

VI ZR 241/60

Verkündet
am 3. April 1962
Kriegl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2186 083

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

In dem Rechtsstreit

1. V [REDACTED] M [REDACTED], Sociedad A [REDACTED], Dirección General,
V [REDACTED] (Spanien), P [REDACTED],
vertreten durch den Vorstand José Meliá S [REDACTED],
M [REDACTED], P [REDACTED] del R [REDACTED]
2. D. Juan Antonio M [REDACTED], Kraftfahrer, p.A.: Servicio
de A [REDACTED], M [REDACTED] (Spanien), P [REDACTED] del R [REDACTED],
Beklagten, Berufungskläger, An-
schlußberufungsbeklagten und Re-
visionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] -

g e g e n

Maria L [REDACTED], A [REDACTED], S [REDACTED] str. [REDACTED],
Klägerin, Berufungsbeklagte, An-
schlußberufungsklägerin und Re-
visionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 3. April 1962 unter Mitwirkung des Senatspräsi-
denten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Dr. Kleinewefers,
Dr. Bode, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner
für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe
vom 5. Oktober 1960 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 11. Mai 1956 steuerte der Sohn der Klägerin, der Bauingenieur Herbert L. [REDACTED], gegen 13.00 Uhr seinen Porsche Personenwagen (1488 ccm, Kennzeichen B 123 - 860) in der Gemarkung Mannheim auf der Autobahn in Richtung Karlsruhe. Bei Kilometer 562,450 geriet der Wagen über den Mittelstreifen auf die Gegenfahrbahn und stieß dort mit einem Lastzug (AB 142 - 860) zusammen. Hierbei wurde Langenwalter tödlich verletzt.

Die Klägerin hat vorgetragen, der Zweitbeklagte habe ohne zwingende Notwendigkeit den von ihm gesteuerten Omnibus der Erstbeklagten auf der Autobahn angehalten und diese damit teilweise versperrt. Der Zweitbeklagte habe keine Sicherungen gegenüber nachfolgenden Verkehrsteilnehmern vorgenommen. Der in dem Omnibus mitfahrende amerikanische Offizier Joseph W. [REDACTED] habe sich wegen der vom Zweitbeklagten geschaffenen Gefahrenlage in einiger Entfernung hinter dem Omnibus aufgestellt und nachfolgende Fahrzeuge durch Handzeichen gewarnt. Als W. [REDACTED] etwa eine halbe Stunde lang herannahende Verkehrsteilnehmer gewarnt habe, sei ein Lastzug mit hoher Geschwindigkeit auf der rechten Fahrbahn der nach Karlsruhe führenden Autobahn herangekommen. Hinter diesem, jedoch auf der Überholbahn fahrend, habe sich der Sohn der Klägerin genähert. Wegen der Warnzeichen Weils und wegen des verkehrswidrig haltenden Omnibus sei der Lastzug mit unverminderter Fahrgeschwindigkeit auf die linke Fahrbahn ausgewichen. Hierdurch habe er dem im Überholen begriffenen Porsche die Fahrbahn versperrt. Der Porsche sei dadurch zunächst gegen den Lastzug geraten und alsdann über den Grünstreifen auf die Gegenfahrbahn geschleudert worden.

Als Erbin ihres verunglückten Sohnes und aus eigenem Recht hat die Klägerin Schadensersatzansprüche gegen den Zweitbeklagten sowie gegen die Erstbeklagte als Halterin des Omnibus geltend gemacht. Sie ist der Auffassung, der Zweitbeklagte habe den Unfall schuldhaft mitverursacht, die Erstbeklagte hafte nach dem Straßenverkehrsgesetz, auch müsse sie für das widerrechtliche Verhalten ihres Verrichtungsgehilfen einstehen.

Die Beklagten behaupten, der Zweitbeklagte habe wegen Motorschadens (Oelverlust) halten müssen. Er habe den Wagen soweit als möglich rechts herangefahren. Eine Verpflichtung, nachfolgende Verkehrsteilnehmer zu warnen, habe nicht bestanden, da der Autobus weithin sichtbar gewesen sei. Zudem sei das Halten für den Unfall nicht ursächlich geworden. Nur die Fahrweise des Lastzugs und die überhöhte Geschwindigkeit des von dem Sohn der Klägerin gesteuerten Porsche hätten zu dem Unfall geführt.

Das Landgericht hat seiner Entscheidung zugrunde gelegt, daß die Fahrbahn trocken war und sich in gutem Zustand befand. Sie verläuft vor der Unfallstelle zunächst eine größere Strecke gradlinig, dann beginnt - in Richtung Karlsruhe - ein reichlich 1000 m langer Rechtsbogen mit einem Halbmesser von 2000 m. Dies bedeutet nach den Berechnungen des Sachverständigen Fiedler, daß die Autobahn ihre Richtung um 30° ändert. Im Anschluß an den Rechtsbogen verläuft die Autobahn wieder gerade.

Gegen Ende des Rechtsbogens, beginnend bei km 561,73 steigt die Autobahn bis km 562,05 leicht an, also auf einer Strecke von etwa 319 m. Dann folgt eine ebene Strecke von 333 m, die bei km 562,382 endet.

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



Von km 562,382 bis 562,818 - also über 436 m - fällt die Autobahn wieder mit einem Höhenunterschied von 8,72 m.

Bereits vor dem Ende dieser Gefällstrecke war die Autobahn in Richtung Karlsruhe ab km 562,700 wegen Bauarbeiten gesperrt. Der Fahrverkehr wurde dort auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Für die in Richtung Karlsruhe fahrenden Verkehrsteilnehmer wurde bei km 562,300 erstmals durch das Verkehrszeichen nach Bild 1 der Anlage zur StVO (mit der zugesetzten Zahl 400 m) auf die Gefahrenstelle hingewiesen. Bei km 562,407 folgten Verkehrszeichen nach Bild 21 b der Anlage (Überholverbot für Kraftfahrzeuge untereinander) und nach Bild 21 mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/st. Bei km 562,500 wies ein weiteres Zeichen auf den notwendigen Fahrbahnwechsel nach 200 m hin.

Das Landgericht hat festgestellt, daß der Omnibus unterwegs einen Motorschaden erlitt, Öl verlor und der Zweitbeklagte das Fahrzeug deshalb bei km 562,520 rechts anhielt. Da sich nur ein 1 m breiter Randstreifen neben der rechten Fahrbahn und unmittelbar neben ihm Buschwerk bis zur starken Böschung befand, konnte der Omnibus nicht rechts außerhalb der Fahrbahn abgestellt werden. Dadurch ragte er etwa zwei Meter in die Fahrbahn hinein. Das Landgericht hat weiter festgestellt, daß der Reiseleiter sich mit dem schadhaften Teil des Motors nach Mannheim begab, während der Zweitbeklagte sich weiter mit dem Motor befaßte. In dieser Zeit verließen einige Reisende den Omnibus, der wegen seiner Stellung nur durch die linke vordere Tür verlassen werden konnte, und begaben sich auf die Autobahn. Sie standen vor dem Unfall auf der

rechten Fahrbahn herum. Der amerikanische Fahrgast Weil stellte sich 40 - 50 m hinter den Omnibus, um herannahende Verkehrsteilnehmer zu warnen und zu einer Verminderung der Geschwindigkeit zu veranlassen. Nach 15 - 30 Minuten gab W. auch dem Lastzug ein Zeichen, den der Sohn der Klägerin überholen wollte. Der Lastzug fuhr aber mit unverminderter Geschwindigkeit - von Weil auf 80 km/st geschätzt - weiter und auf die Überholbahn. Er versperrte dadurch dem Porsche, der bei km 561,900 mit mindestens 130 - 140 km/st bereits einen anderen Wagen überholt hatte, die Fahrbahn. Langenwalter bremste, kam jedoch etwa 20 m weiter nach Berühren des Mittelstreifens ins Schleudern und geriet auf die Gegenfahrbahn. Das Landgericht hat nur für möglich gehalten, daß der Porsche den ausbiegenden Lastzug berührte. Es hat sich auch nicht in der Lage gesehen, die Geschwindigkeit des Porsche vor Beginn des Bremsens festzustellen. Das Gericht meint aber, bei dem eine Geschwindigkeit von 130 - 140 km/st bedingenden langen Bremsweg habe Langenwalter mit einer Herabsetzung seiner Geschwindigkeit nicht warten dürfen, bis er die Verkehrszeichen in allen Einzelheiten habe erkennen können. Er habe bereits beim ersten Auftauchen von Schildern seine Geschwindigkeit so herabsetzen müssen, daß er sich rechtzeitig auf die Verbotsschilder habe einstellen können. Hierzu sei vor allem auf Autobahnen besondere Veranlassung gegeben, weil dort erfahrungsgemäß auf "Achtungshinweise" eine Geschwindigkeitsbegrenzung vor Beginn der eigentlichen Gefahrenstelle erfolge. Dann hätte er auch den Porsche noch abbremsen und den Unfall vermeiden können.

Das Landgericht hat zum Verhalten des Zweitbeklagten ausgeführt, wegen der auf Autobahnen oft gefahrenen hohen Geschwindigkeiten müsse auf parkende Fahrzeuge beson-

ders und rechtzeitig hingewiesen werden. Dies vor allem deshalb, weil mit solchen Verkehrslagen, wie sie das Verhalten des Zweitbeklagten geschaffen habe, nicht gerechnet werde. Da hier auch Fahrgäste auf der rechten Fahrbahn standen, sei diese völlig versperrt gewesen. Hinzu komme, daß die Straßenführung die Sichtverhältnisse beeinträchtige. Die Rechtskurve, die leichte Steigung und das spätere Gefälle, in dem der Omnibus parkte, hätten sein Erkennen erschwert. Hierdurch sei eine Verkehrslage entstanden, die bei dem lebhaften Verkehr auf dieser Autobahn durchaus zu einem fehlerhaften Verhalten nachfolgender Verkehrsteilnehmer habe führen können. Der Zweitbeklagte habe schuldhaft gehandelt, weil er nach dem Anhalten keine ausreichende Sicherung nach hinten veranlaßt und auch die Fahrgäste nicht gehindert habe, auf der Fahrbahn herumzugehen. Der Zweitbeklagte habe nach Entfernen des Motorteils den Omnibus auf der Gefällstrecke bis unmittelbar an die Umleitungsstelle auf der Autobahn weiterrollen lassen müssen, um ihn dort im toten Winkel gefahrlos abzustellen. Das Landgericht ist daher zu dem Ergebnis gelangt, das schuldhafte und unfallursächliche Verhalten verpflichte den Zweitbeklagten zum Schadensersatz. Die Erstbeklagte hafte mangels eines Entlastungsbeweises für den Zweitbeklagten als ihren Verrichtungsgehilfen.

Das Gericht hält eine hälftige Schadensteilung für angemessen.

Mit ihren Berufungen begehrten die Beklagten Klageabweisung, die Klägerin vollen Schadensersatz. Das Berufungsgericht hat das landgerichtliche Urteil bestätigt.

Die Beklagten möchten mit der Revision ihrem Berufungsantrage zum Erfolge verhelfen. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision der Beklagten kann keinen Erfolg haben.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht ein unfallursächliches, schuldhaftes Verhalten des Zweitbeklagten seiner Entscheidung zugrunde gelegt.

Das Landgericht hat bereits ausgeführt, daß nach § 15 Abs. 3 StVO auf Bundesautobahnen nur auf den besonders bezeichneten Parkplätzen und auf den über 2 m breiten befestigten Randstreifen gehalten werden darf. Nach § 16 Abs. 1 Ziff. 8 StVO darf auch nur auf besonders bezeichneten Plätzen geparkt werden. Da diese tatsächlichen Voraussetzungen hier fehlten, berufen sich die Beklagten auf eine zwingende Notwendigkeit, den Omnibus stehen zu lassen. Diesem Vortrag kommt insofern rechtserhebliche Bedeutung zu, als unter solchen Umständen ein Verschulden des Zweitbeklagten zu verneinen sein könnte.

Land- und Berufungsgericht haben das Anhalten nicht beanstandet. Sie sind ersichtlich davon ausgegangen, daß der Oelverlust nicht auf Fahrlässigkeit des Zweitbeklagten oder einen vermeidbaren Fehler der Erstbeklagten zurückzuführen ist.

Beide Gerichte sind aber der Auffassung, der Zweitbeklagte habe den Omnibus ohne zwingende Notwendigkeit auch nach Entfernung des schadhaften Motorteiles entgegen §§ 15 und 16 StVO auf der Bundesautobahn stehen lassen. Der Wagen habe ohne Benutzung des Motors bis in den toten Winkel der Überleitungsstelle zur Gegenfahrbahn verbracht werden müssen.

Die Revision rügt, der Tatrichter habe sich damit eine Sachkunde angemaßt, die er nicht gehabt habe, denn die Beklagten hätten stets vorgetragen, das Gefälle reiche nicht aus, um den Omnibus ohne Motorkraft zu bewegen. Die Revision übersieht hierbei, daß der Sachverständige Fiedler sich in seinem Gutachten vom 9. September 1951 auf S. 16 mit dieser Frage befaßt hat. Er ist zu dem Ergebnis gelangt, das Gefälle hätte ausgereicht, den Omnibus bis zur Überleitungsstelle rollen zu lassen.

Es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, daß der Zweitbeklagte ohne rechtfertigenden Grund entgegen den ausdrücklichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung den Omnibus auf der Autobahn stehen ließ.

Das Landgericht ist bei seinen Erwägungen, ob das fahrlässige Verhalten des Zweitbeklagten den Unfall des Porsche adäquat verursacht hat, davon ausgegangen, daß der Omnibus 70 m in Richtung Karlsruhe hinter der Unfallstelle gestanden hat. Das Oberlandesgericht hat jedoch zugunsten der Beklagten unterstellt, daß die Entfernung des haltenden Omnibus wesentlich größer gewesen sei, etwa 140 m, wie der Zeuge W. bekundet habe, oder gar 200 m, wie die Beklagten vorgetragen hatten. Auch bei dieser Sachlage beruht die Überzeugung des Gerichts nicht auf einer fehlerhaften, mit der Revision

angreifbaren Grundlage.

Allerdings würde eine Haftung des Zweitbeklagten dann ausscheiden, wenn das Verhalten des auf die Überholbahn ausweichenden Lastzugfahrers außerhalb aller Lebenserfahrung gelegen hätte, wenn also eine "wertende Beurteilung" erforderte, dieses Verhalten den Beklagten nicht zuzurechnen. Das Berufungsgericht hat jedoch mit Recht angenommen, daß bei dieser Verkehrslage eine solche Reaktion durchaus nicht völlig außerhalb jeder Erwartung lag und daher eine Haftung der Beklagten nicht ausschließt. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Fahrer des Lastzuges die überwiegende Ursache zum Unfall gesetzt hat und im Innenverhältnis den Schaden billigerweise ganz zu tragen hätte.

Das Landgericht hat weiter festgestellt, daß einige Fahrgäste auf der rechten Fahrbahn der Autobahn standen, eine Feststellung, der das Berufungsgericht gefolgt ist. Sie ist in der eingehenden Berufungsbegründung der Beklagten nicht ausdrücklich angegriffen worden. Ein Anlaß für das Berufungsgericht, die Beklagten nach § 139 ZPO zu veranlassen, zu dieser Frage weitere Beweise anzutreten, bestand somit nicht. Weiter besteht kein Anhalt für die Annahme der Revision, die Aussage von Frau C. de Ro. sei übersehen worden (Bl. 96). Sie brauchte nicht besonders erwähnt zu werden, weil sie der Feststellung, daß sich Fahrgäste außerhalb des Omnibus befanden, nicht entgegensteht. Frau C. erklärt nur, daß sie und ihr Ehemann während der Reparatur im Wagen blieben und mehrere Mitreisende nach dem Unfall den Wagen verließen. Der Erklärung kann aber nicht entnommen werden, daß alle Reisenden erst nach dem Unfall ausstiegen.

Vergeblich wendet sich die Revision auch gegen die tatrichterliche Feststellung, die auf der Fahrbahn befind-

lichen Mitreisenden hätten die rechte Seite der Fahrbahn versperrt. Der Tatrichter weist hierzu ausdrücklich auf die Aussage des Zeugen Heinz hin, der unmittelbar nach dem Unfall eintraf - er wurde bei km 562,00 von dem Porsche überholt - und erklärt hatte, einige Leute hätten "um die Tür herum" gestanden. Der Zweitbeklagte hat zudem unstreitig das Herumlaufen seiner Fahrgäste nicht verhindert. Eine Tatbestandsberichtigung hierzu liegt nicht vor.

Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht dem Zeitbeklagten zum Vorwurf gemacht, daß er seine Fahrgäste nicht hinderte, die gesamte rechte Hälfte der Fahrbahn zu sperren. Auch die Kausalität dieses Verhaltens wird von der Revision zu Unrecht bezweifelt.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Erstbeklagte nach § 831 BGB für haftbar erklärt, weil kein Entlastungsbeweis angetreten worden war. Da die Erstbeklagte rechtskundig vertreten war, bestand für den Vorsitzenden des Senats kein Anlaß anzunehmen, es sei versehentlich unterlassen worden, den Entlastungsbeweis anzutreten. Vor allem bestand zu dieser Annahme hier deshalb kein Anlaß, weil weder auf die Klagebegründung noch auf die in erster Instanz auf § 831 BGB gestützte Verurteilung ein Entlastungsbeweis auch nur erwogen worden war. Ein Verstoß gegen § 139 ZPO scheidet deshalb aus.

Schließlich vermag die Revision auch die tatrichterliche Schadensverteilung nicht mit Erfolg zu bekämpfen. Zwar ist die Mitverantwortung gegenüber jedem Schädiger - hier kommen u.a. die Beklagten sowie Fahrer und Halter des ausscherenden Lastzuges in Frage - gesondert abzuwägen (BGHZ 30, 203). Diese Grundsätze sind aber vom Berufungsgericht nicht verkannt worden. Es hat nur die

Verursachung der Parteien und ihr Verschulden berücksichtigt, jedoch die Mitverursachung durch den auf die Überholbahn ausweichenden Lastzug nicht zu Lasten der Beklagten eingeworfen.

Da weder die Schadensverteilung noch die übrigen Ausführungen des Berufungsgerichts einen Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten erkennen lassen, war ihre Revision zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

H. Meyer

Dr. Pfretzschner