

~ u

BUNDESGERICHTSHOF 2081 049

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 185/66

URTEIL

Verkündet am

am 26. März 1968
Kriegl, Justiz-
hauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma August B e [REDACTED] & Co., Spedition
und Lagerei, Inhaber: Spediteur August Be [REDACTED],
Ha [REDACTED], Schu [REDACTED] I [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin,
Anschlußberufungsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma L i [REDACTED],
G [REDACTED]/B [REDACTED], Ni [REDACTED]-Wa [REDACTED] Nr. [REDACTED],

2. den Kraftfahrer Jose S [REDACTED],
E [REDACTED]/G [REDACTED]/B [REDACTED], H [REDACTED]weg Nr. [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte,
Anschlußberufungskläger
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. März 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Heinr. Meyer, Dr. Nüßgens und Sonnabend für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 20. Oktober 1966 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin und die Anschlußberufung der Beklagten gegen das Zwischenurteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts Hannover vom 17. Februar 1966 werden zurückgewiesen.

- II. Im übrigen wird die Revision der Klägerin zurückgewiesen.

- III. Die Kosten der beiden Rechtsmittelverfahren werden zu 1/3 der Klägerin, zu 2/3 den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 5. Februar 1963 gegen 5.00 Uhr ereignete sich auf der Bundesautobahn F [REDACTED]-K [REDACTED] bei Kilometer [REDACTED],0 ein Verkehrsunfall, an dem ein von dem Kraftfahrer Sch [REDACTED] gesteuerter Lastzug der Klägerin und ein Lastzug der Beklagten zu 1), dessen Fahrer der Beklagte zu 2) war, beteiligt waren.

Zur Unfallzeit herrschte starker Frost, der zur Folge hatte, daß der in dem Lastzug der Beklagten zu 1) verwendete, in B [REDACTED] getankte Dieselmotorkraftstoff wegen seines relativ hohen Paraffingehalts verdickte, die Brennstoffzufuhr störte und den Ausfall des Motors bewirkte,

so daß der Beklagte zu 2) anhalten mußte; er stellte das Fahrzeug scharf rechts am Autobahnrand ab, ließ die Schlußlichter brennen, setzte das rechte Blinklicht in Betrieb und ließ durch seinen Beifahrer in etwa 40 bis 50 m hinter dem haltenden Lastzug eine Warnleuchte mit rotem Blinklicht aufstellen. Sodann begannen der Beklagte zu 2) und sein Beifahrer, die eingefrorene Kraftstoffleitung aufzutauen.

Der Fahrer der Klägerin befuhr zur gleichen Zeit die Autobahn auf der Fahrspur in gleicher Richtung. Die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs betrug etwa 75 km/st. Vor ihm befand sich ein unbekannt gebliebener Lastzug; der Abstand zwischen diesen beiden Fahrzeugen betrug etwa 70 bis 75 m. Kurz vor der Stelle, an welcher der Lastzug der Beklagten zu 1) hielt, betätigte der vor dem Fahrzeug der Klägerin befindliche Lastzug das linke Blinklicht und zog nach links auf die Überholspur. Der Fahrer der Klägerin hatte die Absicht, dem vorausfahrenden Lastzug zu folgen und gab ebenfalls Blinkzeichen; die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs verminderte er nicht. Nachdem der vorausfahrende Lastzug auf die Überholspur gelangt war und die Sicht nach vorn freigegeben hatte, wurde der abgestellte Lastzug der Beklagten zu 1) nunmehr auch von dem Fahrer der Klägerin erkannt, der daraufhin in den Rückspiegel blickte, um sich davon zu überzeugen, daß die Überholspur hinter ihm frei war. Als er wieder auf die Fahrbahn sah, hatte sich sein Fahrzeug mit unverminderter Geschwindigkeit dem haltenden Lastzug auf eine Entfernung von etwa 5 bis 10 m genähert. Unmittelbar darauf prallte der Lastzug der Klägerin auf den Lastzug der Beklagten zu 1). An beiden Lastzügen entstand schwerer Sachschaden. Sowohl der Fahrer der Klägerin

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87 a ff. UrhG geschützt.



als auch der Beklagte zu 2) und sein Beifahrer wurden verletzt. Der Fahrer der Klägerin wurde durch rechtskräftiges Urteil des Amtsgerichts Wiesloch vom 15. April 1964 wegen fahrlässiger Körperverletzung in Tateinheit mit einer Übertretung nach § 21 StVG, § 1 StVO zu einer Geldstrafe verurteilt.

Die Klägerin räumt ein, daß den Fahrer ihres Lastzuges ein gewisses Verschulden an dem Unfall treffe, macht aber geltend, daß das Verschulden der Beklagten überwiege, weil der Unfall durch die Verwendung eines ungeeigneten Kraftstoffs und dadurch verursacht worden sei, daß das Fahrzeug der Beklagten zu 1) nicht mit den erforderlichen Sicherungsgeräten ausgestattet gewesen sei und der Beklagte zu 2) den abgestellten Lastzug nicht genügend gegenüber dem nachfolgenden Verkehr gesichert habe.

Mit der Klage hat die Klägerin von den Beklagten als Gesamtschuldern als - auf alle Schadenspositionen verteilten - Teilbetrag eines bezifferten Gesamtschadens von 52.908,30 DM die Zahlung von 25.000 DM nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt und die Auffassung vertreten, daß der Fahrer der Klägerin den Unfall allein verschuldet habe, weil er unaufmerksam gefahren sei. Ein etwaiger Verstoß des Beklagten zu 2) gegen die Sicherungs-Beleuchtungsvorschriften sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen; das betriebsbedingte Anhalten stelle kein Verschulden dar. Hilfsweise haben die Beklagten die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil die Klage dem Grunde nach zu 1/3 im Rahmen des der Klägerin entstandenen Gesamtschadens für gerechtfertigt erklärt.

Das Oberlandesgericht hat die mit dem Ziel der Feststellung der Haftung der Beklagten für 3/4 des Gesamtschadens eingelegte Berufung der Klägerin zurückgewiesen und auf die Anschlußberufung der Beklagten die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den ursprünglichen Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß die Verwendung des stark paraffinhaltigen Dieseldieselkraftstoffs, mit dem das Fahrzeug der Beklagten zu 1) betankt war, den Ausfall des Motors und das Anhalten auf der Autobahn bewirkt hat und für den Unfall ursächlich gewesen ist. Ein Verschulden des Beklagten zu 2) ist jedoch verneint worden mit der Begründung, es habe nicht gegen die allen Kraftfahrern obliegende Sorgfaltspflicht verstoßen, daß der Beklagte zu 2) überhaupt diesen Kraftstoff verwendet habe. Ein solches Dieselloil sei in B [REDACTED] handelsüblich. Es gehe nicht an, von ausländischen Kraftfahrern zu verlangen, daß sie sich beim Grenzübertritt von etwa unterschiedlichen Qualitäten der in ihrem Heimatland und in der Bundesrepublik Deutschland üblichen Brennstoffe überzeugen und dann entscheiden, ob sie umtanken müssen. Der stärker paraffinhaltige Kraftstoff neige bei Einwirkung von Kälte

zwar mehr zum Verdicken als der in der Bundesrepublik Deutschland verwendete Dieselmotorkraftstoff; dieser Nachteil werde aber normalerweise durch die Wärme im Motorraum und mit Hilfe der dem Kühlwasser entzogenen Temperaturen ausgeglichen. Lediglich in Ausnahmefällen - wenn ein eiskalter Wind auf den Kraftstofftank einwirke - könne es passieren, daß die freiwerdende Wärme nicht mehr ausreiche, die Flüssigkeit des Dieselmotorkraftstoffs hinreichend zu gewährleisten.

Diese Beurteilung läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen. Es würde eine Überspannung der ausländische Kraftfahrer treffenden Sorgfaltspflicht bedeuten, wollte man von ihnen verlangen, daß sie den in ihrem Heimatland, wenn dieses keine extremen klimatischen Unterschiede zu Deutschland aufweist, allgemein verwendeten Kraftstoff darauf prüfen, ob er bei Einwirkung von ausnahmsweise starken Kältegraden den Belastungen gewachsen ist. Die in dieser Richtung erhobenen Revisionsrügen greifen deshalb nicht durch. In der Verwendung des stark paraffinhaltigen Dieselmotorkraftstoffs liegt jedoch eine Erhöhung der Betriebsgefahr des Lastzuges der Beklagten; hierauf kommt es noch in anderem Zusammenhang an.

Neu und deshalb in der Revisionsinstanz nicht nachprüfbar ist die im Schriftsatz der Klägerin vom 21. Dezember 1966 aufgestellte Behauptung, der Beklagte zu 2) habe mit seinem Lastzug nicht an der späteren Unfallstelle anzuhalten brauchen; die Autobahn weise dort ein ausreichendes Gefälle auf, so daß der Lastzug der Beklagten zu 1) noch bis zu der nächsten, etwa 150 m entfernten Autobahnausfahrt habe fahren und dort

abgestellt werden können. Weder im Strafverfahren noch im ersten und zweiten Rechtszug ist seitens der Beteiligten ein diesbezügliches Vorbringen erfolgt. Das Berufungsgericht brauchte von sich aus nicht die Frage zu erörtern und zu klären, ob der defekte Lastzug der Beklagten zu 1) ohne Motorkraft an eine weniger gefährliche Stelle hätte gebracht werden können. Die insoweit auf §§ 139, 286 ZPO gestützte Revisionsrüge erweist sich demnach als unbegründet.

2. Das Berufungsgericht ist weiterhin davon ausgegangen, daß der Beklagte zu 2) gegen § 23 Abs. 2 StVO und gegen § 53 a StVZO verstoßen habe, weil er statt der durch § 53 a Abs. 1 StVZO vorgeschriebenen zwei Sicherheitsleuchten oder zwei Fackeln nur eine Warnleuchte mit rotem Blinklicht bei sich geführt und aufgestellt habe. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat jedoch die Klägerin nicht bewiesen, daß dieser Umstand für den Unfallhergang kausal gewesen sei. Es sei nicht ersichtlich, daß der Unfall anders verlaufen wäre, wenn der Beklagte zu 2) zwei Lampen mit gelbem Blinklicht aufgestellt hätte. Der Fahrer der Klägerin sei bereits durch die Fahrweise des vor ihm befindlichen Lastzuges hinreichend gewarnt gewesen; er habe auf Grund dieser Fahrweise erhöhte Aufmerksamkeit walten lassen und sich abwehrbereit machen müssen. Wäre er dieser Verpflichtung nachgekommen, dann habe er die Situation nicht mehr verkennen können, als er nach dem Ausschere des vor ihm fahrenden Lastzuges die rechte Fahrbahnhälfte voll zu übersehen vermochte. Auch bei nur geringerer Aufmerksamkeit habe der nachfolgende Verkehr das Hindernis - den haltenden Lastzug der Beklagten - nicht mehr übersehen können. Wenn der Fahrer der Klä-

gerin dennoch keine Anstalten getroffen habe, um ein Auffahren zu verhindern, dann könne nicht angenommen werden, daß die Aufstellung einer weiteren bzw. andersfarbigen Warnleuchte ihn zu aufmerksamerer Fahrweise hätte veranlassen können. Es sei deshalb die Ursächlichkeit eines Verstoßes gegen §§ 23 StVO, 53 a StVZO für den Unfall nicht festzustellen.

Die vom Berufungsgericht vertretene Auffassung wird dem Zweck und der Bedeutung der Vorschriften des § 23 Abs. 2 StVO und des § 53 a Abs. 1 StVZO nicht gerecht. Schwere Kraftfahrzeuge, die bei Dunkelheit für längere Zeit auf der Fahrbahn von Straßen, insbesondere von Autobahnen, anhalten, bilden eine besonders große Gefahr für den nachfolgenden Verkehr. Die vorhandenen Schluß- und Blinklichter reichen erfahrungsgemäß in aller Regel nicht aus, um diese Gefahrenquelle voll auf kenntlich zu machen. Deshalb wird verlangt, daß schwere Kraftfahrzeuge zusätzlich zwei besondere Sicherungsleuchten, Fackeln oder dergleichen bei sich führen, die ihrer Art nach erfahrungsgemäß geeignet sind, den nachfolgenden Verkehr ausreichend zu warnen, und die im Bedarfsfall, wenn es die Sicherung des Verkehrs erfordert (§ 23 Abs. 2 StVO), sofort verwendet werden können. Dieser Pflicht sind die Beklagten nicht in vollem Umfange nachgekommen; die getroffenen Sicherungsmaßnahmen waren unvollständig, weil der Lastzug nicht mit den in § 53 a Abs. 1 StVZO vorgeschriebenen, sondern mit weniger wirksamen Warnmitteln ausgestattet war. Auch ausländische Transportunternehmer und Fernfahrer müssen die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland bestehenden einschlägigen Vorschriften beachten. §§ 23 StVO, 53 a StVZO stellen Unfall-Verhütungsvor-

schriften dar. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts war es daher nicht Aufgabe der Klägerin, den Beweis dafür zu führen, daß die unzureichende Sicherung des liegengebliebenen Lastzuges der Beklagten für den Unfall ursächlich gewesen ist. Vielmehr hätten die Beklagten beweisen müssen, daß es auch dann zu dem Unfall gekommen wäre, wenn ihr Lastzug unter Beachtung der in §§ 23 StVO, 53 a StVZO enthaltenen Sicherungsvorschriften abgestellt gewesen wäre. Dieser Beweis ist nach dem Inhalt des Berufungsurteils nicht geführt. Denn es ist nicht auszuschließen, daß der dem Lastzug der Beklagten vorauffahrende LKW bei Setzung vorschriftsmäßiger Warnleuchten früher nach links gezogen worden und demgemäß auch Schwarze früher und eindringlicher gewarnt worden wäre. Der (zudem in der Berufungsinstanz nicht mehr beantragten) Zeugenvernehmung dieses Fahrers der Klägerin bedurfte es nicht, weil die der Beurteilung zugrunde liegenden Tatsachen unstreitig sind.

3. Schon wegen dieses schadensursächlichen Verschuldens war der Unfall für die Beklagten kein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG. Es kommt hinzu, daß die Unterbrechung der Brennstoffzufuhr ein Versagen der Vorrichtungen ihres Lastzuges war. Die Verwendung des bei höheren Kältegraden ungeeigneten Dieselkraftstoffs und das Unterlassen der vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen hatten zudem zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr des Lastzuges der Beklagten geführt. Da das Berufungsgericht dem nicht gebührend Rechnung trägt, kann die von ihm vorgenommene Abwägung nicht bestehen bleiben.

Da zum Grund des Anspruchs keine weiteren tatsächlichen Feststellungen möglich sind, kann der Senat von einer Zurückverweisung an das Berufungsgericht absehen und hinsichtlich des Klagegrundes selbst entscheiden (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO).

Es kann zwar Fälle geben, in denen die Betriebsgefahr eines liegengebliebenen und nicht vorschriftsmäßig gesicherten schweren Kraftfahrzeugs zurücktritt gegenüber der Betriebsgefahr, die von einem Kraftfahrzeug ausgeht, dessen Fahrer infolge groben Verschuldens das haltende Fahrzeug nicht erkennt und auf dieses auffährt (vgl. Urteile des erkennenden Senats vom 2. Juni 1964 - VI ZR 75/63 -, VersR 1964, 952 und vom 8. Januar 1965 - VI ZR 219/63 -, VersR 1965, 383).

Indes erscheint nach den von dem Berufungsgericht getroffenen Feststellungen das Verschulden des Fahrers der Klägerin nicht als so schwerwiegend, daß dagegen das Verschulden und die Betriebsgefahr des Lastzuges der Beklagten völlig zurückträten. Der Abstand von etwa 70 bis 75 m, den der Fahrer der Klägerin zu dem vor ihm fahrenden, unbekannt gebliebenen Lastzug eingehalten hatte, ist nicht zu beanstanden. Der Fahrer der Klägerin konnte wegen des vor ihm fahrenden Lastzuges die Autobahnstrecke nach vorn nicht einsehen. Als der vorauffahrende Lastzug das Blinklicht betätigte und auf die Überholspur fuhr, mußte der Fahrer der Klägerin zwar auch damit rechnen, daß die Fahrspur durch ein haltendes Fahrzeug versperrt war. Es war aber sachgemäß, daß er zunächst in den Rückspiegel blickte, um sich davon zu überzeugen, daß die Überholspur nicht von nachfolgenden Fahrzeugen beansprucht wurde. Einen Verstoß gegen die einem Kraft-

fahrer obliegende Sorgfaltspflicht stellte es jedoch dar, daß der Fahrer der Klägerin von dem Augenblick an, in welchem der vor ihm fahrende Lastzug auf die Überholspur gelangt war und den Ausblick auf die Fahrspur freigegeben hatte, dem Lastzug der Beklagten nicht die gebotene Aufmerksamkeit widmete. Bei gehöriger Vorsicht hätte er erkennen müssen, daß der Lastzug der Beklagten auf der Fahrspur ein Hindernis bildete, so daß der Überholvorgang besondere Sorgfalt erforderte. Welcher Zeitraum ihm zur Verfügung stand, bleibt allerdings offen. Zur Beachtung gebotener Sorgfalt hätte gehört, daß der Fahrer der Klägerin die Fahrgeschwindigkeit zumindest in dem Augenblick verminderte, als er die verhältnismäßig kurze Entfernung zu dem Lastzug der Beklagten bemerken und abschätzen konnte.

Bei der Abwägung der den Beteiligten zuzurechnenden Verursachung und ihres Verschuldens ist die von dem Lastzug der Klägerin ausgehende Betriebsgefahr höher zu veranschlagen als die Betriebsgefahr des haltenden Lastzuges der Beklagten. Auch trifft den Fahrer der Klägerin das schwerere Verschulden. Immerhin hatte der Beklagte zu 2) in beschränktem Umfang Sicherheitsmaßnahmen getroffen. Wenn diese auch nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprachen, so waren sie dennoch geeignet, die Gefahr zu vermindern. Demgegenüber fällt die Betriebsgefahr des Lastzuges der Klägerin stärker ins Gewicht, weil dieser mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Lastzug der Beklagten aufgefahren ist. Es erscheint nach allem angemessen, daß die Klägerin 2/3 des ihr entstandenen Schadens selbst tragen muß.

Das Berufungsurteil war demnach aufzuheben; sowohl die Berufung der Klägerin als auch die Anschlußberufung der Beklagten mußten zurückgewiesen und damit das im Ergebnis zutreffende landgerichtliche Urteil wiederhergestellt werden. Da die Revision der Klägerin nur in diesem Umfange Erfolg gehabt hat, mußte sie im übrigen zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 ZPO.

Engels Hanebeck Meyer Dr.Nußgens Sonnabend