

2347 014

Urteil des BGH vom 7. Dezember 1955

Verkündet am 7. Dezember 1955
Malessa, Justizsekretär als
Urundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

der Firma A. G. [REDACTED], Brauerei in T[REDACTED], H[REDACTED]
[REDACTED]straße,

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

1. die Firma S[REDACTED] & E[REDACTED] OHG in T[REDACTED], S[REDACTED]allee,
2. den Kraftfahrer Wilhelm I[REDACTED] in T[REDACTED], P[REDACTED]
strasse [REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 1955 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,
Dr. Bode, Dr. Haus und Erbel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz
vom 29. Januar 1954 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

145

.. 2 ..

Tatbestand:

Am 20. Dezember 1951 gegen 4 Uhr morgens fuhr der Zweitbeklagte mit einem der Erstbeklagten gehörenden, aus Motorwagen und Anhänger bestehenden Lastzug auf der Bundesstraße 51 von Olk in Richtung Bitburg. Die Bundesstraße 51 steigt bis zu einer 50 m vor der Abzweigung nach Möhn liegenden Stelle leicht an, danach hat sie auf einer Strecke von 124 m zunächst 3,24 %, dann 6,05 % Gefälle. Von der Kuppe ab war die Straße stark vereist und der Lastzug geriet ins Rutschen. Da der schwerbeladene Anhänger auf der abfallenden Strecke auf den Motorwagen drückte, ferner starker Nebel bei der Dunkelheit die Sicht behinderte, brachte der Zweitbeklagte den Lastzug, um ihn nicht zu gefährden, etwa 70 m hinter der Kuppe auf dem 6,05 % Gefälle aufweisenden Straßenstück mit den rechten Rädern auf der rechten Grasnarbe stehend zum Halten. Die Beleuchtung und somit auch die Schlussleuchten ließ er eingeschaltet. Er und sein Beifahrer blieben im Führerhaus sitzen. Ab und zu ließ der Zweitbeklagte den Motor laufen, um ihn zu erwärmen.

Gegen 6.45 Uhr folgte von der Kuppe her der von dem Fahrer T[REDACTED] gesteuerte Lastkraftwagen der Klägerin. Auch dieses Fahrzeug geriet auf der abfallenden Strecke hinter der Kuppe ins Rutschen. Infolge der Dunkelheit und des Nebels konnte [REDACTED] den haltenden Lastzug erst auf eine ganz kurze Entfernung erkennen. Er vermochte nicht mehr daran vorbeizufahren, sondern stieß mit dem rechten Vorderteil seines Lastkraftwagens gegen die linke Seite des parkenden Anhängers. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Der Haftpflichtversicherer der Klägerin hat der Erstbeklagten



ihren Schaden ersetzt. Die Klägerin verlangt nunmehr von den Beklagten als Gesamtschuldern Ersatz des ihr entstandenen Sachschadens im Betrage von 2583,39 DM.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Zweitbeklagte habe jede unter Berücksichtigung aller Gefahrenmomente gebotene und nach den gegebenen Umständen mögliche Sorgfalt beachtet. In Anbetracht der großen Glätte, des dichten Nebels und der Dunkelheit sei ihm nicht zuzumuten gewesen, den schwerbeladenen Lastzug die stark abfallende Strecke hinab bis zu einer ebenen Stelle weiterzuführen und dabei Fahrzeug und Ladung zu gefährden. Er sei auch soweit rechts herangefahren, als es die am Straßenrand stehenden Bäume erlaubten (§ 15 StVO). Ferner sei die 74 m hinter der Kuppe liegende Stelle, an der der Lastzug geparkt habe, weder unübersichtlich noch eng gewesen (§ 16 Abs 1 Ziff 2 StVO). Von der 7 m breiten Fahrbahn sei für andere Verkehrsteilnehmer ein Zwischenraum von mindestens 4,80 m frei geblieben. Der Zweitbeklagte habe auch zur Zeit des Unfalls noch keine Sicherungslampen mitführen müssen, mit denen er den parkenden Lastzug hätte zusätzlich kenntlich machen können, noch sei er verpflichtet gewesen, einen Warnposten aufzustellen. Er habe die äus-

serste, von einem sorgsamem Kraftfahrer zu fordernde Sorgfalt walten lassen. Der Unfall beruhe daher auf einem unabwendbaren Ereignis, so daß weder die Erstbeklagte noch der Zweitbeklagte für die Unfallfolgen einzustehen hätten.

Mit Recht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe den festgestellten Sachverhalt nicht zutreffend gewürdigt.

Der Zweitbeklagte hat fahrlässig gehandelt. Er konnte sich bei Beobachtung der für einen Lastkraftwagenfahrer im Verkehr gebotenen Sorgfalt sagen, daß die Schlußleuchten seines Anhängers allein nicht ausreichten, um einen auf der stark abfallenden Straße nachfolgenden Kraftfahrer bei der Dunkelheit und dem dichten Nebel so rechtzeitig auf den parkenden Lastzug aufmerksam zu machen, daß bei der herrschenden Straßenglätte ein Auffahren vermieden wurde. Der Zweitbeklagte hätte deshalb, statt sich unbesorgt mit seinem Beifahrer in das Führerhaus zu setzen, zusätzliche Maßnahmen ergreifen müssen, die geeignet waren, von der Kuppe her folgende Verkehrsteilnehmer frühzeitig vor der Gefahr, gegen seinen Lastzug zu fahren, zu warnen. Er mußte entweder am Anhänger auf ausreichende Entfernung sichtbare zusätzliche Lampen anbringen oder einen Warnposten aufstellen. Auf die Notwendigkeit, liegengebliebene Fahrzeuge rückwärts zu sichern, gegebenenfalls durch Aufstellung von Warnposten mit roter Laterne, hatte der Bundesminister für Verkehr bereits in seinem Rundschreiben vom 16. November 1949 (VerkBl 150 Nr 160) hingewiesen. Daraus, daß § 53 Abs 5 StVZO in der Fassung vom 25. November 1951 (BGBl I S 908), wonach in Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t zwei tragbare Sicherungslampen für gelbes oder

rotes Licht oder zwei Fackeln oder ähnliche Beleuchtungseinrichtungen mit ausreichender Brenndauer in betriebsbereitem Zustand mitzuführen sind, erst am 1. April 1952 in Kraft getreten ist, folgt entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht, daß der Zweitbeklagte nicht verpflichtet gewesen wäre, auf die mit seinem schwer beladenen Lastzug zur Nachtzeit bei Glatteis- und Nebelgefahr angetretene Fahrt durch die Eifel ein von der Lichtquelle des Lastzugs unabhängiges Warnzeichen, etwa eine Lampe mitzuführen. Von einem überlegenden Kraftfahrer war in der gegebenen Lage auch ohne behördliche Anordnung die Mitnahme einer Sturmlaterne oder wenigstens einer Taschenlampe zu verlangen (vgl auch OLG Hamm VerkBl 1950, 295 Nr 60). Der Reichskraftfahrzeugbetriebsverband hatte schon im November 1938 seinen Mitgliedern die Mitnahme solcher Sturmlaternen zur Pflicht gemacht (Roloff, NJW 1952, 1401) und wenn auch § 53 Abs 5 StVZO noch nicht in Kraft getreten war, so war er doch schon annähernd einen Monat vor dem Unfall veröffentlicht worden und geeignet, die davon betroffenen Kraftfahrer auf die vom Gesetzgeber erkannte Notwendigkeit hinzuweisen, für besondere Fälle zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen zur Kenntlichmachung des Fahrzeugs auf ausreichende Entfernung mitzuführen. Das Berufungsgericht meint selbst, es lasse sich nicht ausschließen, daß eine zusätzlich am Anhänger angebrachte Lampe den Fahrer der Klägerin früher auf den Lastzug aufmerksam gemacht hätte und daß alsdann der Unfall verhütet worden wäre. Es wäre die Pflicht des Zweitbeklagten gewesen, sich zu vergewissern, ob eine ausreichende Kenntlichmachung des Lastzugs mittels einer zusätzlichen Lampe zu erreichen war. Bestand diese Möglichkeit nicht oder führte der Zweitbeklagte keine Sturmlaterne mit, so mußte er sich abwechselnd mit seinem Bei-

fahrer als Warnposten auf oder hinter der Kuppe aufstellen und nachfolgende Kraftfahrer auf den parkenden Lastzug aufmerksam machen. Selbst wenn der Zweitbeklagte unter Ausserachtlassung der von ihm zu verlangenden Sorgfalt keine besondere Lichtquelle oder sonst geeignetes Warnzeichen mit sich führte und der Warnposten deshalb keine Lichtzeichen zu geben vermochte, hätte er im Lichtkegel des sich in Anbetracht der geringen Sicht und des Glatteises langsam nähernden Fahrzeugs der Klägerin deren Fahrer durch Zurufe warnen müssen. Zu Unrecht folgert das Berufungsgericht aus dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 21. Juni 1951 - III ZR 177/50 - IM Nr 3 zu § 9 StVO, eine Pflicht, Warnposten aufzustellen bestehe nicht. In dem der angeführten Entscheidung zugrunde liegenden Falle reichten die Schlußleuchten und Rückstrahler des stillstehenden Fahrzeugs bei klarer Nacht zur Kenntlichmachung aus. In dem hier gegebenen Falle jedoch bildete der auf der stark abfallenden, mit Glatteis überzogenen Strecke parkende Lastzug infolge der durch Dunkelheit und dichten Nebel eingeschränkten Sicht eine unmittelbare Gefahr für nachfolgende Fahrzeuge, der wirksam zu begegnen der Zweitbeklagte verpflichtet war.

Der Zweitbeklagte hat demnach den der Klägerin entstandenen Schaden fahrlässig verursacht. Seine Schadenshaftung ist daher dem Grunde nach aus § 823 BGB, die der Erstbeklagten mindestens als Halterin des Lastzugs aus § 7 KrFzG (StVG) gegeben. Daß der Lastzug sich noch in Betrieb im Sinne des § 7 KrFzG (StVG) befand, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen.

Da eine Schadensausgleichung erforderlich ist und diese dem Berufungsgericht zusteht, war die Sache zur ander-

weiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen und diesem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu übertragen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Dr. Bode

Dr. Hauß

Erbel