

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO 1970 §§ 3 Abs. 1 Satz 3, 18 Abs. 6

- a) Der Kraftfahrer darf bei Dunkelheit auch auf Autobahnen nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke halten kann.
§ 18 Abs. 6 StVO 1970 bringt nur die besonderen Umstände auf Autobahnen in diese "Goldene Regel" ein.
- b) Auf Hindernisse, die gemessen an den jeweils herrschenden Sichtbedingungen erst außergewöhnlich spät erkennbar werden, braucht der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit nicht einzurichten.

BGH, Urt. v. 15. Mai 1984 - VI ZR 161/82 - OLG München
LG München I

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 161/82

URTEIL

Verkündet am
15. Mai 1984
Freudenstein
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Hans D[REDACTED] GmbH & Co. KG, vertreten durch
den Geschäftsführer der Komplementär-GmbH Hans D[REDACTED],
H[REDACTED]-S[REDACTED]-Straße [REDACTED], K[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

V[REDACTED] H[REDACTED] VVaG, vertreten durch
den Vorstandsvorsitzenden Dr. Hans-Joachim S[REDACTED],
M[REDACTED]straße [REDACTED], M[REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

14

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 15. Mai 1984 durch
die Richter Dr. Steffen, Scheffen, Dr. Ankermann,
Dr. Lepa und Bischoff

für R e c h t erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München
vom 14. Mai 1982 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revision, an das Berufungsgericht zurück-
verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der beklagten Haftpflichtver-
sicherung aus unerlaubter Handlung Ersatz von Fahrzeug-
schäden, Abschlepp-, Bergungs-, Gutachter- sowie Anwalts-
kosten und Verdienstausschlag nach einem Verkehrsunfall.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der bei der Beklagten haftpflichtversicherte Lastzug der Firma Sch. fuhr am 3. November 1976 mit einer Geschwindigkeit von 94 km/h auf der rechten Fahrspur der Bundesautobahn A 3 von N. nach W. Es nieselte leicht, die frisch geteerte Fahrbahn war naß. Auf seiner Fahrspur lag ein 37,5 cm breites Reserverad mit einem Durchmesser von 1,26 m und schwarz lackierter Felge, das ein vorausfahrender Lastzug verloren hatte. Das Reserverad geriet unter den Lastzug der Firma Sch., der LKW des Zuges durchbrach die Leitplanke und stieß auf der Gegenfahrbahn mit dem entgegenkommenden Lastzug der Klägerin zusammen. Die Fahrer und Beifahrer beider Lastzüge erlitten tödliche Verletzungen; die Fahrzeuge wurden schwer beschädigt.

Die beklagte Haftpflichtversicherung hat den Sachschaden der Klägerin nach den Höchstbeträgen des Straßenverkehrsgesetzes (§ 12 StVG) reguliert. Die Klägerin verlangt mit ihrer Klage weiteren Ersatz von 4.833,24 DM. Sie hat geltend gemacht, der Fahrer der Firma Sch. habe den Unfall verschuldet; er sei mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der (zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht legt zugrunde, daß der bei der Beklagten versicherte Lastzug zur Unfallzeit mit Abblendlicht fuhr. Es nimmt zunächst den Beweis des ersten Anscheins dafür an, daß der Unfall auf die überhöhte Geschwindigkeit des Lastzuges zurückzuführen sei. Es sieht den Anscheinsbeweis aber als entkräftet an, denn es sei naheliegend, daß es zu dem Unfall auch dann gekommen wäre, wenn der Fahrer die für ihn konkret zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten hätte. Der Fahrer habe so schnell fahren dürfen, daß der Anhalteweg der - mit mindestens 40 m anzunehmenden - Reichweite des Abblendlichts entsprochen hätte. Dies folge aus der Vorschrift des § 18 Abs. 6 StVO, die als Ausnahme zu dem Gebot des § 3 Abs. 1 S. 3 StVO nicht auf die Sichtweite, sondern auf die Reichweite des Abblendlichts abstelle. Da das Reserverad, wie sich aus dem lichttechnischen Gutachten von Prof. Dr. H. ergebe, erst aus einer Entfernung von 27 m zu erkennen gewesen sei, wäre der Unfall auch bei Einhaltung der hier zulässigen Geschwindigkeit nicht vermeidbar gewesen. Der Fahrer des Lastzuges der Firma Sch. habe seine Geschwindigkeit nicht darauf einzurichten brauchen, daß er auch vor einem besonders schwer erkennbaren Gegenstand noch habe anhalten können. Anderenfalls werde die Flüssigkeit des Verkehrs auf Autobahnen in unzumutbarer Weise beeinträchtigt.

II.

Diese Erwägungen halten den Angriffen der Revision im Ergebnis nicht stand.

1. Dem Berufungsgericht ist allerdings im rechtlichen Ansatz zuzustimmen. Es fehlt an den Voraussetzungen der Haftung aus § 823 BGB, § 3 PflVG, wenn sich das Fehlverhalten des Fahrers des Lastzuges der Firma Sch., der unstreitig die zulässige Geschwindigkeit (§§ 3, 18 StVO) überschritten hat, auf das Unfallgeschehen nicht ausgewirkt hat. Hätte sich der Zusammenstoß mit dem auf der Gegenfahrbahn entgegenkommenden Lastzug der Klägerin, auch bei Beachtung der in der konkreten Verkehrssituation zulässigen Geschwindigkeit in gleichem Maße - wie tatsächlich geschehen - ereignet, trifft die Beklagte keine deliktische Haftung.

2. Der Bestand des angefochtenen Urteils ist auch nicht dadurch gefährdet, daß die Ausführungen des Berufungsgerichts zur konkret zulässigen Geschwindigkeit nicht ausschließen, daß das Berufungsgericht den Anwendungsbereich des § 18 Abs. 6 StVO zu weit gefaßt hat. Diese Vorschrift besagt, daß, wer auf der Autobahn mit Abblendlicht fährt, seine Geschwindigkeit nicht der Reichweite des Abblendlichts anzupassen braucht, wenn entweder die Schlußleuchten des vorausfahrenden Kraftfahrzeugs klar erkennbar sind und ein ausreichender Abstand von ihm eingehalten wird, oder wenn der Verlauf der Fahrbahn durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und, zusammen mit fremdem Licht, Hindernisse rechtzeitig erkennbar sind.

a) Wenn das Berufungsgericht dem § 18 Abs. 6 StVO für das Fahren mit Abblendlicht auf Autobahnen schlechthin die Regel entnehmen wollte, daß der Kraftfahrer hier - abweichend von § 3 Abs. 1 S. 3 StVO - bei Dunkelheit nicht auf Sichtweite fahren müsse, so wäre ihm nicht zu folgen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (s. Vereinigte Große Senate BGHSt 16, 145; ebenso OLG Bamberg, VersR 1976, 889 und OLG Braunschweig VersR 1983, 157, 158) darf der Kraftfahrer auch auf Autobahnen bei Dunkelheit nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig vor einem Hindernis auf seiner Fahrspur halten kann. Auch auf Autobahnen ist grundsätzlich nur so schnell zu fahren, daß der Anhalteweg im Sichtbereich, d.h. in dem Bereich, in dem nach den konkreten Umständen Hindernisse für den jeweiligen Fahrer erkennbar werden, nach der jeweils gegebenen besonderen Sachlage (Witterungsverhältnisse, technische Einrichtungen der Fahrzeuge, persönliche Fähigkeiten des Fahrers) garantiert bleibt. Keinesfalls ist die zulässige Geschwindigkeit in Absehung dieser mehreren konkreten Faktoren sozusagen "abstrakt" allein durch die Reichweite des Abblendlichtes festgelegt, vielmehr ist sie dem erleuchteten Sichtfeld, wie auch das Gesetz sagt, "anzupassen". Für die zutreffende Beurteilung der konkreten Umstände und die richtige Wahl der danach zulässigen Geschwindigkeit ist jeder Kraftfahrer selbst verantwortlich (s. VGS aaO. S. 149).

Von dieser "Goldenen Regel" will § 18 Abs. 6 StVO für Bundesautobahnen keine Ausnahme machen. Die Vorschrift bringt nur die besonderen Umstände auf Autobahnen (größere Übersichtlichkeit der Fahrbahn, Ausschluß nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer, Fehlen des Querverkehrs, zusätzliche

Lichtquellen durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und Abschwächung der Blendwirkung entgegenkommender Kraftfahrzeuge) in die Regel ein. Diese besonderen Umstände in Verbindung mit - auch auf anderen Straßen möglicher - Ausnutzung sonstiger Lichtquellen (Scheinwerfer des Gegenverkehrs, Rückleuchten des Voranfahrenden, Fahrbahnbeleuchtung, Mondschein) erlauben es dem Kraftfahrer auf Autobahnen, auch bei Dunkelheit im allgemeinen eine höhere Geschwindigkeit einzuhalten als auf anderen Straßen. So braucht, wer einem vorausfahrenden Fahrzeug nachfährt, dessen Schlußlichter klar erkennbar sind, nicht mit dem plötzlichen Auftreten von Hindernissen in dem Zwischenraum zwischen seinem eigenen und dem vorausfahrenden Fahrzeug zu rechnen, sondern kann sich an den Schlußleuchten des vorausfahrenden Fahrzeugs orientieren (§ 18 Abs. 6 Nr. 1 StVO). Der Schutzzweck des "Fahrens auf Sicht" wird in einem solchen Fall dadurch erfüllt, daß der Nachfahrende vor möglichen Hindernissen durch den Vorausfahrenden hinreichend gewarnt wird. Der Kraftfahrer auf Autobahnen braucht sich aus den genannten besonderen Umständen auch nicht in demselben Umfang wie auf anderen Straßen auf das Vorhandensein aller möglichen Hindernisse einzustellen. Zwar wird die für die Geschwindigkeit relevante Sichtgrenze nicht nur durch die Erkennbarkeit unbeleuchteter Fahrzeuge oder ähnlich großer und kontrastreicher Hindernisse gezogen. Vielmehr muß der Fahrer auf einer Autobahn auch mit anderen typischen Hindernissen rechnen, beispielsweise mit verunglückten Personen, mit angefahrenem Wild, mit einem sich von einem LKW gelösten Reserverad, mit herabgefallenem Ladegut und dergleichen. Auch solche Hindernisse

sind als Faktor der "Sichtweite" für die Wahl der Geschwindigkeit grundsätzlich einzubeziehen. Allerdings spielt die Identifizierbarkeit solcher Hindernisse als "Reifen" oder als "Mensch" insoweit keine Rolle; abzustellen ist auf die Erkennbarkeit als ein Hindernis, das zum Ausweichen und erforderlichenfalls zum Anhalten zwingt.

Wird deshalb die bei Dunkelheit zu wählende Fahrgeschwindigkeit auch auf Bundesautobahnen nicht so sehr durch die ausgeleuchtete Fahrstrecke als vielmehr durch die Erkennbarkeit derartiger Hindernisse für den Fahrer nach den konkreten Lichtverhältnissen bestimmt, so kann das aber nicht bedeuten, daß dieser seine Geschwindigkeit auch auf solche Hindernisse einzurichten hat, die gemessen an den jeweils herrschenden Sichtbedingungen erst außergewöhnlich spät erkennbar werden. Zwar muß sich der Fahrer auf gegebene erschwerte Sichtbedingungen (Regen, Nebel) einstellen, aber grundsätzlich nur auf die unter den konkreten Verhältnissen normale, durchschnittliche Erkennbarkeit größerer Hindernisse, dagegen nicht auf solche, die etwa wegen ihrer besonderen Beschaffenheit (fehlender Kontrast zur Fahrbahn, hohe Lichtabsorption) ungewöhnlich schwer erkennbar sind. So hat der Bundesgerichtshof entschieden, der Kraftfahrer müsse nicht damit rechnen, daß ein Baumstamm 3 m nach hinten aus dem unbeleuchteten Anhänger herausragt (Urt. vom 16. April 1955 - VI ZR 71/54 = VRS 9, 114 = VersR 1955, 379), daß sich ein nicht kenntlich gemachter und nicht beleuchteter

Splitthaufen auf der Fahrbahn befindet (Urt. vom 5. April 1960 - VI ZR 49/59 = VersR 1960, 636) oder daß eine verkehrswidrig abgelegte Absperrstange eines Weidezaunes spitzwinklig entgegen der Fahrtrichtung frei in den Luftraum über der Verkehrsfläche hineinragt (Urt. vom 27. Juni 1972 - VI ZR 184/71 = VersR 1972, 1067, 1068); vgl. auch BayObLG VRS 22, 380 = JR 1962, 189 (mit Anm. Martin S. 190) für einen auf der Fahrbahn liegenden Reifenprotector von 20 cm Höhe und im Umfang etwa eines halben LKW-Reifens.

b) Im Streitfall handelt es sich bei dem auf der Autobahn liegenden Reserverad nach den Feststellungen des Berufungsgerichts um ein solches, auch bei Berücksichtigung der damals bestehenden Sichterschwernisse (Nieselregen) außergewöhnlich schwer zu erkennendes Hindernis. Nach dem von ihm verwerteten lichttechnischen Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. H. war der dunkle Reifen mit schwarzlackierter Felge auf der nassen, gerade frisch geteerten Fahrbahn bei leichtem Nieselregen wegen des geringen Kontrastes zwischen Hindernis und Umfeld außergewöhnlich schwer, nämlich erst auf eine Entfernung von 27 m wahrzunehmen. An die tatrichterliche Würdigung, die von der Revision auch nicht angegriffen worden ist, ist das Revisionsgericht gebunden. Nach den vorstehenden Ausführungen ist dem Berufungsgericht im Ergebnis darin zuzustimmen, daß der Fahrer der Firma Sch. die Geschwindigkeit des Lastzuges auf ein rechtzeitiges Anhalten vor diesem Hindernis nicht einzurichten brauchte.

3. Die Revision rügt jedoch zu Recht, daß das Berufungsgericht unerörtert läßt, ob der Zusammenstoß auf der Gegenfahrbahn mit dem Fahrzeug der Klägerin - nur dieser Umstand ist für den vorliegenden Rechtsstreit von

Bedeutung - auch bei Einhaltung der für die Verhältnisse gebotenen Geschwindigkeit stattgefunden hätte. Hierzu läßt das Berufungsurteil jegliche Feststellung vermissen.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß das Abblendlicht am Fahrzeug der Firma Sch. "mindestens 40 m reichte". Die tatsächliche Reichweite des Lichtes (die möglicherweise erheblich darüber lag) stellt es nicht fest. Dies wird nachzuholen sein. Denn nur aufgrund dieses Ausgangspunktes läßt sich - durch sachverständige Beratung - berechnen, mit welcher Geschwindigkeit der Fahrer damals hätte fahren dürfen, ob er bei Einhaltung der Geschwindigkeit dem Reserverad hätte ausweichen können und ob der Lastzug, wenn ein Auffahren auf das Reserverad unvermeidbar war, ebenfalls auf die Gegenfahrbahn geraten wäre. Da letzteres ausweislich des Inhalts der vom Berufungsgericht zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachten Akten des Ermittlungsverfahrens (auf die sich beide Parteien berufen haben) nach dem Gutachten des Sachverständigen S. vom 30. September 1977 bei einer Geschwindigkeit von unter 55 km/h nicht der Fall gewesen wäre, läßt sich bisher nicht ausschließen, daß der Fahrer des Lastzuges der Firma Sch. den Unfall der Klägerin wegen überhöhter Geschwindigkeit verschuldet hatte.

III.

Dieserhalb war das angefochtene Urteil aufzuheben,
damit das Berufungsgericht die erforderlichen Fest-
stellungen treffen kann.

Dr. Steffen

Scheffen

Dr. Ankermann

Dr. Lepa

Bischoff