

7/

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO § 15 Abs. 3 a.F.; StVO 1970 § 18 Abs. 8

Zur Frage, wann eine zwingende Notwendigkeit zum
Halten auf der Bundesautobahn (hier: Hilfeleistung)
besteht.

BGH, Urt.v. 1. Juli 1975 - VI ZR 238/73 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 238/73

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

1. Juli 1975

G ü n t h
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der Firma Heinz H [REDACTED],
H [REDACTED], P [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Hans-Jürgen K [REDACTED],
M [REDACTED], B [REDACTED] Straße [REDACTED],
3. der A [REDACTED] Versicherungs AG,
vertreten durch ihren Vorstandsvorsitzenden
Alfred H [REDACTED], H [REDACTED], T [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Landesdirektor der I [REDACTED]
Hans Eberhard von M [REDACTED],
H [REDACTED], G [REDACTED]gasse [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juni 1975 durch
den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter
Prof.Dr. Nüßgens, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

I. Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 7. Zivilsenats des Hanseatischen Ober-
landesgerichts zu Hamburg vom 7. August 1973 auf-
gehoben.

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil
der 6. Zivilkammer des Landgerichts Hamburg vom
21. Juli 1972 wird zurückgewiesen.

II. Dem Kläger fallen auch die Kosten des
Berufungs- und des Revisionsrechtszuges zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 3. März 1970 gegen 20.45 Uhr befuhr der
Zweitbeklagte mit einem bei der Drittbeklagten ver-
sicherten Lastzug, dessen Halter die Erstbeklagte
war, die Bundesautobahn Bremen-Hamburg in Richtung
Hamburg. Die Fahrbahn war eisglatt. Um einem rechts
von der Fahrbahn abgekommenen Personenkraftwagen Hilfe
zu leisten, dessen Fahrer ihm zuwinkte, hielt der Zweit-



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

beklagte seinen Lastzug an und stellte ihn so ab, daß er mit den rechten Rädern auf dem befestigten Randstreifen stand, links allerdings noch etwa 1,20 m in die Fahrbahn hineinragte. Die Hilfeleistung nahm 8 3/4 Minuten in Anspruch. Dann stieg der Zweitbeklagte in den Lastzug ein und schickte sich an weiterzufahren. In diesem Augenblick geriet der Kläger mit seinem Audi 100 LS von hinten gegen den Anhänger des Lastzuges. Kurz darauf stieß ein von D. gesteuerter Ford Escort gegen den Pkw des Klägers, so daß dieser an der Front und am Heck schwer beschädigt wurde.

Der Kläger wurde bei dem Unfall erheblich verletzt. Er hat in einem anderen Prozeß den Halter des Ford Escort, den Fahrer D. und deren Haftpflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch genommen, die dort verurteilt worden sind, dem Kläger die Hälfte seines Schadens zu ersetzen. Im vorliegenden Prozeß verlangt er von den drei Beklagten Ersatz seines vollen Schadens, und zwar als Gesamtschuldner mit den Beklagten des Paralell-Prozesses. Seinen Sachschaden und Verdienstausfall beziffert er auf 27.965,25 DM und begehrt ferner ein angemessenes Schmerzensgeld sowie die Feststellung, daß die Beklagten verpflichtet sind, ihm allen weiteren entstandenen und noch entstehenden Schaden aus dem Unfall zu ersetzen. Zur Begründung hat er geltend gemacht, der Zweitbeklagte habe auf der Autobahn nicht halten dürfen; jedenfalls habe er den Lastzug nach hinten nicht genügend abgesichert. Die Beklagten haben demgegenüber gemeint, der Zweitbeklagte habe sich in jeder Hinsicht verkehrs-

gerecht verhalten. Sicherheitsmaßnahmen seien, als der Kläger auf den Lastzug aufgefahren sei, nicht mehr möglich gewesen, weil der Lastzug sich gerade wieder in Bewegung gesetzt habe und vorher der Zweitbeklagte die Warneinrichtungen zulässigerweise eingesammelt habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Zahlungsansprüche dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt sowie festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger allen weiteren aus dem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schaden zur Hälfte zu ersetzen, mit der Maßgabe, daß die Beklagten Gesamtschuldner mit den im Paralell-Prozeß verklagten drei Beteiligten höchstens zu $\frac{2}{3}$ des dem Kläger entstandenen Fahrzeugschaden sowie höchstens zum vollen Betrag der sonstigen Schäden sind.

Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des die Klage in vollem Umfang abweisenden Urteils des Landgerichts.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht ist der Meinung, der Zweitbeklagte (im folgenden: der Beklagte) habe den Unfall schuldhaft herbeigeführt; den Kläger treffe jedoch ein hälftiges Mitverschulden. Der Beklagte habe zwar kurz

anhalten dürfen, als er den von der Fahrbahn abgekommenen Pkw und einen winkenden Mann gesehen habe. Nachdem er aber erfahren habe, daß eine sofortige Hilfeleistung nicht erforderlich gewesen sei, zumal niemand verletzt gewesen sei, habe er den Lastzug zum nächsten Parkplatz fahren und von dort aus zur Unfallstelle zurückgehen und Hilfe leisten müssen, sofern er das nicht überhaupt nachfolgenden Pkw-Fahrern habe überlassen wollen. Eine etwas verzögerte, gleichwohl voll wirksame Hilfeleistung lasse sich eher in Kauf nehmen als das Herstellen der schweren Gefahr, die von einem in der Dunkelheit bei glatter Fahrbahn auf der Autobahn haltenden Lastzug ausgehe. Mindestens, so meint das Berufungsgericht weiter, habe der Beklagte, bevor er wieder abfuhr, die nach seinen Angaben aufgestellten Warneinrichtungen (Warn-dreieck und Warnlampe) nicht einsammeln dürfen, sondern stehen lassen müssen, um sie von seinem Beifahrer oder einem anderen Kraftfahrer zum nächsten Autobahn-Parkplatz nachbringen zu lassen oder sie von dort aus selbst nachzuholen. Das sei zumutbar gewesen, weil er nur den Fahrer des Kraftwagens, dem er Hilfe geleistet hätte, oder die Insassen eines anderen, am Unfallort haltenden Personenkraftwagens um die Gefälligkeit habe zu bitten brauchen. Zweifelhafte sei zwar, ob das Auffahren des Klägers vermieden worden wäre, wenn der Beklagte die Sicherungen stehen gelassen hätte, weil er, der Kläger, nach seiner Darstellung auf der Überholspur gefahren und erst durch einen plötzlich in diese ausscherenden Lastkraftwagen zum Überwechseln in die rechte Fahrspur veranlaßt worden sei. Das gelte aber nicht für das Auffahren

des Ford-Escort. Dieser habe jedenfalls bei seinem Auffahren den Wagen des Klägers beschädigt. Die Ausgleichspflicht des Klägers folge daraus, daß er von hinten auf den Lastzug aufgefahren sei. Der erste Anschein spreche daher für sein Verschulden. Seine Behauptung, er sei zum Fahrbahnwechsel durch den plötzlich ausscherenden Lastkraftwagen gezwungen worden, sei nicht bewiesen.

II.

Die Meinung des Berufungsgerichts, der Beklagte habe den Unfall verschuldet, hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Nach § 15 Abs. 3 StVO a.F. (ebenso jetzt § 18 Abs. 8 StVO) darf auf einer Autobahn grundsätzlich nicht gehalten werden. Das galt und gilt jedoch nicht ohne Ausnahme, wie das Berufungsgericht nicht erkennt. Bei zwingender Notwendigkeit ist es erlaubt, auch auf einer Bundesautobahn anzuhalten. Das gilt nicht nur dann, wenn das Fahrzeug oder der Fahrer nicht mehr weiterfahren können (Reifenpanne: vgl. Senatsurteil vom 26. April 1954 - VI ZR 52/53 - VersR 1954, 290, aber auch vom 7. Februar 1967 - VI ZR 126/65 - VersR 67, 456 sowie vom 21. November 1967 - VI ZR 75/66 - VersR 1968, 196; Motorschaden: vgl. BGH Urteil vom 19. September 1960 - III ZR 126/59 - VersR 60, 1440 und vom 5. Juli 1963 - VI ZR 137/62 - VersR 1963, 1159) oder jedenfalls zu besorgen ist, daß eine gefahrlose Weiterfahrt nicht mehr möglich ist, wie etwa nach einem Unfall (vgl. Senatsurteile vom 9. Dezember 1958 - VI ZR 259/57 - VersR 1959, 194 und vom 17. Januar 1961 - VI ZR 81/60 - VersR 61, 330 m. w.Nachw.). Es darf auch angehalten werden, um notwen-

dige Hilfe zu leisten, wie es im vorliegenden Fall geschehen ist (vgl. OLG Hamm VRS 28, 145, 146; Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 21. Aufl. § 18 StVO Anm. 23). Das kommt auch in der amtlichen Begründung zu § 15 Abs. 3 StVO a.F. zum Ausdruck, in der es heißt: "Die Zulässigkeit des Haltens in Notfällen bleibt unberührt". Allerdings muß es sich immer um eine zwingende Notwendigkeit handeln. Sofern ein Weiterfahren - etwa bis zum nächsten Parkplatz oder zu einer Ausweichstelle (Senatsurteil vom 3. April 1962 - VI ZR 241/60 - VersR 1962, 634) möglich und zumutbar ist, verbleibt es bei dem im Interesse der Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen unumgänglichen strikten Halteverbot.

a) Unter den vom Berufungsgericht festgestellten Umständen kann es nicht zweifelhaft sein, daß der Beklagte zunächst anhalten durfte, sogar anhalten mußte. Er bemerkte in der Dunkelheit einen von der Fahrbahn abgekommenen Personenkraftwagen und eine am Fahrbahnrand winkende Person, die offensichtlich Hilfe haben wollte. Da er nicht wissen konnte, was geschehen war, und mit der Möglichkeit eines ernsthaften Unfalles rechnen mußte, kam er nur einer selbstverständlichen Verpflichtung nach (vgl. auch § 330 c StGB), wenn er sofort anhielt, seinen Lastzug soweit als möglich rechts abstellte und sich um den augenscheinlich hilfsbedürftigen Pkw-Fahrer kümmerte. Sollte das Berufungsgericht schon für diesen Abschnitt des Geschehens gemeint haben, der Beklagte hätte die Hilfeleistung nachfolgenden Pkw-Fahrern überlassen sollen, könnte das nicht gebilligt werden.

b) Der Senat vermag dem Berufungsgericht aber auch nicht darin zu folgen, daß der Beklagte nach Erkennen der wahren Lage - es hatte keine Verletzte gegeben; der Fahrer des verunglückten Personenkraftwagens konnte nur ohne fremde Hilfe sein Fahrzeug nicht wieder auf die glatte Fahrbahn bringen und in Gang setzen - zunächst bis zum nächsten Parkplatz hätte fahren müssen. Nachdem er seinen Lastzug einmal angehalten und abgestellt hatte, handelte er richtig, wenn er die notwendige Hilfe, die er leisten konnte, auch sofort gab, zumal sie nur verhältnismäßig kurze Zeit in Anspruch nahm. Ob unter besonderen Umständen, wenn etwa der haltende Lastzug eine besondere große Gefahr für nachfolgende Verkehrsteilnehmer bildet, etwas anderes gelten könnte, mag dahin stehen.

Hier war der Verkehr auf der Autobahn zum Unfallzeitpunkt verhältnismäßig schwach, Die Überhol-
fahrbahn war frei, die rechte Fahrbahn noch soweit, daß ein Vorbeifahren an dem Lastzug möglich war. Aus dem Urteilszusammenhang ergibt sich die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte sofort seinen Lastzug vorschriftsmäßig mit Warndreieck und Warnleuchte nach rückwärts gesichert hatte; eine Warnblinkanlage, die § 53 a Abs. 4 StVZO erst für die ab 1. Januar 1970 neu zugelassenen Fahrzeuge vorgeschrieben hatte (vgl. § 72 Abs. 2 StVZO), besaß er offenbar nicht. Die Sicht war ausreichend, die Strecke übersichtlich. Dann war es sowohl für den Beklagten als auch für den hilfsbedürftigen Pkw-Fahrer schlechthin unzumutbar, eine schnell zu erbringende Hilfeleistung

zurückstellen, bis der Lastzug auf einem möglicherweise weit entfernten Autobahn-Parkplatz angelangt und der Beklagte von dort aus zu Fuß zurückgekehrt war. Es würde mögliche Gefahren für den nachfolgenden Verkehr auch nicht ausgeschlossen haben; denn es wäre zu erwarten gewesen, daß nun andere Fahrzeuge, möglicherweise wiederum ein Lastzug, nachdem der Beklagte weitergefahren wäre, an der Unfallstelle gehalten hätten und ihrerseits nun hätten ein Verkehrshindernis bilden können.

2. Der Revision ist weiter zuzugeben, daß das Berufungsgericht die Sorgfaltspflichten des Beklagten beim Wiederauffahren überspannt hat.

a) Im Hinblick auf die beträchtliche Gefahr, die ein bei Nacht auf der Autobahn abgestelltes überschweres Fahrzeug für den Verkehr bildet, ist zwar bei Dunkelheit, auch bei guten Sichtverhältnissen, so schnell wie möglich ein Lastzug durch Warndreieck und Warnleuchten gegen ein Auffahren von hinten abzusichern (Senatsurteile vom 28. November 1967 - VI ZR 101/66 - VersR 68, 199 und vom 15. Dezember 1970 - VersR 71, 318 m.w.Nachw.). Das hat der Beklagte getan. Andererseits dürfen, wie das Berufungsgericht richtig erkennt, die Warneinrichtungen nach Beendigung der Fahrtunterbrechung nicht stehengelassen werden. Das bedeutet: der Fahrzeugführer muß Warndreieck und Warnleuchte nach dem Halten zwar sofort aufstellen (vgl. jetzt § 15 StVO n.F.), vor dem Weiterfahren aber wieder einsammeln. Auf diese Weise ist allerdings das haltende Fahrzeug gleich nach dem Halten und unmittelbar vor dem Abfahren für kurze Zeit nicht optimal gesichert, obwohl

das Bedürfnis für eine rückwärtige Sicherung erst entfällt, wenn von dem Fahrzeug keine Gefahr mehr ausgeht. Das ist beim Wiederauffahren erst dann der Fall, wenn es sich mit einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Geschwindigkeit wieder auf der Fahrbahn in Fahrt befindet. Gerade im Hinblick auf diese zwar meist kurze, aber außerordentlich gefährliche Zwischenzeit hat der im Jahre 1968 neu gefaßte Abs. 4 des § 53 a StVZO die Ausrüstung mit Warnblinkanlagen vorgeschrieben (vgl. die Begründung zu dieser Neufassung bei Jagusch aaO, § 53 a StVZO Anm. 2).

Im allgemeinen war es zur Zeit des Unfalls noch unvermeidlich, daß es so zu kurzen Zeitspannen kam, in denen eine zusätzliche rückwärtige Sicherung neben der Fahrzeugbeleuchtung nicht vorhanden war. Das mußte hingenommen werden. Anderes konnte nur gelten, wenn die besonderen Umstände ohne unzumutbare zusätzliche Vorkehrungen eine weitere Sicherung nach rückwärts erlaubten. So lag es in dem vom Berufungsgericht für seine Ansicht angeführten, vom Kammergericht entschiedenen Fall (KG VRS 42, 91), der aber mit dem Streitfall nicht vergleichbar ist. Dort waren mehrere Mitglieder der Besatzung des aus zwingender Notwendigkeit auf der Berliner Stadtautobahn haltenden Feuerwehrowagens zur Stelle, die bequem und in kürzester Zeit die Warneinrichtungen bis zum nächsten, nur etwa 100 m entfernten Ausfahrt nachbringen und solange die weitere Sicherung nach rückwärts übernehmen konnten. Von solchen Ausnahmefällen abgesehen konnte jedoch von einem Fahrzeugführer während der kritischen Zeit der unmittelbaren Vorberreitungen zum Wiederauffahren und des Wiederauffahrens selbst

eine Sicherung nach rückwärts durch besondere Sicherungsvorkehrungen nicht verlangt werden. Sie hätte, je nach den Umständen mehr oder weniger, umständliche und zeitraubende Maßnahmen erfordert, die auch bei Berücksichtigung der Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs insbesondere auf Schnellstraßen nicht mehr zumutbar waren (ebenso Booß VM 72, 53), übrigens im Einzelfall darüber hinaus zu neuen Gefährdungen führen könnten.

b) Dem Beklagten kann danach im Streitfall kein Schuldvorwurf gemacht werden, wenn er unmittelbar vor seiner Weiterfahrt die Einrichtungen zur rückwärtigen Sicherung (Warndreieck, Warnleuchte) wieder mitnahm. In unmittelbarer Nähe des Unfallortes befand sich kein Parkplatz. Davon kann unbedenklich ausgegangen werden, denn der Kläger selbst hat in der Klageschrift nur behauptet, der nächste Parkplatz sei "gar nicht weit entfernt" gewesen, hat das aber trotz des Bestreitens der Beklagten nicht näher ausgeführt. Daß ein auf einen Parkplatz zeigendes Hinweisschild in unmittelbarer Nähe gewesen wäre, ist in den Prozeßakten nicht mehr erörtert worden, auch die Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaftsakten enthalten darüber nichts. Der Beklagte hätte mithin, wollte man der Ansicht des Berufungsgerichts folgen, es auf sich nehmen müssen, unter Umständen mehrere Kilometer weit zu fahren, um den nächsten Parkplatz aufzusuchen. Dann hätte er die gefahrene Strecke am Rande der Autobahn in der Dunkelheit bei wenig einladenden Witterungsverhältnissen zweimal ablaufen müssen, um seine Warneinrichtungen wieder nachzuholen. Während dieser möglicherweise recht langen Zeit hätten diese, ohne daß dafür eine Notwendigkeit

bestand, am Fahrbahnrand auf eine in Wahrheit nicht mehr vorhandene Gefahrenstelle aufmerksam gemacht und nachfolgende Verkehrsteilnehmer irritiert. Das wäre weder für den Beklagten noch für andere Verkehrsteilnehmer zumutbar gewesen. Zudem ist es bedenklich, dem Beklagten anzusinnen, mehrere Kilometer weiter zu fahren, ohne im Besitz der vorgeschriebenen Sicherheitszeichen zu sein.

Das Berufungsgericht erwägt auch zu Unrecht, der Beklagte hätte den Fahrer des von der Fahrbahn abgekommenen Personenkraftwagens, dem er geholfen hatte, oder die an der Unfallstelle mit ihrem Personenkraftwagen so wie er hilfsbereit haltenden Eheleute S. bitten können und müssen, für ihn die Warneinrichtungen nach seiner Abfahrt einzusammeln und sie ihm am nächsten Parkplatz wieder auszuhändigen. Dem Berufungsgericht ist zwar zuzugeben, daß der Beklagte so hätte handeln können und daß ihm die Pkw-Fahrer eine solche Gefälligkeit wohl nicht abgeschlagen hätten. Das Unterlassen solcher Überlegungen durch den Beklagten ist indessen nicht vorwerfbar. Immerhin wäre eine entsprechende Bitte des Beklagten für die betroffenen Pkw-Fahrer eine gewisse Zumutung gewesen. Sie hätten ebenso wie der Beklagte selbst die Weiterfahrt erneut unterbrechen müssen. Der Beklagte hätte eine gewisse Strecke ohne die vorgeschriebenen Warneinrichtungen weiterfahren, vor allem der Hilfsbereitschaft und Zuverlässigkeit ihm bis dahin unbekannter Verkehrsteilnehmer vertrauen müssen. Für ihn lag es daher nahe, sich selbst um seine von ihm eingesetzten Warneinrichtungen zu kümmern und die daraus möglicherweise entstehenden Gefahren während einer kurzen Zeitspanne in Kauf zu nehmen.

III.

Das Berufungsurteil kann daher mit der in ihm enthaltenen Begründung nicht bestehen bleiben, weil Ansprüche des Klägers nach §§ 823, 831, 847 BGB mangels eines Verschuldens des Zweitbeklagten entfallen. Allenfalls könnten die Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz in dessen Grenzen haften. Aber auch die darauf gestützte Klage kann keinen Erfolg haben, so daß es bei dem klagabweisenden Urteil des Landgerichts verbleiben muß.

1. Einem Anspruch gegen den Zweitbeklagten nach § 18 StVG steht schon entgegen, daß ihn an dem Unfall, wie oben ausgeführt, kein Verschulden trifft.

2. Die Erstbeklagte - und nach dem Pflichtversicherungsgesetz auch die Drittbeklagte - wären dem Kläger allerdings nach § 7 Abs. 1 StVG ohne Berücksichtigung von dessen Mitverschulden schadensersatzpflichtig, weil sich der Unfall bei dem Betrieb des Lastzuges ereignet hat, mag dieser auch erlaubt angehalten haben (vgl. dazu das Senatsurteil v. 17. Januar 1961 - VI ZR 81/60 = VersR 1961, 320). Ob der Unfall unabwendbar war (§ 7 Abs. 2 StVG), kann zweifelhaft sein. Der Kläger kann der Erstbeklagten zwar auch bei Anwendung des in § 7 Abs. 2 StVG geforderten strengen Maßstabes für die Sorgfaltspflicht des Zweitbeklagten als Fahrer des Lastzuges weder anlasten, daß dieser mit dem Lastzug überhaupt auf der Autobahn gehalten hat, noch daß er bei dessen Sicherung nach rückwärts etwas versäumt hat. Zu erwägen wäre aber, ob der Zweitbeklagte nicht während des Haltens des Lastzuges, da er über eine

Warnblinkanlage noch nicht verfügte, das rechte hintere Blinklicht hätte einschalten sollen, um so herannahenden Verkehrsteilnehmern schon von Weitem jedenfalls anzuzeigen, daß sich der Lastzug nicht in ungestörter Geradeausfahrt befand. Ob damit aber eine bessere Warnung hätte erzielt werden können, kann freilich ebenso offenbleiben wie die Beantwortung der Frage, ob der Kläger deswegen seine Fahrweise geändert hätte (wogegen Manches sprechen könnte). Selbst wenn nämlich zugunsten des Klägers davon auszugehen wäre, daß die Betriebsgefahr des Lastzuges bei der nach § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung mit zu berücksichtigen ist, so muß diese Abwägung angesichts der durch das grobe Verschulden des Klägers erheblich erhöhten Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeuges zu dem Ergebnis führen, daß er den Schaden im Verhältnis zu den Beklagten dieses Rechtsstreits allein trägt. Er ist bei Dunkelheit und eisglatter Fahrbahn mit einer Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/std gefahren. Das war schlechthin unverantwortlich und ist letztlich die eigentliche Ursache dafür, daß er auf den haltenden Lastzug aufgefahren ist.

Diese nach Sachlage unvertretbare Fahrgeschwindigkeit des Klägers ergibt sich aus seinen eigenen Angaben bei seiner Parteianhörung im Parallelprozeß, die auch das Berufungsgericht seinen Erwägungen zugrundegelegt hat. Daß die Fahrbahn eisglatt war, ist nicht streitig. Wenn der Kläger die Glätte vor dem Unfall nicht bemerkt haben sollte, so beruht das darauf, daß er nicht die erforderliche Sorgfalt gewahrt hat. Schon das Urteil des Landgerichts enthält die vom Berufungsgericht

durch Bezugnahme auf dieses Urteil übernommene und vom Kläger nicht mehr angegriffene Feststellung, vor dem Unfall sei Neuschnee gefallen. Ebenso wie die Eheleute S., der Zweitbeklagte und der am Unfallort eintreffende Polizeibeamte hätte der Kläger bei genügender Aufmerksamkeit die Glätte feststellen können, zumal unter den herrschenden Witterungsbedingungen die Gefahr einer Glättebildung ohnehin außerordentlich nahe lag. Selbst wenn schließlich dem Kläger seine Behauptung nicht widerlegt werden kann, ein auf die Überholspur ausscherender Lastkraftwagen habe ihn daran gehindert, rechtzeitig links an dem haltenden Lastzug vorbeizufahren (was das Berufungsgericht zugunsten des Klägers unterstellt), so mindert das den gegen ihn zu erhebenden schweren Schuldvorwurf nicht. Es bleibt auch dann dabei, daß er die Verkehrslage nur deswegen nicht gemeistert hat,

weil er erheblich zu schnell, geradezu leichtfertig gefahren ist. Demgegenüber tritt die den Beklagten allein zur Last fallende, wenn auch nicht unerhebliche Betriebsgefahr des haltenden Lastzuges so weit zurück, daß sie nicht mehr ins Gewicht fällt, daher nicht mehr zu einer Belastung der Beklagten mit einer Haftungsquote führen kann.

Dr. Weber

Nußgens

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann