

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 35/74

URTEIL

Verkündet am

1. Juli 1975

G ü n t h ,

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der V [REDACTED] -Feuer-Versicherungs AG.,
gesetzlich vertreten durch ihren Vorstand,
F [REDACTED], G [REDACTED] G [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Verkaufsfahrers Horst P [REDACTED],
N [REDACTED], T [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr.Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die Hausfrau Irene S [REDACTED],
D [REDACTED], S [REDACTED]gasse [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. [REDACTED]
und [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juli 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Prof.Dr. Nüßgens, Dunz, Dr. Steffen und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 19. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 7. November 1973 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 21. Dezember 1968 kam es auf der Bundesautobahn Köln - Frankfurt in Höhe von Montabaur zu einem Auffahrunfall, bei dem die Klägerin als Beifahrerin des von ihrem Ehemann gesteuerten Pkw erheblich verletzt wurde. Zur Unfallzeit herrschte starker Verkehr auf beiden Fahrspuren. Auf der Normalspur fuhren mit einer Geschwindigkeit von 40-70 km/st hintereinander die von Mi., Ma. und K. gesteuerten Lastzüge. Auf der Überholspur fuhren gleichzeitig mit einer Geschwindigkeit von 60-80 km/st hintereinander der von Ro. gesteuerte Pkw des ADAC, dahinter der Pkw der Frau M.,

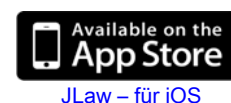
- 3 -

der von dem Zweitbeklagten gesteuerte Pkw und schließlich der Pkw des K. Auf beiden Fahrspuren kam es zu einem Stau. Während die Pkw-Fahrer Ro. und M. ihre Fahrzeuge rechtzeitig jeweils vor dem Vordermann abbremsen konnten, ohne aufzufahren, befürchtete der Zweitbeklagte, ihm werde das nicht mehr gelingen, und versuchte deshalb, seinen Pkw zwischen den vor ihm stehenden Kraftwagen und den auf der Normalspur befindlichen Lastzügen hindurchzusteuern. Dabei stieß er jedoch rechts hinten gegen das Heck des ADAC-Pkw, schleuderte dadurch nach rechts, wobei er mit der rechten Schlußleuchte seines Fahrzeugs gegen den linken Vorderteil des von Mi. gesteuerten Lastzuges geriet, und kam schließlich unmittelbar vor diesem Lastzug zum Stehen. Mi. gelang es, seinen Lastzug wenige Zentimeter vor dem Pkw des Zweitbeklagten anzuhalten; ob auch er wegen eines vor ihm entstandenen Staus schon fast zum Stehen gekommen war, ist streitig. Auf seinen Anhänger fuhr jedoch Ma. mit seinem Lastzug auf. Hinter Ma. versuchte K. seinen Sattelzug auf der Überholfahrbahn an dem Lastzug Ma. vorbeizusteuern, weil auch er nicht mehr rechtzeitig halten konnte. Er streifte dabei den vor ihm aufgefahrenen Lastzug und kam in Höhe von dessen Führerhaus mit dem Führerhaus seines Sattelzuges zum Stehen. Dieses sein Führerhaus ragte nunmehr mindestens etwa 0,50 bis 1 m schräg in die linke Fahrspur herein.

Inzwischen hatte auf der Überholspur K. seinen Pkw ebenfalls voll abgebremst und ihn unmittelbar hinter dem haltenden Pkw der Frau M. zum Stehen gebracht. Der hinter ihm herankommende Ehemann der Klägerin war mit seinem Fahrzeug ins Schleudern gekommen, mit dessen



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



rechter Seite gegen den vorderen Teil des in die Überholspur hineinragenden Führerhauses des Lastzuges Koch gestoßen und prallte dann von hinten auf den Pkw des K., den er dabei links am Pkw der Frau M. vorbei neben die Leitplanke schob. Der Ehemann der Klägerin selbst stieß schließlich mit seinem Pkw hinter den Fahrzeugen K. und M. schräg gegen die Leitplanke. Die Klägerin wurde bei diesen Vorgängen durch die Windschutzscheibe geschleudert und erlitt schwere Verletzungen vor allem an den Augen.

Die Klägerin nimmt den Zweitbeklagten als Fahrer und Halter des am Unfall beteiligten Kraftwagens und die Erstbeklagte als dessen Haftpflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch. Sie begehrt Schmerzensgeld und Ersatz für die Einstellung einer Wirtschaftskraft zur Hilfe im Haushalt; ferner will sie festgestellt wissen, daß die Beklagten ihr auch zum Ersatz des Zukunftsschadens verpflichtet sind.

Die Beklagten haben bestritten, daß zwischen der Fahrweise des Zweitbeklagten und der Verletzung der Klägerin ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Der Zweitbeklagte habe nicht die plötzliche Vollbremsung des Lastzuges Mi. veranlaßt. Auch das Hineinragen des Sattelzuges K. in die Überholspur habe die Fahrweise des Ehemanns der Klägerin nicht beeinflußt. Dieser sei vielmehr allein wegen seiner überhöhten Geschwindigkeit und des zu geringen Sicherheitsabstandes zu den vor ihm fahrenden Fahrzeugen ins Schleudern gekommen, als die Kolonne vor ihm wegen des Staues abgebremst hatte.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die bezifferten Klageanträge dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsanspruch der Klägerin stattgegeben.

Mit ihrer Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des klagabweisenden Urteils des Landgerichts.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht sieht im Gegensatz zum Landgericht das Bestehen eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Fahrweise des Zweitbeklagten (im folgenden: der Beklagte) und dem Unfallschaden der Klägerin als erwiesen an. Es stellt dazu fest, Mi. habe seinen Lastzug deswegen voll gebremst, weil der Beklagte unmittelbar vor seinen Motorwagen geraten sei, was wiederum das Auffahren der hinter ihm, Mi., herfahrenden Lastzüge Ma. und Koch ausgelöst habe. Bewiesen ist nach den Ausführungen des Berufungsgerichts ferner, daß der Ehemann der Klägerin mit der rechten Seite seines Pkw zunächst gegen das Führerhaus und an die vordere Stoßstange des Lastzuges K. geprallt und erst von dort (infolge dieses Anstoßes) gegen den Pkw K. geschleudert worden ist. Möglicherweise sei allerdings der Ehemann der Klägerin bereits vor dem Anprall gegen den Sattelzug Koch ins Schleudern geraten. Das könne jedoch, so meint das Berufungsgericht, nicht als die alleinige

Ursache des Unfallgeschehens angesehen werden. Daß der Sattelzug Koch in die Überholspur hineingeragt und dort ein Hindernis gebildet habe, sei eine solche weitere Bedingung; anderenfalls hätte das Unfallgeschehen nicht den gleichen Verlauf genommen. Die (Verschuldens-)Haftung des Beklagten ergebe sich daraus, daß er keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu dem vorausfahrenden Pkw der Frau M. gehalten und so den Auffahrunfall der Klägerin mitheraufbeschwo-
ren habe.

II.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten den Revisionsrügen, die sich insbesondere gegen die Feststellung des Ursachenzusammenhangs zwischen der Fahrweise des Beklagten und der Verletzung der Klägerin richten, stand.

1. Die Revision meint, nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses sei es möglich, daß der Lastzugfahrer Mi. auch dann eine Schnellbremsung eingeleitet hätte, wenn sich der Beklagte nicht vor seinen Lastzug gesetzt hätte. Ein Sachverständigen-gutachten, dessen Einholung das Berufungsgericht abgelehnt hatte, hätte sogar ergeben, daß unmöglich der Pkw des Beklagten die Ursache für das Abbremsen des Lastzuges Mi. gewesen sein könne; der Beklagte sei nach dem Anstoß an den ADAC-Pkw so blitzschnell nach rechts auf die Normalspur herübergekommen, daß Mi,. wenn er nicht ohnehin wegen des Fahrzeugstaues

vor ihm schon stark abgebremst hätte, gar nicht zum Bremsen gekommen wäre und den Pkw des Beklagten überrollt oder zumindest schwer beschädigt hätte.

Mit diesen Erwägungen lassen sich die Feststellungen des Berufungsgerichtes, Mi. habe deswegen stark abgebremst, weil der Wagen des Beklagten plötzlich vor ihm auftauchte, nicht erschüttern. Der Revision ist zwar zuzugeben, daß der Tatbestand des Berufungsurteils in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses mindestens die Deutung zuläßt, es habe sich auf beiden Fahrspuren, mithin auch auf der von Mi. befahrenen Normalspur, ein Fahrzeugstau gebildet gehabt und der Verkehr sei insgesamt zum Stillstand gekommen.

Ihr kann aber nicht darin gefolgt werden, daß mit einer solchen Feststellung die Aussage Mi., (die dieser im Ermittlungsverfahren gemacht hatte und mit deren Verwertung sich die Beklagten einverstanden erklärt hatten) er habe deswegen die Vollbremsung eingeleitet, um nicht den plötzlich vor ihm auftauchenden Beklagten zu überrollen, erschüttert oder gar widerlegt sein könnte. Selbst wenn sich nämlich auch auf seiner Spur ein Stau gebildet hätte, hätte das Mi. nur dann plötzlich zum Bremsen gezwungen, wenn vor ihm in einem verhältnismäßig geringen Abstand ein anderes Kraftfahrzeug gefahren und nun (ebenfalls plötzlich) zum Stillstand gekommen wäre. Dafür ist nichts vorgetragen und dafür fehlt auch jeder Anhaltspunkt. Immerhin war eine Lücke vor dem Lastzug Mi. vorhanden, in die der Beklagte seinen Pkw steuern

konnte. Er selbst hat nie behauptet, dadurch auch noch in die Gefahr geraten zu sein, ein vor ihm auf der Normalspur befindliches Fahrzeug anzustoßen. Vielmehr war er in der Lage, seinen Pkw noch ein Stück nach vorn auf die Standspur zu fahren.

Daß der Beklagte "blitzschnell" unmittelbar vor den Lastzug Mi. geraten ist und dann sofort gestanden hat, entspricht allein dessen Einlassung und ist von den Beteiligten, die den Vorgang beobachtet haben, nämlich dem ADAC-Fahrer und Lastzugfahrer Mi., gerade nicht bestätigt worden. Aus der Endstellung der Fahrzeuge nach dem Unfall, wie sie in der polizeilichen Unfallskizze wiedergegeben ist, lassen sich keine Schlüsse darauf ziehen, wo sich die verschiedenen Fahrzeuge während der entscheidenden Bewegungsabläufe jeweils befunden haben. Da jede genaue Feststellung über den zeitlichen Ablauf des Geschehens und die dabei jeweils zwischen den einzelnen Fahrzeugen bestehenden Abstände fehlen und der Unfall in seinen Einzelheiten nicht mehr zu rekonstruieren ist, hilft auch die Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht weiter. Ein Sachverständiger wäre auf Zahlenmaterial angewiesen, das gerade nicht vorliegt. Es ist eine allgemeine Erfahrung, daß sich Unfälle dieser Art so schnell abspielen, daß die Beteiligten danach beim besten Willen keine genaue Maßangaben machen können und sich, wenn sie es doch tun, häufig verschätzen. Unter diesen Umständen konnte das Berufungsgericht ohne Verfahrensverstoß der Darstellung des Lastzugfahrers Mi. folgen und sich in der Überzeugung von deren Richtigkeit durch die gleichlautende Aussage des ADAC-Fahrers, der den Vorfall aus

nächster Nähe beobachtete, bestätigt finden. In der Tat sind dann die Motive, die den Lastzugfahrer Mi. zu seiner Vollbremsung veranlaßt haben, der Feststellung durch ein Sachverständigengutachten entzogen.

2. Die Revision rügt in zweiter Linie, es fehle der Nachweis eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Fahrweise des Sattelzuges K[REDACTED] und dem Unfall der Klägerin. Sie vermißt die nach ihrer Ansicht erforderliche Feststellung, daß der Ehemann der Klägerin beim Herannahen an den sich auf der Überholspur bildenden Stau deswegen ins Schleudern gekommen ist, weil K[REDACTED] mit seinem Sattelzug überraschend ein Hindernis für ihn bot und er sich zu einer plötzlichen Ausweichbewegung veranlaßt sah. Da ein Bedingungs-zusammenhang zwischen der Fahrweise des K[REDACTED] und dem Schleudern des Pkw des Ehemanns der Klägerin nicht festzustellen sei, wäre die Klägerin, so meint die Revision, möglicherweise auch dann zu Schaden gekommen, wenn der Sattelzug K[REDACTED] nicht 0,50 - 1 m in die Überholspur hineingeragt hätte.

a) Auch diesem Angriff der Revision hält das Berufungsurteil jedoch stand. Zwar läßt, wie sie zutreffend bemerkt, das Berufungsgericht offen, aus welchem Grunde der Ehemann der Klägerin mit seinem Pkw zunächst ins Schleudern gekommen ist. Es bezeichnet es ausdrücklich als möglich, daß er bereits vor dem Anprall an den Sattelzug K[REDACTED] ins Schleudern geraten war, und erwägt als Gründe dafür die Einhaltung eines ungenügenden Sicherheitsabstandes oder unaufmerksames Fahren.

Indessen verhält das Berufungsgericht sich am Anfang seiner Entscheidungsgründe (BU S. 10/11) zu diesem Punkt nur über theoretische Möglichkeiten des Geschehensablaufs, ohne daraus schon abschließende Schlüsse zu ziehen. Im Folgenden macht es jedoch klar, daß es das Hineinragen des Sattelzuges K in die Überholspur, wo dessen Führerhaus ein Hindernis für den Ehemann des Klägers gebildet hat, als nicht wegzudenkende Bedingung für den gesamten Ursachenverlauf ansieht. Ohne den Anprall an dieses (verkehrswidrige) Hindernis wäre, so stellt das Berufungsgericht fest, der Pkw des Ehemanns der Klägerin nicht schräg nach links gegen das Heck des Pkw K. geschleudert worden. Diese trichterliche Überzeugung von dem Unfallhergang ist in verfahrensrechtlich einwandfreier Weise begründet worden. Daß das Berufungsgericht die Sätze, nach denen ein Ursachenzusammenhang zu ermitteln ist, nicht eingehalten hätte, vermag der Senat, mögen auch die von der Revision beanstandeten Stellen des Berufungsurteils auf den ersten Blick mißverständlich klingen, nicht festzustellen.

b) Bedenken dagegen, ob das Berufungsgericht von einem zutreffenden Sachverhalt ausgegangen ist, könnten sich allenfalls aus dem Umstand ergeben, daß es (anders als im späteren Berichtigungsbeschluß) offenbar angenommen hat, das Führerhaus des Sattelzuges K habe nicht nur 0,50 bis 1 m, sondern 1 bis 1,5 m der Überholspur in Anspruch genommen. In den Gründen des angefochtenen Urteils ist davon die Rede, der Lkw K habe "mit der halben Führerhausbreite" in die Überholspur geragt, und anschließend heißt es, das Unfall-

geschehen hätte nicht den gleichen Verlauf genommen, wenn "der Lkw K. überhaupt nicht - oder jedenfalls nicht so weit wie festgestellt - in die Überholspur hineingeragt und dort für den Pkw des Ehemanns der Klägerin ein Hindernis gebildet hätte".

Der Senat hält es jedoch für ausgeschlossen, daß die Feststellung des Ursachenzusammenhangs zwischen dem Hineinragen des Sattelzuges K. in die Überholspur und dem Anprall des Pkw des Ehemanns der Klägerin an dessen Führerhaus anders ausgefallen wäre, wenn das Berufungsgericht nur 0,50 m (als das für die Klägerin günstigste Maß) der Überholspur als blockiert angesehen hätte. Auch dann wäre, bedingt durch die Fahrweise des Beklagten und das dadurch ausgelöste Aufahren auf den Vordermann, der Sattelzug objektiv verkehrswidrig über die Mittellinie ausgeschert. Daß danach sein Führerhaus für den Ehemann der Klägerin ein Hindernis gebildet hat, an das er gestoßen ist und von dem weg er gegen den Pkw K. geschleudert wurde, steht ebenfalls fest. Nur wenn die Möglichkeit offenbliebe, daß der Ehemann der Klägerin auch dann gegen den Sattelzug geschleudert wäre, wenn dieser geradeaus auf der Normalspur zum Stehen gekommen wäre, beständen Zweifel an der Ursächlichkeit der Fahrweise des Beklagten für den Unfall der Klägerin, die allerdings zu deren Lasten gehen müßten. Eine solche Möglichkeit hat aber das Berufungsgericht ersichtlich gerade ausschließen wollen. Es führt nämlich aus, das Unfallgeschehen hätte nicht den gleichen Verlauf genommen, wenn der Sattelzug überhaupt nicht (oder weniger weit, als es angenommen hat) in die Überholspur hineingeragt hätte. Das muß nach Ansicht des Senats dahin verstanden werden, daß nach

der Überzeugung des Berufungsgerichts der Ehemann der Klägerin dann in seiner Schleuderbewegung nicht mit dem Sattelzug kollidiert und auch nicht von dessen schräg stehendem Führerhaus nach links auf den Pkw K. abgelenkt worden wäre.

Tragen mithin die Feststellungen des Berufungsgerichts seine Ansicht, der Ursachenzusammenhang zwischen dem Fahrverhalten des Beklagten, dem dadurch hervorgerufenenverkehrswidrigen Standort des Sattelzuges und dem Aufprall des Ehemanns der Klägerin mit seinem Pkw auf dieses Hindernis sei bewiesen, dann kommt es in der Tat nicht darauf an, ob der Ehemann der Klägerin auch dann in einen (anders gearteten) Auffahrunfall verwickelt worden wäre, wenn der Sattelzug ihm nicht im Wege gewesen wäre. Zutreffend führt das Oberlandesgericht aus, das Unfallgeschehen hätte dann nicht den gleichen Verlauf genommen.

3. Entgegen der Ansicht der Revision kann schließlich nicht mit der Erwägung, es sei ganz außergewöhnlich, daß der Ehemann der Klägerin gegen den Sattelzug K. gestossen sei, anstatt an ihm vorbeizufahren, ein adäquater Kausalzusammenhang in Frage gestellt werden. Der festgestellte Unfallablauf war keineswegs atypisch und nicht so außergewöhnlich, daß ein dritter Beobachter ihn nicht hätte

vorhersehen können; er ähnelte vielmehr einer Vielzahl von Auffahrunfällen, wie sie sich (wenn auch nicht "tagtäglich") leider häufig auf der Autobahn ereignen.

Dr. Weber

Nußgens

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Ankermann