

2209 024

VI ZR 75/63

V e r k ü n d e t
am 2. Juni 1964
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

des Kaufmanns Fritz B [REDACTED] in B [REDACTED], Am I [REDACTED]
[REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. den Fuhrbetriebsinhaber Walter K [REDACTED] in G [REDACTED]
(Harz), L [REDACTED]straße [REDACTED],

2. den Kraftfahrer Helmut U [REDACTED] in K [REDACTED], B [REDACTED]
[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 2. Juni 1964 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten
Dr. Engels sowie der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode,
Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig vom
8. Januar 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Zweitbeklagte, der damals in den Diensten des Erstbeklagten stand, fuhr mit dessen Lastzug am 12. Dezember 1959 gegen 20 Uhr auf der Bundesstraße 82 von Neuekrug nach Langelsheim. In der Nähe des Kilometersteins 7,3 wiesen ihn Passanten darauf hin, daß vor ihm ein anderer Lastzug verunglückt sei. Der Zweitbeklagte lenkte sein Fahrzeug zum rechten Straßenrand, so daß sich die rechten Räder auf dem unbefestigten Seitenstreifen befanden, hielt an und ging zu Fuß zur Unfallstelle. Er ließ an seinem haltenden Lastzug die Beleuchtung eingeschaltet; insbesondere brannten die Schlußbleuchten. Der Zweitbeklagte hatte bemerkt, daß die aus Blaubasalt-Kleinpflaster bestehende Fahrbahn auf den letzten durchfahrenen 1.500 m völlig vereist und ungestreut war.

Der Kläger, der die Straßenglätte nicht erkannt hatte, näherte sich dem haltenden Lastzug mit seinem Personenwagen (DKW 1000) von rückwärts. Er nahm die brennenden Schlußbleuchten auf 100 m Entfernung wahr und bemerkte nach weiteren 20 bis 30 m, daß das Fahrzeug stand. Er wollte daraufhin links an ihm vorbeifahren. Infolge der Glätte gelang es ihm durch abwechselndes Bremsen und Steuern aber nur, seinen Wagen um etwa 1/2 m nach links aus der bisherigen Fahrspur zu ziehen. Der Personenwagen prallte mit der rechten Stirnseite gegen die linke hintere Seite des Lastzuganhängers. Der Kläger und seine neben ihm sitzende Ehefrau wurden verletzt, sein Wagen beschädigt.

Der Kläger hat die Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Er hat behauptet, zu dem Unfall sei es nur deshalb gekommen, weil der Zweitbeklagte hinter dem nicht nur ganz vor-

- 3 -

übergehend haltenden Lastzug vorschriftswidrig keine Warnleuchten aufgestellt und außerdem die Möglichkeit versäumt habe, das Fahrzeug etwa 1 m weiter nach rechts abzustellen. Der Kläger hat von beiden Beklagten 6.175,51 DM nebst Zinsen als Schadensersatz und vom Zweitbeklagten weitere 4.000,-- DM als Schmerzensgeld gefordert; außerdem hat er um die Feststellung gebeten, daß ihm die Beklagten auch zum Ersatz des weiteren Unfallschadens verpflichtet seien.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben geltend gemacht, zum Aufstellen von Warnleuchten sei der Zweitbeklagte während der kurzen Orientierung über den Unfall des anderen Lastwagens noch nicht verpflichtet gewesen. Er habe auch seinen Lastzug wegen der Straßenglätte nicht ohne Gefahr noch weiter nach rechts abstellen können. Die beiden behaupteten Verstöße seien zudem für den Unfall nicht ursächlich. Der Kläger habe den haltenden Lastzug an seinen Schlußleuchten auf hinreichende Entfernung erkannt und der freigebliebene Raum auf der Fahrbahn, der nach den polizeilichen Feststellungen 4,40 m betragen habe, sei zur Vorbeifahrt genügend breit gewesen. Der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß der Kläger die eisglatte Straße mit einer stark überhöhten Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/st befahren habe und dadurch bei der versuchten Vorbeifahrt ins Schleudern geraten sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt der Kläger seine Ansprüche weiter.



Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Zweitbeklagte den Lastzug so scharf am rechten Straßenrand abgestellt hat, wie ihm dies nach den Umständen zuzumuten war. In der unterlassenen Aufstellung von Sicherungsleuchten hat es zwar einen Verstoß gegen die Beleuchtungsvorschriften erblickt, doch ist es zu der Überzeugung gelangt, daß dieser für den Unfall nicht ursächlich gewesen sei.

Die Revision greift das Urteil ausschließlich in dem letzten Punkt an. Ihre Rügen sind zwar begründet, können dem Rechtsmittel aber gleichwohl nicht zum Erfolg verhelfen, weil sich die Entscheidung aus anderen Gründen als richtig darstellt (§ 563 ZPO).

Die einleitende Darlegung des Berufungsgerichts, daß der Zweitbeklagte zur Aufstellung von Sicherungsleuchten verpflichtet gewesen wäre, trifft entgegen der Meinung der Beklagten zu. Zwar ergab sich diese Verpflichtung zur Unfallzeit noch nicht aus § 53 a Abs. 1 StVZO in Verb. mit § 23 Abs. 2 StVO, sondern aus § 53 Abs. 5 StVZO; doch besteht insoweit kein sachlicher Unterschied. Auch während der Geltung der älteren Vorschrift ist es als unerläßlich erachtet worden, überschwere Fahrzeuge während der Dunkelheit bei nicht nur ganz kurzem Anhalten auf Bundesstraßen durch die in § 53 StVZO genannten besonderen Warn-einrichtungen auf ausreichende Entfernung zu sichern, und zwar auch dann, wenn die Schlußleuchten brennen und die Sicht gut ist (BGH Urteil vom 11. Dezember 1959 - 4 StR 429/59 = IM (StS) § 53 StVZO Nr. 4). Der fragliche Lastzug war ein Fahrzeug von mehr als 2,5 t Gesamtgewicht (§ 53 Abs. 5 StVZO). Mit

Recht hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß von einem nur ganz kurzen Anhalten nicht die Rede sein konnte. Der Zweitbeklagte hat den Lastzug abgestellt und vorerst verlassen, um sich über die Lage des vor ihm verunglückten Lastkraftwagens zu unterrichten, dessen Fahrer er gegebenenfalls bei der Bergung behilflich sein wollte. Bis zu seiner Rückkehr mußte danach von vornherein eine gewisse Weile vergehen. Dieser Stillstand war entgegen der Ansicht der Beklagten nicht einem vorübergehenden Anhalten gleichzuachten, wie es sich im normalen Verkehr zwangsläufig ergeben kann und dann ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen hingenommen werden muß. Ein Anlaß zu besonderer Eile, die dem Zweitbeklagten das vorherige Aufstellen der Warnleuchten verboten hätte, bestand nach der ganzen Sachlage nicht.

Das Berufungsgericht hat die Klageansprüche gleichwohl für unbegründet erachtet, weil es zu der Überzeugung gelangt ist, daß der Kläger auch dann gegen den Lastzug geprallt wäre, wenn der Zweitbeklagte die Sicherheitsleuchten aufgestellt hätte. Zudem ist es der Auffassung, daß die Unterlassung schon deshalb nicht als unfallursächlich angesehen werden könne, weil der Kläger das stehende Fahrzeug unstreitig auf normale Entfernung an den brennenden Schlußleuchten erkannt habe.

Die letzte Ansicht begründet das Berufungsgericht damit, daß der Schutzzweck von § 23 Abs. 2 StVO, § 53 a Abs. 1 StVZO bei den gegebenen Sichtverhältnissen schon ohnehin erfüllt gewesen sei. Dem kann jedoch nicht beigetreten werden. Die genannten Vorschriften (bzw. derzeit § 53 Abs. 5 StVZO) sollen Unfälle durch Auffahren auf stehende Fahrzeuge verhüten. Derartige Unfälle ereignen sich in aller Regel durch ein verkehrswidriges Verhalten des Auffahrenden. Denn grundsätzlich ist

jeder Kraftfahrer verpflichtet, seine Geschwindigkeit bei Dunkelheit so einzurichten, daß er sogar vor einem unbeleuchteten Hindernis rechtzeitig anhalten kann. Erst recht dürfte er nicht bei klarer Sicht gegen ein haltendes Fahrzeug mit ordnungsmäßig brennenden Schlußleuchten prallen. Wenn gleichwohl zusätzliche Sicherungsleuchten gefordert werden, so soll also dadurch in erster Linie erreicht werden, daß auch vorschriftswidrig fahrende Verkehrsteilnehmer nicht auffahren; gerade ihnen soll - aus Erfahrungsgründen - die verstärkte Warnung gelten. Nun besteht zwar die zum Auffahren führende Fahrlässigkeit häufig darin, daß die brennenden Schlußleuchten des stehenden Wagens infolge Unaufmerksamkeit, Ermüdung, Alkoholwirkung oder ähnlicher Einflüsse nicht so rechtzeitig bemerkt und beachtet werden, wie dies bei der gebotenen Sorgfalt möglich und notwendig wäre. Daneben gibt es aber durchaus Fälle, in denen der nachfolgende Kraftfahrer die Schlußleuchten zwar schon auf die normale Entfernung wahrnimmt, aber infolge seiner überhöhten, nicht auf ein stehendes Hindernis eingerichteten Geschwindigkeit dennoch nicht mehr an diesem vorbei oder aber rechtzeitig zum Halten gelangt. So lag der Fall hier: Nach den Feststellungen hat der Kläger die brennenden Schlußleuchten schon auf etwa 100 m Entfernung wahrgenommen und nach weiteren 20 bis 30 m erkannt, daß der beleuchtete Lastzug hielt. Trotz seiner sachgemäßen Reaktion konnte der Kläger das Auffahren jedoch nicht mehr vermeiden, weil seine festgestellte Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/st auf der eisglatten Fahrbahn weit übersetzt war. Es besteht kein Anlaß zu der Annahme, daß sich der Schutzzweck der vorgeschriebenen Sicherheitsleuchten nicht darauf erstrecken sollte, auch dieser Art einer leichtfertigen Fahrweise zu begegnen. Das Berufungsgericht geht selbst davon aus, daß der Kläger auf den stehenden Lastzug schon in einer

Entfernung von 140 bis 150 m aufmerksam geworden wäre, wenn der Zweitbeklagte die Sicherheitsleuchten nach Vorschrift aufgestellt hätte. Alsdann ist aber nicht zu bezweifeln, daß auch der für seine Reaktion zur Verfügung stehende Weg entsprechend länger gewesen wäre, d.h. daß die Leuchten auch in seinem Falle sehr wohl eine Schutzfunktion gehabt hätten.

Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Kläger dann gegen den Lastzug geprallt wäre, wenn er schon in 140 bis 150 m Entfernung auf ihn aufmerksam geworden wäre, hält den Rügen der Revision nicht stand. Sie ist in sich widersprüchlich und entbehrt einer gesicherten tatsächlichen Grundlage. Das Berufungsgericht meint, der Kläger wäre, wenn ihm der längere Weg zur Verfügung gestanden hätte, beim Hinüberwechseln auf die rechte Straßenseite unweigerlich mit seinem Wagen ins Schleudern geraten, ohne ihn vor dem Hindernis wieder in seine Gewalt zu bekommen. Dem steht entgegen, daß der Wagen auf dem kürzeren Weg von 70 bis 80 m unstreitig nicht geschleudert hat, obwohl er vom Kläger nach links gezogen worden ist; die Linksversetzung hat lediglich zur Vermeidung der Kollision nicht ausgereicht. Daß sich der Kläger, wenn er einen größeren Spielraum gehabt hätte, weniger fahrtüchtig gezeigt hätte, will auch das Berufungsgericht nicht unterstellen. Nach dem Tatbestand hat der Kläger seinen Wagen dadurch ohne Schleudern - wenn auch nicht ausreichend - nach links versetzen können, daß er abwechselnd steuerte und bremste. Die Annahme, daß er dasselbe Verfahren nicht auch angewandt hätte, wenn er früher auf den Lastzug aufmerksam gemacht worden wäre, sondern statt dessen eine normale Ausweichbewegung versucht hätte, ist willkürlich. Sie kann insbesondere nicht aus dem Eingeständnis des Klägers hergeleitet werden, daß er die Vereisung der Fahrbahn nicht bemerkt habe.

f- ch nd ll auch is ich Be- Weg lin- Das bezog sich ersichtlich nur auf den unbehinderten Teil der Fahrt. Gleich bei der ersten Reaktion auf das Hindernis muß der Kläger die Straßenglätte nicht nur bemerkt, sondern auch durch vorsichtige Fahrweise gemeistert haben; denn sonst wäre sein Wagen allerdings ins Schleudern geraten. Die Frage konnte sich deshalb nur dahin stellen, ob der Kläger sein Verfahren auch über die größere Strecke hinweg ohne Schleuderbewegungen hätte fortsetzen können, und ob er dann eine Versetzung nach links erreicht hätte, die zur Vermeidung des Anstoßes ausreichte. Eine Antwort hierauf gibt das Berufungsgericht nicht; sie hätte auch nur mit sachverständiger Hilfe versucht werden können. Der hinzugezogene Gutachter ist insoweit nicht befragt worden.

zu l ll zung 3. 3 1- 7 it id 1 auf- ale ins- st e. Das Berufungsgericht konnte auch nicht den Zusammenstoß schon deshalb für unvermeidlich erachten, weil die 4,40 m breite Lücke auf der vereisten Fahrbahn keinesfalls mit der vom Kläger gefahrenen Geschwindigkeit zu passieren gewesen wäre. Sollte der Tatrichter die festgestellte ursprüngliche Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/st gemeint haben, so hätte er übersehen, daß der Kläger nach dem unstreitigen Tatbestand vor dem Aufprall gebremst hat. Der Sachverständige Albrecht hat immerhin die vermutliche Anstoßgeschwindigkeit auf nicht wesentlich höher als 40 km/st geschätzt. Zugleich hat er sich, wie das Berufungsgericht selbst bemerkt, dahin geäußert, daß die Vorbeifahrt an dem Lastzug mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/st noch möglich gewesen wäre. Zugunsten des Klägers muß zumindest für die Revision unterstellt werden, daß er einen längeren Weg erst recht zum Bremsen - in der geschehenen vorsichtigen Weise - ausgenutzt hätte. Welche Verzögerung sich hierbei hätte erzielen lassen, insbesondere ob die Geschwindig-

keit auf weniger als 40 km/st zu ermäßigen gewesen wäre, ist offen geblieben.

Die Überzeugung des Berufungsgerichts, daß der Kläger, wenn er schon auf 140 bis 150 m Entfernung durch Sicherungsleuchten gewarnt worden wäre, ins Schleudern geraten und sowohl deshalb als wegen seiner zu hohen Geschwindigkeit ebenfalls nicht an dem Lastzug vorbeigelangt wäre, ist demnach nicht rechtsfehlerfrei zustande gekommen. Ihr fehlen die erforderlichen tatsächlichen Grundlagen, so daß sie die Entscheidung nicht zu tragen vermag.

Es erübrigt sich jedoch, die Sache wegen dieses Mangels an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Sollte nämlich die weitere Aufklärung ergeben, daß die Unfallursächlichkeit des Verstoßes gegen die Beleuchtungsvorschriften entgegen der bisherigen Meinung des Berufungsgerichts nicht auszuräumen ist, so würde dies am Ergebnis nichts ändern. Es stände dann zwar die Eintrittspflicht der Beklagten dem Grunde nach fest. Zugleich wäre aber eine Schadensverteilung nach § 9 StVG, § 254 BGB vorzunehmen. Von dieser läßt sich indessen, da alle für die Abwägung erheblichen Umstände feststehen, bereits sagen, daß sie ebenfalls zur Verneinung der Klageansprüche führen müßte.

Die ganz überwiegende Ursache des Auffahrens wäre dann in der weit übersetzten Ausgangsgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/st auf einer völlig vereisten Fahrbahn zu sehen, die den Kläger außerstand gesetzt hat, an dem schon auf 100 m wahrgenommenen und nach weiteren 20 bis 30 m als stehend erkannten Lastzug vorbeizugelangen. Die Betriebsgefahr eines Kraftwagens, der sich so weitgehend der Beherrschung durch den Fahrer entzieht,

müßte als außerordentlich hoch veranschlagt werden. Als entsprechend erheblich wäre das Verschulden des Klägers anzusehen, gleichviel ob er die starke Vereisung der Straße infolge ungewöhnlicher Unaufmerksamkeit nicht erkannt hat, oder ob er ihr grob leichtfertig nicht Rechnung tragen wollte. Demgegenüber müßten die Betriebsgefahr des haltenden Lastzuges und das Verschulden des Zweitbeklagten völlig zurücktreten. Der Lastzug war, abgesehen von den fehlenden Warnleuchten, völlig ordnungsgemäß abgestellt worden. Der Standort war günstig gewählt, nämlich am Ende eines langen, geraden Straßenabschnitts, der bei der herrschenden guten Sicht die brennenden Schlußleuchten weithin erkennen ließ. Auch war das Fahrzeug nach den Feststellungen so weit wie möglich an den rechten Straßenrand herangefahren worden und damit auf der Fahrbahn ein Raum von 4,40 m Breite freigeblieben, der selbst bei der herrschenden Glätte zu einer gefahrlosen Vorbeifahrt bei mäßiger Geschwindigkeit vollauf genügte. Das Anhalten selbst könnte dem Zweitbeklagten keinesfalls zum Verschulden gereichen, weil der Anlaß zwingend war. Als Schuldvorwurf bliebe allein, daß er nicht erkannt hat, daß das Aufstellen der Warnleuchten zur Sicherung des nachfolgenden Verkehrs erforderlich war (§ 53 Abs. 5 StVZO a.F.). Dieses Versehen könnte jedoch nur gering wiegen, weil die Sicht auf die brennenden Schlußlampen völlig unbehindert war und der Zweitbeklagte sein Fahrzeug zunächst nur vorübergehend verlassen wollte.

Da demnach die Klage auch dann keinen Erfolg haben könnte, wenn sich - abweichend von der Auffassung des Berufungsgerichts - die Ursächlichkeit des dem Zweitbeklagten unterlaufenen Verstoßes für den Unfall nicht ausräumen ließe, müßte die Revision des Klägers nach § 563 ZPO zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner