

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am

VI ZR 240/63

5. Januar 1965
Kriegl, Justiz-
obersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

- 1) A [REDACTED] Karl, Kraftfahrer, N [REDACTED], W [REDACTED] str. [REDACTED],
- 2) D [REDACTED] S [REDACTED] AG. H [REDACTED], A [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED], [REDACTED] -

g e g e n

- 1) W [REDACTED] Irma, Architektenwitwe in S [REDACTED]
G [REDACTED] straße [REDACTED],
- 2) W [REDACTED] Horst Andreas, geb. [REDACTED] 1948,
- 3) W [REDACTED] Renate Margarete, geb. [REDACTED] 1950,
- 4) W [REDACTED] Anton Johannes, geb. [REDACTED] 1951,
zu 2) - 4) gesetzlich vertreten durch ihre Mutter,
die Klägerin zu 1)

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED], [REDACTED]

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Januar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Hauß, Heinrich Meyer, Dr. Pfretzschner und Dr. Nüßgens für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 28. Juni 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Nachmittag des 8. Januar 1959 befand sich der Erstbeklagte als Fahrer eines unbeladenen Tankzuges der Zweitbeklagten auf der Rückfahrt von Schwarzenfeld nach Nürnberg. Das Fahrzeug bestand aus einer Sattelzugmaschine mit Auflieger. Es war 2,50 m breit und 11,70 m lang. Während der Fahrt von Schwarzenfeld bis Amberg fiel Schnee, der auf der Straße schmolz, am Straßenrand und im freien Gelände aber liegen blieb. Die Temperatur lag um 0 Grad. Auf der Weiterfahrt von Amberg nach Sulzbach/Rosenberg hörte es auf zu schneien. Es wehte ein kalter Nordwestwind; die Straßen waren infolge des Schneefalles noch naß. Etwa um 16²⁰ Uhr erreichte der Erstbeklagte den Marktplatz in Sulzbach/Rosenberg. An diesen schließt sich der sog. Pamlerberg an, ein Straßenstück, das auf ca. 250 m ein Gefälle von etwa 10 % und mehrere zum Teil unübersichtliche Kurven aufweist. Die Fahrbahn trägt eine Decke aus Granitkleinsteinpflaster. Vor Beginn der Gefällstrecke verringerte der Zweitbeklagte seine Geschwindigkeit von 35 - 40 km/Std auf 17 km/Std und fuhr mit dieser Geschwindigkeit im zweiten Gang weiter, ohne die auf alle drei Achsen wirkende Luftdruckbremse zu betätigen. Als er bei dem Anwesen Pamler in eine scharfe Linkskurve einbog, die eine Querneigung von 1 - 2 Grad nach links hatte, begegnete ihm in seinem Volkswagen der Architekt W■■■■, der Ehemann der Klägerin zu 1 und Vater der Kläger zu 2 - 4. Der Auflieger des Tankzuges rutschte auf die linke, durch eine Steinmauer begrenzte Fahrbahnseite. Es hatte sich Glatteis gebildet und die Straße war noch nicht gestreut. Der Volkswagen stieß gegen den vorderen Teil des linken hinteren Kotflügels des Aufliegers. Er wurde bergabwärts zurückgeschoben und hinterließ eine 4,50 m lange Rutschspur vom rechten Hinterrad, die an der genannten Steinmauer endete und an ihrem Anfang 1 m von der Mauer entfernt war. W■■■■ wurde bei dem Zusammenstoß schwer verletzt und verstarb

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



am folgenden Tage an den Verletzungsfolgen.

Die Kläger haben mit der Klage Ersatz von Sachschäden und Beerdigungskosten sowie Rentenzahlungen wegen entgangenen Unterhalts begehrt, von der Zweitbeklagten jedoch nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes. Sie haben vorgetragen, der Erstbeklagte habe den Unfall allein verschuldet. Bereits vor dem Unfallzeitpunkt habe sich auf der von ihm befahrenen Straße an zahlreichen Stellen Glatteis gebildet; das habe er erkennen müssen. Auf jeden Fall habe er aber auf dem Pamlerberg selbst bei der herrschenden Temperatur, den Windverhältnissen und der Anfälligkeit von Kleinpflaster für Glatteis mit solchem rechnen müssen. Er habe daher vor Befahren des Pamlerberges anhalten und sich von dessen Zustand überzeugen müssen. Hätte er das getan, so hätte er das Glatteis erkannt und die Strecke mit dem dort bereitliegenden Streumaterial entweder selbst streuen oder dies durch seinen Beifahrer besorgen lassen können. Er habe zugegeben, daß er auch früher bei anderen Fahrten sich so verhalten habe. Unmittelbar vor dem Unfall müsse er zudem die Motorbremse betätigt haben. Das sei fahrtechnisch fehlerhaft gewesen, weil die Motorbremse nur auf die Antriebsachse der Zugmaschine wirke und dadurch eine Schubwirkung des ungebremsten Sattelauflegers hervorrufe. Durch das Ausbrechen des Auflegers sei für W. die Fahrbahn vollkommen versperrt und ein Zusammenstoß unvermeidbar geworden.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben entgegnet, den Erstbeklagten treffe kein Verschulden, der Unfall sei vielmehr für ihn unabwendbar gewesen. Das Glatteis habe sich an der Unfallstelle nur durch das Zusammenwirken besonders ungünstiger Umstände gebildet. Der Glatteisfilm sei von der übrigen, lediglich nassen Fahrbahn nicht unterscheidbar und daher für den Erstbeklagten nicht erkennbar gewesen. Die lokale Glatteisbildung sei für ihn auch nicht voraussehbar gewesen. Gerade

daraus, daß der auf die Straße fallende Schnee sofort weggetaut sei, habe der Erstbeklagte entnehmen können, daß die Temperaturen über dem Nullpunkt gelegen hätten. Die Fahrweise des Erstbeklagten sei nicht fehlerhaft gewesen. Er habe die nur auf die Antriebsräder wirkende Motorbremse lediglich zu Beginn der Abfahrt betätigt; das ergebe sich aus der Tachographenscheibe, die eine konstante Geschwindigkeit von 17 km/Std während der ganzen Abfahrt aufgezeichnet habe. Den Verunglückten W. treffe dagegen ein Verschulden. Der Auflieger sei nämlich nur langsam zur Straßenmitte hin gerutscht. W. habe das bemerken müssen und nach rechts ausweichen können. Außerdem habe er bei rechtzeitigem Bremsen seinen Wagen noch vor dem Zusammenstoß zum Stehen bringen können.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Die Anschlußberufung der Kläger hat es als unzulässig verworfen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Abweiserungsantrag weiter. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht bejaht rechtsirrtumsfrei ein unfallursächliches Verschulden des Erstbeklagten. Dieser mußte, wie es zutreffend darlegt, selbst dann mit Glatteisbildung auf der Gefällstrecke am Pamlerberg rechnen, wenn er auf seiner bisherigen Fahrtstrecke kein Glatteis wahrgenommen hatte. Ein Kraftfahrer darf aus

dem Zustand eines Teiles einer Straße nicht darauf schließen, daß die folgenden Strecken veränderter Beschaffenheit den gleichen Zustand aufweisen. Er muß vielmehr bei Frostgefahr und Temperaturen um den Nullpunkt mit plötzlichen Vereisungen rechnen, so an Straßenstellen mit veränderter Einwirkung von Sonne und Wind, bei wechselndem Baumbestand oder an Strecken mit sonstigen eisfördernden Besonderheiten (vgl. BGH III ZR 129/61 vom 4. Oktober 1962 - NJW 1963, 37 Nr. 5). Dabei war der Erstbeklagte, der einen schweren Tankzug über eine Strecke mit starkem Gefälle und gefährlichen Kurven zu lenken hatte, zu ganz besonderer Sorgfalt verpflichtet. Daß die Temperatur um den Nullpunkt lag, konnte er daraus ersehen, daß der zuvor gefallene Schnee an den Straßenrändern und auf freiem Felde liegenblieb. Der kalte Nordwestwind der bereits einige Zeit vor dem Unfall eingesetzt hatte, konnte, wie das Berufungsgericht weiter feststellt, dem Erstbeklagten nicht entgangen sein. Er mußte sich daher sagen, daß gerade jetzt bei seiner Talfahrt der Zeitpunkt gekommen sein konnte, in dem die Temperatur den Nullpunkt unterschritt und zu Glatteisbildung auf der nassen Fahrbahn führen konnte. Er durfte zudem die eisfördernden Besonderheiten des Pamlerberges, den er aus zahlreichen Fahrten genau kannte, nicht außer acht lassen. Die Fahrbahn war mit Granitpflaster befestigt, das, wie jedem erfahrenen Kraftfahrer bekannt ist, die Glatteisbildung in besonderem Maße begünstigt. Der Erstbeklagte wußte zudem, daß die kurvenreiche Gefällstrecke an der Nordflanke des Pamlerberges liegt. Er mußte daher in Rechnung stellen, daß hier der kalte Nordwestwind in ungeschützte Straßenstücke einfallen und die Nässe in Eis verwandeln konnte. Schon unter diesen Umständen mußte er, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, damit rechnen, daß er auf der Abfahrt zumindest an besonders ungünstigen Stellen Glatteis antreffen konnte.

Es kommt hinzu, daß sich nach der rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellung des Berufungsgerichts auf der vom Erstbeklagten befahrenen Straße, insbesondere auf dem Marktplatz in Sulzbach, bereits seit 1545 Uhr - eine halbe Stunde vor dem Unfall - allgemein Glatteis gebildet hatte. Konnte er, wie das Berufungsgericht zu seinen Gunsten unterstellt, das sich bildende Glatteis auch mit dem Auge noch nicht wahrnehmen, so mußte er sich doch als erfahrener Kraftfahrer sagen, daß eine Fahrbahn, die noch feucht schimmert, infolge Absinkens der Temperatur unter den Nullpunkt schon glatt geworden sein kann. Ein solches Absinken der Temperatur mußte er aber unter den bereits dargelegten Umständen in Rechnung stellen, zumal es auf den Abend zuging. Im Hinblick auf die besonderen Gefahren beim Hinabfahren des schweren Tankzuges über die steile, kurvenreiche Nordflanke des Pamlerberges war der Erstbeklagte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, verpflichtet, vor Beginn der Abfahrt anzuhalten und durch Begehen der Fahrbahn deren Zustand sorgfältig zu überprüfen. Auf dem Marktplatz in Sulzbach, an den sich die Gefällstrecke unmittelbar anschließt, hatte er die Möglichkeit, den Lastzug anzuhalten und den Straßenzustand zu überprüfen, ohne sich selbst oder den übrigen Verkehr zu gefährden. Hätte er das getan, so hätte er festgestellt, daß die Fahrbahn bereits Eisglätte aufwies. Dann aber wäre es für ihn, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, ganz klar gewesen, daß ihn am Pamlerberg ebenfalls Glatteis erwartete.

Nach der zutreffenden, von der Revision auch nicht angegriffenen Auffassung des Berufungsgerichts war ein sicheres Befahren der Gefällstrecke, soweit Glatteis vorhanden war, nur möglich, wenn die Fahrbahn vorher mit abstumpfenden Mitteln bestreut war. Der Erstbeklagte mußte daher, wie das Berufungsgericht mit Recht fordert, vor Befahren der etwa 250 m langen Gefällstrecke diese zu Fuß abschreiten, auf Glatteisbildung nachprüfen und mit dem am Straßenrand bereitgestellten Sand dort streuen,

wo Glatteis vorhanden war. Diese Tätigkeit konnte er auch durch seinen Beifahrer ausüben lassen, den er, soweit die Fahrbahn etwa eisfrei war, in hinreichendem Abstand vor dem Tankzug hergehen lassen konnte, um erforderlichenfalls zu streuen. Nur durch ein solches Vorgehen war eine einigermaßen sichere Abfahrt ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Entgegen der Meinung der Revision stellt daher das dem Erstbeklagten angesonnene Verhalten keine Überspannung der Anforderungen an die nach den Umständen gebotene Sorgfalt dar.

2 a) Die Revision beanstandet, daß das Berufungsgericht seine Feststellungen über die allgemeine Eisglätte auf die Aussagen von Zeugen stützt, die nur im Strafverfahren vernommen worden waren. Als Zeugenbeweis, so meint sie, hätten diese Aussagen nur verwertet werden dürfen, soweit sie im Berufungsverfahren des Strafverfahrens erstattet worden seien; mit mehr hätten sich die Beklagten ausweislich des Sitzungsprotokolls vom 18. Januar 1963 nicht einverstanden erklärt. Da die Aussagen in der Berufungsinstanz des Strafverfahrens aber nicht protokolliert worden seien, hätten sie im vorliegenden Rechtsstreit auch nicht verwertet werden können.

Die Rüge greift nicht durch. Im Urteilstatbestand ist ohne Einschränkung festgestellt, daß sich die Parteien mit der Verwertung der im Strafverfahren gemachten Zeugenaussagen einverstanden erklärt haben. Die im Protokoll vom 18. Januar 1963 niedergelegte Erklärung der Parteien kann dahin verstanden werden, daß die Parteien mit der Verwertung der im Strafverfahren erstatteten Zeugenaussagen im Berufungsverfahren des vorliegenden Rechtsstreits einverstanden sind. So hat sie ersichtlich das Berufungsgericht verstanden. Diese Auslegung ist umso zwingender, als im Berufungsverfahren der großen Strafkammer - wie die Revision treffend bemerkt - mangels Protokollierung der Angaben zur Sache überhaupt keine urkundlichen Zeugenaussagen erwachsen waren, die vom Oberlandesgericht

hätten verwertet werden können. Das Protokoll ist daher nicht geeignet, die tatbestandliche Feststellung des Berufungsgerichts über den Inhalt der Erklärungen der Parteien zu widerlegen.

b) In rechtlicher Hinsicht vertritt die Revision die Auffassung, der Erstbeklagte würde auch dann noch seiner Sorgfaltspflicht genügt haben, wenn er auf dem oberen Teil der Gefällstrecke angehalten hätte, um den Fahrbahnzustand zu überprüfen; dort würde er aber, wie das Berufungsgericht aufgrund der Aussage des Zeugen B. zu seinen Gunsten unterstelle, kein Glatteis vorgefunden haben; dann sei er aber auch nicht verpflichtet gewesen, die ganze Gefällstrecke zu begehen und auf Glatteisbildung zu untersuchen.

Dem kann nicht gefolgt werden. Mußte der Erstbeklagte aus den bereits dargelegten Gründen mit Glatteisbildung auf der Gefällstrecke rechnen, so mußte er auch in Betracht ziehen, daß er durch einen Versuch, den schweren Tankzug erst hier zum Halten zu bringen, andere Verkehrsteilnehmer hätte behindern und gefährden können. Darauf haben die Beklagten in der Klageerwiderung selbst hingewiesen. Die durch die Umstände gebotene Sorgfalt erforderte daher ein Anhalten bereits auf dem Marktplatz, wobei der Erstbeklagte eine starke Glatteisbildung festgestellt haben würde.

Selbst wenn man davon ausgehen wollte, daß der Erstbeklagte auf dem oberen Teil der Gefällstrecke halten durfte und bei einem Anhalten an dieser Stelle kein Glatteis vorgefunden hätte, so durfte er sich im Hinblick auf die bereits dargelegten Umstände keinesfalls damit begnügen, nur den oberen Teil der Gefällstrecke zu begehen. Er mußte zumindest die - ihm bekannten - gefährlichen Kurven der Gefällstrecke auf Glatteisbildung nachprüfen, bevor er sie befuhr. Dabei hätte er das Glatteis an der Unfallstelle festgestellt und den Unfall verhüten können.

c) Der Erstbeklagte durfte sich, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, auch nicht darauf verlassen, daß die Gefällstrecke im Falle einer Vereisung bereits gestreut oder gesperrt sei. Nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten war es im Unfallzeitpunkt noch nicht möglich, den noch feucht schimmernden Glatteisfilm mit den Augen zu erkennen. Unter diesen Umständen durfte der Erstbeklagte nicht darauf vertrauen, daß die für den Streudienst verantwortlichen städtischen Bediensteten eine etwaige Glatteisbildung bereits rechtzeitig wahrgenommen und - unter Berücksichtigung der erforderlichen Vorbereitungszeit - die Gefällstrecke schon gestreut hätten. Das gleichgilt für die Absperrung der Gefällstrecke. Der Erstbeklagte haftet danach aus unerlaubter Handlung, die Zweitbeklagte nach § 7 StVG für die Unfallfolgen.

II. Das Berufungsgericht verneint im Ergebnis zu Recht ein mitwirkendes Verschulden des Verunglückten W■■■■.

Es hält nicht für erwiesen, daß W■■■■ nicht weit genug rechts gefahren sei und zwischen dem Auflieger des Tankzuges und der Mauer am Fahrbahnrand noch hätte hindurchfahren können; denn es sei nicht auszuschließen, daß im Augenblick des Zusammenstoßes der Abstand der linken Hinterkante des Aufliegers von der Mauer nur mehr 0,60 m betragen habe. Insoweit greift die Revision das Urteil nicht an.

Das Berufungsgericht hält aber auch nicht für erwiesen, daß W■■■■ durch Abbremsen seines Wagens den Unfall hätte vermeiden können. Gehe man, so erwägt es hierzu, von der eigenen Behauptung der Beklagten aus, W■■■■ habe den Tankzug auf eine Entfernung von 20 m gesehen und merken können, daß der Auflieger wegzurutschen begann, so müsse ihm als Reaktions- und Bremsansprechzeit mindestens 1 Sekunde zugebilligt werden. In dieser Sekunde habe er bei einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/Std rd. 10 m, der Tankzug bei einer Geschwindigkeit von 17 km/Std knapp 5 m zurückgelegt. Der

Der Bremsweg W■■■■s habe daher noch keine 5 m betragen, weil ihm der Tankzug mit gleichbleibender Geschwindigkeit entgegengekommen sei. Es sei aber auch nicht erwiesen, in welchem Augenblick der Auflieger auszubrechen begann und wann W■■■■ dies habe bemerken können. Es sei daher nicht auszuschließen, daß W■■■■ das Ausbrechen erst so spät erkannt habe, daß ihm zum Bremsen keine Möglichkeit mehr verblieben sei.

Das Berufungsgericht hat bei dieser Würdigung zwar, wie die Revision mit Recht rügt, übersehen, daß W■■■■ nach dem Sachvortrag der Beklagten den Tankzug auf 20 m vor der Unfallstelle sehen konnte. Dadurch verlängerte sich jedoch dessen Bremsweg nicht, wie die Revision meint, auf 25 m, sondern allenfalls auf etwa 10 m (20 m abzüglich der während der Reaktions- und Bremsansprechzeit zurückgelegten 10 m), wenn man davon ausgeht, daß W■■■■ das Ausbrechen des Aufliegers sofort beim Erblicken des Tankzuges wahrnehmen konnte. Da die Beklagten aber, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, keinen geeigneten Beweis dafür erboten haben, in welchem Augenblick der Auflieger auszubrechen begann, und wann W■■■■ dieses Ausbrechen erkennen konnte, bleibt die Möglichkeit offen, daß W■■■■ auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt den Unfall durch rechtzeitiges Bremsen nicht abwenden konnte. Dabei ist zu beachten, daß W■■■■ möglicherweise in dem Augenblick, als er das Ausbrechen des Aufliegers als Gefahr für sich selbst erkannte, nicht sofort das Abbremsen seines Wagens, sondern zunächst den Versuch in Erwägung gezogen hat, an dem ausbrechenden Auflieger vorbeizufahren. Gerade das haben ihm die Beklagten in den Vorinstanzen immer wieder angesonnen und vorgetragen, durch einen solchen Versuch habe er den Unfall vermeiden können. Es kann daher W■■■■ nicht als Verschulden angerechnet werden, wenn er nicht sofort nach Erkennen des Ausbrechens des Aufliegers den Entschluß zu bremsen ge-

faßt hat. Es ist somit nicht auszuschließen, daß sich W■■■■, ohne daß ihn ein Schuldvorwurf träfe, zu spät zum Bremsen entschlossen hat, um noch den Unfall verhüten zu können.

Für eine überhöhte Fahrgeschwindigkeit W■■■■s liegen entgegen der Meinung der Revision keine hinreichenden Anhaltspunkte vor. Es ist nicht ersichtlich, daß W■■■■ gegen das Gebot, auf Sicht zu fahren, verstoßen hätte, indem er mit 35 km/Std den Berg hinauf in die Kurve fuhr. Er brauchte seine Fahrgeschwindigkeit nicht darauf einzurichten, daß ihm ein mit einer Geschwindigkeit von 17 km/Std entgegenkommendes Fahrzeug die Fahrbahn versperren werde.

Das Berufungsgericht hat danach bei der Schadensabwägung zu Lasten der Kläger rechtsirrtumsfrei lediglich die Betriebsgefahr des von W■■■■ gesteuerten Volkswagens eingeworfen. Es hat die durch den schweren, von seiner Fahrbahn abgekommenen Tankzug und das nicht unerhebliche Verschulden des Erstbeklagten gesetzten Unfallursachen für so überwiegend gehalten, daß dagegen die Betriebsgefahr des Volkswagens völlig zurücktritt und die Beklagten für den ganzen Schaden einzustehen haben. Diese Abwägung hält sich im Rahmen des dem Tatrichter zustehenden freien Ermessens; sie ist daher für die Revisionsinstanz bindend.

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

Engels

Dr. Hauß

Meyer

Dr. Pfrotzschner Dr. Nüßg