

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 219/63

URTEIL

Verkündet am
8. Januar 1965
Kriegl,
Justizobersekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der M [REDACTED] Transportgesellschaft mbH, M [REDACTED] / [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Franz Josef D [REDACTED], M [REDACTED] /
[REDACTED], F [REDACTED] weg [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
in [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Gebrüder K [REDACTED] KG, Sägewerk, B [REDACTED] / [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
in [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 8. Januar 1965 unter
Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß,
Dr. Pfretzschner und Dr. Nüßgens

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe
vom 9. August 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte D [REDACTED] ist am 11. August 1959 um
Mitternacht mit dem Sattelschlepperzug der beklagten
GmbH auf der Autobahn Karlsruhe-Frankfurt hinter der
Ausfahrt nach Heidelberg bei km 579,3 auf den dort
haltenden unbeladenen Lastzug der Klägerin aufgefahren.
Dabei sind der Anhänger des Lastzuges und der Motor-
wagen des Sattelschleppers schwer beschädigt sowie
die Fahrer beider Fahrzeuge und der Beifahrer des
Sattelschleppers verletzt worden.

Die Halter beider Fahrzeuge haben mit Klage und
Widerklage voneinander Schadensersatz verlangt, die
Klägerin auch vom Beklagten D [REDACTED] als Fahrer.

Die Klägerin hat behauptet: Ihr Fahrer Wiesinger sei gezwungen gewesen anzuhalten, weil plötzlich eine unvorhergesehene Störung des Motors aufgetreten sei. Wiesinger habe den Lastzug nach rechts gesteuert, ihn langsam ausrollen lassen und durch Betätigen der Handbremse zum Stehen gebracht. Das Fahrzeug sei beleuchtet gewesen und habe mit seinen rechten Rädern auf dem rechten Randstreifen etwa 10 cm vom Rasenstreifen entfernt gestanden. W. habe, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, die linken Blinklichter eingeschaltet, habe die im Führerhaus hängende Warnblinkleuchte ergriffen und ebenfalls eingeschaltet, sei dann ausgestiegen und mit der brennenden Warnleuchte in der Hand an der linken Seite des Lastzuges entlang nach hinten gelaufen, um die Lampe hinter dem Lastzug auf der Straße aufzustellen. Das sei aber nicht mehr möglich gewesen, weil er sich vor dem Sattelschlepper habe in Sicherheit bringen müssen, der mit unverminderter Geschwindigkeit auf ihn zugekommen sei und keine Anstalten gemacht habe auszuweichen. Unstreitig ist, daß W. von dem Lastzug, der durch den Aufprall nach vorne geschoben wurde, erfaßt und daß die zu Boden gefallene Warnleuchte von dem Sattelschlepper überrollt worden ist.

Die Klägerin hat weiter geltend gemacht, der Unfall sei allein auf das grob verkehrswidrige Verhalten des Beklagten D. zurückzuführen. Dieser sei bei abgeblendetem Licht mit einer Geschwindigkeit von 70 km/st gefahren und habe, anstatt auf die vor ihm liegende Fahrbahn zu achten, seinen Kopf durch



das linke Fenster des Führerhauses hinausgestreckt und nach rückwärts geblickt. Er habe infolgedessen den haltenden Lastzug nicht gesehen und sei ohne abzubremsen mit voller Geschwindigkeit auf ihn aufgefahren, obwohl das ausreichend beleuchtete Fahrzeug in der mondhellen Nacht und bei der Sichtweite von 250 bis 300 m gut und auch früh genug zu erkennen gewesen sei. Wenn D. [REDACTED] auf die Fahrbahn geachtet hätte, hätte ihm schon vorher nicht entgehen können, daß der vor ihm fahrende Lastzug seine Geschwindigkeit allmählich verringert habe, rechts herangefahren sei und am äußersten Fahrbahnrand angehalten habe. Ferner hätte ihm auch nicht entgehen können, daß die linken Blinklichter eingeschaltet gewesen seien und daß der Fahrer mit der brennenden Blinkwarnleuchte in der Hand an der linken Seite des Lastzuges entlang gelaufen sei. D. [REDACTED] habe rechtzeitig nach links ausweichen und an dem haltenden Lastzug vorbeifahren können. Da ihr Fahrer W. [REDACTED] seine Absicht anzuhalten rechtzeitig und deutlich angezeigt und alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen habe, um ein Auffahren anderer Fahrzeuge zu verhindern, sei der Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis gewesen. Zumindest falle die ihr etwa zur Last zu legende Betriebsgefahr des haltenden Lastzuges gegenüber dem groben Verschulden des Beklagten D. [REDACTED] und der erheblichen Betriebsgefahr des auffahrenden Sattelschleppers nichts ins Gewicht.

Die Klägerin hat ihren Schaden auf 8.704,10 DM errechnet und nach Abzug der von der Haftpflichtversicherung der Beklagten gezahlten 4 350 DM mit der Klage Zahlung von 4 354,10 DM nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage geboten. Die beklagte GmbH hat mit der Widerklage beantragt, die Klägerin zur Zahlung von 12.001,75 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie gibt zu, daß ihren Fahrer, den Beklagten D■■■■■, ein Verschulden an dem Unfall trifft und hat deshalb nur die Hälfte ihres angeblich 24.003,50 DM betragenden Schadens geltend gemacht.

Die Beklagten sind der Ansicht, der Fahrer der Klägerin sei mindestens zur Hälfte mit schuld an dem Unfall. Er habe nicht genügend deutlich angezeigt, daß er halten wolle; er habe die Bremslichter aufleuchten lassen, den Lastzug also nicht nur mit der Handbremse, sondern durch Betätigen der Fußbremse zum Stehen bringen müssen. Der Fahrer der Klägerin habe gesehen, daß ihm ein Lastzug folgte, und habe auch mit weiteren Fahrzeugen rechnen müssen. Allein aus dem Rechtsheranfahren sei, besonders bei Nacht, die Absicht anzuhalten nicht, allenfalls erst aus nächster Entfernung zu erkennen gewesen, zumal der Lastzug nur unwesentlich rechts herangefahren sei. Das Fahrzeug habe auch nicht parallel zur rechten Fahrbahnbegrenzung, sondern mit dem hinteren Teil des Anhängers schräg weiter in die Fahrbahn hineingestanden. Die Beklagten haben bestritten, daß am Anhänger der Klägerin der

linke Blinker eingeschaltet gewesen sei; der Beklagte Dabruck habe den Blinker nicht gesehen. Auf jeden Falle müsse sich die Klägerin da der Unfall für sie kein unabwendbares Ereignis gewesen sei, die von ihrem Lastzug ausgehende Betriebsgefahr anrechnen lassen. Diese Betriebsgefahr habe bei der Entstehung des Unfalls wesentlich mitgewirkt, denn der bei Nacht auf der Autobahn abgestellte Lastzug mit dem dreiachsigen Anhänger sei ein erhebliches Hindernis gewesen. Hinzu komme, daß der Motor und das Blinklicht nicht in Ordnung gewesen seien. Demgegenüber sei die Betriebsgefahr des Sattelschleppers erheblich geringer gewesen. Seine Geschwindigkeit von 70 km/st sei auch bei Abblendlicht mit Rücksicht auf die mondhelle Nacht und den geringen Verkehr nicht zu hoch gewesen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten Berufung eingelegt. Sie haben in der Berufungsinstanz ausdrücklich bestritten, daß an dem Lastzug der Klägerin der Motor ausgesetzt habe, und haben weiter vorge- tragen: Der Motor sei, als die Polizei ihn nach dem Zusammenstoß angelassen habe, sofort angesprungen und einwandfrei gelaufen. Der Lastzug sei sogar ohne eine Betriebsstörung bis zu seinem Heimatort gefahren. Wenn der Motor wirklich ausgesetzt haben sollte, könne dies nur an einem Bedienungsfehler gelegen haben. Der Fahrer

der Klägerin habe nach dem Unfall selbst erklärt, daß der Motor schon öfter ausgesetzt habe. Das lasse auf eine mangelhafte Pflege schließen. Die Klägerin habe also ein mangelhaftes Fahrzeug im Verkehr gelassen und dadurch den Unfall schuldhaft verursacht.

Die Klägerin hat bestritten, daß der Motor schon vorher öfter ausgesetzt und daß ihr Fahrer etwas derartiges erklärt habe. Das Fahrzeug sei in allen wichtigen Teilen regelmäßig nachgesehen und gepflegt worden. Das plötzliche Aussetzen des Motors sei nicht auf einen Bedienungsfehler, sondern darauf zurückzuführen, daß die Kraftstoff- oder die Luftzufuhr vorübergehend unterbrochen worden sei. Das lasse sich bei Lastkraftwagenmotoren auch bei bester Pflege und sachgemäßer Bedienung nicht ausschließen und behebe sich meist nach kurzer Zeit von selbst wieder. Der Fahrer habe aber die Ursache für das Aussetzen des Motors nicht vorher erkennen können, sondern damit rechnen müssen, daß das Ingangbringen des Motors einige Zeit dauern werde.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag und ihren Widerklageantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß beide Beklagte aus unerlaubter Handlung (§§ 831, 823 BGB) und nach dem Straßenverkehrsgesetz (§§ 7, 18) zum Schadensersatz verpflichtet sind. Dieser Auffassung, die auch von der Revision nicht bezweifelt wird, ist zuzustimmen.

Nach der Ansicht des Berufungsgerichts ist die Klägerin ebenfalls für den Unfall verantwortlich. Der Unfall sei für sie kein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG gewesen. Einmal könne schon mit Rücksicht auf das Versagen der Brennstoffzufuhr als ein Versagen der Vorrichtungen des Kraftfahrzeugs nach dem Gesetz (§ 7 Abs. 2 StVG) nicht von einem unabwendbaren Ereignis gesprochen werden. Zum anderen habe der Fahrer der Klägerin aber auch nicht jede in dieser Lage gebotene Sorgfalt beobachtet, denn er habe vor dem Anhalten auch noch die Fußbremse kurz betätigen können, um die Bremslichter wenigstens kurz zum Aufleuchten zu bringen.

Das Berufungsgericht hält für bewiesen, daß der Motor des Lastzuges, der vorher einwandfrei gelaufen war, hinter der Ausfahrt nach Heidelberg nicht mehr zog, daß das Fahrzeug an Geschwindigkeit verlor und der Fahrer der Klägerin deshalb gezwungen war, zu halten. Dafür, daß der Motor schon vorher öfter aus-

gesetzt habe, ist nach der Ansicht des Berufungsgerichts nichts dargetan. Der Fahrer der Klägerin, so führt das Berufungsgericht weiter aus, habe seine Absicht zu halten rechtzeitig und deutlich angezeigt (§ 11 StVO). Er habe den Lastzug langsam ausrollen lassen, ihn dabei allmählich nach rechts gefahren und so zum Halten gebracht, daß die rechten Räder etwa 10 cm vom rechten Rasenstreifen entfernt standen. Durch dieses Verhalten, das bis zum Stehen des Fahrzeugs einige Sekunden in Anspruch genommen habe, habe der Fahrer der Klägerin dem nachfolgenden Verkehr deutlich zu erkennen gegeben, daß er am rechten Fahrbahnrand halten wolle. Wie das Berufungsgericht weiter feststellt, hat der Fahrer der Klägerin, nachdem das Fahrzeug zum Stehen gekommen war, das linke Blinklicht eingeschaltet. Das sei, so wird im Berufungsurteil ausgeführt, die übliche und geeignete Maßnahme gewesen, um in der Zeit bis zum Aufstellen der Warnblinkleuchten nachfolgenden Verkehr zu warnen und ein Auffahren zu verhüten. Durch die linken Blinker seien die Umrisse der linken Seite des Lastzuges, die am meisten in die Fahrbahn hineingeragt habe und deshalb für den nachfolgenden Verkehr besonders gefährlich gewesen sei, abgegrenzt und kenntlich gemacht worden.

Daß der Sattelschlepper auf den haltenden Lastzug auffuhr, ist nach der Überzeugung des Berufungsgerichts nur darauf zurückzuführen, daß der Beklagte D. [REDACTED] als Fahrer des Sattelschleppers nicht auf die vor ihm liegende Fahrbahn geachtet hat. Obwohl er den vor ihm

fahrenden Lastzug bemerkt und nach seinen eigenen Angaben auch erkannt habe, daß der Lastzug mit geringerer Geschwindigkeit fuhr und die Geschwindigkeit noch herabsetzte, habe er aus dem Seitenfenster des Führerhauses nach rückwärts geschaut, um sich zu vergewissern, ob er den Lastzug noch vor einem von hinten herankommenden Opel-Kapitän überholen konnte. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, D[REDACTED] habe sich nicht darauf verlassen dürfen, daß der vor ihm fahrende Lastzug mit unverminderter Geschwindigkeit weiter fahren werde, zumal er nach seiner eigenen Erklärung dessen Langsamerwerden erkannt habe. Wenn er die vor ihm liegende Fahrbahn aufmerksam beobachtet hätte, wie es bei der hohen Geschwindigkeit von 70 km/st und bei der Nachtzeit seine Pflicht gewesen sei, so hätte er mit Sicherheit rechtzeitig bemerkt, daß der vor ihm fahrende Lastzug nicht nur seine Geschwindigkeit allmählich verringerte, sondern auch nach rechts heranfuhr und schließlich am rechten Fahrbahnrand anhielt. Als der Lastzug zum Stehen gekommen sei, sei Dabruck mit dem Sattelschlepper noch 200-300 m entfernt gewesen. Das ergebe sich aus der Zeit, die nötig gewesen sei für die Handlungen des Fahrers W[REDACTED] zwischen dem Anhalten und dem Aufprall - Anziehen der Handbremse, Einschalten des linken Blinkers, Ergreifen und Einschalten der Warnblinklampe, Aussteigen, Bewegen zum Ende des Anhängers und zurück - und der vom Beklagten D[REDACTED] eingehaltenen Geschwindigkeit von 70 km/st. Selbst wenn der Sattelschlepper in dem Zeitpunkt, in dem der Lastzug anhielt, nur 100 m entfernt gewesen sein sollte,

habe D [REDACTED] noch rechtzeitig nach links ausweichen und, da nach den Feststellungen der Polizei noch 6 m Platz gewesen sei, unbehindert am haltenden Lastzug vorbeifahren können. Daß er nicht einmal den linken Blinker und den mit der brennenden Warnblinkleuchte am Lastzug entlang laufenden Fahrer bemerkt habe, sondern ohne eine Bremsung zu versuchen mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Lastzug aufgefahren sei, zeige, wie lange er die Fahrweise des vor ihm befindlichen Lastzuges nicht beobachtet habe.

Bei seiner Abwägung nach § 17 StVG ist das Berufungsgericht ebenso wie das Landgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß das grobe Verschulden des Beklagten D [REDACTED] und die von dem auffahrenden Sattelschlepper ausgehende weit höhere Betriebsgefahr so schwer wiegen, daß demgegenüber die von dem haltenden und ordnungsgemäß beleuchteten Lastzug der Klägerin ausgehende weit geringere Betriebsgefahr und das Nichtbetätigen der Fußbremse in ihrer ursächlichen Bedeutung für den Unfall erheblich zurücktreten und nicht ins Gewicht fallen.

II. Diese - allein streitige - Abwägung des Berufungsgerichts beruht weitgehend auf tatsächlichen Unterlagen und ist jedenfalls im Ergebnis rechtlich nicht zu beanstanden. Was die Revision dagegen vorbringt, kann nicht durchgreifen.

1. Zu der Frage, ob der Lastzug der Klägerin wegen einer unverschuldeten Betriebsstörung anhalten mußte, hat sich das Berufungsgericht in einleitenden Be-

merkungen über die Beweislast geäußert. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Bedenken berechtigt sind, die die Revision gegen diese Bemerkungen erhoben hat, denn für die Entscheidung des Berufungsgerichts haben Gesichtspunkte der Beweislast und der Beweisfähigkeit keine Rolle gespielt. Das Berufungsgericht hat seine Feststellungen zu dieser Frage vielmehr unabhängig von der Beweislast auf Grund des Beweisergebnisses getroffen. Es hat der Aussage des Fahrers W. [REDACTED] Glauben geschenkt und die Überzeugung gewonnen, daß er gezwungen war, anzuhalten, weil der Motor, der vorher einwandfrei gelaufen war, plötzlich nicht mehr zog und der Lastzug an Geschwindigkeit verlor. Dann kam es aber nicht darauf an, welche Partei die Beweislast hierfür traf.

2. Soweit die Revision darauf verweist, daß der Fahrer Wiesinger verpflichtet gewesen sei, vor dem Halten mit Hilfe der Fußbremse die Bremslichter aufleuchten zu lassen, bestätigt sie mit ihren Ausführungen die Ansicht des Berufungsgerichts. Das Berufungsgericht hat diese Verpflichtung des Fahrers der Klägerin ausdrücklich hervorgehoben und ihre Verletzung bei der Abwägung berücksichtigt.

3. Zu Unrecht beanstandet die Revision, daß der Fahrer der Klägerin unmittelbar nach dem Anhalten die linken Blinklichter eingeschaltet hat. Ob diese Maßnahme richtig war, kann auf sich beruhen. Da der Beklagte D. [REDACTED] die Blinklichter nicht bemerkt hat,

können sie seine Fahrweise nicht beeinflusst und damit nicht zur Entstehung des Unfalls beigetragen haben.

4. Die Revision irrt, wenn sie meint, der Fahrer der Klägerin habe schon vorher die rechten Blinklichter einschalten müssen, um auf diese Weise auf seine Absicht zu halten hinzuweisen. Die Blinkleuchten sind, wie sich aus § 54 StVZO ergibt, in erster Linie Fahrtrichtungsanzeiger, also dazu bestimmt, die Änderung der Fahrtrichtung anzuzeigen. Daß W [REDACTED] an den rechten Fahrbahnrand heranfuhr, war keine Änderung der Fahrtrichtung und verpflichtete ihn daher nicht, die rechten Blinkleuchten einzuschalten. Zwar ist es weitgehend üblich, die Blinkleuchten auch zu anderen Zwecken zu verwenden. Es besteht aber keine gesetzliche Pflicht hierzu. Vor allem macht § 11 StVO dem Kraftfahrer nicht zur Pflicht, die Absicht des Haltens durch Bedienung der Blinkleuchten anzuzeigen.

5. Mit einer weiteren Rüge bemängelt die Revision, daß das Berufungsgericht den Fahrer W [REDACTED] nicht zu der Behauptung der Beklagten vernommen hat, zumindest der Anhänger des Lastzuges habe vor dem Unfall nicht 10 cm vom rechten Rasenstreifen entfernt, sondern weiter zur Mitte der Fahrbahn gestanden. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. W [REDACTED] ist nicht nur im Strafverfahren, sondern auch bei seiner Vernehmung durch das Landgericht im jetzigen Rechtsstreit darüber vernommen worden, wie er den Lastzug abgestellt hat. Er hat vor dem Landgericht ausgesagt, er sei ganz

rechts herangefahren und zwar mit den rechten Rädern fast auf den Grünstreifen. Hiernach hatte das Berufungsgericht nach seinem Ermessen zu entscheiden, ob die nochmalige Vernehmung des Zeugen erforderlich war (§ 398 ZPO). Es ist nicht ersichtlich, daß es von seinem Ermessen einen fehlerhaften Gebrauch gemacht hätte.

6. Bedenken bestehen gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß D. mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Lastzug aufgefahren sei, ohne überhaupt eine Bremsung zu versuchen. Die Revision rügt mit Recht, daß das Berufungsgericht diese Feststellung getroffen hat, ohne eine ausreichende Grundlage hierfür zu haben. Die Feststellung des Berufungsgerichts ist mit der Unfallskizze und dem Schlußbericht der Polizei nicht zu vereinbaren. In der Unfallskizze ist hinter dem Lastzug eine kurze Brems- und Kratzspur des Sattelschlepperzuges eingetragen. Sie ist auch in dem Polizeibericht ausdrücklich erwähnt. Diese Bremsspur und ihr Verlauf bestätigen die Behauptung der Beklagten, daß D. im letzten Augenblick durch Bremsen und starkes Linkssteuern versucht hat, an dem haltenden Lastzug vorbeizukommen. Davon sind auch die Strafgerichte und das Landgericht im jetzigen Zivilprozeß ausgegangen. Daß die Feststellung des Berufungsgerichts in dieser Teilfrage unter Verstoß gegen § 286 ZPO zustande gekommen ist, kann der Revision jedoch nicht zum Erfolge verhelfen, denn dem Berufungsurteil ist im Ergebnis auch dann beizutreten, wenn man mit der Revision davon ausgeht, daß der Beklagte Dabrock den Lastzug der Klägerin noch kurz vor

dem Zusammenstoß bemerkt und darauf durch Bremsen und Ausbiegen nach links versucht hat, den Unfall zu vermeiden. Auch für diesen Fall trifft ihn ein erhebliche Verschulden, denn es ist eine schwere Verletzung der i Verkehr erforderlichen Sorgfalt, daß er erst im letzte Augenblick auf den haltenden Lastzug aufmerksam wurde, obwohl die auf das Halten hinweisende Fahrweise des Lastzuges mehrere Sekunden gedauert hat und obwohl er nach den Feststellungen des Berufungsgerichts noch 200 bis 300 m entfernt war, als der Lastzug schon hielt. In jedem Falle überwiegen sein Verschulden und die Betriebsgefahr des von ihm gesteuerten Fahrzeugs so sehr, daß demgegenüber die von der Klägerin zu vertretende Betriebsgefahr ihres Lastzuges und das gering Verschulden ihres Fahrers in ihrer ursächlichen Bedeutung für den Unfall erheblich zurücktreten.

7. Nach alledem erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet. Sie war daher zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 97 ZPO.

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüßgens