

Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2347 034

Gesetz: StVG § 7 Abs 2

Rechtssatz: Zu den Anforderungen, die im Rahmen des § 7 Abs 2 StVG an den Fahrer eines Lastzuges zu stellen sind, der sich nachts der Raststätte einer Autobahn nähert, während aus dem Parkplatz der Raststätte ein Lastzug ausfährt.

Aktenzeichen: VI ZR 231/54

Urteil des BGH vom 21. Februar 1956

OLG Hamm i. Westf.

Verkündet
am 21. Februar 1956
Malessa, JSekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Spediteurs Walter L [REDACTED] in D [REDACTED],
E [REDACTED]straße [REDACTED], .

Klägers, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. den Spediteur Gustav H [REDACTED] in H [REDACTED],
W [REDACTED],

2. den Kraftfahrer Heinrich G [REDACTED] in H [REDACTED],
L [REDACTED]

Beklagten, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 21. Februar 1956 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr.Kleinewefers, Dr.Engels, Dr.Meyer, Hanebeck
und Dr.Bode

für Recht erkannt: .

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 9.
Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm in Westfalen
vom 26. Mai 1954 insoweit aufgehoben, als zum Nachteil
des Klägers entschieden worden ist.

In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Ver-
handlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Re-
vision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. August 1951 kam es gegen 1 Uhr nachts auf der Autobahn Köln-Hannover in Höhe der östlichen Ausfahrt der Raststätte Rhynern zu einem Zusammenstoß zwischen dem Büssing-Lastkraftwagen des Klägers und dem vom Beklagten G. gelenkten Lastkraftwagen des Beklagten H. G. kam mit dem Wagen, einem Thermos-Spezialwagen und zwei unbeladenen Anhängern aus Richtung Köln und hatte die Absicht, eine Pause zu machen und auf dem Parkplatz vor der Raststätte Rhynern zu halten. Da er dort für seinen 22 m langen Lastzug keinen ausreichenden Platz fand, wollte er wieder auf die Fahrbahn der Autobahn fahren, um den Lastzug weiter östlich auf dem verbreiterten Bankett vor einem dort haltenden Lastzug abzustellen. Inzwischen hatte sich der ebenfalls aus Richtung Köln kommende Kraftfahrer Herbert K. mit dem Lastzug des Klägers (Lastkraftwagen und ein Anhänger) der Raststätte genähert. Der Beklagte G. stieß beim Einbiegen auf die Fahrbahn mit der Spitze seines Lastzuges gegen die Radmutter am rechten Vorderrad des dem Kläger gehörenden Lastkraftwagens. Dieser wurde scharf nach rechts herumgerissen und kippte auf seine linke Seite um. Dabei entstand erheblicher Sachschaden.

Der Kläger hat für den ihm entstandenen Schaden, den er mit 18.871,58 DM beziffert, die Beklagten verantwortlich gemacht und zur Begründung vorgebracht: Sein Fahrer K. sei mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/st an der Raststätte vorbeigefahren und habe die Überholungsbahn benutzt, um Kraftfahrer, die möglicherweise aus dem rechts der Fahrbahn befindlichen Parkplatz herausfahren wollten, nicht zu behindern oder zu gefährden. Dabei seien die hinteren Räder, wie sich aus den festgestellten Spuren eindeutig ergebe, vor dem Zusammenstoß etwa 50 cm vom linken Rand der Überholungsbahn entfernt gelaufen. Sein Fahrer habe den von



G [REDACTED] gesteuerten Lastzug in 100 m Entfernung bemerkt, als dieser langsam wieder der eigentlichen Fahrbahn der Autobahn nähergekommen sei; K [REDACTED] habe die Scheinwerfer auf- und abgeblendet, um Gewert auf seine Annäherung aufmerksam zu machen. Auf den langsam fahrenden Motorwagen des G [REDACTED] sei ein Mann aufgesprungen, den K [REDACTED] für einen Beifahrer gehalten habe, der den Lastzug beim Einbiegen in die Autobahn habe einweisen wollen. Als K [REDACTED] mit dem Lastzug des Klägers schon ziemlich nahe herangekommen gewesen sei, sei der Mann vom Trittbrett des Motorwagens heruntergesprungen und der einbiegende Lastzug gegen jede Erwartung plötzlich und ruckartig vorgeschneilt und mit dem weit vorgebauten Motor bis in die Überholungsbahn geraten, wo K [REDACTED] gerade mit dem Lastzug des Klägers vorbeigefahren sei. Die Fahrzeuge seien auf der Überholungsbahn und zwar 1,30 m nördlich des Mittelstreifens zusammengestoßen. Der Kläger ist der Ansicht, Gewert habe den Unfall allein verschuldet, während es sich für ihn und seinen Fahrer um ein unabwendbares Ereignis gehandelt habe (§ 7 Abs 2 StVG).

Die Beklagten haben geltend gemacht, der Unfall habe sich nicht auf der Überholungsbahn, sondern auf der eigentlichen Fahrbahn der Autobahn ereignet. Als G [REDACTED] in langsamer Fahrt wieder auf die Fahrbahn der Autobahn zugefahren sei, habe er sich davon überzeugt, daß von hinten kein Fahrzeug gekommen sei. Er habe den linken Winker herausgestellt und zu keiner Zeit angehalten, auch nicht als der Zeuge Sc [REDACTED] auf das Trittbrett gesprungen sei und um die Erlaubnis zur Mitfahrt gebeten habe. K [REDACTED] sei nicht auf der Überholungsbahn, sondern auf der südlichen Bahn, der eigentlichen Fahrbahn herangekommen und habe aus einer Entfernung von mindestens 30 bis 40 m den herausgestellten linken Winker des auf die Autobahn einbiegenden Lastzuges gesehen. Er habe daraus entnehmen können, wohin dieser Last-

zug habe fahren wollen, und habe, wenn er sich richtig verhalten hätte, seinen Lastzug noch rechtzeitig anhalten können. K. habe auch das vor der Raststätte und Tankstelle aufgestellte Schild "Achtung Tankstelle! Nicht überholen!" nicht beachtet. Vorsorglich haben die Beklagten mit einer eigenen Schadensersatzforderung von 3.254 DM aufgerechnet.

Das Landgericht hat dem Kläger zunächst in einem Teilurteil 4.500 DM zugesprochen. Die hiergegen eingelegte Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. In diesen Entscheidungen haben beide Gerichte angenommen, daß die Beklagten verpflichtet seien, dem Kläger zwei Drittel seines Schadens zu ersetzen. Die Urteile sind rechtskräftig; die Urteilssumme von 4.500 DM ist bezahlt.

In seinem zweiten Urteil hat das Landgericht die mit der Klage geltend gemachte Forderung unter Berücksichtigung der geleisteten Zahlung gegen beide Beklagte im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, gegen den Beklagten G. auch nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Berufung haben die Beklagten eine Abänderung des landgerichtlichen Urteils nur insoweit beantragt, als dem Kläger mehr als zwei Drittel seines Schadens zugesprochen worden sind. Entsprechend diesem Antrag hat das Berufungsgericht die Schadensersatzpflicht der Beklagten nur zu zwei Dritteln bejaht.

Mit der Revision erstrebt der Kläger Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet.

Da die Beklagten nicht mehr anzweifeln, daß die Klageforderung zu zwei Dritteln dem Grunde nach gerechtfertigt ist und ihre Schadensersatzpflicht insoweit auch rechtskräftig feststeht, ist nur zu entscheiden, ob das Berufungsgericht dem Kläger das restliche Drittel seines Schadens mit Recht abgesprochen hat. Diese Entscheidung hängt davon ab, ob der Kläger nach § 17 StVG zur Schadensausgleichung herangezogen werden kann. Das hat das Berufungsgericht bejaht, weil der Unfall nicht durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei und der Kläger sich daher die Betriebsgefahr seines Lastzuges entgegenhalten lassen müsse (§ 7 StVG).

Wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs ausgeführt hat, genügt es zur Führung des Entlastungsbeweises aus § 7 Abs 2 StVG nicht, wenn dargetan wird, den Kraftfahrer treffe kein Verschulden. Es kommt vielmehr darauf an, ob der Unfall bei der gegebenen Verkehrslage auch für einen besonders sorgfältigen Fahrer nicht zu vermeiden gewesen wäre (Urteil des erkennenden Senats vom 13. April 1953 - VI ZR 75/52 - NJW 1954, 185 Nr 1 = DAR 1953, 113 = VRS 5, 329 3317 = VersR 1953, 242).

Das Berufungsgericht meint, es sei denkbar, daß ein Fahrer, dem die örtlichen Verhältnisse an der Raststätte Rhyern bekannt seien, sich mit Rücksicht auf die an der Raststätte und der Tankstelle bestehende Gefahrenlage bei der Annäherung an diese Stelle und bei der Vorbeifahrt anders verhalten hätte, als der Fahrer des Klägers es getan habe. Ein äußerst sorgfältig und vorsichtig handelnder Fahrer wäre, so führt das Berufungsgericht weiter aus, mit einer erheblich geringeren Geschwindigkeit als mit 30 bis 35 km/st ge-

fahren, zumal es Nacht gewesen sei und der mit Blech beladene Lastzug mit seinem Gewicht von 24 to bei einer auftretenden Gefahrenlage nicht ohne weiteres auf eine kurze Entfernung habe angehalten werden können. Nach Ansicht des Berufungsgerichts wäre ein vorsichtiger und gewissenhafter Fahrer an dieser Stelle mit etwa 15 bis 20 km/st vorbeigefahren und hätte angehalten, zumindest gebremst, wenn er - wie der Kläger selbst vortrage - 30 m vor sich einen sich quer in seine Fahrtrichtung schiebenden Lastzug gesehen hätte, dessen Fahrer durch eine andere Person abgelenkt, zumindest zeitweise in seiner Sicht nach links behindert worden sei und der keinerlei Anstalten gemacht habe, anzuhalten. Wie das Berufungsgericht feststellt, wäre der Unfall bei einer solchen Fahrweise vermieden worden, weil die Entfernung von 30 m bei einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/st trotz des Gesamtgewichts von 24 to ein hinhaltendes Fahren oder ein rechtzeitiges Anhalten ermöglicht hätte.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts sind, wie die Revision mit Recht geltend macht, rechtlich nicht haltbar. Gewiß sind an den Entlastungsbeweis des § 7 Abs 2 StVG strenge Anforderungen zu stellen. Aber auch an diese über die gewöhnliche Verkehrssorgfalt des § 276 BGB hinausgehende gesteigerte Sorgfalt, wie sie hier zu fordern ist, dürfen die zu stellenden Anforderungen nicht überspannt werden. Dabei ist in gewissem Umfang auch den bestehenden Verkehrsverhältnissen, insbesondere der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Autobahn dazu bestimmt ist, dem schnellen Kraftfahrzeugverkehr zu dienen. Es würde eine Überspannung der zu stellenden Anforderungen bedeuten, wenn man von dem Fahrer eines Lastzuges verlangen wollte, daß er nachts bei der Annäherung an eine mit einer Tankstelle verbundenen Raststätte stets seine Geschwindigkeit schon deshalb auf 15 bis 20 km/st herabsetzt, weil sich dort wegen der Zusammenballung von Fahrzeugen und Menschen eine Gefahrenlage ergeben kann. Die bloße Möglich-

keit, daß eine solche Lage bestehen konnte, erfordert allein noch keine solche Vorsichtsmaßnahme. Auch an Raststätten und Tankstellen der Autobahn kann sich für den durchfahrenden Kraftfahrer normalerweise nur dann eine Gefahrenlage ergeben, wenn andere Verkehrsteilnehmer sich grob verkehrswidrig verhalten. Der Senat hat bereits in seinem Urteil vom 15. Juni 1955 - VI ZR 319/54 - (VRS 9, 117 Nr 55 = VersR 1955, 485) ausgeführt, daß ein Fußgänger, der ausnahmsweise die Autobahn überschreitet, auf deren Zweckbestimmung, dem Schnellverkehr zu dienen, Rücksicht nehmen und vor sowie beim Überschreiten der Fahrbahn höchste Vorsicht walten lassen muß. Das gleiche gilt für Kraftfahrzeuge, die von einem Parkplatz oder von einer Tankstelle der Autobahn kommen und sich wieder in den laufenden Verkehr eingliedern. Auch ihnen gegenüber hat der fließende Autobahnverkehr insofern ein Vorrecht, als der Führer des in die Autobahn einbiegenden Fahrzeugs sich so verhalten muß, daß eine Gefährdung des Autobahnverkehrs ausgeschlossen ist (§ 17 StVO und § 5 der zur Unfallzeit noch geltenden Vorläufigen Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung). Aus dieser Verpflichtung des Einbiegenden folgt die Befugnis des Verkehrsteilnehmers, auf der Fahrbahn unter Beibehaltung seiner Fahrgeschwindigkeit in fließender Fahrt zu bleiben. Das hat der Senat in einem Falle entschieden, in dem ein Lastzug aus der Ausfahrt einer Schule in eine Bundesstraße einfuhr (Urteil vom 10. November 1952 - VI ZR 45/52 - NJW 1953, 259 = DAR 1953, 35 = VRS 5, 92 = VersR 1953, 65). Naturgemäß muß das gleiche in stärkerem Maße für den schnellen Verkehr auf der Autobahn gelten. Auch der besonders sorgfältige Fahrer kann insoweit den Vertrauensgrundsatz für sich in Anspruch nehmen; er braucht in solcher Lage mit einem verkehrswidrigen Einbiegen von Verkehrsteilnehmern solange nicht zu rechnen, als nicht die gegebenen Umstände ihm dazu Anlaß geben konnten oder mußten. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs gebietet die Aufmerksamkeit, die von einem

besonders sorgfältigen Fahrer zu fordern ist, nur die Rücksichtnahme auf eine durch die Umstände nahegelegte Möglichkeit, daß andere sich unrichtig oder ungeschickt verhalten (vgl Urteile BGH vom 17. April 1952 - III ZR 109/50 - DAR 1952, 149 und vom 22. Juni 1955 - VI ZR 99/54 - VRS 9, 83 Nr 184 sowie RGZ 164, 273 [280]; RG VerKdsch 1930, 307 Nr 201; Müller, Straßenverkehrsrecht 19. Aufl zu § 7 StVO). Wollte man fordern, daß ein Kraftfahrer, um der Gefährdungshaftung des § 7 StVG zu entgehen, jedes mögliche verkehrswidrige und unvorsichtige Verhalten anderer in Rechnung stelle, so würde das eine Überspannung der zu stellenden Anforderungen bedeuten.

Daher bestand für K■■■■, als er sich mit dem Lastzug des Klägers der Raststätte näherte, zunächst kein Anlaß, die Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/st, mit der er nach der Feststellung des Berufungsgerichts gefahren ist, zu verringern. Dies umsoweniger, als er bei der Vorbeifahrt an der Raststätte auf die Überholungsbahn eingebogen ist und so die eigentliche Fahrbahn für Fahrzeuge freigemacht hat, die sich vom Parkplatz aus wieder in den fließenden Verkehr einordnen wollten. Bei dieser Fahrweise K■■■■s bestand entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch in dem Zeitpunkt, als K■■■■ den langsam vom Parkplatz abfahrenden Lastzug bemerkte, noch keine Pflicht zu weiteren Maßnahmen. K■■■■ hat durch Blinkzeichen auf sein Herankommen aufmerksam gemacht und durfte hier darauf vertrauen, daß der Fahrer des anderen Lastzuges auf den fließenden Verkehr Rücksicht nehmen werde. Daß ein Fernfahrer beim Einbiegen in die Autobahn mit seinem Fahrzeug auch auf die Überholungsbahn gelangen werde, während dort ein Lastzug herankam, ist ein so ungewöhnlicher Vorgang, daß auch ein besonders sorgfältiger Kraftfahrer damit zunächst nicht zu rechnen brauchte. Es war für ihn zunächst nicht zu erwarten, daß G■■■■, der das Herannahen des Lastzuges unbedingt hätte bemerken müssen,

jeder Regel und Erfahrung zuwider so unbesonnen und verkehrswidrig handeln würde. Auch die Tatsache, daß ein Mann auf das Trittbrett des herausfahrenden Lastkraftwagens sprang, legte noch nicht die Annahme nahe, daß Gewert seine Verkehrspflichten verletzen und das Recht K[REDACTED]s auf ungehinderte Durchfahrt mißachten werde. K[REDACTED] hat in der aufspringenden Person den Beifahrer vermutet, der den Lastzug in die Autobahn einweisen sollte. Diese Annahme lag so nahe, daß es nicht gerechtfertigt ist, dem Fahrer des Klägers vorzuwerfen, er habe nicht berücksichtigt, daß der Führer des einbiegenden Lastzuges durch die auf dem Trittbrett stehende Person abgelenkt oder in seiner Sicht nach links behindert werde. K[REDACTED] war, wie das Berufungsgericht feststellt, auf der Überholbahn so weit nach links ausgewichen, daß die linken Räder des Lastzuges nur 50 cm von dem linken Rand der Überholbahn entfernt waren. Bei dieser Fahrweise konnte K[REDACTED] darauf vertrauen, G[REDACTED] werde seinen langsam fahrenden Lastzug rechtzeitig zum Stehen bringen oder ihn jedenfalls so lenken, wie es erforderlich war, um ihm die ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen.

Auch ein besonders sorgfältiger Fahrer brauchte in dieser Lage die Geschwindigkeit erst zu verringern, wenn Umstände die Möglichkeit nahelegten, G[REDACTED] werde in die Überholbahn geraten. Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, in welcher Entfernung von dem einbiegenden Lastzug K[REDACTED] mit dieser Möglichkeit hätte rechnen müssen und ob der Unfall in diesem Zeitpunkt noch hätte verhindert werden können. Es unterstellt, K[REDACTED] habe in 30 m Entfernung den sich quer in seine Fahrbahn schiebenden Lastzug gesehen, und stellt fest, daß der Lastzug bei einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km auf diese Entfernung hätte angehalten werden können. Der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, K[REDACTED] habe mit einer so geringen Geschwindigkeit an der Raststätte vorbeifahren

müssen, kann, wie bereits ausgeführt wurde, rechtlich nicht gebilligt werden. Daher ist auch mit der Unterstellung des Berufungsgerichts nicht mehr gedient. Seine Erwägungen sind nicht geeignet, die Verneinung eines unabwendbaren Ereignisses zu rechtfertigen. Da die bisherigen tatsächlichen Feststellungen nicht ausreichen, um dem Revisionsgericht die abschließende Beurteilung zu ermöglichen, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Bei seiner erneuten Prüfung wird das Berufungsgericht unter Berücksichtigung der vorstehenden rechtlichen Erörterungen festzustellen haben, in welcher Entfernung von der Unfallstelle K. bei besonderer Aufmerksamkeit Anlaß zu der Annahme haben mußte, G. werde mit der Spitze des Lastzuges auch in die Überholbahn hineinkommen. Dabei wird auch die Behauptung des Klägers zu berücksichtigen sein, der Lastzug G. sei nach dem Abspringen des Zeugen S. plötzlich ruckartig vorgeschneilt und in die Überholbahn geraten. Hierzu sind zwar die vom Kläger benannten Zeugen vernommen worden. Wie die Revision mit Recht gerügt hat, läßt das Berufungsurteil aber die erforderliche Würdigung des Beweisergebnisses vermissen.

Schließlich wird auch aufzuklären sein, ob in dem Zeitpunkt, in dem für einen besonders sorgfältigen Fahrer die Möglichkeit nahelag, Gewert werde mit dem Lastzug in die Überholbahn hineinkommen, der Unfall noch hätte vermieden werden können. Soweit Zweifel verbleiben, gehen diese zu Lasten des beweispflichtigen Klägers.

Sollte das Berufungsgericht erneut zu dem Ergebnis gelangen, daß der Kläger sich die Betriebsgefahr seines Lastzuges anrechnen lassen muß, so wird bei der nach § 17 StVG

vorzunehmenden Schadensausgleichung zu beachten sein, daß dem Fahrer des Klägers die Beibehaltung der Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/st bei der Annäherung an die Raststätte nicht als Verschulden zur Last gelegt werden kann. Ferner wird zu berücksichtigen sein, daß G [REDACTED] sich in ganz ungewöhnlicher Weise verkehrswidrig verhalten hat und daß seine grobe Fahrlässigkeit in ihrer Ursächlichkeit für den Unfall erheblich zu Lasten der Beklagten ins Gewicht fallen muß.

Dr.Kleinewefers

Dr.Engels

Dr.K.E.Meyer

Hanebeck

Dr.Bode