BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 166/04

Verkündet am:
21. März 2007
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein
BGHR : ja

CMR Art. 29; HGB § 435

Das Herbeiführen eines Verkehrsunfalls durch ein "Einnicken" des Fahrers am Steuer begründet nur dann den Vorwurf eines leichtfertigen und in dem Bewusstsein erfolgten Handelns, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, wenn sich der Fahrer bewusst über von ihm erkannte deutliche Anzeichen einer Übermüdung hinweggesetzt hat. Für den dem Anspruchsteller dafür obliegenden Nachweis sind die Regeln des Anscheinsbeweises jedenfalls insoweit nicht anwendbar, als es sich bei dem Geschehen um einen individuellen Vorgang handelt (im Anschluss an BGH VersR 1974, 593, 594, VersR 1977, 619, 620 und VersR 2003, 364, 365).

EWG-VO 3820/85 Art. 5 Abs. 1

Der Umstand, dass ein im Güterverkehr eingesetzter noch nicht 21 Jahre alter Fahrer, der einen Unfall verursacht hat, nicht Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung als Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr gewesen ist, hat für die Frage der Haftung nur dann Bedeutung, wenn sich das Fehlen der bei einer entsprechenden Ausbildung vermittelten Kenntnisse im zur Beurteilung stehenden Unfallgeschehen zumindest als Gefahrenmoment niedergeschlagen hat (im Anschluss an BGH NJW 2007, 506 Tz 15 ff., 17 f.).

BGH, Urt. v. 21. März 2007 - I ZR 166/04 - OLG Karlsruhe
LG Mannheim

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. März 2007 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Bergmann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 15. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 1. Oktober 2004 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die H. Druckmaschinen AG beauftragte die Beklagte mit der Beförderung einer Druckmaschine von Wiesloch nach Amsterdam, wobei der Transport bis zur niederländischen Grenze zu festen Kosten erfolgen sollte. Die Beklagte beauftragte ihrerseits die dem Rechtsstreit in erster Instanz auf Seiten der Beklagten beigetretene niederländische D. Transport B.V. (im Weiteren: Streithelferin) mit dem Transport. Deren Fahrer Marc T. (im Weiteren: Fahrer) übernahm die Druckmaschine am 7. Dezember 2000 in Wiesloch. Gegen 16.50 Uhr fuhr er mit dem von ihm geführten Lkw auf der Bundesautobahn 61

bei Eppelsheim (Kreis Alzey/Worms) mit ca. 50 km/h ungebremst auf einen anderen Lkw auf, der mit eingeschalteten Warnblinkleuchten das Ende eines Staus bildete.

2 Die Klägerin hat mit dem Vortrag, sie sei führender Transportversicherer der H. Druckmaschinen AG und habe den Schaden reguliert, die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht auf Zahlung von 288.809,70 € nebst Zinsen in Anspruch genommen. Sie hat hierzu geltend gemacht, der Unfallhergang zwinge zu dem Schluss, dass sich der Fahrer leichtfertig über seine Sorgfaltspflichten als Kraftfahrer hinweggesetzt habe, da er trotz Übermüdung keine Ruhepause eingelegt habe und deshalb zum Zeitpunkt des Unfalls in einen Kurzschlaf gefallen sei. Die Streithelferin habe den Fahrer bezüglich der Einhaltung der Lenkzeitvorschriften nicht überwacht und Überschreitungen geduldet.

3 Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten. Sie hat behauptet, der Fahrer habe die Lenkzeiten an den Vortagen nicht überschritten. Der Unfall habe darauf beruht, dass der Fahrer einen "Blackout" gehabt habe.

4 Das Landgericht hat der Klage in vollem Umfang stattgegeben.

5 Das Berufungsgericht hat die Voraussetzungen für eine summenmäßig unbeschränkte Haftung der Beklagten als nicht gegeben angesehen und die Klage daher nur in Höhe von 100.414,81 € (= Gegenwert von 83.300 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds im Zeitpunkt des Erlasses des Berufungsurteils) für begründet erachtet.

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

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

6 Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Zahlungsbegehren weiter, soweit es im zweiten Rechtszug ohne Erfolg geblieben ist. Die Beklagte beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

7 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Haftung der Beklagten sei gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR begrenzt, da die Voraussetzungen einer qualifizierten Haftung gemäß Art. 29 Abs. 1 CMR nicht vorlägen. Hierzu hat es ausgeführt:

8 Eine unbeschränkte Haftung der Beklagten setzte nach dem aufgrund der Verweisung in Art. 29 Abs. 1 CMR anzuwendenden Maßstab des § 435 HGB voraus, dass der Schaden leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden wäre, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Die Klägerin habe nicht den ihr obliegenden Nachweis geführt, dass der Fahrer in diesem Bewusstsein gehandelt habe.

9 Entgegen der Auffassung des Landgerichts stehe nicht fest, dass der Fahrer vor dem Unfall eingeschlafen sei. Zwar fehle eine Erklärung dafür, dass der Fahrer auf das Ende des Staus vor ihm ungebremst aufgefahren sei. Ein Einschlafen (Sekundenschlaf) am Steuer sei aber nur eine von mehreren denkbaren Erklärungen für die fehlende Reaktion. Der Unfall könne ebenso auf mangelnder Konzentration, auf einem Geschehen, das den Fahrer vom Straßenverkehr abgelenkt habe, sowie grundsätzlich auch auf anderen plötzlichen Bewusstseinsstörungen (Ohnmacht) beruhen.

10 Auch wenn man zugunsten der Klägerin unterstelle, dass der Fahrer in den Tagen vor dem Unfall Lenk- und Ruhezeiten in erheblichem Umfang nicht eingehalten habe, lasse sich daraus nicht schließen, dass der Fahrer eingeschlafen sei. Es gebe keinen Erfahrungssatz, wonach eine mangelhafte Reaktion wie im vorliegenden Fall nur auf ein kurzzeitiges Einschlafen des Fahrers zurückgeführt werden könne. Ein auf die Missachtung von Lenk- und Ruhezeiten gestützter Anscheinsbeweis scheitere vor allem daran, dass das Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten keinen eindeutigen Schluss auf den Grad der Fahrtüchtigkeit des Fahrers im Einzelfall zulasse. Eine Schlussfolgerung auf ein unfallursächliches kurzzeitiges Einschlafen komme auch bei einem deutlichen Überschreiten der vorgeschriebenen Lenkzeiten nur dann in Betracht, wenn eine müdigkeitsbedingte Fahruntauglichkeit vor dem Unfall auf andere Weise festgestellt worden wäre. Hierfür lägen im Streitfall aber keine Anhaltspunkte vor.

11 Da ein Einschlafen des Fahrers als Unfallursache mithin nicht feststehe, könne dahinstehen, ob ein solches Einschlafen ein qualifiziertes Verschulden i.S. von § 435 HGB darstellte und mit welchem Verschuldensgrad die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten durch den Fahrer gegebenenfalls zu bewerten wäre. Es sei nicht ersichtlich, dass eine Nichteinhaltung der Lenkzeiten auch ohne ein Einschlafen des Fahrers für den Unfall ursächlich gewesen sei. Ein Nachweis, dass andere unmittelbare Unfallursachen wie fehlende Konzentration des Fahrers oder Ablenkung mit einem gegebenenfalls festgestellten Lenkzeitverstoß zusammenhängen müssten, sei nicht möglich.

12 Zwar könnten die möglichen anderen Ursachen für die fehlende Reaktion auf ein objektiv leichtfertiges Verhalten hindeuten. Es fehlte aber an dem auch erforderlichen Bewusstsein des Schadenseintritts, wenn sich der Fahrer vor dem Unfall im Zustand mangelhafter Konzentration über die Möglichkeit eines

Schadens keine Gedanken gemacht hätte. Davon wäre beispielsweise dann auszugehen, wenn er sich durch ein während der Fahrt geführtes Telefongespräch hätte ablenken lassen.

13 Da es im Streitfall auf die Frage der Lenk- und Ruhezeiten nicht ankomme, sei es auch unerheblich, ob die Streithelferin deren Einhaltung durch den Fahrer genügend überwacht habe und in welchem Umfang die Beklagte gegebenenfalls im Rahmen der sogenannten sekundären Darlegungslast zur Aufklärung der Fahrzeiten des Fahrers in den Tagen vor dem Unfall im Hinblick auf Lenk- und Ruhezeiten beitragen müsste und für die von ihr aufzuklärenden Umstände beweispflichtig wäre. Nicht ersichtlich sei schließlich, dass der dem Fahrer möglicherweise fehlende Befähigungsnachweis für eine Tätigkeit im Güterkraftverkehr für den möglicherweise auf einem Konzentrationsmangel beruhenden Unfall ursächlich gewesen sei.

14 II. Die Revision ist nicht begründet. Die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht im Streitfall das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR verneint hat, halten der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

15 1. Das Berufungsgericht ist zutreffend und von der Revision auch unbeanstandet davon ausgegangen, dass im Anwendungsbereich der CMR - der Transport fand im grenzüberschreitenden Verkehr statt - bei Transportschäden als Verschulden, das nach Art. 29 CMR zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen gemäß Art. 13 bis 28 CMR führt, entsprechend der Regelung in § 435 HGB neben dem Vorsatz die Leichtfertigkeit anzusehen ist, zu der das Bewusstsein hinzukommen muss, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (vgl. BGH, Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 21

= VersR 1999, 254; Urt. v. 20.1.2005 - I ZR 95/01, TranspR 2005, 311, 313 m.w.N.).

16 2. Die danach für den Wegfall der Haftungsbegrenzungen bei nicht vorsätzlichem Verhalten erforderliche Leichtfertigkeit setzt einen besonders schweren Pflichtenverstoß voraus, bei dem sich der Frachtführer oder die Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328 f.; BGH, Urt. v. 17.6.2004 - I ZR 263/01, TranspR 2004, 399, 401 = VersR 2006, 570; Urt. v. 11.11.2004 - I ZR 120/02, TranspR 2006, 161, 164). Es bleibt dabei der tatrichterlichen Würdigung vorbehalten, ob das Handeln nach dem äußeren Ablauf des zu beurteilenden Geschehens vom Bewusstsein getragen wurde, dass der Eintritt eines Schadens mit Wahrscheinlichkeit drohe. In dieser Hinsicht sind in erster Linie Erfahrungssätze heranzuziehen. Der Schluss auf das Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts kann ferner auch im Rahmen typischer Geschehensabläufe naheliegen (BGHZ 158, 322, 329 m.w.N.). Die vom Tatrichter vorgenommene Beurteilung der Frage, ob danach ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, wird vom Revisionsgericht nur darauf überprüft, ob dabei der Rechtsbegriff des qualifizierten Verschuldens verkannt worden ist und ob Verstöße gegen § 286

ZPO oder gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (vgl. BGH TranspR 2005, 311, 313 m.w.N.).

17 3. Nach der Rechtsprechung des Senats trägt, soweit eine unbeschränkte Haftung des Frachtführers in Rede steht, grundsätzlich der Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast für das dafür erforderliche qualifizierte Verschulden. Die ihm obliegende Darlegungslast erfüllt er aber bereits dann, wenn sein Klagevortrag nach den Umständen des Falls ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt und allein der Anspruchsgegner in zumutbarer Weise zu der Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens beitragen kann. Dasselbe gilt, wenn sich aus dem unstreitigen Sachverhalt Anhaltspunkte für ein entsprechendes Verschulden ergeben. In einem solchen Fall darf sich der Anspruchsgegner zur Vermeidung prozessualer Nachteile nicht darauf beschränken, den Sachvortrag des Anspruchstellers schlicht zu bestreiten. Er ist vielmehr gehalten, das Informationsdefizit des Anspruchstellers durch detaillierten Sachvortrag zum Ablauf des Betriebs und zu den ergriffenen Sicherungsmaßnahmen auszugleichen (sekundäre Darlegungslast). Kommt er dem nicht nach, kann dies unter Berücksichtigung der Umstände des jeweiligen Einzelfalls den Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden rechtfertigen (vgl. BGH, Urt. v. 5.6.2003 - I ZR 234/00, TranspR 2003, 467, 469 m.w.N.).

18 4. Das Berufungsgericht hat in tatrichterlicher Würdigung des Sachverhalts angenommen, dass der streitgegenständliche Unfall nach seinem äußeren Bild nicht nur mit einem Einschlafen des Fahrers am Steuer erklärt werden könne. Vielmehr könne er ebenso auf mangelnder Konzentration oder auf einem Geschehen, das den Fahrer so vom Straßenverkehr abgelenkt habe, dass er zu einer Reaktion nicht in der Lage gewesen sei, oder grundsätzlich auch auf anderen plötzlichen Bewusstseinsstörungen (Ohnmacht) beruhen. Diese Beurtei-

lung lässt keinen Rechtsfehler erkennen und wird auch von der Revision hingenommen.

19 5. Die Revision rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe ein vorsatzgleiches Verschulden verneint, obwohl es im Hinblick auf die im Streitfall gegebenen besonderen Umstände eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers vor dem Unfalltag und, da die Beklagte in dieser Hinsicht keinen hinreichenden Vortrag gehalten habe, auch ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten hätte annehmen müssen. Sie berücksichtigt dabei nicht, dass ein etwa gegebener Verstoß der Beklagten gegen eine solche Darlegungslast allenfalls zur Folge hätte, dass von einer Lenkzeitüberschreitung des Fahrers lediglich an den dem Unfalltag vorangegangenen Tagen auszugehen wäre.

20 6. Unter den im Streitfall gegebenen Umständen brauchte das Berufungsgericht nicht davon auszugehen, dass der Fahrer vor dem Unfall eingeschlafen war. Im Übrigen begründet das Herbeiführen eines Verkehrsunfalls durch ein nachweisliches "Einnicken" des Fahrers am Steuer nach der Rechtsprechung nur dann den Vorwurf grober Fahrlässigkeit, wenn feststeht, dass sich der Fahrer bewusst über von ihm erkannte deutliche Anzeichen einer Übermüdung hinweggesetzt hat (vgl. BGH, Urt. v. 5.2.1974 - VI ZR 52/72, VersR 1974, 593, 594 = NJW 1974, 948; Urt. v. 1.3.1977 - VI ZR 263/74, VersR 1977, 619, 620). Die Regeln des Anscheinsbeweises sind für den Nachweis der groben Fahrlässigkeit jedenfalls insoweit nicht anwendbar, als es sich dabei um individuelle Vorgänge wie etwa im Straßenverkehr um das Überfahren einer roten Ampel (vgl. BGH, Urt. v. 29.1.2003 - IV ZR 173/01, VersR 2003, 364, 365 = NJW 2003, 1118) oder namentlich auch um das "Einnicken" am Steuer handelt (vgl. BGH VersR 1974, 593, 594). Die in dieser Hinsicht zu der Frage, ob von grober Fahrlässigkeit auszugehen ist, entwickelten Grundsätze haben in

gleichem Maße bei der Beurteilung der Frage zu gelten, ob ein Verhalten den Vorwurf begründet, der Frachtführer oder eine der Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient hat, hätten leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

21 7. Die Revision verweist schließlich auch ohne Erfolg darauf, dass das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EWG Nr. L 370 v. 31.12.1985, S. 1) grundsätzlich 21 Jahre beträgt und der im Unfallzeitpunkt erst 19 Jahre alte Fahrer auch nicht Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr gewesen ist. Die genannte Verordnung dient zwar nach ihrem ersten Erwägungsgrund nicht nur der Harmonisierung der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, sondern auch der Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie der Sicherheit im Straßenverkehr. Es ist aber nicht ersichtlich, dass sich das Fehlen der bei einer entsprechenden Ausbildung vermittelten Kenntnisse im zur Beurteilung stehenden Unfallgeschehen zumindest als Gefahrenmoment niedergeschlagen hat (vgl. dazu BGH, Urt. v. 21.11.2006 - VI ZR 115/05, NJW 2007, 506 Tz. 15 ff., 17 f. = VersR 2007, 263). Zumindest aber besteht kein Anhaltspunkt dafür, dass die Beklagte oder die Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient hat, insoweit leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, dass deswegen ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

22 III. Danach unterliegt die Beurteilung des Berufungsgerichts, der streitgegenständliche Unfall beruhe nicht nachweislich auf einem vorsatzgleichen Verschulden des Fahrers i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR i.V. mit § 435 HGB, keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die Revision der Klägerin ist deshalb mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Bornkamm RiBGH Dr. v. Ungern-Sternberg ist im Urlaub und daher gehindert zu unterschreiben. Büscher

Bornkamm

Schaffert Bergmann

Vorinstanzen:
LG Mannheim, Entscheidung vom 28.04.2003 - 23 O 133/01 -
OLG Karlsruhe, Entscheidung vom 01.10.2004 - 15 U 22/03 -