

BUNDESGERICHTSHOF

2805 079

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 101/66

URTEIL

Verkündet am

28. November 1967
Kriegl,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Kraftfahrers Karl K i. [REDACTED],
T [REDACTED] (Kreis Sa [REDACTED]), D [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Wilhelm S c h [REDACTED],
T [REDACTED] (Kreis S [REDACTED]), Kr [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn,
vertreten durch die Bundesbahn-Ausführungsbehörde für
Unfallversicherung in F [REDACTED] (M [REDACTED]), K [REDACTED]straße [REDACTED]-[REDACTED],
diese vertreten durch den Bezirksleiter, Bundesbahn-
oberrat Dr. Br [REDACTED], Sa [REDACTED], Be [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. November 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Hauß, Heinr. Meyer und Dr. Nüssgens

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 11. Mai 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. Januar 1960 gegen 7.15 Uhr früh ereignete sich auf der Bundesstraße ■ bei km ■, ■ etwa 150 m vor der Ortschaft Ka■■, Kreis C■■ ein Verkehrsunfall. Der Bundesbahnbedienstete Ernst Mo■■ fuhr mit seinem Motorrad von hinten auf einen haltenden Lastzug der Firma K■■-Spedition in K8■■-Li■■ auf und verletzte sich schwer. Fahrer des Lastzuges war der Erstbeklagte, Beifahrer war der Zweitbeklagte. Wegen einer Reifenpanne an einem der vorderen linken Zwillingeräder des Anhängers hatte der Erstbeklagte den mit Dolomitblöcken beladenen Lastzug an der Unfallstelle am rechten Rande der 6,55 m breiten Fahrbahn angehalten. Die Eigenbeleuchtung der Fahrzeuge war eingeschaltet; insbesondere brannten die Schlußlichter, die auch nicht verschmutzt waren.

- 3 -

Die Bundesstraße ■ beschreibt an dieser Stelle eine leichte, langgezogene Linkskurve. Der Lastzug war von hinten, aus Richtung C ■, auf 250 bis 280 m einzusehen. Es war zur Unfallzeit noch dunkel, auf der Straße herrschte jedoch bereits reger Verkehr.

Als sich Mo ■ mit seinem Kraftrad, aus Richtung C ■ kommend, dem Lastzug von hinten näherte, kam ihm ein Personenkraftwagen, nach Darstellung der Klägerin mit aufgeblendeten Scheinwerfern, entgegen. Mo ■ bremste, als er die Schlußlichter des Anhängers bemerkte, sein Kraftrad ab und versuchte, links auszuweichen. Dabei prallte er jedoch auf die linke Hinterkante des Anhängers und stürzte auf die Fahrbahn.

Bundesbahn-Ausführungsbehörde und Bundesbahn-Versicherungsanstalt zahlten Mo ■ Unfall- und Invalidenrente und haben auch die Pflegekosten getragen. Ihre Gesamtaufwendungen beliefen sich bis Ende Dezember 1962 auf 13 215,56 DM. Die Bundesbahn-Versicherungsanstalt hat die auf sie übergegangenen Ansprüche Mo ■ an die Bundesbahn-Ausführungsbehörde abgetreten. Die Klägerin machte mit der Klage im Hinblick auf ein Mitverschulden Mo ■ 2/3 der Gesamtaufwendungen ihrer beiden Versicherungs-kläger geltend.

Wegen ihrer Ersatzansprüche traten diese im Jahre 1961 an den Haftpflichtversicherer des Halters des Unfallbeteiligten Lastzuges, die "Z ■"-Versicherungsgesellschaft, heran. Nach längerem Briefwechsel und einer Unterredung zwischen dem Vertreter der "Z ■" und dem Sachbearbeiter für Haftpflichtfälle der beiden Versicherungsträger der Klägerin sandte die Bundesbahn-Versicherungsanstalt am 6. Februar 1962 an die "Z ■" ein Schreiben folgenden Inhalts:



"Nach Prüfung der Sach- und Rechtslage betrachten wir die Angelegenheit als erledigt."

Die Klägerin hat vorgetragen: Wie der Fahrtschreiber des Lastzuges ausweise, seien die Beklagten bereits um 5.50 Uhr an die Unfallstelle gekommen. Gegen 7.15 Uhr habe sich der Unfall ereignet. Die Beklagten hätten daher weit mehr als eine Stunde verstreichen lassen, ohne den haltenden Lastzug auf der viel-befahrenen Bundesstraße in der erforderlichen Weise abzusichern. Sie hätten ihn entweder auf den neben der Fahrbahn verlaufenden Radfahr- und Gehweg hinauffahren oder zumindest die nach der Straßenverkehrszulassungsordnung vorgeschriebenen zusätzlichen Warn- und Sicherheitsleuchten aufstellen müssen. Diese Unterlassung sei für den Unfall ursächlich gewesen, den die Beklagten als Berufskraftfahrer auch hätten voraus sehen können. Den verunglückten Mo●● treffe lediglich ein geringes Mitverschulden, weil er, durch den entgegenkommenden Personenwagen geblendet, den Lastzug zu spät bemerkt habe.

Die Klägerin hat die Zahlung von 8 610,37 DM nebst Zinsen sowie die Feststellung begehrt, daß ihr die Beklagten als Gesamtschuldner 2/3 der künftigen unfallbedingten Aufwendungen ihrer beiden Versicherungsträger zu ersetzen haben.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben behauptet, sie seien erst gegen 7.00 Uhr an der Unfallstelle eingetroffen. Nachdem sie sich den Reifenschaden am Anhänger besehen hätten, sei der Zweitbeklagte sofort zum Führerhaus des Motorwagens gegangen, um Warnleuchten und Warnschilder zu holen. Er habe das Führerhaus noch nicht erreicht, als Mo●● aufgefahren sei. Die Auf-

zeichnungen des Fahrtschreibers seien, soweit es sich um die Zeitangaben handele, unrichtig; der Fahrtschreiber sei defekt gewesen. Der Unfall sei nicht erst eine Stunde oder noch länger nach der Reifenpanne, sondern unmittelbar darauf eingetreten. Auch der Vorwurf, die Beklagten hätten den Lastzug auf dem Seitenweg abstellen sollen, gehe fehl. Dies sei nicht nur unzulässig, sondern überhaupt nicht möglich gewesen; infolge des Reifenschadens sei die schwere Ladung des Anhängers nach links verrutscht; bei einem Versuche, den Lastzug mit den rechten Rädern über den Randstein hinweg auf den Gehweg zu bringen, würde die Gefahr des Umkippens bestanden haben. Schuld an dem Unfall sei allein Mo■, der den ordnungsgemäß beleuchteten Lastzug zu spät gesehen habe.

Im übrigen habe die Klägerin gegenüber der "Z■" auf alle Ansprüche aus dem Unfall verzichtet. Dieser Verzicht sei bereits in der Unterredung vom 6. Februar 1962 von dem Bevollmächtigten der beiden Versicherungsträger ausgesprochen worden, dann aber auch in der schriftlichen Erklärung der Bundesbahn-Versicherungsanstalt vom gleichen Tage enthalten.

Die Klägerin hat entgegnet, der Unterredung am 6. Februar 1962 habe allein der Sachverhalt zugrunde gelegen, den man den Ermittlungsakten entnommen habe. Da nach damaliger Ansicht der Polizei der Unfall alsbald nach der Reifenpanne eingetreten sei, habe man davon ausgehen müssen, daß ein Anspruch gegen die Beklagten nicht bestehe. Ein Verzichtswille, an dessen Kundgabe strenge Anforderungen zu stellen seien, könne weder aus dem Inhalt der Unterredung noch aus dem Schreiben vom 6. Februar 1962 gefolgert werden.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 6 607,78 DM nebst Zinsen verurteilt. Außerdem hat es festgestellt, daß die Beklagten der Klägerin die Hälfte allen weiteren Schadens zu ersetzen haben, der ihr aus unfallbedingten Aufwendungen ihrer beiden Versicherungsträger entstanden ist und noch entsteht.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf volle Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht stellt unangefochten fest, daß der Lastzug wenigstens 15 Minuten vor dem Unfall an der Unfallstelle zum Halten gekommen war. In Übereinstimmung mit der festen Rechtsprechung ist es der Auffassung, daß der Lastzug, der für längere Zeit auf einer Bundesstraße mit lebhaftem und schnellem Fahrzeugverkehr anhielt, durch besondere Warnleuchten gegen ein Auffahren von hinten zusätzlich gesichert werden mußte, obwohl die Schlußleuchten brannten und die Sicht gut war (vgl. BGH Urteile vom 2. Juni 1964 - VI ZR 75/63 - VersR 1964, 952; vom 11. Dezember 1959 - 4 StR 429/59 - LM § 53 StVZO Nr. 4; BGHSt 16, 89). Die Ausführungen der Revision geben dem Senat keinen Anlaß von dieser Rechtsprechung abzuweichen, die im Hinblick auf die beträchtlichen Gefahren, die ein bei Nacht auf verkehrsreicher Straße abgestelltes überschweres Fahrzeug in den Verkehr trägt, bei nicht nur ganz kurzem Anhalten auf Autobahnen, Bundesstraßen und anderen viel und schnell befahrenen

Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften eine zusätzliche Sicherung durch Warnlampen auch bei guter Sicht und brennenden Rückleuchten für erforderlich hält.

2. Wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, oblag die Sicherungspflicht neben dem Erstbeklagten auch dem Zweitbeklagten, der nach den Feststellungen gerade zur Unterstützung des Fahrers bei den auf diesen in besonderen Lagen zukommenden Verrichtungen an der Fahrt teilnahm. Mit Recht weist das Berufungsgericht auf den Gesichtspunkt der Fahrgemeinschaft hin, die beide Beklagte während des Transportes verband. Ungeachtet des Verhältnisses der Über- und Unterordnung, in dem beide zueinander standen, trug jeder im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren seinen Teil an der Verantwortung dafür, daß die beiden gemeinsam aufgetragene Beförderung ohne Gefährdung und Schädigung Dritter durchgeführt wurde (vgl. BGH Urteil vom 7. Oktober 1959 - 4 StR 216/59 - NJW 1959, 1979 Nr. 15). Der Zweitbeklagte war unbestritten Berufskraftfahrer; der Erstbeklagte hat ihn bei seiner polizeilichen Vernehmung als "zweiten Fahrer" bezeichnet. Ihm fehlte daher entgegen der Meinung der Revision nicht die für seine Verantwortlichkeit erforderliche Qualifikation. Als Berufskraftfahrer konnte und mußte er die von dem haltenden Lastzug ausgehenden besonderen Gefahren ebenso erkennen wie der Erstbeklagte. Es war ihm daher durchaus zuzumuten, zu seinem Teil für die erforderlichen Sicherungen Sorge zu tragen. § 23 Abs. 2 StVO besagt im übrigen nicht, daß nur der Fahrer des Kraftfahrzeuges für die dort vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen verantwortlich sei.

3. Der am Fahrbahnrand haltende Lastzug war mit Rücksicht auf die von ihm ausgehende Gefahr so rasch wie irgend möglich und zumutbar in der erforderlichen Weise abzusichern (BGH Urteil vom 23. August 1963 - 4 StR 315/63 - VRS 25, 340). Die Beklagten mußten sich daher, nachdem sie den Reifenschaden festgestellt und erkannt hatten, daß sie den Lastzug nicht auf den Seitenweg hinauffahren konnten, sofort zu den notwendigen Warnmaßnahmen entschließen. Die erforderlichen Geräte mußten griffbereit liegen. Nach der einwandfreien tatsächlichen Würdigung des Berufungsgerichts hätten bis zum Beginn der Absicherung nicht mehr als 5 Minuten vergehen dürfen. Die Beklagten ließen jedoch ein Mehrfaches dieser Zeit verstreichen; nach ihrem eigenen Vorbringen befand sich der Zweitbeklagte gerade auf dem Wege zum Führerhaus, um die Warnlampen und Warnschilder herbeizuholen, als der Unfall bereits eintrat. Hierin erblickt das Berufungsgericht mit Recht ein für den Unfall ursächlich gewordenes Verschulden der Beklagten.

Die Revision rügt zu Unrecht, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, welche Maßnahme für die Beklagten vordringlich sein mußte. Das Berufungsgericht billigt den Beklagten eine Zeitspanne von 5 Minuten zu, um sich zunächst von dem Reifenschaden und den durch ihn möglicherweise drohenden weiteren Gefahren zu vergewissern. Die von der Revision gegen die Bemessung dieser Frist gerichteten Rügen bewegen sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der tatrichterlichen Würdigung.

4. Das Berufungsgericht gibt seiner Überzeugung Ausdruck, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn die Beklagten ihrer Sicherungspflicht rechtzeitig nachgekommen wären. Zu Unrecht vermißt daher die Revision eine Prüfung

der Ursächlichkeit des Verschuldens. Die Ursächlichkeit ist schon nach den Regeln des Anscheinsbeweises als erwiesen zu erachten, zu dessen Entkräftung die Beklagten nichts Geeignetes vorgetragen haben.

5. Die Schadensabwägung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Das Berufungsgericht hat das beiderseitige Verschulden sowie die beiderseitige Betriebsgefahr als Unfallursachen sachgerecht abgewogen. Es spricht nichts dafür, daß es dem Ausmaß der Schadensverursachung nicht die ihm nach §§ 17 StVG, 254 BGB zukommende Bedeutung für die Schadensverteilung beigemessen hätte. Daß es dem Verunglückten Mo. keine überwiegende Unfallverursachung durch besonders unaufmerksame Fahrweise zur Last gelegt hat, liegt im Rahmen einer rechtsfehlerfreien tatrichterlichen Würdigung.

6. Rechtsirrtumsfrei verneint das Berufungsgericht das Zustandekommen eines Erlaß- oder Verzichtvertrages zwischen den Parteien. Ein solcher Vertrag setzt, wie es zutreffend darlegt, seinem Wesen nach voraus, daß die Parteien von dem Bestand einer Forderung oder wenigstens von der Möglichkeit des Bestehens ausgehen (vgl. Palandt-Dankelmann, 25. Aufl. § 397 Anm. 2 BGB; RGZ 135, 261, 265). Das war aber hier nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht der Fall. In einwandfreier tatsächlicher Würdigung entnimmt es den Zeugenaussagen der beiden Partner der Unterredung vom 6. Februar 1962, daß sie damals gemeinsam zu der Auffassung gelangt seien, es beständen keine Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagten. Wenn das Berufungsgericht bei dieser Sachlage in dem Schreiben der Bundesbahn-Versicherungsanstalt vom gleichen Tage, sie sehe nach Prüfung der Sach- und Rechtslage

die Angelegenheit als erledigt an, keinen Verzichtswillen, sondern lediglich die Feststellung erblickt, sie sehe keine Möglichkeit eines Ersatzanspruchs, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden (vgl. RGRK 9. Aufl. § 397 BGB Anm. 10, wo unter Hinweis auf RG LZ 1910, 936 Nr. 3 zutreffend ausgeführt wird, Äußerungen: man schreibe die Forderung in den Schornstein, oder man habe durch die Forderung längst einen Strich gemacht, seien keine bestimmten Verzichtserklärungen).

Die Revision ist nach alledem unbegründet. Die Beklagten haben nach § 97 ZPO die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

Engels Hanebeck Dr. Hauß Meyer Dr. Nüßgens