

Verkündet
am 11. April 1961
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2203 027

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

In dem Rechtsstreit

1. der Erben des am [REDACTED] 1959 verstorbenen Fuhrunternehmers Wilhelm W [REDACTED] aus Wu [REDACTED]-E [REDACTED]:
 - a) Frau Renate B [REDACTED] geb. W [REDACTED] in Wu [REDACTED]-E [REDACTED], Es [REDACTED] Straße [REDACTED],
 - b) Frau Brigitt N [REDACTED] geb. W [REDACTED] in Wu [REDACTED]-E [REDACTED], Hi [REDACTED] Straße [REDACTED],
 - c) Spediteur Horst Wilhelm W [REDACTED] in Wu [REDACTED]-E [REDACTED], Z [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Maximilian D [REDACTED] in Wu [REDACTED], F [REDACTED]-T [REDACTED]-Straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger, Anschlußberufungsbeklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Fuhrunternehmer Heinrich M [REDACTED] in G [REDACTED] Nr. [REDACTED],
Landkreis O [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten, Anschlußberufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Streithelfer des Klägers: Land Ni [REDACTED], vertreten durch die Ni [REDACTED] Straßenbaudirektion in H [REDACTED], S [REDACTED] Straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte II. Instanz: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] in [REDACTED], [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 11. April 1961 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom 25. Januar 1960 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Juni 1956 gegen 23.55 Uhr steuerte der Zweitbeklagte den aus einem Büssing-Zugwagen und einem Anhänger bestehenden Lastzug des am [REDACTED] 1959 verstorbenen und von den Beklagten zu 1 a) - c) beerbten Fuhrunternehmers Wilhelm W[REDACTED] aus Wu[REDACTED]-E[REDACTED] auf der Bundesstraße [REDACTED] von O[REDACTED] in Richtung Di[REDACTED]. In der Gemarkung St[REDACTED] bei km-Stein [REDACTED],9 begegnete er dem vom Sohn des Klägers, Heinrich M[REDACTED] jun., gesteuerten, ebenfalls als Zugwagen (MAN) und Anhänger bestehenden Lastzug des Klägers. Beide Züge stießen zusammen. Dabei wurde der Lastzug des Klägers schwer beschädigt, der mitfahrende Kläger wurde verletzt.

In Höhe der Unfallstelle wurde links der 6 m breiten Fahrbahn - in Richtung des Zweitbeklagten gesehen - ein Kabelgraben ausgehoben. Etwa 1,7 km vor der Baustelle - vom Zweitbeklagten aus gesehen - befand sich ein Schild nach Bild 1 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung mit dem Zusatz "Vertiefungen neben der Fahrbahn". Kurz dahinter stand ein Schild, das die Geschwindigkeit auf 40 km/st begrenzte, darunter ein Warnschild mit der Aufschrift "Bauarbeiten". Am Beginn der Baustelle, etwa 250 m vor der Unfallstelle, stand auf der linken Seite der Fahrbahn ein Sperrbock mit zwei brennenden roten Lampen, der etwa 1 m in die feste Fahrbahn hineinragte. Auf der rechten Straßenseite stand etwa in gleicher Höhe ein weiteres Schild, das die Geschwindigkeit begrenzte. Etwa 40 m vor der Unfallstelle, vom Zweitbeklagten aus gesehen, begannen auf der linken Fahrbahnseite Erdaufschüttungen, und zwar zunächst einzelne Erdhaufen, sodann

ein zusammenhängender Erdwall, durch die ein Teil der Fahrbahn bedeckt wurde. Die Aufschüttungen erstreckten sich bis weit über die Unfallstelle hinaus.

Der Kläger hat von den Beklagten Ersatz seiner Vermögensschäden, ein angemessenes Schmerzensgeld sowie die Feststellung verlangt, daß die Beklagten ihm zum Ersatz aller weiteren Unfallschäden verpflichtet sind. Er hat vorgetragen, der Zweitbeklagte habe den Unfall allein verschuldet. Die Fahrbahn sei durch die Erdaufschüttungen auf 5 m verengt worden. Die Fahrbahnverengung habe, in der Fahrtrichtung des Lastzuges des Klägers gesehen, etwa 270 m vor der Unfallstelle begonnen. Da jeder Lastzug 2,50 m breit gewesen sei, wäre eine gefahrlose Begegnung nur möglich gewesen, wenn der Zweitbeklagte auf den 1,80 m breiten Seitenstreifen neben seiner Fahrbahn ausgewichen wäre. Dieser Seitenstreifen sei bei angemessener Geschwindigkeit durchaus befahrbar gewesen. Das hätte der Zweitbeklagte auch erkennen können. Dieser sei auch zu schnell gefahren. Seine Geschwindigkeit beim Zusammenstoß habe 41 km/st betragen.

Der Lastzug des Klägers sei mit den rechten Rädern bereits in der Erdaufschüttung gefahren und habe nicht weiter nach rechts ausweichen können. Bei der Begegnung sei der Anhänger des Zweitbeklagten nach links ausgeschert und mit dem Lastzug des Klägers zusammengestoßen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben entgegnet, der Unfall sei für sie unabwendbar gewesen. Es habe sich nicht um einen Engpaß gehandelt. Die Fahrzeuge hätten mit 50 cm Sicherheitsabstand aneinander vorbeifahren können. Dem Zweitbeklagten sei schon



mit Rücksicht auf das erwähnte Achtungsschild "Vertiefungen neben der Fahrbahn" nicht zuzumuten gewesen, den Seitenstreifen mit dem schweren Lastzug bei Dunkelheit und Nässe mitzubenutzen. Dieser sei nicht nach links abgewichen. Der Unfall beruhe allein darauf, daß der Lastzug des Klägers aus der Spur gekommen und nach links in den entgegenkommenden Lastzug hineingefahren sei. Die Fahrgeschwindigkeit des Zweitbeklagten habe nur 31 km/st betragen.

Das Landgericht hat die Zahlungsansprüche zu vier Fünfteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und zu einem Fünftel abgewiesen.

Das Berufungsgericht hat die Berufung der Beklagten und die Anschlußberufung des Klägers zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf volle Klageabweisung weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

1.) Das Berufungsgericht bejaht ein unfallursächliches Verschulden des Zweitbeklagten. Es stellt fest, die Erdaufschüttungen auf seiner linken Fahrbahnseite hätten die 6 m breite Fahrbahn in einer Breite von 1 m bedeckt. Der Lastzug des Klägers sei so weit rechts gefahren, wie es die Umstände zugelassen hätten. Unterstelle man zugunsten des Beklagten, daß der Lastzug des Klägers mit seinen rechten Rädern noch teilweise über die Aufschüttungen

gefahren sei, so sei, falls der Zweitbeklagte genau an der Fahrbahnkante entlanggefahren wäre, bestenfalls ein Sicherheitsabstand von 31 cm zwischen beiden Fahrzeugen verblieben. Tatsächlich sei eine solche Fahrweise genau am Fahrbahnrand, zumal bei Dunkelheit, gänzlich unmöglich. Zudem hielten die Anhänger erfahrungsgemäß die Spur des Zugwagens nicht genau ein. Es liege auf der Hand, daß der Abstand für ein gefahrloses Begegnen der beiden, etwa 20 m langen Fahrzeuge nicht ausgereicht habe.

2.) Der Zweitbeklagte habe, so erwägt das Berufungsgericht weiter, voraussehen können, daß der Engpaß für ein gefahrloses Begegnen nicht genügend breit war. Mit einer Verengung der Fahrbahn um 1 m habe er schon deshalb rechnen müssen, weil die erwähnten Sperrböcke so weit in die Fahrbahn hineingeragt hätten. Er habe die Aufschüttungen, an denen er auf eine Strecke von 40 m bis zur Unfallstelle entlanggefahren sei, auch tatsächlich bemerkt, wie er im Strafverfahren selbst zugegeben habe. Zudem sei ihm die Baustelle von früheren Fahrten her - nach der unbestrittenen Angabe des Klägers hatte er die Strecke regelmäßig zweimal wöchentlich in beiden Richtungen befahren - bekannt gewesen. Er habe auch damit rechnen müssen, daß ihm Lastzüge mit mindestens den gleichen Abmessungen wie der von ihm gesteuerte entgegenkommen würden.

3.) Dem Zweitbeklagten sei es auch möglich und zumutbar gewesen, durch Ausweichen auf den rechten Seitenstreifen den Unfall zu verhüten. Dieser Streifen sei selbst für einen schweren Lastzug ohne Gefährdung befahrbar gewesen. Das ergebe sich eindeutig aus den übereinstimmenden Aussagen von sieben Zeugen, der Seiten-

streifen sei von einer großen Anzahl von Fahrzeugen aller Art befahren worden, ohne daß dabei eine Gefahr hervorgetreten wäre oder der Seitenstreifen erheblich nachgegeben hätte. Durch das Warnschild "Vertiefungen neben der Fahrbahn" sei der Streifen weder als unbefahrbar gekennzeichnet noch sein Befahren verboten worden. Ein Vertiefungen aufweisender Seitenstreifen könne auch für schwere Lastzüge bei entsprechend verringerter Geschwindigkeit durchaus benutzbar sein. Der Zweitbeklagte habe, zumal sein Lastzug nur knapp zur Hälfte des zulässigen Gewichts beladen gewesen sei, nach der Überzeugung des Senats unter den gegebenen Umständen bei entsprechend verminderter Geschwindigkeit erkennen können, daß er den Seitenstreifen ohne Gefahr für den Lastzug zum Zweck des Ausweichens mitbenutzen könne. Er habe aber, wie sich aus seiner Aussage vor dem Landgericht ergebe, die Benutzung des Seitenstreifens garnicht in Betracht gezogen, weil er grob fahrlässig der Meinung gewesen sei, ein Ausweichen sei nicht notwendig.

4.) Der Zweitbeklagte habe den Unfall auch dadurch verschuldet, daß er zu schnell gefahren sei. Seine Geschwindigkeit von 31 km/st habe ihm nicht gestattet, die Beschaffenheit des Seitenstreifens zu prüfen und diesen ohne Gefährdung des Zuges zu befahren. Sie sei außerdem für die Schwere der Unfallfolgen ursächlich gewesen. Der Zweitbeklagte habe danach den Unfall grob fahrlässig verursacht.

5.) Diese Ausführungen werden von der Revision vergeblich angegriffen.

a) Der Revision kann nicht gefolgt werden, wenn sie meint, das Warnschild "Vertiefungen neben der Fahrbahn" habe den Verkehr vor dem Befahren des Seitenstreifens gewarnt; der Zweitbeklagte als Führer eines sehr schweren Lastzuges habe diese Warnung zum Anlaß nehmen müssen, den Seitenstreifen zu meiden. Das Warnschild hat nach der zutreffenden Auffassung des Berufungsgerichts den Seitenstreifen gerade nicht als unbefahrbar bezeichnet, sondern nur vor Vertiefungen gewarnt. Diese hätte der Zweitbeklagte aber bei entsprechender Verringerung seiner Geschwindigkeit rechtzeitig erkennen können, wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Gerichtssachverständigen K. darlegt. Damit erweist sich auch die Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe diese Frage nicht aus eigener Sachkunde beurteilen können, als unbegründet.

b) Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe seine Feststellung, der Zweitbeklagte hätte bei entsprechend geringer Geschwindigkeit erkennen können, daß der Seitenstreifen ohne Gefahr für den Lastzug mitbenutzbar war, unzureichend begründet; die Befahrbarkeit eines Seitenstreifens könne bei keiner Geschwindigkeit optisch festgestellt werden. Die Rüge greift nicht durch. Das Berufungsgericht konnte aus den von ihm dargelegten oben unter 3) wiedergegebenen Umständen, insbesondere aus dem von den Zeugen geschilderten Zustand des Streifens sowie daraus, daß der Zweitbeklagte aus zahlreichen früheren Fahrten die Strecke kannte, ohne Rechtsverstoß im Rahmen der ihm zukommenden freien Beweiswürdigung den von der Revision beanstandeten Schluß ziehen. Als weiteres Indiz hätte es noch anführen können, daß der Zweitbeklagte nach dem

Unfall seinen unbeschädigten, beladenen Zugwagen etwa 25 m von der Unfallstelle entfernt so abgestellt hat, daß die beiden rechten Räder auf dem Seitenstreifen standen. Daraus hätte das Berufungsgericht folgern können, daß der Zweitbeklagte tatsächlich gegen die Benutzbarkeit des Seitenstreifens zu einem vorsichtigen Ausweichen in langsamer Fahrt keine Bedenken hegte.

c) Zu Unrecht beanstandet die Revision, das Berufungsgericht habe aus der Aussage des Zweitbeklagten vor dem Landgericht nicht den Schluß ziehen dürfen, dieser habe eine Benutzung des Seitenstreifens nicht in Erwägung gezogen, weil er sie garnicht für nötig gehalten habe. Aus seiner Aussage: "Ich bin in der Baustelle äußerst rechts gefahren und meinte auch, daß das genügen würde," konnte das Berufungsgericht unbeschadet seiner weiteren Äußerungen entnehmen, daß er, - unter den gegebenen Umständen grob fahrlässig - ein Ausweichen aus den Seitenstreifen nicht für erforderlich hielt, und daß diese Auffassung für seinen Entschluß, nicht auszuweichen, zumindest mitursächlich war. Das oben erwähnte Abstellen des Wagens mit den rechten Rädern auf dem Seitenstreifen hätte das Berufungsgericht auch zur Stützung dieser Feststellung heranziehen können.

d) Die Revision meint, der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit könne nur erhoben werden, wenn der Zweitbeklagte auch ohne weiteres hätte erkennen können, daß er im Hinblick auf das entgegenkommende Fahrzeug auf den Seitenstreifen ausweichen mußte. Diese Feststellung hat das Berufungsgericht aber mit seinen oben zu 1) und 2) wiedergegebenen Darlegungen, durch die vom Zweitbeklagten tatsächlich bemerkten Aufschüttungen sei die 6 m breite Fahrbahn so verengt worden,

daß ein gefahrloses Begegnen zweier 2,50 m breiter Lastzüge offensichtlich unmöglich gewesen sei, einwandfrei getroffen. Eine Verkenntung des Rechtsbegriffs der Fahrlässigkeit ist nicht ersichtlich. Die Feststellung einer groben Fahrlässigkeit ist überwiegend Tatfrage. Die weiteren Revisionsrügen zu diesem Punkt bewegen sich denn auch auf dem ihr verschlossenen Gebiet der tatrichterlichen Würdigung. Die Auffassung des Berufungsgerichts, der Zweitbeklagte habe den Unfall grob fahrlässig verschuldet, ist danach aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

II.

1.) Das Berufungsgericht hält ein für den Unfall ursächliches Mitverschulden des Fahrers des Klägers nicht für erwiesen. Es erwägt, er sei berechtigt gewesen, in die Straßenenge einzufahren, da er diese geraume Zeit vor dem Zweitbeklagten erreicht habe. Er sei so weit rechts gefahren, wie ihm möglich gewesen sei. Daß er unmittelbar vor dem Unfall den Lastzug nach links gesteuert habe, lasse sich nicht feststellen. Die von ihm gefahrene Geschwindigkeit von 18 km/st sei nicht zu beanstanden.

2.) Diese Ausführungen halten entgegen der Meinung der Revision der rechtlichen Nachprüfung stand.

a) Zu seiner Auffassung, es sei nicht erwiesen, daß der Zugwagen des Klägers nach links abgebogen sei, ist das Berufungsgericht ohne Verfahrensverstoß in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Sachverständigen K [REDACTED] gelangt, der zu dem Schluß kommt, ein Hineinfahren des

Zugwagens in die Spur des Anhängers des vom Zweitbeklagten gesteuerten Lastzuges sei mit größter Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Damit erledigt sich die Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe diese Frage nicht ohne Sachverständigen entscheiden dürfen. Die weiteren Beanstandungen der Revision zu diesem Punkt stellen unzulässige Angriffe gegen die Beweiswürdigung dar.

b) Die Revision rügt zu Unrecht, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die beiden Fahrer wegen der Dunkelheit garnicht hätten erkennen können, wer zuerst die Engstelle erreicht und somit dem anderen gegenüber ein gewisses Vorrecht habe. Der Fahrer des Klägers habe somit nicht davon ausgehen können, daß er gegenüber dem Zweitbeklagten bevorrechtigt gewesen sei.

Das Berufungsgericht hat das objektiv gegebene Vorrecht des Fahrers M. nur angeführt, um darzutun, daß ihm wegen des Einfahrens in die Enge ein Verschulden nicht angelastet werden könne. Bei der rechtlichen Beurteilung der Fahrweise beider Fahrer nach Einfahrt in die Engstelle hat es aber weder das Vorrecht des Fahrers M. noch die Wartepflicht des Zweitbeklagten in Betracht gezogen. Es hat zutreffend die Verpflichtung des Zweitbeklagten zur Benutzung des Seitenstreifens allein daraus hergeleitet, daß nur er die Möglichkeit zu einem Ausweichen hatte und die Notwendigkeit, auszuweichen, ohne weiteres ersichtlich war. Unter diesen Umständen ist auch die Auffassung des Berufungsgerichts nicht zu beanstanden, der Fahrer M. habe auf ein Ausweichen des Zweitbeklagten vertrauen und daher seine Geschwindigkeit von nur 18 km/st zunächst

beibehalten dürfen; ein Bremsen beim Erkennen der Gefahr unmittelbar vor der Begegnung sei aber nicht ungefährlich gewesen, weil der Lastzug dadurch aus der Spur hätte geraten können. Hierbei denkt das Berufungsgericht entgegen der Meinung der Revision ersichtlich nicht an ein Schleudern des Lastzuges infolge Bremsens, sondern eher an ein bei Bremsen zu befürchtendes Ausscheren des Anhängers aus der Fahrspur.

c) War, wie dargelegt, die Gefahrenlage und die Notwendigkeit zum Ausweichen für den Zweitbeklagten ohne weiteres erkennbar, so kann es dem Fahrer M. auch nicht, wie die Revision will, als Verschulden angerechnet werden, daß er keine akustischen oder optischen Warnzeichen gegeben hat.

III.

Das Berufungsgericht hat den von den Beklagten zu 1 a) c) angetretenen Entlastungsbeweis nach § 831 BGB mit zutreffender Begründung als nicht geführt erachtet. Insoweit hat auch die Revision keine Bedenken erhoben.

Da der Kläger sich nicht nach § 7 Abs. 2 StVG entlasten konnte, hat das Berufungsgericht bei der Schadensabwägung zu seinen Lasten nach §§ 7, 17 StVG rechtsirrtumsfrei lediglich die Betriebsgefahr seines Lastzuges eingeworfen.

IV.

Die Beklagten zu 1 a) - c) haben erstmalig in einem drei Tage vor der letzten mündlichen Verhandlung beim Berufungsgericht eingegangenen Schriftsatz behauptet, nicht ihr Rechtsvorgänger Wilhelm W. sei Halter des am Unfall beteiligten Lastzuges gewesen, sondern die Kommanditgesellschaft Wilhelm W., deren alleiniger persönlich haftender Gesellschafter W. gewesen sei. Das Berufungsgericht hat dieses Vorbringen nach § 529 ZPO als verspätet

nicht zugelassen. Auf die von der Revision hiergegen erhobenen Rügen kommt es nicht an, weil es für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich ist, ob W[REDACTED] für die Schadensersatzforderung des Klägers als Fahrzeughalter oder als persönlich haftender Gesellschafter eintreten mußte. In jedem Fall haftete er dem Kläger für seine Forderung als persönlicher Schuldner mit seinem ganzen Vermögen. Der Kläger konnte ihn auch persönlich verklagen, gleichviel ob er oder die Kommanditgesellschaft Halter des Lastzuges war (vgl. BGHZ 5, 35; Baumbach HGB 13. Aufl. Bem. 2, 8 A zu § 128 HGB). Da die Beklagten als Erben W[REDACTED] für dessen Verbindlichkeit haften (§ 1967 BGB), sind sie durch das gegen sie ergangene Urteil nicht beschwert.

Die Revision erweist sich danach als unbegründet. Sie war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner