

V e r k ü n d e t

2358 046

am 20. Mai 1958
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In den Rechtsstreit

- 1) der Firma Elektro-R[REDACTED] OHG., Ing.-Büro in E[REDACTED],
M[REDACTED]straße [REDACTED],
- 2) des Kurt R[REDACTED], Elektro-Ing., in E[REDACTED], M[REDACTED]straße
[REDACTED]-[REDACTED],

Kläger, Berufungskläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- 1) die Firma Harald J[REDACTED], Autoferntransporte, Autounahverkehr
und Lagerei in B[REDACTED], I[REDACTED] [REDACTED],
- 2) Klaus Henry W[REDACTED], Kraftfahrer in Ba[REDACTED] Kreis V[REDACTED],
Haus Nr. [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 20. Mai 1958 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof.Dr. Meiß sowie der Bundesrichter
Dr. Engels, Dr.K.E. Meyer, Henebeck und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 1.
Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 17.
April 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Klägern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Zweitkläger hielt am 5. Juni 1954 gegen 2.30 Uhr den von ihm gesteuerten, der Erstklägerin gehörenden schwarzen Personenkraftwagen (Opel Kapitän, Baujahr 1952) auf der dort geradlinig und mit geringer Steigung verlaufenden Autobahn Stuttgart-Ulm etwa 2,5 km nach der Auffahrt Stuttgart-Süd auf der rechten Fahrbahnseite an. Es regnete stark und über der Strecke lag aufsteigender Dunst. Der bei der Erstbeklagten als Kraftfahrer beschäftigte Zweitbeklagte fuhr mit einem Büssing-Lastkraftwagen (Hubraum 9777 ccm) bei Abblendlicht in einer Geschwindigkeit von 55 bis 57 km/st unabgebremst von hinten auf den haltenden PKW auf, drückte ihn bis zum Personenraum ein und schob ihn etwa 25 m nach vorn.

Das Landgericht hat die Schadenersatzansprüche der Kläger, soweit sie nicht auf öffentliche Versicherungsträger übergegangen sind, dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, und dabei die Ansprüche gegen die Erstbeklagte auf die Höchstbeträge des Straßenverkehrsgesetzes beschränkt. Die Berufung der Kläger wurde zurückgewiesen. Ihre Revision erstrebt ebenfalls den Ausspruch, daß die Klage - vorbehaltlich des Übergangs der Ansprüche auf öffentliche Versicherungsträger, und gegen die Erstbeklagte nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes - dem Grunde nach zu 4/5 gerechtfertigt sei.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat nicht feststellen können, ob der haltende PKW beleuchtet war, und die Darstellung der Kläger, der PKW habe nur wegen Stotterns seines Motors angehalten, für unwiderlegt erachtet. Es erblickt das Verschulden des Zweitbeklagten darin, daß die von ihm gefahrene Geschwindigkeit bei einer Sichtweite von bestenfalls 25 m für die zur Unfallzeit gegebene Wetterlage zu hoch war, weil er vor einem unvermuteten Hindernis auf der Fahrbahn nicht mehr halten oder ausbiegen können. Ein mitwirkendes Verschulden des Zweitklägers sieht das Berufungsgericht darin, daß er nicht entweder, ehe er anhielt, auf den Grünstreifen gefahren ist, oder aber den nachfolgenden Verkehr gewarnt hat.

Die Revision hält die Schadensverteilung des Berufungsurteils für rechtlich nicht haltbar, weil das Verschulden des Zweitbeklagten zu gering, das des Zweitklägers zu hoch bewertet worden, überdies die Betriebsgefahr der beiden Fahrzeuge rechtsirrtümlich beurteilt sei.

1) Die Revision macht geltend, daß der Zweitbeklagte nicht nur zu schnell gefahren sei, sondern überdies auch infolge Unaufmerksamkeit nicht auf die Fahrbahn geachtet habe, da er sonst mindestens den Versuch gemacht hätte, nach links auszubiegen oder zu bremsen, und dadurch den Anprall zu mildern.

Die Revision übersieht, daß die tatsächlichen Fest-



stellung^{en} des angefochtenen Urteils diesen zusätzlichen Vorwurf nicht rechtfertigen, weil die Sichtweite für den Zweitbeklagten möglicherweise erheblich unter 25 m lag. Nach seinem eigenen, für unwiderlegt erachteten Vortrag ist der Zweitbeklagte wegen der schlechten Sichtverhältnisse am rechten Fahrbahnrand entlang gefahren; um am rechten Grünstreifen die Fahrbahngrenze zu erkennen. Demgemäß trifft das Berufungsgericht auch nur die Feststellung, daß die Sicht keinesfalls weiter als 25 m reichte, wobei es offen bleibt, um wieviel sie kürzer gewesen sein mag. Für eine annähernd zuverlässige Berechnung der Zeitspanne, die dem Zweitbeklagten zwischen dem Erkennenkönnen des möglicherweise unbeleuchteten, schwarzen PKW und dem Zusammenstoß verblieb, fehlt es daher an ausreichenden Unterlagen. Wenn das Berufungsgericht demgemäß davon ausgeht, daß der Zweitbeklagte bei der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit und den herrschenden Sichtverhältnissen möglicherweise nicht mehr rechtzeitig auszubiegen oder abzubremsen vermochte, so kann dem mit Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Dann aber ist ein zusätzlicher Vorwurf unfallursächlicher Unaufmerksamkeit nicht zu begründen.

2) Der Zweitkläger hatte bei seiner ersten Vernehmung im Strafverfahren angegeben, daß er, weil der Motor seines Wagens zu stottern angefangen hätte, scharf rechts an der Fahrbahngrenze angehalten habe, um nach dem Schaden zu sehen. Dem hat das Berufungsgericht in möglicher Würdigung entnommen, daß der Motor nicht etwa plötzlich stehen geblieben ist, und daher der Zweitkläger durchaus in der Lage gewesen wäre, auf dem Grünstreifen anzuhalten. Die Revision hält diese Folgerung für prozessual unzulässig,

weil die Beklagten die Prozeßbehauptung der Kläger, daß der PKW nicht nur gestottert habe, sondern stehen geblieben sei, nicht bestritten hätten. Das trifft indessen nicht zu. Denn die Behauptung der Beklagten ging dahin, der Zweitkläger habe angehalten, um mit seiner Begleiterin Zärtlichkeiten auszutauschen, war also weit davon entfernt, ein unfreiwilliges Halten zuzugestehen. Es handelt sich demgemäß nach der verfahrensrechtlich nicht zu beanstandenden Auffassung des Berufungsgerichts nicht um ein Aussetzen des Motors, sondern um ein freiwilliges Anhalten, möglicherweise wegen einer Motorstörung.

Das Berufungsgericht hält der Einwendung der Kläger, das Auffahren auf den Grünstreifen sei besonders bei dem zur Unfallzeit vorhandenen hohen Graswuchs wegen der Gefahr, in einen im Gras verborgenen Wasserschlaufgraben zu fahren, unzumutbar gewesen, folgendes entgegen: Derartige Gruben seien auf den Grünstreifen der Autobahn nur an sehr wenigen Stellen und dann in aller Regel auf der fahrbahn-abgelegenen Seite der Grünstreifen vorhanden; das danach sehr geringe Risiko, beim Auffahren in einen Graben zu geraten, das überdies noch weitgehend durch ein Ausleuchten des Streifens mit den Scheinwerfern hätte ausgeschaltet werden können, sei jedenfalls weit kleiner gewesen, als die durch das Halten auf der Autobahn geschaffene Gefahr. Die Revision meint, das Berufungsgericht übersehe, daß der Zweitkläger gerade bei den Witterungsverhältnissen der Unfallnacht im Augenblick nicht habe feststellen können, ob eine Fahrt auf die Grasnarbe nicht mit erheblicher Gefahr verbunden sei. Das kann der Revision indessen nach dem Urteilszusammenhang nicht zugegeben werden.

Es muß jedem Kraftfahrer bekannt sein, daß nachts auf einer Autobahn die Gefahr besonders groß ist, daß andere Fahrzeuge auf ein stehengebliebenes Fahrzeug auffahren. Es ist weiter eine Erfahrungstatsache, daß die Schlußbeleuchtung - zumal bei Dunst und starkem Regen - zur Beseitigung der Gefahr nicht immer ausreicht. Auf die Tatsache dieser Gefährdung muß der verantwortungsbewußte Kraftfahrer sich einstellen. Demgemäß ist ein Anhalten auf der Autobahn nur aus zwingenden Gründen in Notfällen unter Beachtung aller Vorsichtsmaßnahmen zulässig (BGH NJW 1952, 984 Nr. 19; VRS 1952, 569). Daß ein beginnendes Stottern des Motors es dem Zweitkläger unmöglich gemacht hätte, den nächsten Parkplatz zu erreichen, ist nicht ersichtlich. Aber selbst wenn der Zweitkläger alsbald anhalten mußte, war es nach der zutreffenden Annahme des Berufungsgerichts dringend geboten, den Wagen zu diesem Zweck auf den Grünstreifen zu steuern. Das vom Tatrichter rechtlich mangelfrei gewürdigte geringe Risiko eines vorsichtigen Befahrens der Grasnarbe fiel gegenüber der Größe der Gefahr, die der auf der Fahrbahn haltende Wagen für sich und andere Fahrzeuge darstellte, überhaupt nicht ins Gewicht. Das hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt.

Unzureichende Beleuchtung von Fahrzeugen, die nachts auf der Straße, insbesondere aber auf einer Autobahn stehen bleiben, gehört zu den größten Gefahren, die der Straßenverkehr mit sich bringt. Verstöße gegen die hier gebotene Sorgfalt wiegen deshalb besonders schwer. Es ist daher aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht das Verschulden der beiden Kraftfahrzeugführer als gleich groß bewertet.

3) Auch die gegeneinander abzuwägende allgemeine Betriebsgefahr der beiden Fahrzeuge sieht das Berufungsgericht als gleich hoch an. Es erwägt: Wenn auch der beladene LKW ein wesentlich größeres Gewicht als der PKW gehabt habe und dazu noch in Bewegung gewesen sei, so werde das doch wieder dadurch aufgewogen, daß der PKW als Hindernis auf der Autobahn eine ganz erhebliche Gefährdung darstellte.

Die Revision hält diese Abwägung für rechtlich fehlerhaft, weil einem bei ungünstiger Sicht mit hoher Geschwindigkeit von einem unachtsamen Fahrer gesteuerten schweren LKW eine weit höhere Betriebsgefahr zukomme, als einem nur teilweise über den rechten Straßenrand hereinragenden haltenden PKW, der zudem ordnungsmäßig beleuchtet gewesen sei. Dem kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil die Revision von einem anderen, als dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt ausgeht. Denn weder ist erwiesen, daß Unaufmerksamkeit des Zweitbeklagten für den Unfall ursächlich gewesen wäre, noch kann die Beleuchtung des haltenden PKW, selbst wenn seine Schlußlichter gebrannt haben, angesichts der Witterungsverhältnisse auf einer Autobahn als ordnungsmäßig bezeichnet werden; auch hat das Berufungsgericht darüber, wo der haltende PKW der Kläger, der nach Behauptung der Beklagten mehr als 2 m der rechten Fahrbahn sperrte, auf der rechten Fahrbahnseite gestanden hat, keine nähere Feststellung getroffen.

Legt man dagegen die rechtlich nicht angreifbaren Feststellungen des Berufungsgerichts zugrunde, so läßt seine Bewertung und Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahr keinen Rechtsmangel hervortreten.

Wurden aber vom Tatrichter in rechtlich fehlerfreier Würdigung sowohl das Verschulden der beteiligten beiden Fahrer, als auch die Betriebsgefahr der Kraftfahrzeuge als gleich hoch beurteilt, so entsprach eine hälftige Schadens-
teilung der Sachlage.

Die Revision der Kläger war daher unter Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Meiß

Engels

Dr.K.E.Meyer

Hanebeck

Dr. Hauß