

Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2348 024

10

Gesetz: KrfzG (StVG) § 7

Rechtssatz: 1. Hält ein Kraftfahrzeug zum Zwecke der Beladung auf öffentlicher Strasse, so ist sein Betrieb noch nicht unterbrochen. Die Fortdauer des Betriebs ist von der Arbeit des Motors nicht abhängig (Bestätigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts: RGZ 132, 262; RG VAE 1944, 14).

2. Bleibt ungeklärt, ob ein im Rahmen des § 7 Abs 2 KrfzG beanstandetes Verhalten des Kraftfahrers für die Entstehung eines Unfalls ursächlich gewesen ist, so geht dies zu Lasten des Halters, da alsdann nicht festgestellt werden kann, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist.

Aktenzeichen: VI ZR 128/54

Urteil des BGH vom 21. September 1955

OLG Celle

Verkündet am 21. September 1955
Malessa, Justizsekretär als Ur-
kundsbeamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Detlef D [REDACTED] in S [REDACTED]
bei H [REDACTED], L [REDACTED] Strasse [REDACTED].

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,
.. Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Fischhändler Ernst B [REDACTED] in W [REDACTED], Bez. H [REDACTED],
R [REDACTED] Strasse [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter : Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. September 1955 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,
Dr. Bode, Dr. Hauß und Erbel

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle
vom 22. März 1954 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am frühen Morgen des 7. August 1949 hatte der auf der Fahrt nach Hamburg begriffene Lastkraftwagen des Fuhrunternehmers Ma [REDACTED] auf der Bundesstrasse 4 etwa 2 km hinter dem Ort Stelle einen Rahmenbruch erlitten. Ma [REDACTED] hatte den Wagen an der rechten Seite der 5,60 m breiten Fahrbahn abgestellt und den Beklagten mit seinem Büssing-Lastkraftwagen zur Hilfe geholt. Dieser stellte seinen Wagen in Fahrtrichtung dicht hinter dem Lastkraftwagen des Ma [REDACTED] auf, um die aus Gemüseboxen bestehende Ladung zu übernehmen. Da während des Umladens die Rücklichter des Wagens des Beklagten durch die heruntergelassene Klappe verdeckt wurden, stellte man hinter dem Wagen in Höhe der linken Ecke auf der Fahrbahn eine rote Sturmlaterne auf. Noch bevor das Umladen beendet war, fuhr der Sohn des Klägers mit dessen in Richtung Hamburg fahrenden Lastkraftwagen auf den hinteren Teil des Lastkraftwagens des Beklagten auf. Dabei entstand an beiden Fahrzeugen Sachschaden.

Der Kläger hat den Beklagten für den Schaden verantwortlich gemacht und zur Begründung vorgetragen: Der Wagen des Beklagten sei nicht ausreichend kenntlich gemacht worden. Die Ladeklappe habe auch die Rückstrahler des Wagens verdeckt. Die auf der regennassen dunklen Strasse stehende Sturmlaterne habe ihren Zweck nicht erfüllt, zumal sie stark verrußt gewesen sei. So sei es gekommen, daß sein durch die starken Lichter eines entgegenkommenden Lastkraftwagens geblendeter Sohn erst 3 m vor der Sturmlaterne einen roten Schein wahrgenommen habe. Er habe dann unter Bremsen den Wagen nach links gezogen, den Zusammenstoß aber nicht mehr vermeiden können.



Der Kläger hat seinen Schaden auf einen Betrag von 6 500 DM beziffert, der sich aus Reparaturkosten (3 300 DM), Verdienstausfall (1 400 DM) und den Kosten für Inanspruchnahme eines Ersatzwagens (1 800 DM) zusammensetzt. Von dem Gesamtbetrag hat er mit der Klage die Hälfte, also 3 250 DM gefordert. Später hat er den Klageantrag auf 2 200 DM ermässigt und wegen der Mehrforderung keinen Antrag mehr verlesen. Darauf ist seine Klage in Höhe von 1 050 DM durch rechtskräftiges Versäumnisurteil abgewiesen worden.

Der Beklagte hat beantragt, auch den noch rechtshängigen Teil der Klageforderung in Höhe von 2 200 DM abzuweisen. Er hat vorgetragen, die etwa 1 1/2 bis 2 m hinter der linken Ecke seines Lastkraftwagens aufgestellte Sturmlaterne habe hell geleuchtet, ausserdem seien die durch die Ladeklappe nicht verdeckten Rückstrahler sichtbar gewesen. Der Beklagte ist der Auffassung, daß er jede gebotene Sorgfalt beobachtet habe, während der Sohn des Klägers ungeachtet der Blendwirkung des entgegenkommenden Fahrzeugs noch 100 m blind weitergefahren sei. Nur auf dessen zu schnelles und unachtsames Fahren sei der Unfall zurückzuführen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat den Klageanspruch auf die Berufung des Klägers dem Grunde nach zu einem Fünftel des Gesamtschadens im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes für gerechtfertigt erklärt. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Beklagte das Ziel der Klageabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgéricht hat folgende Feststellungen getroffen:

Der Lastkraftwagen des Beklagten hielt auf der äussersten rechten Strassenseite. Die Zeit vom Eintreffen dieses Wagens bis zur Beendigung des Umladens und zur beabsichtigten Weiterfahrt dauerte mindestens eine halbe Stunde, aber auch nicht viel mehr. Zum Zusammenstoß kam es am Ende dieser Zeitspanne, als die Morgendämmerung bereits eingesetzt hatte. In dieser Übergangszeit von der Dunkelheit zur Helle waren die Sichtmöglichkeiten für Kraftfahrer besonders ungünstig. Im übrigen war die Sicht nicht nennenswert beeinträchtigt, wenn es auch vorher geregnet hatte und die Fahrbahn naß war. Alle Fahrzeuge fuhren im Unfallzeitpunkt noch mit Licht. Der eine der Rückstrahler des Lastkraftwagens des Beklagten war teilweise sichtbar geblieben. Die Sturmlaterne war in einem solchen Abstand hinter dem Wagen aufgestellt, daß sie durch die mit dem Umladen der Kisten beschäftigten Personen nicht verdeckt wurde. Ihre Leuchtkraft war ausreichend und durch eine Verrußung nicht nennenswert beeinträchtigt. Ein Kraftfahrer, der sich der Unfallstelle näherte, konnte sie schon aus einer Entfernung von 250 m erkennen. Der Sohn des Klägers wurde durch einen entgegenkommenden Lastzug, der vorn mindestens fünf Lampen führte, geblendet. Die Blendung dauerte fort, obwohl der Sohn des Klägers durch Lichtzeichen zum Abblenden aufforderte. Der Sohn des Klägers durchfuhr während

der Zeit starker und noch zunehmender Blendung eine Strecke von mindestens 70 m in einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/st.

II.

Das Berufungsgericht sieht die wesentliche Ursache des Unfalls darin, daß der Sohn des Klägers ohne ausreichende Herabsetzung seiner Fahrgeschwindigkeit weitergefahren sei, obwohl die Sichtmöglichkeit bei weitem nicht der zum Anhalten benötigten Strecke entsprochen habe. Sei die Blendung wirklich so stark und so nachhaltig gewesen, daß sie das rechtzeitige Erkennen der Sturmlaterne unmöglich gemacht habe, habe der Fahrer die Geschwindigkeit weit stärker herabsetzen oder anhalten müssen. Habe es sich aber, wie der Kläger im zweiten Rechtszug vortrage, nur um eine gewisse Beeinträchtigung der Sichtmöglichkeit gehandelt, so müsse angenommen werden, daß die Fahrgeschwindigkeit höher als 20 bis 25 km/st gewesen sei und zwar so hoch, daß der Fahrer nicht mehr rechtzeitig vor dem Hindernis habe anhalten können.

Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Ein Kraftfahrer darf sich nicht darauf verlassen, daß die Fahrbahn von Hindernissen frei ist, er muß seine Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen und es auch bei einer Blendung durch ein entgegenkommendes Fahrzeug vermeiden, daß er in einen Raum hineinfährt, in dem er innerhalb der übersehbaren Strecke nicht anhalten kann (vgl. BGHSt 1, 309; 2, 188; BGH VerKR Samml 3, 247; 3, 405; 6, 87; VersR 1954, 96; 6, 393; 6, 433; 7, 59). Wenn der Sohn des

Klägers diesen Anforderungen nicht genügt hat, sondern eine längere Strecke "blind" gefahren ist, so hat er schuldhaft eine entscheidende Ursache zu der Entstehung des Unfalls gesetzt.

III.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß der Zusammenstoß auch auf der vom Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr seines Lastkraftwagens beruhe; denn der Beklagte habe nicht nachgewiesen, daß er jede nach den Umständen erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Das Berufungsgericht hat diese Betriebsgefahr mit einem Fünftel bewertet und daher der Klage dem Grunde nach zu einem Fünftel des Gesamtschadens im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes stattgegeben. Gegen diese Würdigung wenden sich die Angriffe der Revision, die sich indessen nicht als begründet erweisen.

1. Mit Recht hat das Berufungsgericht zunächst angenommen, daß sich der Unfall beim Betrieb des Lastkraftwagens des Beklagten ereignet hat und daher Raum für die Anwendung des § 7 KrFzG ist. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts hat stets einen Unfall auch dann dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs zugerechnet, wenn er in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung steht, ohne daß es nach seiner Auffassung darauf ankommt, ob sich gerade die maschinelle Arbeitsweise des Motors ursächlich ausgewirkt hat (RGZ 122, 270; 126, 333; 132, 262; 160, 129). Auch die schriftliche Revisionsbegründung will die Entscheidung nicht unbedingt im Sinne der "maschinentechnischen" Auf-

fassung darauf abstellen, ob die bestimmungsgemäße Betriebskraft des Motors aufgehört hatte, zu wirken. Nur meint sie, es gehe zu weit, bei einem über 1/2-stündigen Anhalten eines Kraftfahrzeugs zum Zwecke der Ladung noch einen nahen und unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb anzunehmen. Dem kann nicht zugestimmt werden. Die Auffassung, daß der Betrieb eines fahrbereiten Kraftfahrzeugs durch ein Anhalten auf der Strasse in der Regel nicht unterbrochen wird, entspricht der Rechtsprechung, die im Einklang mit der natürlichen Auffassung des Verkehrs einen einheitlichen Verkehrsvorgang annimmt (RGZ 132, 262; RG JW 1929, 912; RG VAE 1943, 115; RG VAE 1944, 14; OLG Dresden VAE 1941, 165). In diesem Sinne hat auch der erkennende Senat in ständiger Rechtsprechung entschieden (vgl. Urteil vom 16. April 1955 - VI ZR 320/54, abgedruckt in VersR 1955, 345). Er sieht keinen Anlaß, von dieser Rechtsprechung abzugehen oder gar, worauf der mündliche Revisionsvortrag des Beklagten abzielt, im Sinne der maschinentechnischen Auffassung die Gefährdungshaftung an die Auswirkung der Antriebskraft des Motors zu knüpfen. Der vom Gesetzgeber mit der Vorschrift des § 7 KrfzG verfolgte Schutzzweck, der für die Rechtsprechung bei der Auslegung dieser Bestimmung stets richtungweisend gewesen ist, würde gerade angesichts der gewaltigen Steigerung des Kraftverkehrs in nicht zu rechtfertigender Weise eingeschränkt, wenn die Gefährdungshaftung bei jedem mit dem Abstellen des Motors verbundenen Anhalten entfallen würde. Mit Recht weist Wussow (Das Unfallhaftpflichtrecht 1954, S 175) darauf hin, daß im heutigen Strassenverkehr die verkehrstechnische Seite der Abwicklung des Kraftverkehrs unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsgefährdung viel stärker in den Vordergrund trete als die Auswirkung der Gefahr des

Kraftfahrzeugmotors. Auch der Umstand, daß die Frage der Abgrenzung bei Zugrundelegung dieser Rechtsprechung im Einzelfall schwierig sein kann, vermag zu keiner anderen Beurteilung führen, zumal im ganzen die bisherige Rechtsprechung Grenzfälle einheitlich beurteilt hat. Wenn das Berufungsgericht hier entschieden hat, daß durch das Anhalten des Lastkraftwagens auf öffentlicher Strasse zum Zwecke des Beladens der Betrieb des Fahrzeugs im Sinne der Auffassung des Verkehrs nicht beendet worden ist, so ist dem zuzustimmen.

2. Da, wie das Berufungsgericht weiter zutreffend ausführt, der Unfall weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs des Beklagten noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht, kommt es darauf an, ob der Beklagte den Entlastungsbeweis dafür erbringen kann, daß er jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Das Berufungsgericht sieht diesen Entlastungsbeweis nicht als geführt an, da es der Auffassung ist, daß die aufgestellte rote Sturmlaterne keine ausreichende Sicherung des unbeleuchteten Lastzuges dargestellt habe.

Gegen diese Auffassung richtet sich die Revision. Sie meint, nach der Rechtslage zur Zeit des Unfalls habe der Lastkraftwagen nur das linke Schlußlicht zu führen brauchen. Wenn daher das verdeckte linke Schlußlicht durch die aufgestellte rote Sturmlaterne ersetzt worden sei, so sei allen zu stellenden Anforderungen Genüge getan. Schon der Ausgangspunkt der Revision ist unrichtig. Zwar war nach der Bekanntmachung der Hauptverwaltung der Strassen des ameri-

kanischen und britischen Besatzungsgebietes vom 8. Mai 1947 (vgl. VerkBl 1947, 35 Nr 71) wegen der Schwierigkeit der Ersatzbeschaffung von Glühlichtern vorübergehend zugelassen worden, daß Kraftfahrzeuge nur ein Schlußlicht an der linken Seite führten. Diese Regelung war aber durch die Erlasse der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes vom 3. und 16. Dezember 1948 (VerkBl 1948, 88 Nr 117 und 1948, 92 Nr 123) ausdrücklich mit Rücksicht auf die veränderten Wirtschaftsverhältnisse aufgehoben worden. Der Erlaß vom 3. Dezember 1948 betont, daß die Verkehrspolizeibehörden bis 30. Juni 1949 von einer strengen Handhabung der Vorschriften über die Rückbeleuchtung der Kraftfahrzeuge absehen könnten. Es ist daher unzutreffend, daß zur Zeit des Unfalls - August 1949 - ein Schlußlicht genügt habe. Vielmehr war, wie das Berufungsgericht unter zutreffender Würdigung der damaligen Rechtslage dargelegt hat, erforderlich, daß ein Rückstrahler vorhanden war und beide Schlußleuchten Licht gaben (§ 53 Abs 1 und 4 StVZO in der Fassung vom 13. November 1937). Nur beim Zusammenwirken der Beleuchtungsvorrichtungen ergibt sich jenes typische Signalbild der Rückseite eines Kraftfahrzeugs, auf das sich der Strassenverkehr einstellt und das ein rechtzeitiges Erkennen erleichtert. Es braucht hier nicht geprüft zu werden, welche Anforderungen an die Sicherung zu stellen sind, wenn die Beleuchtungsanlage infolge einer technischen Störung ausfällt. Vielmehr ist hier zu fragen, ob ein gewissenhafter Kraftfahrer die Rücklichter eines stehenden Kraftfahrzeugs verdecken und sie durch eine hinter dem Wagen aufgestellte rote Sturmlaterne ersetzen durfte. Es bedeutet entgegen der Ansicht der Revision keine Überspannung, wenn das Berufungsgericht diese Frage verneint hat. Dabei sind folgende

Umstände wesentlich: Das Abstellen des Wagens erfolgte auf einer nicht sehr breiten, viel befahrenen Bundesstrasse. Die Sichtverhältnisse waren in der beginnenden Dämmerung besonders ungünstig. Das Rücklicht der Rückstrahler war möglicherweise durch die mit dem Laden beschäftigten Personen verdeckt. Daß die in kurzer Entfernung hinter der linken Seite des Wagens aufgestellte Laterne beim Kreuzen zweier Fahrzeuge unter der Einwirkung einer Blendung zu spät bemerkt wurde, lag nicht völlig fern und war voraussehbar. Jedenfalls bedeutete die Sturmlaterne nur einen unvollkommenen Ersatz des üblichen Signalbildes, wie es Kraftfahrzeuge sonst aufweisen, zumal ihr Schein die Begrenzungslinien des Fahrzeugs nicht erkennen ließ. Ein besonders gewissenhafter Fahrer, dessen Verhalten den Maßstab für die im Rahmen des § 7 Abs 2 KrfzG zu stellenden Anforderungen hergibt, würde die Gefahrenmomente herabgesetzt haben, indem er in weiterer Entfernung zwei Laternen oder einen Warnposten aufgestellt oder aber mit dem Umladen bis zum Eintritt der Helligkeit gewartet hätte.

3. Solange der Beklagte nicht bewiesen hat, daß auch bei Wahrung der nach den Umständen des Falles gebotenen erhöhten Sorgfalt der Zusammenstoß nicht vermieden wäre, hat er den Entlastungsbeweis des § 7 Abs 2 Satz 2 KrfzG nicht geführt. Zweifel darüber, ob das beanstandete Verhalten für den Unfall ursächlich war, gehen im Rahmen des § 7 KrfzG zu Lasten des Halters, da sie die Feststellung ausschliessen, der Unfall sei durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden (BGH VerkrSamml 5, 85). Wenn das Berufungsgericht den Beweis fehlender Ursächlichkeit

nicht als erbracht angesehen hat, so handelt es sich um eine tatrichterliche Würdigung, die entgegen der Ansicht der Revision eine Verletzung von Sätzen der Lebenserfahrung nicht erkennen läßt. Auch kann der Revision nicht zugegeben werden, daß das Berufungsgericht verpflichtet gewesen wäre, einen Sachverständigen hinzuzuziehen, zumal Anträge in dieser Richtung von dem beweispflichtigen Beklagten nicht gestellt waren.

IV.

Mit Recht ist daher das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß eine Schadensabwägung gemäß § 17 KrfzG erforderlich ist. Die Abwägung berücksichtigt die wesentlichen Umstände. Wenn das Berufungsgericht in seinen Erwägungen von einem verhältnismässig geringen Verschulden des Beklagten spricht, so sollte damit, wie die vorhergehenden Ausführungen erkennen lassen, die konkrete Betriebsgefahr des Lastkraftwagens des Beklagten gekennzeichnet werden, die dieses in der Art seiner Abstellung ohne voll ausreichende Kenntlichmachung im Verkehr darstellte. In diesem Sinne konnte das beanstandete Verhalten des Beklagten mit dem Verschulden des Sohnes des Klägers verglichen werden. Das auf einer zutreffenden Würdigung der Rechtslage beruhende Ergebnis der Abwägung ist für das Revisionsgericht bindend.

V.

Die Revision rügt schließlich, daß nicht geprüft sei, ob dem Kläger überhaupt ein zu ersetzender Sachschaden

entstanden sei. Sie meint, da ein Anspruch in Höhe von 1 050 DM durch rechtskräftiges Versäumnisurteil abgewiesen sei, habe es einer Feststellung bedurft, daß dem Kläger über diesen Betrag hinaus ein Schadensersatzanspruch zustehe. Man müsse überdies annehmen, daß der Kläger die Hälfte eines mit 4 400 DM bezifferten Gesamtschadens einklagen wolle. Da ihm nach dem Berufungsurteil nur ein Fünftel des Schadens, also höchstens 880 DM dem Grunde nach zugesprochen seien, bleibe unter Berücksichtigung der abgewiesenen 1 050 DM ein erstattungsfähiger Schaden nicht mehr übrig.

Diesen Ausführungen kann nicht zugestimmt werden. Der Kläger hatte zunächst seinen Schaden unter Spezifizierung der einzelnen Schadensposten auf 6 500 DM beziffert und hiervon unter Berücksichtigung einer naheliegenden eigenen Mitverursachung die Hälfte, nämlich 3 250 DM geltend gemacht. Nachdem sein Armenrechtsgesuch wegen überwiegender eigener Verursachung abgelehnt war, hatte er die Klageforderung nur in Höhe von 2 200 DM weiter verfolgt. Die Erklärung für die Ermässigung der Klageforderung ergibt sich nach dem Tatbestand des Berufungsurteils daraus, daß der Kläger im Hinblick auf eine etwaige grössere Ausgleichungspflicht nunmehr rund ein Drittel des Gesamtschadens einklagen wollte. Es kann daher keine Rede davon sein, daß der Klageantrag auf Zahlung von 2 200 DM von einer anderen Höhe des Schadens ausginge, als ursprünglich angegeben war. Würde man die Klageabweisung dahin verstehen, daß sich der Kläger von dem auf Grund der Schadensverteilung errechneten Betrag, also von der $\frac{1}{5}$ -Quote des Gesamtschadens, zunächst 1 050 DM abziehen lassen müsse, so wäre der Sinn der

Klageermässigung ebenso verkannt wie der Sinn des Versäumnisurteils. Der abgewiesene Teilbetrag kann vielmehr, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, nur von dem gesamten Schadensbetrag abgezogen werden, der im Höheverfahren zu ermitteln ist. Die Überzeugung des Berufungsgerichts, daß bei dieser Errechnung des Schadens ein dem Kläger zuzurechnender Betrag verbleiben wird, kann den Entscheidungsgründen unbedenklich entnommen werden.

Rechtsirrig ist auch die Auffassung der Revision, das Berufungsurteil habe den ein Fünftel übersteigenden Teil der Klageforderung abweisen müssen. Der Kläger hatte in seinem Schriftsatz vom 26. Februar 1952 (Bl 12 R der Akten) ausdrücklich darauf hingewiesen, daß ihm über den bezifferten Betrag weitere Schäden aus der Beschädigung seines Kraftfahrzeugs entstanden seien, so daß selbst bei ungünstiger Schadensverteilung der eingeklagte Teilbetrag erstattet werden müsse. Unter diesen Umständen kann sich erst im Höheverfahren herausstellen, ob die Klage teilweise abzuweisen ist.

VI.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Hauß

Dr. Gelhaar-

Erbel

Dr. Bode