

BUNDESGERICHTSHOF

2
007

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 132/69

Verkündet am
9. Februar 1971
K r i e g l
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der S [REDACTED] A [REDACTED] C [REDACTED] -H [REDACTED],
[REDACTED] Rue A [REDACTED], B [REDACTED] (L [REDACTED], Belgien,
vertreten durch Herrn Nestor C [REDACTED] -C [REDACTED],
[REDACTED] Rue A [REDACTED] ler à B [REDACTED], als Président du
C [REDACTED] - weitere Mitglieder des conseil d' administra-
tion: Herr Victor C [REDACTED] -H [REDACTED], [REDACTED] Rue A [REDACTED]
B [REDACTED], Administrateur,
Frau Aline C [REDACTED] épouse U [REDACTED] J [REDACTED], Quai
M [REDACTED] à L [REDACTED], Administrateur-délégué und
Fräulein Berthe B [REDACTED], [REDACTED] Rue de L [REDACTED], à L [REDACTED],
Commissaire -,
2. des Kraftfahrers Clément B [REDACTED],
[REDACTED] Rue de R [REDACTED], L [REDACTED], Belgien,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Ingenieur Jean B [REDACTED],
[REDACTED] P [REDACTED] C [REDACTED] D [REDACTED], G [REDACTED] (Belgien)

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI.Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Februar 1971
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Pehle und der
Bundesrichter Dr.Weber, Prof.Dr.Nüßgens, Dunz und
Scheffen

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln
vom 23. April 1969 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den Beklagten
zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger fordert von den Beklagten Ersatz
des ihm bei einem Verkehrsunfall am 17.Februar 1964
auf der Bundesautobahn (BAB) Köln-Aachen erwachsenen
Schadens. Die Erstbeklagte hat ihren Sitz in Belgien,
die übrigen Parteien sind sämtlich belgische Staats-
angehörige.

Der Zweitbeklagte fuhr am Unfalltage mit einem
Sattelschlepper der Erstbeklagten von Köln in
Richtung Aachen über die BAB. Nachdem er die Über-
führung der autobahnähnlichen Kraftfahrzeugstraße
Lichtenbusch-Hoengen durchfahren hatte, stellte sich
an seinem Motorfahrzeug ein Schaden ein, dessen Ursache

und Auswirkung im zweiten Rechtszug umstritten war. Er fuhr daraufhin rechts bis an den weißen Begrenzungsstreifen der rechten Fahrspur heran und blieb etwa 50 m hinter dem km-Stein 618,5, ungefähr 85 m hinter der Brücke gegen 18.00 Uhr stehen. Um diese Zeit begann es zu dunkeln. Der Zweitbeklagte hatte die Beleuchtung eingeschaltet. Ob sie zur Unfallzeit noch brannte, ist im Berufungsrechtszug streitig geworden. Ebenfalls ist streitig, welche Wetterverhältnisse herrschten. Nach Darstellung des Klägers war es trocken, aber windig, nach dem Vortrag der Beklagten war es diesig und regnerisch, ohne daß Wind geherrscht hätte. Nachdem der Zweitbeklagte aus seinem Sattelschlepper ausgestiegen war, will er hinter dem Fahrzeug in einem Abstand von 15 und 50 m Dieselölfackeln aufgestellt haben, und zwar eine Sardinienbüchse mit Öl etwa 15 m und einen Haufen ölgetränkter Lappen 50 m hinter dem Sattelschlepper. Sie sollen, nachdem sie angezündet waren, etwa 20 bis 30 cm hoch gebrannt haben und auch nicht ausgegangen sein, bis der Kläger mit seinem Mercedes-Pkw darüber gefahren sei. Gegen 18.15 Uhr fuhr der in den bisherigen Rechtszügen mitverklagte Kraftfahrer D [REDACTED] (im folgenden: früherer Drittbeklagter) auch mit einem Sattelschlepper der Erstbeklagten in gleicher Fahrtrichtung wie der Zweitbeklagte über die BAB, überholte das vom Zweitbeklagten abgestellte Fahrzeug und setzte sich davor, um ihm zu helfen und ihn abzuschleppen. Der Zweitbeklagte nahm seine Abschleppstange und befestigte diese zusammen mit dem früheren Drittbeklagten an dessen Sattelschlepper-Anhänger. Dieser ging zum Führerhaus seines Wagens, um zurück-



zusetzten und dann den Sattelschlepper anzuhängen. In diesem Augenblick - es war inzwischen dunkel und gegen 18.30 Uhr - fuhr der mit seinem Pkw ebenfalls aus Richtung Köln kommende Kläger mit voller Vorderfläche auf die Anhängerrückseite links des Sattelschleppers des Zweitbeklagten auf. Der Pkw wurde vorne ganz eingedrückt. Der Kläger selbst und sein hinter ihm sitzender Sohn wurden erheblich verletzt, der Beifahrer getötet. Der Kläger hatte vor, von der BAB auf eine Umgehungsstraße um Aachen herum abzubiegen, die er schon zuvor gesucht hatte. Der Kläger hatte Abblendlicht eingeschaltet. Nach seinem Vortrag betrug seine Geschwindigkeit 80 bis 90 km/st, nach dem der Beklagten 100 bis 120 km/st. Scheibenwischer hatte er nicht eingeschaltet. Kurz vor dem Auffahren wurde der Kläger von dem Beifahrer auf den Lkw aufmerksam gemacht. Er bremste scharf ab. Sein Wagen hinterließ eine Bremsspur von 11,8 m bis zur Anstoßstelle. Nach dem Vorbringen des Klägers brannten die Ölleuchten, deren Vorhandensein er überhaupt bezweifelt, jedenfalls nicht, als er sich dem Sattelschlepper näherte. Ob die Rückleuchten des Sattelschleppers in diesem Augenblick noch brannten, ist in zweiter Instanz streitig geworden. Jedenfalls war die linke Rückleuchte des Sattelschleppers schwächer als die rechte. Nachdem der Kläger aufgefahren war, brannten die beiden aufgestellten Ölfackeln nicht mehr.

Der Kläger hat vorgetragen, der Unfall sei im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß der Sattelschlepper des Zweitbeklagten nicht ordnungsgemäß durch Sicherungsleuchten abgesichert gewesen sei.

Unter Berücksichtigung eines eigenen Schadensanteils von $\frac{1}{3}$, das er sich wegen der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges und wegen eines etwaigen Mitverschuldens anrechnet, hat der Kläger von den Beklagten als Gesamtschuldnern die Zahlung eines Betrages von 59.213,92 DM und eines angemessenen Schmerzensgeldes, beides nebst Zinsen, gefordert und die Feststellung erbeten, daß die Beklagten ihm $\frac{2}{3}$ des Zukunftsschadens zu ersetzen haben.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie haben geltend gemacht, der stehende Sattelschlepper sei schon aus einer Entfernung von 200 m vor der Brücke zu sehen gewesen. Der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet, da er mit Abblendlicht bei einer zu hohen Geschwindigkeit von mehr als 100 km/st gefahren und infolge einer Unaufmerksamkeit die Warnfackeln und den stehenden Sattelschlepper übersehen habe. Ihn treffe ein solches Verschulden, daß die etwaige Betriebsgefahr des Sattelschleppers in den Hintergrund trete.

Das Landgericht hat die erbetene Feststellung getroffen und im übrigen die Klageansprüche für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Erst- und des Zweitbeklagten zurückgewiesen und die Klage gegen den früheren Drittbeklagten abgewiesen.

Mit der Revision erstreben die Erst- und der Zweitbeklagte weiterhin Abweisung der gegen sie gerichteten Klage.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht bejaht eine Haftung der Erst- und des Zweitbeklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz und nach den Vorschriften der unerlaubten Handlungen. Die Ansprüche auf Schadensersatz erachtet es wegen mitwirkenden Verschuldens des Klägers entsprechend dessen Klageanträgen auf 2/3 gemindert.

Das Berufungsgericht wendet deutsches Recht an. Das wird von der Revision nicht in Zweifel gezogen und ist zutreffend.

I.

1. Das Berufungsgericht erblickt ein schuldhaftes unfallursächliches Verhalten des Zweitbeklagten darin, daß er den bei Dunkelheit auf der rechten Fahrspur der BAB liegengebliebenen Sattelschlepper nicht hinreichend gegenüber dem nachfolgenden Verkehr gesichert hat.

Kraftfahrzeuge, die auf der Autobahn liegen bleiben, gefährden den Schnellverkehr in hohem Maße. Das gilt besonders für die Zeit der Dunkelheit und zudem, wenn sie wie hier in die Fahrbahn hineinragen. Daher ist der nachfolgende Verkehr zu warnen. Die erforderliche Sicherung muß ausreichend und deutlich sein. Nach § 23 Abs. 2 StVO müssen solche Fahrzeuge durch besondere Sicherungslampen, Fackeln oder ähnliche Beleuchtungseinrichtungen auf ausreichende Entfernung kenntlich gemacht werden, wenn es zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, was auf der Autobahn stets zutrifft. Das gilt nach ständiger Rechtsprechung sogar dann, wenn die Schlußleuchten des liegengebliebenen Kraft-

fahrzeugs brennen und die Sicht im übrigen gut ist (BGH Urteil vom 28. November 1967 - VI ZR 101/66 = VersR 1968, 199 m.w.N.).

a) Das Berufungsgericht führt zunächst aus, ein Verstoß des Zweitbeklagten gegen die Sicherungspflicht liege schon nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten vor, nach dem die weiteste Ölsicherungs Lampe in einem Abstand von 50 m aufgestellt worden sei. Das sei im Hinblick auf die besondere Lage auf Autobahnen und die aufgrund der landgerichtlichen Ortsbesichtigung festgestellten örtlichen Umstände erheblich zu gering.

Jedenfalls brannten, wie der Tatrichter entgegen dem Vorbringen der Beklagten feststellt, die vom Zweitbeklagten aufgestellten Leuchten beim Herankommen des Klägers nicht mehr oder - was als den Beklagten günstiger im Revisionsverfahren zugrunde zu legen ist - nicht mehr merkbar. In dem hierzu führenden Verhalten des Zweitbeklagten (Unterlassen) erblickt das Berufungsgericht die unfallursächliche Verletzung der Sicherungspflicht.

Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe nicht festgestellt, daß die Ölleuchten bei Annäherung des Klägers jedenfalls nicht merkbar brannten, es habe diese Frage ohne abschließendes Ergebnis vielmehr nur erwogen. Die umfangreiche Würdigung des Verhandlungsergebnisses auf den Seiten 19-22 des Berufungsurteils sprechen für das Gegenteil. Dementsprechend hat das Berufungsgericht diesen Umstand bei der Abwägung (§ 17 StVG) denn auch zu Lasten der Beklagten eingeworfen.

Ebensowenig kann der Revision in diesem Zusammenhang ein Widerspruch des BU zugegeben werden. Bei Erörterung der Haftung der Erstbeklagten aus § 7 StVG (s. unten II) führt das Berufungsurteil aus, diese habe nicht bewiesen, daß der Unfall für sie unabwendbar gewesen sei; denn es sei ungeklärt geblieben, ob der Zweitbeklagte ordnungsgemäß Ölsicherungsleuchten im erforderlichen Abstand aufgestellt habe und ob diese Leuchten bei Annäherung des Klägers gebrannt hätten. Damit steht entgegen der Auffassung der Revision nicht in Widerspruch, wenn das Berufungsgericht bei Begründung einer Haftung aus Delikt feststellt, die Ölleuchten hätten bei Annäherung des Klägers nicht mehr oder jedenfalls nicht mehr merkbar gebrannt. Im Rahmen des § 7 Abs. 2 StVG kam es im Gegensatz zur Haftung aus unerlaubter Handlung auf die weitergehende Feststellung nicht an, daß die Leuchten nicht brannten.

2. Das unfallursächliche Verhalten des Zweitbeklagten wertet das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum als Fahrlässigkeit. Hierbei erblickt es auf der Grundlage des eigenen Vorbringens der Beklagten eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt schon darin, daß die Fackeln nicht weit genug hinter dem Sattelschlepper aufgestellt waren. Für den vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt, daß die Leuchten beim Herannahen des Klägers nicht mehr merklich brannten, wirft es dem Zweitbeklagten ohne Rechtsirrtum vor, er habe nicht hinreichend darauf geachtet, daß die Leuchten brannten und nicht verlöschten.

II.

Das Berufungsgericht bejaht ebenfalls eine Haftung der Erstbeklagten.

1. Zutreffend nimmt es eine Haftung der Erstbeklagten nach § 7 StVG mit der Begründung an, die Schädigung sei trotz ausgeschalteten Motors des Sattelschleppers und dessen Stillstehens bei seinem Betrieb eingetreten. Wegen des bejahten schuldhaften Verhaltens des Zweitbeklagten als Fahrer scheidet ein Ausschluß dieser Haftung wegen unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 StVG) aus, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt.

2. Das Berufungsgericht bejaht eine Haftung der Erstbeklagten auch aus unerlaubter Handlung (§§ 831, 847 BGB).

Eine Entlastung dieser Beklagten nach § 831 BGB verneint das Berufungsgericht mit der Begründung, die erforderlichen Voraussetzungen seien hierzu schon nicht zur Genüge dargetan. Die Erstbeklagte habe nur allgemein vorgetragen, der Zweitbeklagte sei regelmäßig in seiner Fahrweise überwacht worden, ohne das näher auszuführen. Insbesondere habe sie nichts darüber vorgebracht, daß sie ihre Fernfahrer über die besonderen Gefahren und deren Absicherung beim Liegenbleiben der Schwerlastfahrzeuge zumal im Ausland belehrt habe. Eine solche Belehrung sei einem Transportunternehmen, dessen Verrichtungsgehilfen ständig im Verkehr unterwegs seien, zumutbar; sie sei auch deshalb besonders dringend gewesen, weil der Erstbeklagte sich nach der Regelung seines Heimatlandes keiner Fahrprüfung habe zu unterziehen brauchen.

4

Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Nach ständiger Rechtsprechung sind im Interesse des Verkehrs strenge Anforderungen an die Sorgfalt des Kraftfahrzeughalters bei der Überwachung seines angestellten Kraftfahrers zu stellen. Das gilt im besonderen Maße gegenüber einem Lastzugfahrer. Der Halter, dem nach § 831 BGB der Beweis obliegt, daß er seine Sorgfaltspflicht erfüllt hat, muß die einzelnen von ihm getroffenen Sicherungsanordnungen und deren Durchführung darlegen und unter Beweis stellen. Da eine Feststellung bestimmter entlastender Tatsachen notwendig ist, ist das allgemeine Vorbringen nicht hinreichend, er habe den Fahrer laufend überwacht.

Das Vorbringen der Revision selbst zeigt im übrigen bereits, daß die Entlastung nicht gelingen kann. Sie meint zu Unrecht, einer Belehrung des Zweitbeklagten über Absicherung beim Liegenbleiben im Ausland habe es nicht bedurft, weil der Fahrer von Beruf Kraftfahrer sei und zudem die Fahrzeuge der Erstbeklagten üblicherweise mit Notleuchten ausgestattet seien. Das Verhalten des Zweitbeklagten zeigt aber, daß er weder den erforderlichen Abstand der Sicherheitsleuchten noch deren große Bedeutung beachtete. Zudem fehlten bei dem von ihm gelenkten Sattelschlepper Notleuchten, ohne daß er das bei Antritt der Fahrt gemerkt hatte.

III.

Im Rahmen des § 17 StVG erachtet das Berufungsgericht die Ersatzansprüche des Klägers entsprechend seinen Klageanträgen auf 2/3 seines Schadens gemindert.

1. Hierbei geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß nur erwiesene Umstände eingeworfen werden können. Dementsprechend legt es dieser Abwägung zugrunde, daß der Unfall für den Kläger nicht unabwendbar war und somit die Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeugs einzuwerfen ist. Darüberhinaus lastet es ihm auch ein Verschulden an. Nach seiner Auffassung ist der Kläger für die Reichweite des Abblendlichts mit 80 bis 90 km/st entweder zu schnell oder nicht hinreichend aufmerksam gefahren.

2. Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge berücksichtigt das Berufungsgericht, daß das Liegenbleiben nicht ordnungsgemäß mit Sicherungsleuchten gekennzeichnete Schwerlastfahrzeuge gerade für Schnellstraßen wie die BAB eine der gefährlichsten Unfallursachen darstellt. Das Berufungsurteil weist darauf hin, daß die gesetzgeberische Entwicklung immer weitergehende Sicherungsmaßnahmen durch ganz bestimmte Warneinrichtungen vorgeschrieben hat (Neufassung des § 53 a StVZO). Zu Lasten der Beklagten wirft es außerdem ein, daß die linke Rückleuchte des Sattelschleppers nicht in voller Stärke wie die rechte Leuchte brannte. Demgegenüber hält das Berufungsgericht die Gefährdung durch den mit 80 bis 90 km/st herankommenden Mercedes-Pkw für geringer. Ebenso wertet der Tatrichter das Verschulden des Zweitbeklagten schwerer als das des Klägers, das er allerdings auch als nicht leicht beurteilt. Das Berufungsurteil führt aus, wenn der Zweitbeklagte keine ordnungsgemäßen Sicherungsleuchten mitgeführt und deshalb provisorische Ölleuchten habe aufstellen müssen, sei er zu ständigen Kontrollen dahin verpflichtet gewesen, ob sie nicht wegen Mangels an Brennstoff oder durch den Fahrtwind vorbeifahrender Fahrzeuge oder durch

Witterungseinflüsse ausgingen. Lege man das eigene Vorbringen der Beklagten zugrunde, seien die (brennenden) Ölleuchten viel zu nahe hinter dem Sattelschlepper aufgestellt worden, zumal die zu warnenden Fahrer auch noch durch die 85 m vor dem Sattelschlepper kreuzende Überführung in der Sicht behindert gewesen seien.

3. Die Bedenken der Revision gegenüber der Schadensverteilung greifen nicht durch.

a) Das Berufungsgericht hat seiner Abwägung eine Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs des Klägers von 80 bis 90 km/st zugrunde gelegt. Eine Geschwindigkeit von 120 km/st hat es nicht festzustellen vermocht. Es weist auf die Aussagen des Klägers in den Strafakten und die Bekundungen seines Sohnes als Zeugen hin.

Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Nach dem Vorbringen der Beklagten betrug die Geschwindigkeit des heranfahrenden Personenkraftwagens 100 bis 120 km/st (BU Bl.4). Sie haben in dem im letzten Verhandlungstermin des Berufungsverfahrens nachgelassenen Schriftsatz vom 10. März 1969 vorgetragen, der Kläger müsse schneller gefahren sein als 80 bis 90 km/st, wie aus den Unfallschäden zu schließen sei, und haben sich auf Sachverständigenbeweis berufen. Diesen Beweis-antritt hält das Berufungsgericht für ungeeignet, weil die Unfallschäden kaum noch zu rekonstruieren seien und ein Sachverständiger aus ihnen eine Geschwindigkeit von 120 km/st nicht feststellen könne. Dem steht der Vermerk in der Verkehrsunfallanzeige vom 17. Februar 1964 (Strafakten 17 Ms 52/65 StA Aachen) nicht entgegen. Dort ist zwar niedergelegt, die Vorderfront sei bis zur

Windschutzscheibe völlig eingedrückt. Diese Angabe ist aber für die genaue Feststellung der Unterschiedsgeschwindigkeit zu pauschal. Das wird besonders deutlich nach der Bekundung des Sohnes des Klägers im Strafverfahren, der Motor sei nach dem Zusammenstoß noch gelaufen, er habe ihn erst abgestellt.

b) Das Berufungsgericht bejaht ein Verschulden des Klägers mit der Begründung, er habe den Sattelschlepper zu spät bemerkt und sei nicht mehr rechtzeitig links vorbeigefahren, weil er entweder für die Sichtweite des Abblendlichts mit 80 bis 90 km/st zu schnell oder nicht mit hinreichender Aufmerksamkeit gefahren sei. Hiernach beruht der Unfall jedenfalls auch auf einem dem Kläger anzulastenden Umstand, ohne das feststeht oder auch festzustellen wäre, welcher Umstand vorliegt. Es genügt, daß sich in jedem Fall das Verhalten des Klägers darin ausgewirkt hat, daß er den Sattelschlepper zu spät erkannte. Das hat der Tatrichter zu Lasten des Klägers in die Waagschale geworfen. Es ist nicht ersichtlich, wieso das rechtlich zum Nachteil der Beklagten fehlsam sein sollte.

c) Das Berufungsgericht geht zwar davon aus, daß im Unfallzeitpunkt der Scheibenwischer im Wagen des Klägers nicht in Betrieb war. Es hat aber nicht festzustellen vermocht, daß der Scheibenwischer wegen der Wetterverhältnisse (Regen) hätte eingeschaltet werden müssen. Es weist besonders auf die Bekundung des Zweitbeklagten im Strafverfahren hin, das Wetter sei trocken gewesen, und würdigt in dieser Richtung auch die Aussagen weiterer Zeugen. Unter diesen Umständen brauchte es den Kläger hierzu nicht als Partei zu vernehmen, wovon schon das Landgericht abgesehen hatte.

Ist danach von einer Geschwindigkeit des Klägers von nur 80 bis 90 km/st auszugehen, so bestehen keine rechtlichen Bedenken gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Klägers für die Verkehrsverhältnisse einer Autobahn geringer zu bewerten ist als die Betriebsgefahr, die von dem auf der Fahrbahn stehenden, nicht ausreichend gesicherten Lastzug ausging.

IV.

Nach alledem war die Revision unbegründet und mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Pehle

Dr. Weber

Nußgens

Dunz

Scheffen