

VI ZR 198/63

V e r k ü n d e t
am 22. Dezember 1964
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

2273 07S

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

des Karl W [REDACTED], H [REDACTED], B [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten, Anschluß-
berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter; Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Arnold M [REDACTED] & Co. H [REDACTED], H [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger, Anschluß-
berufungsbeklagten und Revisionsbe-
klagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 22. Dezember 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hane-
beck, Dr. Bode, Heinr. Meyer und Dr. Nüßgens

für R e c h t erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 25. Juni 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 9. September 1961 befuhr der Kraftfahrer Detlef D. gegen 10 Uhr mit einem Tanksattelschlepperzug des Klägers die Bundesstraße 5 in Richtung Itzehoe. In Höhe des Kilometersteines 47,5 bei Grevenkopp prallte das Fahrzeug gegen den dort haltenden Lastzug der Beklagten.

Der Kläger hat geltend gemacht, der Fahrer der Beklagten habe verbotswidrig auf der Bundesstraße geparkt und dadurch zu der Entstehung des Unfalls beigetragen. Er gibt zu, daß seinen Fahrer D. eine Mitschuld an dem Unfall trifft, und hat sich deshalb darauf beschränkt, von der Beklagten 30% seines Schadens (Sachschaden am Sattelschlepperzug und Verdienstausschlag) zu beanspruchen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie hat erwidert: Der Unfall sei für sie und ihren Fahrer ein unabwendbares Ereignis gewesen. Ihr Fahrer habe angehalten, um die Plane des Motorwagens, die sich gelöst gehabt habe, wieder zu befestigen. Der Fahrer des Klägers sei am hellen Tage auf der 8 m breiten und übersichtlichen Fahrbahn, auf der auch kein Gegenverkehr geherrscht habe, völlig grundlos auf den stehenden Lastzug aufgefahren. Dieser habe so weit rechts gestanden, daß dem Fahrer des Klägers 6 m freier Raum zur ungehinderten Durchfahrt zur Verfügung gestanden habe. Der Unfall sei nur darauf zurückzuführen, daß der Fahrer des Klägers am Lenkrad eingeschlafen sei.

- 3 -

Das Landgericht hat in einem Teil- und Grundurteil

1. die Beklagte verurteilt, an den Kläger 1 000 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 12. Februar 1962 zu zahlen,
2. in Höhe von 390 DM nebst Zinsen die Klage abgewiesen,
3. im übrigen den Klageanspruch insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, als der Kläger Ersatz von 1/4 seines Verdienstauffalls begehrt.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt, die Beklagte mit dem Ziel der Klageabweisung, der Kläger mit dem Antrag, den Klageanspruch auch insoweit zu 1/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären, als es sich um den Sachschaden an der Zugmaschine handelt. Beide Parteien haben gebeten, das Rechtsmittel des Gegners zurückzuweisen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen und auf die Berufung der Beklagten die Klage abgewiesen.

Mit der Revision wiederholt der Kläger seine Anträge aus der Berufungsinstanz. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß die Beklagte weder nach den Bestimmungen über unerlaubte Handlungen noch nach dem Straßenverkehrsgesetz in Anspruch genommen werden kann.



Es ist davon ausgegangen, daß der Fahrer der Beklagten objektiv gegen § 16 Abs. 1 a StVO verstoßen hat. Nach dieser Bestimmung ist auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften das Parken von Fahrzeugen und Zügen von mehr als 2 Meter Breite oder 6 Meter Länge an Stellen mit Fahrbahnmarkierungen nach Bild 31 a, 31 b oder 36 a der Anlage zur StVO verboten. Der Lastzug der Beklagten ist länger als 6 m und war, wie unstreitig ist, außerhalb geschlossener Ortschaft an einer — Stelle abgestellt, an der die Fahrbahn durch eine weiße unterbrochene Linie markiert ist. Das Berufungsgericht hält aber nicht für bewiesen, daß den Fahrer der Beklagten ein Verschulden trifft. Es meint, dem Fahrer der Beklagten sei nicht zu widerlegen, daß er nur angehalten hat, um die Plane des Motorwagens wieder zu befestigen. Wenn man bedenke, daß die flatternde Plane die Betriebssicherheit des Lastzuges gefährdet habe, so könne kein Verschulden darin gesehen werden, daß er angehalten habe, um die Plane festzubinden und damit auf schnellstem Wege die Betriebssicherheit wieder herzustellen.

Das Berufungsgericht ist weiter der Ansicht, daß die Beklagte sich nach § 7 Abs. 2 StVG entlastet habe. Zwar sei nicht bewiesen, daß ihr Fahrer den Lastzug auf der Fahrbahn scharf rechts zum Halten gebracht habe, wie es seine Pflicht gewesen wäre. Diese Sorgfaltsverletzung sei aber nicht ursächlich für den Zusammenstoß gewesen, denn die Beklagte habe bewiesen, daß es beim gemeinsamen Halten unmittelbar neben dem Gehweg

ebenfalls zu dem Aufprallen gekommen wäre. Das Sattelfahrzeug des Klägers sei auf die linke Hälfte des Lastzuges aufgefahren, also in ziemlicher Breite aufgeprallt. Daraus ergebe sich, daß das Fahrzeug des Klägers auch dann aufgeprallt wäre, wenn der Lastzug 20 bis 50 cm weiter rechts gehalten hätte, zumal nichts dafür vorliege, daß der Fahrer des Klägers den Lastzug in diesem Falle früher bemerkt hätte.

II. Die Revision erhebt mit Recht Bedenken gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Unfall für die Beklagte und ihren Fahrer ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG gewesen sei.

Das Berufungsgericht hat die Frage, ob der Fahrer der Beklagten berechtigt war, den Lastzug auf der Bundesstraße aufzustellen, nur bei Prüfung der Deliktsansprüche erörtert. Ersichtlich ist es aber der Meinung, daß auch einem besonders sorgfältigen Fahrer, wie § 7 Abs. 2 StVG ihn voraussetzt, kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn er sein Fahrzeug zum Wiederherstellen der Betriebssicherheit vorübergehend an einer Stelle abstellt, an der das Parken nach § 16 Abs. 1 a StVO verboten ist. Darin ist dem Berufungsgericht zuzustimmen. Seine Ausführungen lassen aber zweifelhaft erscheinen, ob es sich im klaren darüber war, daß in diesem Zusammenhang die Beklagte die Berechtigung ihres Fahrers zum Parken nachzuweisen hatte. Das Berufungsgericht hat bei Prüfung der Deliktsansprüche nur erklärt, es sei dem Fahrer der

Beklagten nicht zu widerlegen, daß er angehalten habe, um die Plane des Motorwagens wieder zu befestigen; ihm sei daher kein Verschulden nachzuweisen. Das kann zur Entlastung nach § 7 Abs. 2 StVG nicht ausreichen, denn hierzu wäre die Feststellung erforderlich, daß der Fahrer der Beklagten tatsächlich aus Gründen der Betriebssicherheit gezwungen war, entgegen dem Verbot des § 16 Abs. 1 a StVO an dieser Stelle zu parken. Diese Feststellung ist im Berufungsurteil nicht getroffen.

Es mag sein, daß das Berufungsgericht, da es den Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 StVG als erbracht ansieht, in diesem Zusammenhang der Aussage des Fahrers H. [REDACTED] Glauben geschenkt hat, also für erwiesen hält, daß er befürchtete, die flatternde Plane des Motorwagens zu verlieren und deshalb angehalten hat, um sie zu befestigen. Gleichwohl muß die Entlastung der Beklagten scheitern, denn das Berufungsgericht hat jedenfalls überschen, daß die weitere Aussage des Zeugen einer solchen Entlastung entgegensteht. Hiernach hat H. [REDACTED] bei dieser Gelegenheit nicht nur die Plane des Motorwagens befestigt, sondern, weil es nach Regen aussah, auch auf den bis dahin offenen Anhänger die Plane gezogen. H. [REDACTED] hält es für möglich, daß er etwa 20 Minuten dort gestanden hat. Nach der auf die Diagrammscheibe gestützten Behauptung des Klägers sollen es sogar 25 Minuten gewesen sein. Geht man hiervon aus, so kann nicht gesagt werden, daß H. [REDACTED] die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet

hat. Ein sorgfältiger Kraftfahrer hätte an dieser Stelle nicht länger angehalten, als es zur Befestigung der flatternden Plane des Motorwagens, also zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs erforderlich war. § 16 Abs. 1 a StVO ist durch Verordnung vom 7. Juli 1960 eingeführt worden, weil der Verkehrsfluß immer mehr durch parkende Fahrzeuge behindert wird und es sich deshalb als notwendig erwies, das schon für die Autobahnen bestehende Parkverbot wenigstens zum Teil auf die Bundesstraßen zu erstrecken, um auf diese Weise die Flüssigkeit, aber auch die Sicherheit des Verkehrs zu verbessern, um besonders um Auffahrunfälle zu verhüten (vgl. die Begründung der Verordnung). Aus diesem Zweck des Gesetzes ergibt sich für den Kraftfahrer, der ein großes Fahrzeug aus Gründen der Betriebssicherheit entgegen dem gesetzlichen Verbot auf einer Bundesstraße aufstellt, die Pflicht, die hierdurch herbeigeführte Behinderung des Verkehrs möglichst abzukürzen. Der Fahrer der Beklagten hätte daher an dieser Stelle der Bundesstraße nicht auch noch den Anhänger mit einer Plane überziehen dürfen, sondern diese Arbeit zurückstellen müssen, bis sich Gelegenheit bot, den Lastzug an einer Stelle aufzustellen, an der das Parken erlaubt war. Das war ihm umso mehr zuzumuten, als der Anhänger unbeladen war, es sich also nicht darum handeln konnte, die Ladung vor Regen zu schützen.

Hat der Fahrer der Beklagten aber nicht die gebotene Sorgfalt beobachtet, so ist der Unfall nicht durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden. Daraus

folgt, daß die Beklagte als Halterin des Lastzuges jedenfalls nach § 7 StVG die Mitverantwortung für den Unfall trägt.

III. Daß der Zusammenstoß der Fahrzeuge in erster Linie auf das Verschulden des Fahrers D. zurückzuführen ist, kann nicht zweifelhaft sein und wird auch von dem Kläger eingeräumt. Daher ist der Schaden nach § 17 StVG auszugleichen, also zu prüfen, inwieweit der Unfall vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

Die tatsächlichen Grundlagen für diese Abwägung stehen fest. Das Berufungsgericht hat für den Fall, daß der Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 StVG nicht als geführt angesehen werden sollte, in einer Hilfs-erwägung ausgeführt, die Betriebsgefahr des Lastzuges, für die die Beklagte einzustehen habe, trete gegenüber der weitaus überwiegenden Verursachung durch den Fahrer des Klägers so sehr zurück, daß es gerechtfertigt sei, den Kläger selbst seinen vollen Schaden tragen zu lassen. Das Berufungsgericht hat die Betriebsgefahr des zwar schweren, aber haltenden Lastzuges nicht allzu hoch bewertet, weil die 8 m breite Fahrbahn genügend Raum zum Ausweichen geboten habe. Da es taghell gewesen sei und gute Sicht bestanden habe, sei der Lastzug auf der schnurgerade verlaufenden Straße schon auf eine große Entfernung zu erkennen gewesen. Demgegenüber sei die Betriebsgefahr des schweren Sattelschleppers des Klägers erheblich höher zu bewerten, denn er sei mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st gegen den Lastzug geprallt. Hinzu komme, daß das Verschulden

des Fahrers D. besonders schwer wiege, Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob D. aus Ermüdung nicht auf die Fahrbahn geachtet hat oder ob er durch eine allzu lange Beobachtung des Ölmanometers von der Sicht auf die Fahrbahn abgelenkt worden ist. In jedem Falle, so führt es aus, sei es eine schwere Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, wenn ein Kraftfahrer auf eine Strecke von 500 m die Fahrbahn nicht beobachte.

Der Senat schließt sich dieser Abwägung an. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß der Fahrer D. ganz besonders unachtsam gewesen ist, wenn er trotz gerader Fahrbahn und guter Sichtverhältnisse den weithin zu sehenden Lastzug nicht bemerkt oder nicht genügend beachtet hat. Sein Verschulden und die Betriebsgefahr des von ihm gesteuerten Fahrzeugs überwiegen so sehr, daß demgegenüber die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr des Lastzuges und das geringe Verschulden ihres Fahrers in ihrer ursächlichen Bedeutung für den Unfall erheblich zurücktreten.

Ob auch § 831 BGB als rechtliche Stütze der Klage in Betracht kommt, kann auf sich beruhen, denn für den Schadensausgleich ist es unerheblich, ob den Beteiligten einer oder mehrere rechtliche Haftungsgründe zur Seite stehen (Urteil des BGH vom 26. März 1956 - VI ZR 242/54 - VersR 1956, 409 und vom 4. Mai 1962 - VI ZR 136/61 in VRS 23, 194 = VersR 1962, 757). Daß der Geschäftsherr bei der Auswahl und Überwachung seines Gehilfen

(hier des Fahrers) nicht die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, ist zwar bei der Prüfung des Haftungsgrundes (§ 831 BGB), nicht aber bei der Abwägung nach § 17 StVG zu vermuten. Hier dürfen nur Umstände herangezogen werden, die tatsächlich bewiesen sind (Urteile des BGH vom 16. Oktober 1956 - VI ZR 162/55 - NJW 1957, 99 und vom 4. Januar 1963 - VI ZR 38/62 - VersR 1963, 342). Daß der Beklagten ein Verschulden bei der Auswahl und Überwachung ihres Fahrers zur Last zu legen sei, hat der Kläger aber nicht einmal behauptet, geschweige denn bewiesen.

Nach alledem erweist sich die Entscheidung des Berufungsgerichts im Ergebnis als richtig. Die Revision des Klägers war daher nach § 563 ZPO zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Heinr. Meyer

Dr. Nüßgens