht als schuldhaft gewertet werden. Denn die Versicherung hatte sich auf den Standpunkt gestellt, daß der Kläger J. den Unfall grob fahrlässig verschuldet habe und sie daher nach § 61 VVG nicht zur Leistung verpflichtet sei. Es spricht manches dafür, daß in der Tat der Vorwurf grober Fahrlässigkeit gegen den Kläger erhoben werden konnte. Auf jeden Fall mußte der Kläger, der in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten war, bei den Vergleichsverhandlungen mit dieser Möglichkeit rechnen. Schon die Staatsanwaltschaft hatte bei der Anklage im September 1965 grobe Fahrlässigkeit angenommen. Das Schöffengericht hatte zwar eine grobe Fahrlässigkeit verneint, aber den Fall nicht leicht genommen und auf 5 Monate Gefängnis ohne Bewährungsfrist erkannt. Die Beklagte selbst hat ständig das Verhalten des Klägers als grobe Fahrlässigkeit bezeichnet.

Bei einer solchen Sachlage ist es nicht als Verschulden vorwerfbar, daß der Kläger durch den Vergleich sich wenigstens eine sofortige Befriedigung in Höhe von 25.000 DM verschaffte, um die Entstehung weiterer schwerer Schäden zu verhindern, und wenn er daneben auf den zweifelhaften weitergehenden Anspruch verzichtete.

b) Das Berufungsgericht hat auch den Schadensersatzanspruch wegen "goodwill-Verlustes", also wegen einer Minderung des Betriebswertes des Unternehmens des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Dem kann grundsätzlich gefolgt werden. Die Revision hat insoweit keine beachtlichen Einwendungen vorgebracht.

c) Beim Schmerzensgeld ist die Urteilsformel dahin zu verstehen, daß der Anspruch auf Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes dem Grunde nach zuerkannt ist, daß aber deren Höhe durch ein Mitverschulden des Klägers im Verhältnis 2: 1 beeinflusst wird, wie das Berufungsgericht in den Gründen des angefochtenen Urteils zutreffend dargelegt hat.

Meyer

Keßler

Dr. Arndt

Dr. Krohn

Dr. Beyer