

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 170/64

Verkündet am

3. Dezember 1965
Kriegl, Justiz-
hauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Werner B [REDACTED] in H [REDACTED]
[REDACTED] (Kreis H [REDACTED]),

Beklagten, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. v.
[REDACTED]

gegen

die Firma Gebrüder Be [REDACTED] in O [REDACTED] ([REDACTED])
Zum S [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 1965 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanbeck, Dr. Bode, Heinrich Meyer, Dr. Pfretzschner und Dr. Nüßgens für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm (Westf.) vom 23. März 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 8. März 1961 gegen 21.10 Uhr befuhr der Kraftfahrer O. [REDACTED] mit einem Lastzug des Beklagten die rechte Seite der Normalfahrbahn der 8 m breiten Bundesautobahn bei Brönnighausen (Kreis Bielefeld) in Richtung Herford. Etwa ab Kilometerstein 324 ging die Geschwindigkeit des Fahrzeugs von 42 km/st auf 22-25 km/st herunter. Ungefähr 100 m vor dem Kilometerstein 322 fuhr der Kraftfahrer F. [REDACTED] mit einem Lastzug der Klägerin bei Abblendlicht hinten links auf die Anhänger-Rückseite des fahrenden Lastzugs des Beklagten auf. Vor dem Auffahren hatte sich die Geschwindigkeit seines Lastkraftwagens von 75 km/st über 65 km/st auf 54 km/st im Unfallzeitpunkt verringert. An der Unfallstelle blieben vom Lastzug der Klägerin 1,8 m lange Blockierspuren und zwischen ihnen am Ende eine 3,3 m lange Ölspur zurück.

Vor dem Unfall war der linke Reifen der hinteren Doppelachse des dreiachsigen Lastzuganhängers des Beklagten schadhaft

geworden und hatte sich während der Fahrt heiß gelaufen. O. bemerkte diesen Schaden, auf den er auch durch vorbeifahrende Kraftfahrer aufmerksam gemacht wurde. Frühestens 15 Minuten nach dem Zusammenstoß ging der Reifen in Flammen auf. Wann der Reifenschaden entstand und O. zur Kenntnis gelangte und wie er sich auf den Unfall ausgewirkt hat, ist unter den Parteien streitig.

Die Klägerin hat geltend gemacht, der Reifen sei mindestens 20 Minuten vor dem Unfall schadhaft geworden. Offenbar habe er innen gebrannt, zumindest aber geschwelt. Schon während der Fahrt habe er gequalmt. Unmittelbar vor dem Zusammenstoß sei der Lastzug des Beklagten hinten völlig in Qualm gehüllt gewesen. Das Fahrzeug und die möglicherweise brennenden Schlussleuchten seien nicht zu erkennen gewesen. F. habe plötzlich vor sich eine schwarze Wand gesehen. Trotz sofortigen Bremsens habe er ein Auffahren nicht verhindern können. Die alleinige Schuld am Unfall trage O. Nachdem er Reifenschaden und Qualmentwicklung erkannt habe, habe er die Fahrt auf der Bundesautobahn nicht fortsetzen dürfen, vielmehr anhalten oder sofort den nächsten Parkplatz oder die nächste Raststelle anfahren müssen. Dazu habe er bis zum Ort des Unfalls hinreichend Gelegenheit gehabt. Zumindest habe O. nicht so langsam fahren dürfen, sondern mit Höchstgeschwindigkeit weiterfahren müssen, damit sich der Qualm nicht hinter dem Lastzug habe halten können.

Die Klägerin macht den Beklagten als Halter für den Unfallschaden verantwortlich, den sie auf insgesamt 22.274 DM beziffert. Hiervon hat sie unter Berücksichtigung einer Mitverursachung des Schadens durch ihr Fahrzeug 2/3 und damit 14.849,30 DM nebst Zinsen gefordert.

Der Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten und geltend gemacht, F. habe den Unfall infolge zu schnellen Fahrens bei Abblendlicht und grober Unachtsamkeit allein ver-



schuldete; für ihn und seinen Fahrer O[REDACTED] sei der Unfall unabwendbar gewesen. Wie sich aus den Spuren ergebe, habe F[REDACTED] den Lastzug, der nicht völlig in Qualm gehüllt gewesen sei, erst im letzten Augenblick gesehen, obgleich man ihn rechtzeitig habe erkennen können. O[REDACTED] sei erst wenige Minuten vor dem Zusammenstoß auf den Reifenschaden hingewiesen worden. Er habe mehrmals am Lastzug entlang nach hinten geschaut und keinen Qualm bemerkt. Währenddessen hätten andere Kraftfahrer den Lastzug ohne Mühen überholt. Wenn der Reifen während der Fahrt überhaupt schon gequalmt habe, so habe sich zwischenzeitlich keinesfalls so viel Qualm entwickeln können, daß die Sicht auf den Lastzug beeinträchtigt und die Schlußleuchten völlig verdeckt gewesen seien. Nach dem Zusammenstoß habe der Reifen nur leicht mit weiß-gräulicher Farbe gequalmt. Aber selbst wenn der Reifen schon während der Fahrt stark gequalmt haben sollte, habe der Rauch nicht plötzlich auftreten und F[REDACTED] deshalb auch nicht überrascht werden können. Da die Brandgefahr bis zum Unfall nur äußerst gering gewesen sei, habe sich O[REDACTED] verkehrsgerecht verhalten, wenn er in langsamer Fahrt bis zum nächsten Parkplatz weitergefahren sei. Das Anhalten von Fahrzeugen auf der Bundesautobahn bringe stets eine große Unfallgefahr mit sich.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Auf die Berufung des Beklagten hat das Oberlandesgericht die der Klage zugrundeliegenden Schadensersatzansprüche dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und die Klage abgewiesen, soweit mit ihr mehr als 8.186 DM nebst Zinsen begehrt wird.

Mit der Revision erstrebt der Beklagte weiterhin die völlige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat eine Haftung des Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz bejaht. Bei der Abwägung nach § 17 StVG hat es ihn in Höhe von 1/3 des Unfallschadens zum Schadensausgleich herangezogen.

I.

1. Ohne Rechtsirrtum geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG vorliegen. Das zieht auch die Revision nicht in Zweifel.

2. Sie greift in erster Linie die Ausführungen des Berufungsgerichts an, mit denen es das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 StVG) verneint. Hierin kann ihr nicht gefolgt werden.

a) Zu dem vom Beklagten zu führenden Beweis, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, gehört der Nachweis, daß der Unfall nicht auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht (§ 7 Abs. 2 Satz 1 StVG). Diesen Beweis sieht das Berufungsgericht für nicht geführt an.

Das Berufungsgericht bezeichnet die mit 22-25 km/st festgestellte Geschwindigkeit, die nach seiner Meinung für die annähernd ebene Strecke der Bundesautobahn allenfalls der Hälfte der üblichen Geschwindigkeit entsprach, als gering und hält sie für unfallursächlich. Nach seiner Überzeugung ist weiterhin nicht auszuschließen, daß die brennenden Schlußleuchten des Anhängers vom Qualm des heißgelaufenen Hinterreifens verschleiert waren. Wegen dieser als Unfallursachen anzusehenden Umstände könne sich der Beklagte nicht entlasten, weil sie, so hat das Berufungsgericht nach dem unverkennbaren Sinn seiner

Urteilsausführungen erwogen, auf einem Heißwerden des Reifens, also auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruhten. Daß der Brand des Reifens durch fremde Einwirkung ausgelöst worden sei, behauptete er selbst nicht.

Diese Ausführungen halten rechtlicher Prüfung stand.

b) Vergeblich wendet sich die Revision dagegen, daß das Berufungsgericht von der Unfallursächlichkeit der geringen Geschwindigkeit und des Qualmens des linken Hinterreifens des Anhängers ausgegangen ist.

Diesen Beweis hat der Beklagte schon deshalb nicht erbracht, weil das Berufungsgericht sich nicht davon zu überzeugen vermochte, daß die Schlußbleuchten durch die Qualmentwicklung nicht verdeckt waren. Hierzu hat es ausgeführt: Die Qualmentwicklung müsse vor dem Unfall eine gewisse Intensität erreicht haben, weil sie von den Kraftfahrern, die den Fahrer des Beklagten gewarnt haben, auf so weite Entfernung wahrgenommen worden seien, daß sie ihre Überholgeschwindigkeit der des Lastzuges hätten anpassen und sich dem Lastzugfahrer durch Zuruf verständlich machen können.

Diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Erwägungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Der Umstand, daß andere Kraftfahrer den Lastzug mit schwelendem Hinterreifen schon von weitem erkannten, brauchte das Berufungsgericht nicht zu der Überzeugung zu führen, daß auch der Fahrer der Klägerin den Lastkraftwagen trotz des Rauches gesehen hat. Die von der Revision erstrebte Feststellung, der Fahrer P. habe den vor ihm fahrenden Lastzug jedenfalls bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen können, schließt die vom Berufungsgericht erwogene und hier allein erhebliche Möglichkeit nicht aus, daß die Schlußbleuchten durch Qualm verdeckt gewesen sind und er infolgedessen, wenn auch aus mitwirkender

Unachtsamkeit, den Lastzug nicht gesehen hat.

Ebensowenig ist erwiesen - ohne daß es für die Verneinung eines unabwendbaren Ereignisses hierauf noch ankommt -, daß die durch den Reifenschaden veranlaßte orts- und verkehrsmäßig besonders geringe Geschwindigkeit des Lastzuges des Beklagten nicht ursächlich für den Unfall war. Das Berufungsgericht hat sich im Gegenteil sogar von seiner Ursächlichkeit überzeugt. Ohne Rechtsirrtum hat es erwogen, daß Kraftfahrzeuge, die auf der Autobahn mit einer für die örtlichen und verkehrsmäßigen Verhältnisse ungewöhnlich geringen Geschwindigkeit fahren, nicht nur den Verkehr behindern, sondern auch die Gefahr von Auffahrunfällen erhöhen. Unterstützt durch den Sachverständigen Spange hat es darauf hingewiesen, daß eine Vielzahl solcher Unfälle bekannt sei.

Der Revision kann nicht zugegeben werden, daß der Unfallursächlichkeit der konkreten Geschwindigkeit ihre Erlaubtheit entgegensteht. Bei der die Betriebsgefahr berührenden Frage, ob die durch den Reifenschaden veranlaßte langsame Fahrweise für den Unfall (mit-) ursächlich geworden sein kann, spielt ihre Erlaubtheit oder ihr Verbotensein keine Rolle.

II.

1. Bei der Abwägung im Rahmen des § 17 StVG hat sich das Berufungsgericht im Gegensatz zum Landgericht nicht von einem Verschulden des Fahrers des Beklagten zu überzeugen vermocht. Zu seinen Lasten hat es nur die Betriebsgefahr des Lastzuges mit seiner geringen Geschwindigkeit in die Waagschale geworfen. Damit hat es zutreffend auf die Betriebsgefahr in ihrer konkreten Gestaltung abgestellt und ist richtig davon ausgegangen, daß die besonderen Umstände ihrer Steigerung, anders als im Rahmen des § 17 Abs. 2 StVG, bei der

Schadensabwägung nur zu berücksichtigen sind, wenn die Unfallursächlichkeit feststeht.

2. Zu Ungunsten der Klägerin hat das Berufungsgericht neben der Betriebsgefahr des in schneller Fahrt folgenden Lastzugs ein Verschulden ihres Fahrers F. in die Waagschale geworfen.

Das Berufungsgericht hält es für ausgeschlossen, daß der heiße Reifen schon vor dem Unfall einen schwarzen, undurchsichtigen Qualm entwickelt hat, und ist nur von der Bildung eines hellen (weiß-grauen) Rauches überzeugt. Daß dieser Qualm die Schlußleuchten längere Zeit hindurch völlig verdeckt habe, sieht das Berufungsgericht, sachverständig beraten, für unwahrscheinlich an. Zudem hätte der Fahrer der Klägerin, so führt es aus, selbst bei starker Qualmentwicklung schon vor dem Zusammenstoß längere Zeit hindurch Rauchfetzen auf seiner Fahrbahn beobachtet haben müssen, da der gesamte Rauch unmöglich dem Lastzug des Beklagten im Sog gefolgt sei. Diese räumlich eng begrenzte Rauchbildung hätte dem Fahrer der Klägerin eine Warnung sein und ihn zu vorsichtigem Fahren sowie sorgfältiger Beobachtung veranlassen müssen.

Diese Ausführungen sind rechtlich nicht zu beanstanden. Sie werden auch von der Revision nicht in Zweifel gezogen.

Sie beanstandet nur, daß der Klägerin nicht angelastet ist, mit einer im Hinblick auf die Ausleuchtung durch das Abblendlicht überhöhten Geschwindigkeit von 54 km/st gefahren zu sein. Dem kann nicht gefolgt werden. Es mag dahinstehen, ob der Fahrer der Klägerin im Hinblick auf seine Sichtweite auch unter Berücksichtigung der Erwägungen in BGHSt 16, 145 (=BGHZ 35, 400) zu schnell gefahren ist. Hierauf kommt es aus anderen Gründen nicht an.

10
99

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hätte Funke vorsichtiger fahren müssen, als er es getan hat. Darin liegt, daß er seine bisherige Fahrgeschwindigkeit nicht hätte beibehalten dürfen. Ob eine Fahrgeschwindigkeit von 54 km/st allgemein zu hoch war, brauchte das Berufungsgericht nicht zu erörtern. Entscheidend ist, ob sie in der Zeit der Unfallentstehung zu hoch war, unfallursächlich geworden ist und F. zur Last fällt. Das hat das Berufungsgericht bejaht und bei der Schadensverteilung mit berücksichtigt.

3. Damit hat das Berufungsgericht die Grundlagen seiner Abwägungen rechtsfehlerfrei festgestellt.

Bei der Abwägung hat es in möglicher Weise die größere Schadensverursachung auf Seiten der Klägerin angenommen und eine Schadensteilung von 1 : 2 zu Lasten der Klägerin für angemessen gehalten. Diese dem Tatrichter vorbehaltene Schätzung ist vom Revisionsgericht grundsätzlich nicht nachprüfbar.

III.

Dementsprechend hat das Berufungsgericht die Klage allenfalls in Höhe von $1/3$ der geforderten Kosten der Bergung der Ladung ($279 : 3 = 93$ DM) und des verlangten Verdienstausfalls ($20.853 \text{ DM} : 3 = 6.951 \text{ DM}$) sowie der im Hinblick auf das Quoten-Vorrecht des Versicherungsnehmers bei der Kasko-Versicherung gesamten geltend gemachten Selbstbeteiligungsbeträge für Fahrzeugschaden (1 000 DM) und Fahrzeugbergung (142 DM) in Höhe

von zusammen 8.186 DM für begründet angesehen und - neben dem Ausspruch zum Grunde - die darüber hinaus gehende Klage abgewiesen.

IV.

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

Hanebeck

Dr. Bode

Meyer

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüßgens