

54
23. / 094
Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVO §§ 1, 23 Abs 2

Rechtssatz: Zu den Anforderungen, die an die rückwärtige Sicherung eines Kraftfahrzeugs zu stellen sind, das nachts auf der Fahrbahn der Autobahn längere Zeit stehenbleibt.

Aktenzeichen: VI ZR 242/54

Urt. des BGH v. 26. März 1956

OLG Karlsruhe

54
VI ZR 242/54

Verkündet
laut Protokoll
am 26. März 1956
als Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma S [REDACTED] - GmbH in S [REDACTED], U [REDACTED]
Straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

g e g e n

1. die Firma Ottilie Z [REDACTED] und Sohn in S [REDACTED]
[REDACTED], N [REDACTED]straße [REDACTED],

2. den Kraftfahrer Hans W [REDACTED] in P [REDACTED] Kreis
M [REDACTED] H [REDACTED]straße, zur Zeit N [REDACTED] S [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 23. März 1956 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Hanebeck, Dr. Hauß und Erbel

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 7. Juli 1954 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

54

- 2 -

Tatbestand:

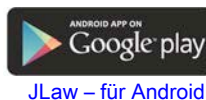
In der Nacht zum 13. August 1951 zwischen 2,30 und 3 Uhr morgens fuhr der vom Zweitbeklagten gelenkte Lastzug der Erstbeklagten auf der Autobahn Karlsruhe - Heidelberg auf ein langsam in gleicher Richtung fahrendes Kraftrad auf. Der Zweitbeklagte zog den Lastzug etwa 50 m vor und stellte ihn auf der rechten Seite der Fahrbahn ab. Dann schaffte man den leichtverletzten Kraftradfahrer ins Führerhaus des Lastkraftwagens und wartete das Eintreffen der Polizei ab, die von einem anderen Kraftradfahrer, einem Begleiter des Verletzten, benachrichtigt wurde. In dieser Wartezeit näherte sich aus Richtung Karlsruhe der von dem Fahrer P. gesteuerte Lastkraftwagen der Klägerin mit Anhänger. P. erkannte das stehende Fahrzeug zu spät und fuhr auf die linke hintere Seite des Anhängers auf. Beide Fahrzeuge erlitten erheblichen Schaden, die aus Glasvittrinen bestehende Ladung der Klägerin wurde vernichtet.

Die Klägerin hat von dem Beklagten die Hälfte ihres von der Versicherung nicht gedeckten Schadens verlangt und einen Betrag von 15 620 DM eingeklagt. Sie macht den Beklagten zum Vorwurf, daß der Lastzug nicht von der Fahrbahn der Autobahn entfernt worden sei. Zum mindesten habe, so trägt sie vor, eine Sicherung durch Warnlampen erfolgen müssen. Statt dessen hätten sich der Zweitbeklagte und andere Personen hinter dem stehenden Lastzug aufgestellt und die Schlußlichter verdeckt. So sei es gekommen, daß der durch entgegenkommende Fahrzeuge geblendete Fahrer P. den Lastzug erst auf 25 m Entfernung gesehen habe. P. habe versucht, den Wagen nach links herumzureißen, doch sei der Aufprall nicht mehr zu vermeiden gewesen.

Die Beklagten haben entgegnet, der Lastzug sei an der äußersten rechten Seite der befestigten Fahrbahn mit gut



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

sichtbaren Schlußlichtern abgestellt worden. Der Mitinhaber der Erstbeklagten, Z [REDACTED] jr., und der Zeuge D [REDACTED] seien dem mit großer Geschwindigkeit herankommenden Lastzug der Klägerin entgegengelaufen, um durch Rufen und Winkzeichen zu warnen. Die Schlußlichter des Anhängers seien dabei nicht verdeckt worden. Die Beklagten meinen, P [REDACTED] würde bei seiner Unaufmerksamkeit aufgestellte Sicherungslampenebensowenig bemerkt haben wie die Schlußlichter des Anhängers. Eine Blendung könne nicht stattgefunden haben, da Gegenverkehr nicht vorhanden gewesen sei.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Der Entscheidung des Berufungsgerichts liegt die Auffassung zugrunde, das Verhalten des Zweitbeklagten könne nicht beanstandet werden. Nach dem ersten Verkehrsunfall, so wird vom Berufungsgericht ausgeführt, sei ein Verbleiben an der Unfallstelle schon mit Rücksicht auf die Verletzungen des angefahrenen Kraftradfahrers und die verlangte polizeiliche Klärung der Unfallursache geboten gewesen. Man habe dem Zweitbeklagten nicht zumuten können, bis zum nächsten Parkplatz, dessen Lage man nicht gekannt habe, weiterzufahren. Der Lastzug sei hart neben dem rechten Grasstreifen so abgestellt worden, daß er in einer Breite von 1 m auf dem Zementstreifen neben der Fahrbahn und mit etwa zwei Drittel Breite auf der Fahrbahn gestanden habe. Eine Abstellung auf dem Grünstreifen habe angesichts der Gefahr eines gewissen Einsinkens des zwar unbeladenen, aber doch erheblich schweren Zuges und die mögliche Behinderung der

Weiterfahrt nicht zu erfolgen brauchen. Da die Sicht auf der geraden Fahrbahn nicht durch Regen oder Nebel erschwert gewesen sei, habe der Zweitbeklagte damit rechnen dürfen, daß ein aufmerksamer Fahrer die gut sichtbaren und nicht verdeckten Schlußlichter des Anhängers schon aus großer Entfernung erkennen werde. Eine zusätzliche Sicherung durch rote Warnlampen sei nicht geboten gewesen, zumal nur ein geringer Verkehr geherrscht habe. Daß es zu dem Zusammenstoß gekommen sei, liege an dem Fahrer des Wagens der Klägerin, der nicht aufmerksam gefahren sei und daher trotz Einschaltung des vollen Scheinwerferlichtes die ihm entgegenkommenden Personen überhaupt nicht und den parkenden Lastzug erst in einer Entfernung von 25 bis 30 m gesehen habe.

Mit Recht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe die Sorgfaltsanforderungen an einen Kraftfahrer, der ein Fahrzeug nachts auf der Autobahn zum Halten bringt, zu gering bemessen. Bei einem ähnlichen Zusammenstoß auf einer Bundesstraße hat zwar der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs entschieden, daß es zu weit gehe, eine zusätzliche Warnung des Verkehrs durch gesondert aufgestellte rote Warnlampen zu verlangen, wenn der Kraftwagen auf der rechten Fahrbahnseite abgestellt und mit gut sichtbaren Schlußlichtern versehen sei (DAR 1951, 190). Das Reichsgericht hat von einem Kraftfahrer, der auf einer vielbefahrenen Fernverkehrsstraße nachts eine Panne hatte, gefordert, er müsse sein Fahrzeug von der Straße ziehen und selbst gewisse Schwierigkeiten einer Reparatur auf dem Sommerweg auf sich nehmen, weil die Gefahr eines Auffahrens sonst zu nahe liege (DR 1939, 1446). Für die auf sehr schnellen Verkehr eingerichtete Autobahn hatte die Rechtsprechung bereits vor Einführung des § 15 Abs 4 StVO aus § 1 StVO

hergeleitet, daß ein Anhalten auf der Fahrbahn nur bei zwingendem Anlaß erfolgen dürfe (RGSt 74, 73; BGH NJW 1952, 1413). Ist ein solcher Fall gegeben, so müssen, zumal nachts, alle zumutbaren Möglichkeiten ausgenutzt werden, das Fahrzeug so schnell wie möglich von der Fahrbahn zu entfernen und hierdurch die Gefahrenquelle zu beseitigen. Da der Zweitbeklagte den Lastzug bereits vorgezogen hatte und seine Fahrzeugnummer festgestellt war, kam es nicht entscheidend darauf an, daß er in unmittelbarer Nähe der Unfallstelle auf die Polizei wartete. Fand er neben der Fahrbahn keinen geeigneten Platz zum Abstellen des Lastzuges und entschloß er sich, diesen wenigstens teilweise auf der Fahrbahn stehen zu lassen, so durfte er nur bei zusätzlicher Sicherung des Lastzuges darauf vertrauen, der Fahrer eines herankommenden Fahrzeugs werde das Hindernis auf der Fahrbahn rechtzeitig erkennen. Das galt um so mehr, als dem Zweitbeklagten aus dem ersten Zusammenstoß die Gefahr eines Anfahrens besonders bewußt sein mußte und bis zum Eintreffen der Polizei aus Mannheim-Seckenheim geraume Zeit vergehen konnte. Zuzustimmen ist dem Berufungsgericht zwar durchaus darin, daß ein mit der gebotenen Sorgfalt und Aufmerksamkeit fahrender Kraftfahrer den beleuchteten Lastzug früh genug hätte wahrnehmen müssen. Der Vertrauensgrundsatz besagt aber nicht, daß man sich stets auf eine den Verkehrsregeln entsprechende Fahrweise anderer Verkehrsteilnehmer verlassen darf, vielmehr kann er als Rechtsgrundsatz nur dahin Anwendung finden, daß man auf das Unterbleiben solcher Verkehrswidrigkeiten vertrauen darf, mit denen zu rechnen bei verständiger Würdigung aller Umstände kein Anlaß besteht (RGSt 70, 71; Martin, DAR 1953, 164 [167]). Nun ist jedem mit den Verkehrsverhältnissen auf der Autobahn vertrauten Kraftfahrer bekannt, daß nachts die Gefahr besonders groß ist, daß andere Fahrzeuge auf ein stehengebliebenes Fahrzeug auffahren. Ebenfalls ist es eine Erfahrungstatsache;

daß die Schlußbeleuchtung nicht immer ausreichend ist, um diese Gefahr zu beseitigen. Zwar liegen die Gründe solcher Zusammenstöße vorzugsweise in der Person des auffahrenden Fahrers, weil mit Rücksicht auf die Sichtverhältnisse, insbesondere bei Blendung durch Gegenverkehr, die Geschwindigkeiten zu hoch sind oder weil ein Nachlassen der Aufmerksamkeit stattfindet, zu dem das Fahren auf der geraden Autobahn leicht verleitet. Andererseits muß sich der verantwortungsvolle Kraftfahrer auf die Tatsache dieser Gefährdung einstellen. Eben deshalb hat, wie Roloff, NJW 1952, 1401 mitteilt, der Reichskraftwagenbetriebsverband bereits im November 1938 seinen Mitgliedern die Mitnahme roter Sturmlaternen zur Pflicht gemacht. Ferner ist auch von staatlicher Seite die Forderung aufgestellt worden, daß rote Sturmlaternen aufzustellen seien oder daß ein Warnposten mit schwenkendem Licht nachfolgende Fahrzeuge zu warnen habe (Runderlaß des Verkehrsministers von Nordrhein-Westfalen vom 3. September 1948, MinBl 1943, 478; Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 16. November 1949, VerkBl 1949, 150; vgl ferner Rechtsgutachten der Landesverkehrswarte für Nordrhein-Westfalen, RdK 1950, 133 [135]). Der erkennende Senat hat in seinem Urteil vom 7. Dezember 1955 - VI ZR 217/54 - (= VR 1956, 56) darauf hingewiesen, daß bei ungünstigen Sichtverhältnissen für einen nachts auf einer Bundesstraße anhaltenden Lastkraftwagen besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich sein könnten. Für die Verhältnisse der Autobahn hat die Rechtsprechung schon früher betont, daß sich der Kraftfahrer, der nachts mit seinem Fahrzeug länger auf der Fahrbahn anhalte, nicht darauf verlassen dürfe, die Schlußbeleuchtung werde von nachfolgenden Fahrern rechtzeitig bemerkt (RGSt 74, 73 [77] unter Abstellung auf den Einzelfall; OLG Düsseldorf, DAR 1952, 30 [31]; OLG Hamburg, NJW 1953, 1512). Der Senat schließt sich dieser Auffassung an, die mit Recht schon vor Einführung des

§ 23 Abs 2 StVO aus der Grundregel des § 1 StVO für die besonderen Verkehrsverhältnisse der Autobahnen zusätzliche Sicherheitsanforderungen an den bei Nacht auf der Fahrbahn länger parkenden Kraftfahrer abgeleitet hat. Danach war ein fahrlässiges Verhalten des Zweitbeklagten zu bejahen. Denn die von ihm vorgebrachten Entlastungsgründe - der im Augenblick geringe Verkehr, die gerade verlaufende Fahrbahn, die nur teilweise Abstellung des Lastzuges auf der Fahrbahn, das Fehlen von Nebel und Regen - lassen zwar seine Schuld als nicht besonders schwer erscheinen, sind aber doch nicht geeignet, den Schuldvorwurf völlig zu beseitigen. Entweder hätten rote Warnlampen aufgestellt werden müssen oder nachfolgende Wagen hätten zum mindesten durch ein schwenkendes Licht (notfalls eine Taschenlampe) auf das stehende Hindernis aufmerksam gemacht werden müssen. Hierzu war auch ersichtlich Zeit vorhanden. Dagegen stellten die ohne mitgeführtes Licht dem Wagen der Klägerin entgegenlaufenden Personen noch keine ausreichende Warnung dar.

Daß die unzureichende Sicherung des Lastzuges ursächlich für den Zusammenstoß gewesen ist, muß nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins so lange angenommen werden, als nicht besondere Umstände dargetan und bewiesen sind, die den Schluß nahe legen, der Fahrer des Lastzuges der Klägerin würde den stehenden Lastzug in jedem Falle angefahren haben. In dieser Richtung genügt jedoch weder die Behauptung, P. sei völlig unaufmerksam gefahren, noch kann aus der Tatsache, daß P. den Lastzug erst 25 - 30 m vor dem Zusammenstoß sah, schon gefolgert werden, eine zusätzliche Sicherung durch Warnlampen würde nichts genützt haben. Die Schadenshaftung des Zweitbeklagten ist daher dem Grunde nach aus § 823 BGB, die der Erstbeklagten, die sich nicht entlastet hat, aus § 831 BGB zu bejahen.

3. Demgemäß ist eine Schadensausgleichung erforderlich, die von den Umständen, insbesondere davon abhängig ist, inwieweit der Unfall vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht ist. Da dieser Maßstab der Abwägung, wie der insoweit gleiche Wortlaut zeigt, in § 254 BGB und in § 17 KrfzG (StVG) derselbe ist (vgl. Gelhaar, DAR 1954, 265 [266]), bedarf es nicht des Eingehens darauf, ob das Kraftfahrzeug der Beklagten beim Zusammenstoß noch im Sinne des § 7 Abs 2 KrfzG (StVG) in Betrieb war. Selbst wenn man der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts folgen würde, daß diese Frage verneint hat, so ergibt sich daraus nur, daß nicht § 17 KrfzG (StVG) Grundlage der Abwägung ist (vgl. hierzu RGZ 123, 164), sondern die Vorschrift des § 254 BGB. In jedem Fall muß die Abwägung von den konkreten, für den Unfallshergang maßgeblichen Ursachen ausgehen, wobei selbstverständlich auch die von dem stehenden Lastzug ausgehende Gefährdung eine Rolle spielt. Gleichgültig ist es dagegen, ob bei den Beteiligten ein oder mehrere rechtliche Haftungsgründe gegeben sind (BGH LM Nr 3 zu § 254 (B a) BGB = VRS 1953, 163).

Die tatsächlichen Grundlagen für die Abwägung stehen fest. Das Landgericht hatte bereits in einer Hilferwägung ausgeführt, die von dem Fahrer der Klägerin ausgehende Verursachung stehe so sehr im Vordergrund, daß es angemessen erscheine, der Klägerin die volle Tragung ihres Schadens zuzumuten. Dem schließt sich der erkennende Senat an. Denn es läßt sich nicht verkennen, daß der Fahrer P. ganz besonders un aufmerksam gefahren ist, wenn er trotz gerader Fahrbahn und günstiger Sichtverhältnisse im vollen Scheinwerferlicht seines Wagens weder den Lastzug der Beklagten noch die ihm entgegenlaufenden Personen so rechtzeitig gesehen hat, daß er anhalten oder das Hindernis umfahren konnte. Demgegenüber treten die von den Beklagten zu vertretenden Um-

stände in ihrer ursächlichen Bedeutung erheblich zurück. Zu ihren Gunsten fällt auch ins Gewicht, daß der Zweitbeklagte den Lastzug wenigstens teilweise von der Fahrbahn gezogen und sich um eine Warnung der nachfolgenden Fahrzeuge bemüht hat. Daß die dem Wagen der Klägerin entgegenlaufenden Personen die hell leuchtenden Schlußlichter des stehenden Lastzuges nicht verdeckt haben, hat das Berufungsgericht festgestellt. Da sich die Entscheidung des Berufungsgerichts aus anderem Grunde als richtig darstellt, war die Revision der Klägerin gemäß § 563 ZPO zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Hanebeck

Dr. Hauß

Erbel