

VI ZR 31/59

V e r k ü n d e t
am 10. Mai 1960
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

- 1.) des Spediteurs Michael M [REDACTED], MU [REDACTED]/W [REDACTED],
D [REDACTED]weg [REDACTED],
- 2.) der Witwe Gertrud G [REDACTED], MU [REDACTED]/W [REDACTED], Gr [REDACTED]str. [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED]. [REDACTED] -

g e g e n

- 1.) den Spediteur Paul W [REDACTED], Wa [REDACTED]/H [REDACTED], Z [REDACTED]straße [REDACTED],
- 2.) den Kraftfahrer Hans P [REDACTED], Ho [REDACTED]/H [REDACTED], Wi [REDACTED]-
Ra [REDACTED]-Str. [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 29. April 1960 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinrich Meyer und Dr. Graf

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Braunschweig vom 7. Oktober 1958 dahin ergänzt, daß die Ansprüche der Kläger zu je einem Viertel dem Grunde nach auch insoweit gerechtfertigt sind, als sie auf unerlaubte Handlung gestützt werden.

- 1 a -

Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Klägern auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 27. März 1956 gegen 3.15 Uhr fuhr auf der Autobahn Ha-B in der Nähe des Kilometersteines 173,5 der Büssing-Lastzug des Erstklägers in voller Fahrt auf den am rechten Fahrbahnrand haltenden Daimler-Benz-Lastzug des Erstbeklagten W auf, der vom Zweitbeklagten P gesteuert wurde. Zu diesem Unfall kam es auf folgende Weise:

Am Nachmittag des 25. März 1956 war der Zweitbeklagte zusammen mit dem Fahrer Sch mit dem Lastzug des Erstbeklagten von Wa zu einer Fahrt nach Hat a.d. R und D aufgebrochen. Vor Antritt der Fahrt waren die beiden, durch eine Rohrleitung verbundenen Tanks des Motorwagens mit etwa 300 ltr. Dieselkraftstoff vollgefüllt worden. Auf der Rückfahrt stieg der Fahrer Sch in Ha aus und übergab P 50 DM, damit er unterwegs tanken konnte, da der Treibstoff nicht bis Wa reichte. Die Fahrer der Erstbeklagten pflegten bei gleichartigen Fahrten ins Ruhrgebiet ihren Kraftstoff in Br zu ergänzen. Als P schon die Autobahnauffahrt Br-West passiert hatte, bemerkte er, daß dem Motor nicht mehr genügend Brennstoff zugeführt wurde. Er steuerte den Lastzug auf einen Parkplatz, dem er sich gerade näherte, und schloß den Absperrhahn an dem zweiten Tank, weil es nach seiner Behauptung eine den Kraftfahrern des Erstbeklagten bekannte Tatsache war, daß sich hierdurch eine für 40 bis 60 km reichende Kraftstoffmenge im ersten Tank sammelte. Er bog sodann wieder auf die Autobahn ein und fuhr in Richtung Br-Nord weiter. Nach einigen Hundert Metern setzte der Motor erneut aus, weil der Brennstoff völlig ausgegangen war. P brachte darauf den Lastzug zum Stehen und stellte ihn am rechten Fahrbahnrand der Autobahn ab.

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



Dabei ließ er das Licht eingeschaltet; auch die Rücklichter am Anhänger brannten. Die im Wagen mitgeführten Warnleuchten stellte er nicht auf. In der Annahme, die Förderung des Kraftstoffs vom Tank zum Motor sei nicht in Ordnung, ging er daran, diesen vermeintlichen Mangel zu beheben. Hierzu nahm er die Hilfe der Kraftfahrer eines anderen Lastzuges, Har[REDACTED] und S[REDACTED], in Anspruch, die seinen Lastzug unmittelbar nach dessen Anhalten überholten. Auf sein Winken stellten diese ihr Fahrzeug etwa 30 m vor dem haltenden Lastzug auf der rechten Fahrbahnseite ab. Sodann machten sich die drei Kraftfahrer an der Dieselpumpe des liegen gebliebenen Lastzuges zu schaffen. Während P[REDACTED] nach seiner Behauptung gerade im Begriff war, die Sicherungslampen betriebsklar zu machen, um sie aufzustellen, fuhr der Lastzug des Erstklägers, der von dem Fahrer G[REDACTED] gesteuert wurde und ebenfalls in östlicher Richtung unterwegs war, mit voller Wucht frontal von hinten auf den Lastzug des Erstbeklagten auf. Beide Lastzüge wurden schwer beschädigt. Der Fahrer G[REDACTED] wurde durch den Aufprall getötet.

Die Kläger haben die Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Der Erstkläger verlangt Ersatz seines Sachschadens in Höhe von 12 956,60 DM. Die Zweitklägerin, die Witwe des getöteten Kraftfahrers G[REDACTED], begehrt als Ersatz für Sachschäden ihres verstorbenen Ehemannes, Beerdigungskosten und Trauerkleidung den Betrag von 637,- DM. Die Kläger haben vorgetragen, der Beklagte P[REDACTED] habe den Unfall allein verschuldet, weil er von Ha[REDACTED] aus die Fahrt mit einem unzureichenden Brennstoffvorrat angetreten habe und dadurch fahrlässig das Liegenbleiben des Lastzuges auf der Autobahn verursacht habe. P[REDACTED] treffe auch deshalb ein Verschulden, weil er es unterlassen habe, Sicherungsleuchten aufzustellen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben den Standpunkt vertreten, der Zweitbeklagte habe alle Anforderungen erfüllt, die an einen gewissenhaften Fahrer zu stellen seien. Er habe nicht damit rechnen können, daß ihm der Kraftstoff auf der Autobahn ausgehen werde; auf Grund der auf zahlreichen gleichartigen Fahrten gesammelten Erfahrungen habe er darauf vertrauen können, daß sich durch Abschalten des zweiten Tanks genügend Kraftstoff im ersten Tank ansammle, um eine Tankstelle in Br [REDACTED] zu erreichen. Es habe keine Veranlassung bestanden, sofort nach dem Anhalten zusätzliche Warnlichter aufzustellen, da die Sicht in der mond hellen Nacht gut gewesen sei und die Rückleuchten des Anhängers schon auf eine Entfernung von 500 m hätten wahrgenommen werden können. Der Unfall wäre zudem auch eingetreten, wenn Sicherungslampen aufgestellt gewesen wären, weil die Art des Aufpralls mit Sicherheit darauf schließen lasse, daß der Fahrer G [REDACTED] eingeschlafen gewesen sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es hat die Auffassung vertreten, der Unfall sei allein auf das Verschulden des Fahrers G [REDACTED] zurückzuführen, und die Beklagten hätten jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet.

Das Oberlandesgericht hat die Ansprüche der Kläger dem Grunde nach zu je 1/4 für gerechtfertigt erklärt und wegen der Höhe der Ansprüche die Sache an das Landgericht zurückverwiesen.

Mit der Revision verfolgen die Kläger ihren Antrag auf volle Verurteilung weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1.) Das Berufungsgericht bejaht zutreffend eine Haftung der Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz, da sie den ihnen nach § 7 bzw. § 18 StVG obliegenden Entlastungsbeweis nicht erbracht hätten. Es erblickt ohne Rechtsirrtum ein Verschulden des Zweitbeklagten darin, daß er sich bei der Übernahme des Lastzuges von dem Fahrer Sch[REDACTED] in Ha[REDACTED] trotz zweitstündigen Aufenthalts in keiner Weise darum gekümmert hat, welche Strecke er mit dem noch vorhandenen Kraftstoff zurücklegen könne. Eine Fahrlässigkeit des Zweitbeklagten sieht es insbesondere auch darin, daß er auch dann noch eine Nachprüfung des Tankinhalts unterließ, als er westlich von Br[REDACTED] wegen des offenbar gewordenen Treibstoffmangels auf einen Parkplatz gefahren war. Es stellt indes die Ursächlichkeit dieses Verschuldens für den Unfall nicht fest, sondern führt lediglich aus, es sei nicht auszuschließen, daß P[REDACTED] bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt das Ausgehen des Treibstoffs rechtzeitig bemerkt und das Liegenbleiben des Lastzuges auf der Autobahn vermieden hätte.

Das Berufungsgericht erachtet es aber als ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Zweitbeklagten, daß er keine Warnlichter aufstellte, nachdem der Lastzug auf der Autobahn zum Halten gekommen war. Im Anschluß an die Entscheidung des erkennenden Senats vom 26. März 1956 - VI ZR 242/54 VRS 11, 1 = NJW 1956, 1030 Nr. 7 vertritt es zutreffend die Auffassung, daß ein Kraftfahrer, der nachts mit seinem Fahrzeug auf der Autobahn liegenbleibt, auch dann sofort Sicherungslampen aufstellen muß, wenn seine Schlußleuchten brennen, und daß er fahrlässig handelt, wenn er dies im Vertrauen darauf unterläßt, seine Schlußbeleuchtung werde von nachfolgenden

Fahrzeugen rechtzeitig bemerkt werden. Der Zweitbeklagte habe daher, so erwägt das Berufungsgericht weiter, nicht erst versuchen dürfen, die vermeintlichen Schäden an der Kraftstoffzufuhr festzustellen und zu beheben, sondern es sei oberstes Gebot für ihn gewesen, sofort die Sicherungslampen aufzustellen, um eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs zu verhüten. Die Durchführung dieser Sicherungsmaßnahmen wäre dem Zweitbeklagten nach der Überzeugung des Berufungsgerichts in dem Zeitraum von 3 bis 4 Minuten zwischen dem Anhalten des Lastzuges und dem Unfall auch durchaus möglich gewesen. Das Berufungsgericht bejaht trotzdem nur eine Haftung der Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz und läßt es ausdrücklich dahinstehen, ob sich die Schadensersatzansprüche der Kläger auch aus anderen gesetzlichen Bestimmungen herleiten lassen. Es hält die Prüfung dieser Frage für nicht erforderlich, weil die Klageansprüche nur zu einem Viertel für gerechtfertigt erklärt worden seien und durch die zuerkannten Bruchteile die Haftungsgrenzen des § 12 StVG nicht überschritten würden.

Die Revision beanstandet mit Recht, daß das Berufungsgericht die Frage der Haftung der Beklagten aus unerlaubter Handlung unentschieden gelassen hat. Im Urteilstenor werden zwar die - auch auf unerlaubte Handlung gestützten - Klageansprüche ohne jede Einschränkung für gerechtfertigt erklärt. Die Entscheidungsgründe, die zur Auslegung und Ermittlung der Tragweite der Urteilsformel herangezogen werden können und müssen (BGH Urteil vom 9. Juli 1953 - III ZR 321/51 - LM § 304 ZPO Nr. 5; BGHZ 2, 164, 170; 5, 189, 192), ergeben jedoch, daß das Berufungsgericht über die Klageansprüche lediglich aus dem Gesichtspunkt der §§ 7, 18 StVG entschieden und die Ansprüche aus §§ 823 ff BGB offengelassen hat. Es durfte diese Ansprüche jedoch nur dann unentschieden lassen, wenn sie in keinem Fall weitergehen können als die Ansprüche aus

dem Straßenverkehrsgesetz, wenn mithin die Haftung aus unerlaubter Handlung für die Höhe der Ansprüche keinerlei Bedeutung hat (BGH LM § 304 ZPO Nr. 5; Urteil vom 21. Juni 1951 - III ZR 5/50 - LM § 66 ZPO Nr. 1). Das ist aber hier nicht der Fall; denn die Zweitklägerin und ihre Kinder beziehen unbestritten von der Berufsgenossenschaft und der Landesversicherungsanstalt Hinterbliebenenrenten, deren Höhe bereits die Grenze des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG a.F. - der Unfall liegt vor dem 20. Juli 1957 - überschreitet. Die Ansprüche der Zweitklägerin auf Beerdigungskosten und Ersatz für Trauerkleidung, die unter diese Vorschrift fallen, können daher durch die bereits geltend gemachten Ansprüche der Sozialversicherungsträger aus § 1542 RVO erheblich gemindert werden. Außerdem ist die Frage eines für den Unfall ursächlichen, auch von der Erstbeklagten zu vertretenden Verschuldens des Zweitbeklagten für die Schadensabwägung von Bedeutung und durfte daher nicht offen bleiben.

Diese rechtlichen Bedenken gegen das Urteil führen jedoch nicht zur Zurückverweisung, da der Senat in der Sache selbst entscheiden und den Umfang der Haftung des Beklagten festlegen kann. Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts zur Unterlassung des Aufstellens von Sicherungslampen durch den Zweitbeklagten nach dem Liegenbleiben des Lastzuges auf der Autobahn ist bedenkenfrei ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Zweitbeklagten und damit seine Haftung aus § 823 BGB herzuleiten. Der Erstbeklagte haftet bereits ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Zweitbeklagten für dessen verkehrswidriges Verhalten aus § 831 BGB, da er keinen Entlastungsbeweis angetreten hat. Da somit eine Haftung beider Beklagten aus unerlaubter Handlung feststeht, war die Urteilsformel entsprechend zu ergänzen.

2.) Zur Schadensabwägung führt das Berufungsgericht aus, der Erstbeklagte, den die Gefährdungshaftung treffe, müsse sich die erhöhte Betriebsgefahr des bei Nacht auf der Autobahn liegengebliebenen Lastzuges anrechnen lassen. Der Zweitbeklagte könne, obwohl er aus Verschulden hafte, bei der Schadensverteilung nicht anders behandelt werden als der Erstbeklagte; denn er müsse sich als Fahrer die für den Unfall ursächliche Betriebsgefahr des von ihm gelenkten Fahrzeugs anrechnen lassen. Zu Lasten der Kläger müsse ganz erheblich ins Gewicht fallen, daß sich der Fahrer G. nicht nur ebenfalls verkehrswidrig verhalten habe, sondern daß er es auch an jeglicher Aufmerksamkeit habe fehlen lassen. Das frontale Auffahren mit unverminderter Geschwindigkeit lasse den sicheren Schluß zu, daß G. den haltenden Lastzug überhaupt nicht wahrgenommen habe, obwohl dieser etwa 500 m weit sichtbar gewesen sei. Die Tatsache, daß der von ihm gesteuerte Lastzug auf einer annähernd geraden, mond hellen Strecke einen beleuchteten und etwa 500 m weit sichtbaren Lastzug in voller Fahrt gerammt habe, ohne auch nur einen Versuch des Ausweichens zu machen, sei so schwerwiegend, daß es gerechtfertigt erscheine, die Ersatzpflicht der Beklagten auf ein Viertel zu bemessen.

Die Revision rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe aus den dargelegten Umständen nicht den Schluß ziehen dürfen, der Fahrer G. habe es an jeglicher Aufmerksamkeit fehlen lassen und den Lastzug überhaupt nicht wahrgenommen. Das Berufungsgericht konnte diesen Schluß ohne Verstoß gegen Erfahrungssätze oder Denkgesetze aus den angeführten Tatsachen ziehen. Die von der Revision angezogene Möglichkeit, G. könne irrtümlich angenommen haben, der Lastzug halte nicht, sondern befinde sich noch in Fahrt, sowie der Umstand, daß die Fahrbahn nicht völlig gerade verlief, zwingen zu keiner anderen Beurteilung.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen nicht hinreichend klar erkennen, ob es neben der erhöhten Betriebsgefahr des Lastzuges zu Lasten des Erstbeklagten auch das unfallursächliche Verschulden des Zweitbeklagten eingeworfen hat. Es ist aber für die Schadensabwägung nicht gleichgültig, ob der Lastzug mit oder ohne Verschulden des Fahrers ohne hinreichende Sicherungsvorkehrungen auf der Autobahn gehalten. Jedoch führt auch dieses Bedenken nicht zur Aufhebung des Urteils; denn das Revisionsgericht kann die Schadensabwägung aufgrund der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen selbst vornehmen, da der Sachverhalt hinreichend geklärt ist. Der Fahrer G. hat, wie das Berufungsgericht zutreffen feststellt, durch seine grob fahrlässige Fahrweise die weit überwiegende Unfallursache gesetzt. Demgegenüber tritt die, wenn auch erhöhte Betriebsgefahr des Lastzuges des Erstbeklagten als Unfallursache so sehr zurück, daß auch bei Berücksichtigung des Verschuldens des Erstbeklagten jedenfalls keine für die Kläger günstigere Schadensverteilung als im Verhältnis 1 : 3 zu ihren Lasten, - wie sie das Berufungsgericht vorgenommen hat, - in Betracht kommt.

Da das Berufungsurteil sich somit insoweit im Ergebnis
als richtig erweist, war die Revision in diesem Umfang zurück-
zuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 2, 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Dr. Hauß

Heinrich Meyer

Dr. Graf