

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 100/65

URTEIL

Verkündet am

17. Januar 1967

Kriegl,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Werner B [REDACTED], früher: B [REDACTED]-S [REDACTED],
G [REDACTED] Weg [REDACTED], jetzt: B [REDACTED], A [REDACTED]
Straße [REDACTED],

Klägers; Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED] -

gegen

1. die Firma Otto Ernst H [REDACTED] & Co.,
W [REDACTED]-V [REDACTED], E [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. den Heinz N [REDACTED] B [REDACTED]
D [REDACTED] Straße 3,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. [REDACTED]
und [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß, Dr. Bretzschner und Dr. Nußgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 8. April 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 2. Januar 1961 gegen 02.45 Uhr fuhr der von dem Kraftfahrer L. geführte Lastzug des Klägers auf der Autobahn von Berlin in Richtung Westen auf den vom Zweitbeklagten gesteuerten Lastzug der Erstbeklagten auf, der wegen eines Reifenschadens angehalten hatte. Beim Zusammenstoß erlitt der Kläger Verletzungen, die Fahrzeuge wurden beschädigt.

Der Fahrer des Klägers ist mit einer Geldstrafe belegt, sein Führerschein ist eingezogen worden.

Mit der Klage fordert der Kläger von den Beklagten Ersatz seines Schadens. Er hat vorgetragen: Der Lastzug der Erstbeklagten habe halten müssen, weil zwei Reifen (Zwillingsreifen) geplatzt seien. Daraus ergebe sich, daß die Reifen bereits vor Antritt der Fahrt nicht verkehrssicher

- 3 -

gewesen seien. Der Lastzug sei unbeleuchtet gewesen und habe einen Teil der Überholspur in Anspruch genommen. Der Zweitbeklagte und dessen Beifahrer K. hätten keine Maßnahmen ergriffen, um den Verkehr zu warnen, obwohl sie hierzu genügend Zeit gehabt hätten.

Unter Einräumung einer hälftigen Mitverursachung hat der Kläger Zahlung von 8 631,40 DM Reparaturkosten und 4 315,70 DM Verdienstausschlag - jeweils mit Zinsen - sowie ein angemessenes Schmerzensgeld, mindestens jedoch 2 500 DM verlangt. Außerdem hat er die Feststellung begehrt, daß die Beklagten ihm zum hälftigen Ersatz allen weiteren Unfallschadens verpflichtet seien.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie haben geltend gemacht, der Lastzug sei beleuchtet an der äußersten rechten Seite der Fahrbahn angehalten worden. Der Zweitbeklagte und der Beifahrer K. seien sofort aus dem Fahrzeug gesprungen, um es nach hinten abzusichern. Ehe jedoch die Warnleuchten aufgestellt gewesen seien, sei der Lastzug des Klägers, der ihm auf eine Strecke von 4 bis 5 km in einem Abstand von durchschnittlich 100 m gefolgt sei, aufgefahren. Der Zweitbeklagte sei ein sicherer und zuverlässiger Fahrer. Gegenüber den Ansprüchen, die der Kläger in Erweiterung der Klage durch am 11. Januar 1963 eingegangenen Schriftsatz geltend gemacht hat, haben die Beklagten die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der erfolglosen Berufung hat der Kläger sein Begehren weiterverfolgt, als Verdienstausschlag jedoch nur 4 130 DM nebst Zinsen gefordert und seinen Feststellungsantrag durch den Vorbehalt des Übergangs auf öffentlich-rechtliche Sozialversicherungsträger eingeschränkt.



Der Kläger verfolgt mit seiner Revision die Klageansprüche weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält in Übereinstimmung mit dem Landgericht die Klage für unbegründet. Allerdings bejaht es grundsätzlich eine Haftung beider Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz; abweichend vom Landgericht verneint es eine Entlastung der Erstbeklagten nach § 7 Abs. 2 StVG und des Zweitbeklagten nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG. Im Rahmen der Abwägung nach §§ 17, 18 Abs. 3 StVG legt es aber die Tragung des gesamten Schadens dem Kläger auf.

I.

Bei der Abwägung berücksichtigt das Berufungsgericht zu Lasten der Beklagten lediglich die Betriebsgefahr des Lastzuges, der in der Nacht auf der Autobahn infolge einer Reifenpanne anhalten mußte. Die Betriebsgefahr hält das Berufungsgericht mit der Begründung für erhöht, der Verkehrsvorgang sei nicht ungefährlich gewesen, zumal der Anhänger des Lastzuges im Unfallzeitpunkt nicht ganz auf der rechten Seite der rechten Fahrbahn gestanden habe. Dagegen hat sich das Berufungsgericht nicht davon zu überzeugen vermocht, daß der Lastzug über die Mitte der beiden Fahrspuren hinaus auf der Überholfahrbahn stand.

Ein Verschulden des Zweitbeklagten hält das Berufungsgericht nicht für erwiesen. Es hat sich nicht zu der Feststellung in der Lage gesehen, daß dem Zweitbeklagten möglich war, seien Lastzug nach Platzen der Reifen weiter nach rechts

zu lenken, ohne Fahrzeug und Ladung erheblich zu gefährden. Ebensowenig hat es sich davon zu überzeugen vermocht, daß der Zweitbeklagte die Aufstellung von Sicherheitsleuchten und die anderweitige Warnung des herankommenden Lastzugs des Klägers schuldhaft unterlassen hat. Schließlich hält es für nicht erwiesen, daß der Lastzug der Erstbeklagten im Unfallzeitpunkt nicht ordnungsgemäß beleuchtet war und daß das Platzen der Reifen auf einem für den Zweitbeklagten vor dem Unfall erkennbaren Mangel beruhte.

Dem Kläger lastet das Berufungsgericht an, daß sein Fahrer I. [REDACTED] unaufmerksam gefahren sei. Er sei, so führt das Berufungsgericht aus, nach seiner eigenen Darstellung vor dem Unfall etwa 20 km hinter dem Lastzug der Erstbeklagten hergefahren. Er habe daher gewußt, daß sich vor ihm ein Hindernis befunden habe, und sei daher zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen. Er habe sich jedoch nicht dementsprechend verhalten. Vielmehr habe er bis kurz vor dem Zusammenstoß den Lastzug der Erstbeklagten grob unaufmerksam übersehen. Bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte er den Lastzug rechtzeitig erkennen und den Unfall vermeiden können. Das Verschulden des I. [REDACTED] wertet das Berufungsgericht als grob fahrlässig. Es erachtet hierdurch die Betriebsgefahr des Lastzuges des Klägers als wesentlich erhöht.

Bei der Abwägung berücksichtigt das Berufungsgericht, daß der Betriebsgefahr auf Seiten der Beklagten ein außergewöhnlich hohes Maß an Verursachung und erheblichem (grobem) Verschulden zu Lasten des Klägers gegenüberstehe. Der sehr überwiegende Schadensbeitrag des Klägers rechtfertigt nach seiner Auffassung, daß der Kläger seinen gesamten Schaden allein zu tragen hat und die Beklagten von der Haftung freizustellen sind.

II.

Diese Beurteilung hält rechtlicher Prüfung stand.

1. Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Verneinung der Haftung des Zweitbeklagten aus unerlaubter Handlung.

a) Das Berufungsgericht verkennt nicht, daß das nächtliche Anhalten des Lastzugs der Zweitbeklagten auf der Autobahn ein gefährlicher Verkehrsvorgang war, zumal nach seiner Feststellung der Anhänger im Unfallzeitpunkt nicht ganz auf der rechten Seite der rechten Fahrbahn stand. Diese Gefährdung ist bei der Abwägung als eine die Betriebsgefahr erhöhender Umstand berücksichtigt. Das Berufungsgericht übersieht auch nicht die Verpflichtung des Zweitbeklagten, den Lastzug möglichst weit nach rechts zu stellen. Ein Verschulden des Zweitbeklagten sieht es aus besonderen Gründen aber als nicht nachgewiesen an. Es hat sich nicht davon zu überzeugen vermocht, daß ihm nach Platzen der Reifen ein Lenken des Lastzuges noch weiter nach rechts ohne erhebliche Gefährdung von Fahrzeug und Ladung möglich war. Hierzu weist es auf die Bekundung des Zeugen K. hin, es sei der Eindruck entstanden, der Motorwagen werde hinten wegsacken; außerdem habe bei Weiterfahren die Gefahr bestanden, daß die Felgen brächen. Hiermit hat das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revision nicht die Beweislast verkannt. Dem Zweitbeklagten war nachzuweisen, daß ihm die Art des Abstellens des Lastzuges vorzuwerfen sei. Das ist aber nur der Fall, wenn er in zumutbarer Weise noch weiter rechts heranfahren konnte. Gerade das hat das Berufungsgericht aber nicht festzustellen vermocht. Von einem ersten Anschein dafür, daß man einen beladenen Lastzug mit den rechten Rädern auf dem Bankett

der Autobahn abzustellen vermag, kann mangels Typizität keine Rede sein. Zudem hat das Berufungsgericht seine Auffassung auch mit einem hiervon unabhängigen Umstand - Gefährdung der Felgen - begründet.

b) Mit der Revision ist davon auszugehen, daß der Fahrer für den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs und damit auch seiner Reifen zu sorgen hat. Das Berufungsgericht hat das indessen nicht übersehen. Es hat aber nicht festzustellen vermocht, daß das Platzen der Reifen auf einem vom Zweitbeklagten bereits vor dem Unfall erkennbaren Mangel beruhte. Hierzu hatte das landgerichtliche Urteil in möglicher Würdigung ausgeführt, die Unfallpolizei habe keine Mängel an den Reifen festgestellt, so daß von einem technisch guten Zustand der Reifen vor dem Platzen auszugehen sei. In der Verkehrsunfallanzeige ist zur "Verkehrssicherheit der beteiligten Fahrzeuge" vermerkt: "Technische Mängel: keine, Zustand der Bereifung: gut, LKW W-P 810 rechtes Hinterrad Panne".

In diesem Zusammenhang hatten die Beklagten im Berufungsverfahren unter Berufung auf Sachverständigenbeweis vorgetragen, bei einwandfreiem Zustand beider Reifen vor Fahrtantritt sei es ausgeschlossen, daß auf einmal beide Zwillingsreifen des Motorwagens platzten. Durch dieses Vorbringen brauchte sich das Berufungsgericht auch ohne Zuziehung eines Sachverständigen in seiner Würdigung nicht gehindert zu sehen. Der erste Anschein, auf den sich die Revision weiterhin bezieht, spricht ebenfalls nicht für den vorgetragenen Zustand der Reifen.

c) Vergebens bezweifelt die Revision schließlich die Annahme des Berufungsgerichts, es sei nicht erwiesen, daß der Zweitbeklagte die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen schuldhaft unterlassen habe.

Das Berufungsgericht sieht sich nicht in der Lage, die Aussage des Zeugen K. zwischen Anhalten und Zusammenstoß seien etwa ("höchstens") drei Minuten vergangen, mit hinreichender Sicherheit seiner Beurteilung zugrunde-zulegen, und läßt daher dahinstehen, ob diese Zeitspanne für geeignete Sicherungsmaßnahmen ausgereicht hätte. Auf Grund der Bekundung des Zeugen L. hat es nicht ausgeräumte Bedenken, ob überhaupt ein solcher Zeitraum zur Verfügung stand. L. hat bekundet, er sei etwa 20 km lang vor dem Unfall hinter dem Lastzug des Klägers in unregelmäßigem Abstand hergefahren. Diese Beurteilung ist möglich und rechtlich nicht zu beanstanden. Die Angriffe der Revision bewegen sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der tatrichterlichen Würdigung.

Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe neben der Aussage des Zeugen K. nur die Bekundung des Zeugen L. vor der Polizei gewürdigt und nicht auch dessen gerichtliche Aussage. Das Berufungsgericht zieht nur das heran, was der Zeuge L. vor Gericht ausgesagt hat. Daß er mit einem Abstand von 70 bis 150 m, im Durchschnitt also etwa von 100 m hinterhergefahren ist, was der Zeuge L. vor der Polizei bekundet hatte, wird im Berufungs-urteil nicht verwertet. Der Aussage des Zeugen K. hat der Tatrichter gerade nicht zu folgen vermocht.

d) In diesem Zusammenhang meint die Revision zu Unrecht, Zweifel über die Länge der zwischen Anhalten und Anstoß liegenden Zeitspanne hätten unter dem Gesichtspunkt der Beweisvereitelung zu Lasten der Beklagten gehen müssen. Dem kann nicht gefolgt werden. Allerdings ist nach dem Vorbringen der Erstbeklagten im Rechtsstreit die Tachographenscheibe ihres Fahrzeugs nicht mehr vorhanden. Das Berufungsgericht hat es abgelehnt, hierin eine schuldhafte Vereitelung der Aufklärung des Sachverhalts zu sehen. Es verweist darauf, daß die gesetzliche Aufbewahrungsfrist von einem Jahr (§ 57 a Abs. 2 StVZO) bereits bei der Klageerhebung abgelaufen war. Außerdem, so führt das Berufungsgericht aus, habe die Erstbeklagte entschuldbar der Ansicht sein können, daß der Zeitraum zwischen Anhalten und Zusammenstoß für die Unfallursächlichkeit ohne Bedeutung sei. Auch die Unfallpolizei hatte lediglich ein Verfahren gegen den Fahrer des Klägers eingeleitet und nur die Tachographenscheibe seines Lastzuges sichergestellt.

Diese Beurteilung ist rechtlich nicht zu beanstanden. An ihr war das Berufungsgericht nicht deshalb gehindert, weil der Zeuge K. in seinem Unfallbericht vom 16. Januar 1961 der Erstbeklagten mitteilte, zwischen Anhalten und Aufahren könnten nach seiner Ansicht nur einige Minuten vergangen sein, beide Tatsachen müßten sich auf dem Diagrammblatt des 7-Tage-Schreibers markiert haben.

2. Der Kläger hat sein Klagebegehren gegen die Erstbeklagte auch auf § 831 BGB gestützt. Diese Beklagte hat demgegenüber Entlastungsbeweis angetreten. Das Berufungsurteil erörtert diese Haftungsgrundlage nicht, sondern nur § 7 StVG. Im Ergebnis beanstandet die Revision dieses Vorgehen ohne Erfolg.

Nur Umstände, die feststehen, dürfen bei der Schadensabwägung berücksichtigt werden (BGH Urteil vom 23. Juni 1964 - VI ZR 99/63 - VersR 1964, 1024). Daraus folgt, daß ein gesetzlich nur vermutetes Verschulden nicht in die Waagschale geworfen werden darf, wie der erkennende Senat in ständiger Rechtsprechung annimmt (BGH Urteil vom 16. Oktober 1956 - VI ZR 162/55 - VersR 1956, 732; Urteil vom 15. November 1960 - VI ZR 30/60 - VersR 1961, 246). Daher darf selbst bei Bejahung des § 831 BGB das damit vermutete Verschulden des Geschäftsherrn bei der Abwägung nicht eingeworfen werden.

Selbst wenn man zugunsten des Klägers mit der Revision von einer Haftung der Zweitbeklagten aus § 831 BGB ausgeht, hätte das Berufungsgericht das damit zu ihren Lasten vermutete Verschulden bei Auswahl des Zweitbeklagten als Fahrer und der Gerätschaften bei der Abwägung nicht berücksichtigen dürfen. In diesen Zusammenhang kann auch nicht davon ausgegangen werden, daß die geplatzten Zwillingsreifen bereits bei Fahrtbeginn schadhaft waren. Das Berufungsgericht hat nicht für nachgewiesen erachtet, daß das Platzen der Reifen auf einem vor dem Unfall erkennbaren Mangel beruhte. Damit scheidet auch dieser Umstand im Rahmen des § 17 StVG aus.

Allerdings war der Umstand, daß die gefährdende Verkehrslage dadurch entstand, daß die beiden Zwillingsreifen des Lastzuges der Erstbeklagten geplatzt waren, bei Abwägung - ohne Verschulden der Beklagten - mit zu berücksichtigen. Dem hat das Berufungsgericht auch durchaus entsprochen.

Somit ist die Nichterörterung des § 831 BGB für die Entscheidung des Berufungsgerichts ohne Einfluß geblieben.

3. Der Revision kann nicht zugegeben werden, das Berufungsgericht habe bei der Abwägung unterlassen, die erhöhte Betriebsgefahr einzuwerfen. Nach dem Berufungsurteil ist zu Lasten der Beklagten die "ursächlich gewordene Betriebsgefahr" des Lastzuges der Erstbeklagten berücksichtigt. Damit ist ersichtlich die konkrete Betriebsgefahr gemeint, die sich ausgewirkt hat und die das Berufungsurteil vorher als durch die nicht ungefährliche Verkehrslage erhöht bezeichnet hat.

Entgegen der Meinung der Revision ist auch der Umfang der Betriebsgefahr des auffahrenden Lastzuges nicht verkannt. Sinn der Ausführungen des Berufungsurteils ist, daß der Fahrer des Klägers aus Unaufmerksamkeit das Halten des Lastzuges der Erstbeklagten übersehen hat. Für erschwerend hält das Berufungsgericht, daß Lessing bereits 20 km lang hinter diesem Lastzug herfuhr und somit von ihm wußte.

III.

Die Revision war daher unbegründet und mit der
Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüßgens