

VI ZR 203/58

2219 086

V e r k ü n d e t
am 26. Januar 1960
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Friedrich W. [REDACTED] in Bad P. [REDACTED],
Br. [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

- 1.) die D. [REDACTED] B. [REDACTED], vertreten durch die B. [REDACTED]-
[REDACTED] direktion H. [REDACTED],
- 2.) den Kraftfahrer Otto Ho. [REDACTED] in H. [REDACTED], V. [REDACTED]
Straße [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 26. Januar 1960 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Hanebeck, Dr. Bode und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom
16. Oktober 1958 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger befand sich am 1. Juni 1954 als Fahrgast in einem Linienomnibus der Erstbeklagten, der regelmäßig die Strecke H[REDACTED]-Ha[REDACTED] befuhr und vom Zweitbeklagten gelenkt wurde. Auf der Autobahn kurz vor der Abfahrt nach Ha[REDACTED] setzte ein Gewitterregen ein, der noch anhielt, als der Omnibus die N[REDACTED]-E[REDACTED]brücke in Ha[REDACTED] passierte. Diese besteht aus zwei, durch den Mittelteil der Brücke getrennten Fahrbahnen, die in entgegengesetzten Richtungen Einbahnstraßen sind. Der Zweitbeklagte befuhr die linke Seite der Brückenfahrbahn in Richtung Ha[REDACTED]-Stadtmitte. Vor dem Omnibus fuhr in der auf der rechten Seite der Fahrbahn in gleicher Richtung sich bewegendes Fahrzeugkolonne ein Lastkraftwagen mit Anhänger, der aus der Kolonne ausscherte und vor dem Omnibus auf die linke Fahrbahnseite hinüberfuhr. Dies veranlaßte den Zweitbeklagten, den Omnibus leicht nach links zu ziehen und zu bremsen. Auf der infolge des Regens schlüpfrigen Straßenoberfläche - die Fahrbahn war mit Kopfsteinpflaster versehen - geriet der Omnibus über die auf der linken Seite befindlichen Straßenbahnschienen hinweg nach links und prallte gegen einen steinernen Brückenpfeiler am Nordausgang der Brücke. Durch den Anprall wurden der Omnibus beschädigt und mehrere Fahrgäste, darunter der Kläger, verletzt.

Die gesamte Fahrbahnbreite betrug am Unfalltage 7,60 m. Ab 5,10 m vor dem Pfeiler verengte sie sich allmählich auf 7,07 m in Höhe des Pfeilers, wobei die, stadteinwärts gesehen, linke Bordsteinkante gegenüber ihrem Verlauf neben der normalbreiten Fahrbahn um 40 cm in die Fahrbahn vortrat.

- 3 -

Der Fahrer des Lastzuges setzte seine Fahrt fort und konnte nicht ermittelt werden.

Der Kläger verlangt von den Beklagten Ersatz seines Vermögensschadens und ein angemessenes Schmerzensgeld. Außerdem begehrt er die Feststellung, daß die Beklagten zum Ersatz allen weiteren Schadens aus dem Unfall verpflichtet sind. Er hat vorgetragen, der Zweitbeklagte habe den Unfall schuldhaft verursacht. Er sei mit einer angesichts des regennassen Kopfsteinpflasters viel zu hohen Geschwindigkeit gefahren, die es ihm nicht ermöglicht habe, den Wagen abzu bremsen, ohne ins Schleudern zu geraten. Zudem habe er den von dem Lastzugfahrer herausgestellten Winker übersehen, daher dessen Absicht, auszuscheren, zu spät bemerkt und den Omnibus ruckhaft und zu stark abgebremst. Im Hinblick auf die Gefahr des Schleuderns sei schon das sofortige Bremsen ein fahrtechnischer Fehler gewesen. Bei der gegebenen Verkehrslage hätte ein einfaches Gaswegnehmen genügt, um ein Auffahren auf den Lastzug zu vermeiden. Die Schleudergefahr sei noch dadurch erhöht worden, daß der Zweitbeklagte gleichzeitig mit dem Bremsen den Omnibus nach links gezogen habe, was nach der Verkehrslage nicht erforderlich gewesen sei.

Die Beklagten haben jedes Verschulden der Erstbeklagten in Abrede gestellt und die Auffassung vertreten, der Unfall stelle für sie ein unabwendbares Ereignis dar. Die vom Zweitbeklagten eingehaltene Geschwindigkeit von höchstens 20 km/st sei nicht zu hoch gewesen. Der Lastzug sei plötzlich, für den Zweitbeklagten gänzlich unvorhersehbar, ohne den Winker zu betätigen, auf die linke Fahrbahn ausgesichert, als der Omnibus mit seinem Kühler bereits die Mitte des Anhängers erreicht habe, und habe ihm so den Weg versperrt. Unter diesen Umständen sei dem Zweitbeklagten keine andere



Wahl geblieben, als den Omnibus vorsichtig abzubremsen und gleichzeitig etwas nach links zu ziehen, da er andernfalls auf den Lastzug aufgefahren wäre, so daß beide Fahrzeuge gegen den Brückenpfeiler geprallt wären und ein noch erheblich größerer Schaden entstanden wäre. Hierbei seien die Vorderräder des Omnibus ins Rutschen geraten und der Omnibus gegen den Pfeiler geprallt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seine Klageansprüche weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält den der Erstbeklagten nach § 7 Abs. 2 StVG obliegenden Entlastungsbeweis für erbracht, weil der Unfall auf das grob verkehrswidrige Verhalten des Lastzugfahrers zurückzuführen sei und der Zweitbeklagte sich verkehrsrichtig verhalten und jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet habe. Es stellt fest, die Geschwindigkeit des Omnibus habe vor dem Unfall 20-25 km/st, höchstens bis zu 30 km/st betragen; der Lastzug sei plötzlich nach links ausgeschert, ohne den Winker zu betätigen oder auf sonstige Weise die Absicht des Linkseinbiegens kundzutun; im Augenblick des Ausschierens habe sich der Omnibus mit seiner Spitze in Höhe der Rückwand oder sogar der Mitte des Anhängers befunden; der Lastzug sei in diesem Augenblick mit derselben Geschwindigkeit gefahren wie der Omnibus oder etwas langsamer, keinesfalls aber schneller; der Zweitbeklagte sei nur leicht nach links ausgebogen, als er noch etwa 5 m von dem Brückenpfeiler entfernt gewesen sei.

Diese Feststellungen werden von der Revision nicht angegriffen.

Das Berufungsgericht gelangt in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen Dr. L. [REDACTED] zu der Überzeugung, daß der Zweitbeklagte in jedem Falle auf das plötzliche und für ihn nicht vorhersehbare Linkseinbiegen des Lastzuges hin nach links Platz geben und bremsen mußte; denn, so führt es aus, selbst bei Unterstellung des für ihn am wenigsten gefährlichen Falles, daß beim Ausbiegen des Lastzuges beide Fahrzeuge die gleiche Geschwindigkeit gehabt hätten und die Spitze des Omnibus sich mit der Rückwand des Anhängers etwa auf gleicher Höhe befunden habe, würde es nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen bei unterlassenen Linksausweichen und Bremsen schon vor dem Zeitpunkt des Anstoßes an den Pfeiler zu einer Berührung mit dem Anhänger gekommen sein. Der Zweitbeklagte habe zwar damit rechnen müssen, daß der Omnibus beim Bremsen und gleichzeitigen Linkabbiegen ins Rutschen geraten könne. Es sei ihm aber angesichts der akuten Gefahrenlage nicht zumutbar gewesen, - da sei auch die Meinung des Sachverständigen, - wegen der möglichen Rutschgefahr eine Bremsung oder Ausweichbewegung zu unterlassen. Der Zweitbeklagte sei nicht zu stark nach links ausgewichen und habe auch nicht zu stark gebremst. Das ergebe sich schon daraus, daß keiner der als Zeugen vernommenen Omnibusinsassen, auch der Kläger selbst nicht, ein Linkabweichen oder Bremsen des Omnibus bemerkt hätten. Davon sei auch der Sachverständige Dr. L. [REDACTED] ausgegangen. Die vom Zweitbeklagten getroffenen Maßnahmen seien daher erforderlich gewesen, um einen sonst sicheren Zusammenstoß mit dem Lastzug zu vermeiden. Auch gegen seine Fahrgeschwindigkeit sei bei den gegebenen Verhältnissen nichts einzuwenden. Fahrtechnisch habe das Verhalten des Zweitbeklagten der Verkehrslage, insbesondere der plötzlich und unvorhersehbar ei

getretenen akuten Gefahrenlage völlig entsprochen. Auch ein besonders sorgfältiger und Überlegt handelnder Kraftfahrer hätte bei der gegebenen Sachlage den Unfall nicht vermeiden können.

Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Revision meint, bei der vom Berufungsgericht als möglich unterstellten Situation, daß im Augenblick des Ausscherens des Lastzuges bei gleicher Geschwindigkeit beider Fahrzeuge die Spitze des Omnibus sich in Höhe der Rückwand des Anhängers befunden habe, würde ein einfaches Gaswegnehmen genügt haben, um einer möglichen Kollision vorzubeugen, ohne gleichzeitig die mit dem Bremsen verbundene Rutschgefahr hervorzurufen. Ein besonders sorgfältiger Fahrer würde erkannt haben, daß das Ausbiegen des Motorwagens des Lastzuges das Nachziehen des Anhängers in die linke Fahrbahn nicht sogleich, sondern erst allmählich bewirken werde, so daß ein sofortiges Bremsen nicht erforderlich gewesen wäre. Die Ungeklärtheit, ob auf diese Weise der Unfall vermieden worden wäre, gehe zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten.

Die Rüge hat keinen Erfolg. Wenn das Berufungsgericht diese Frage auch nicht ausdrücklich behandelt hat, so folgt daraus nicht, daß es sie übersehen hätte, zumal der Kläger in der Berufungsinstanz eindringlich hierauf hingewiesen und das Berufungsgericht dieses Vorbringen im Tatbestand des Urteils ausdrücklich wiedergegeben hat. Das Berufungsgericht geht ersichtlich davon aus, daß ein einfaches Gaswegnehmen keine hinreichend sichere Maßnahme zur Verhütung des Auffahrens auf den Lastzug war. Das ergibt sich schon aus seiner auf das Gutachten Dr. Lossagk gestützten Darlegung, ohne Linkseinbiegen und Bremsen wäre der Omnibus be-

reits nach einer Sekunde auf den Lastzug aufgefahren. Dabei ist noch in Betracht zu ziehen, daß der Zweitbeklagte zu seiner eigenen und der übrigen Verkehrsteilnehmer Sicherheit darauf bedacht sein mußte, baldmöglichst einen angemessenen Abstand zwischen dem Omnibus und dem Lastzug zu gewinnen. Die Auffassung des Berufungsgerichts, das Bremsen sei erforderlich gewesen, ist daher rechtlich nicht zu beanstanden.

Entgegen der Meinung der Revision steht die Annahme des Berufungsgerichts, der Zweitbeklagte habe nicht zu stark gebremst, nicht in unlösbarem Widerspruch zu der Tatsache, daß der Omnibus ins Rutschen gekommen ist. Die Revision meint, ein Rutschen oder Schleudern sei nur dann möglich, wenn infolge zu starken Bremsens die Räder blockiert würden. Demgegenüber sagt aber der Sachverständige Dr. L. (Gutachten S. 6), dem das Berufungsgericht auch hier folgt, eine Rutschgefahr auf nassem Kopfsteinpflaster mit Straßenschienen entstehe bereits durch den erheblichen Unterschied der Haftreibungszahl zwischen Radgummi und nassem Kopfsteinpflaster gegenüber Radgummi und nasser Schienenoberfläche.

Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, der Zweitbeklagte hätte eher ein Auffahren auf den Lastzug als die mit dem Bremsen und Linksausbiegen verbundene Rutschgefahr in Kauf nehmen müssen. Auch dem sorgfältigsten und umsichtigsten Fahrer war es bei der gegebenen Verkehrslage nicht zuzumuten, es auf das Auffahren des Omnibusses auf den Lastzug mit seinen unabsehbaren Folgen angesichts der regenglatten Fahrbahn und des lebhaften Verkehrs auf der Brücke ankommen zu lassen.

Die Revision vertritt die Auffassung, der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG sei ausgeschlossen, wenn die

Unfallursache eine typische Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges darstelle; das Berufungsgericht hätte daher prüfen müssen, ob das Rutschen des Omnibusses eine Folge der ihm eigentümlichen Betriebsgefahr gewesen sei.

Dem kann nicht gefolgt werden. Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses nach § 7 Abs. 2 StVG ist nicht gleichzusetzen mit "höherer Gewalt" i.S. des § 1 HpflG, sondern ist eine Erweiterung dieses Begriffes. Während die höhere Gewalt nur durch solche Ereignisse ausgeschlossen wird, deren Ursachen außerhalb des Betriebes liegen, können unabwendbare Ereignisse i.S. des § 7 Abs. 2 StVG auch solche sein, die in der gefährlichen Natur des Kraftfahrzeugbetriebes ihre Ursache haben. Daher wird die Annahme eines unabwendbaren Ereignisses nicht durch solche Umstände ausgeschlossen, die beim Kraftfahrzeugbetrieb mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederzukehren pflegen, also als ihm eigentümliche, typische Gefahren anzusehen sind (vgl. Kraftverkehrsrecht von A-Z, Halter-Haftung nach KFG, der Entlastungsbeweis des Kraftfahrzeughalters nach § 7 Abs. 2 KFG. Erl. 2 Bl. 3; Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. § 7 Abs. 2 StVG, Bem. A I b; Geigel Haftpflichtprozeß 9. Aufl. 19. Kap. TZ 29).

Das Rutschen des Omnibus auf der schlüpfrigen Fahrbahn ist auch nicht als ein Versagen seiner Einrichtungen i.S. des § 7 Abs. 2 Satz 1 StVG anzusehen. Die Einrichtungen eines Fahrzeugs haben nicht versagt, wenn das Fahrzeug so beschaffen ist und so arbeitet, wie dies bei derartigen Fahrzeugen mit normaler Beschaffenheit der Fall ist (so Müller aaO, worauf sich die Revision zu Unrecht bezieht; ebenso Geigel aaO). Daß die Bremsen und Reifen des Omnibus zur Zeit des Unfalls in Ordnung waren, ist unstreitig.

Mit dem Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG ist zugleich der dem Zweitbeklagten obliegende Entlastungsbeweis nach § 18 StVG geführt. Außerdem entfällt, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, mit dem Nachweis des verkehrsrichtigen Verhaltens des Zweitbeklagten eine Haftung der Erstbeklagten aus § 831 BGB (vgl. BGHZ 24, 21). Das Berufungsgericht hat daher mit Recht die Haftung beider Beklagten aus dem Straßenverkehrsgesetz und aus unerlaubter Handlung verneint.

Die Revision macht noch geltend, die Erstbeklagte sei aus dem Beförderungsvertrag nach §§ 276, 278 BGB zum Schadensersatz verpflichtet. Aus diesem Vertrag erwachse nämlich die Nebenverpflichtung, die Beförderung so auszuführen, daß der Fahrgast während der Beförderung keinen Schaden nehme. Diese Verpflichtung habe der Zweitbeklagte als Erfüllungsegehilfe der Erstbeklagten schuldhaft dadurch verletzt, daß er es unterlassen habe, sich das polizeiliche Kennzeichen des Lastzuges zu merken, dessen Halter und Fahrer zweifelsfrei dem Kläger zum Schadensersatz verpflichtet seien. Es kann unerörtert bleiben, ob aus dem Beförderungsvertrag eine derartige Verpflichtung überhaupt herzuleiten ist. Jedenfalls liegt der Auffassung der Revision eine erhebliche Überspannung der vom Zweitbeklagten zu fordernden Sorgfalt zugrunde. Die Revision verkennt, daß der Zweitbeklagte angesichts des plötzlichen und nicht vorhersehbaren Ausscherens des Lastzuges seine ganze Aufmerksamkeit auf die Abwendung der hierdurch hervorgerufenen Gefahrenlage richten mußte. Gerade seine Pflicht zur wohlbehaltenen Beförderung der Fahrgäste verbot es ihm, sich durch den Versuch, das Kennzeichen des Lastzuges festzustellen, ablenken zu lassen. Ein vertraglicher Anspruch des Klägers ist daher ebenfalls zu verneinen, wobei dahinstehen kann, ob das Vorbringen der Revision eine in der Revisionsinstanz unzulässige

Einführung eines neuen Klagegrundes darstellt.

Die Revision war danach mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. Kleinewefers

Hanebeck

Dr. Bode

Heinrich Meyer