

Verkündet
am 17. Januar 1961
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

der Firma R[REDACTED]-Werke, Inhaber Ingenieur Richard Reh[REDACTED],
H[REDACTED]-L[REDACTED], Postfach Nr. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin, Revisionsklägerin und
AnschlußRevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. Firma Friedrich Re[REDACTED], Essig- und Senffabrik, He[REDACTED]-
[REDACTED], F[REDACTED]gasse [REDACTED],
2. a) Josef B[REDACTED], Bahnbeamter i.R., Bi[REDACTED], Krs. W[REDACTED]-
[REDACTED],
b) Maria Anna B[REDACTED], geb. A[REDACTED], ebenda,
3. a) Luise Reb[REDACTED] geb. Z[REDACTED], He[REDACTED], K[REDACTED]str. [REDACTED],
b) Inge Reb[REDACTED], Kindergärtnerin, ebenda,
c) Gertrud Reb[REDACTED], geb. [REDACTED]. [REDACTED] 1941, ebenda,
gesetzlich vertreten durch die Beklagte zu 3 a),
Beklagte, Berufungsbeklagte, Revisionsbeklagte
und zu 2 a, b auch AnschlußRevisionskläger,

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

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter
Dr. K.E. Meyer, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Graf

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die AnschlußRevi-
sion der Zweitbeklagten gegen das Urteil des 7. Zi-
vilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 12.
Februar 1960 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten der Revisionsinstanz haben die
Zweitbeklagten ein Fünftel der Gerichtskosten und
der außergerichtlichen Kosten der Klägerin sowie
ein Drittel ihrer eigenen außergerichtlichen
Kosten zu tragen. Die übrigen Kosten der Revisions-
instanz werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am [REDACTED]. [REDACTED] 1955 morgens zwischen 7.15 und 7.30 Uhr ereignete sich in der Nähe von Br[REDACTED] auf der Autobahn He[REDACTED]-Ka[REDACTED], 237 m südlich der Autobahnbrücke Fo[REDACTED], bei leichtem, die Sicht etwas beeinträchtigendem Nebel folgender Unfall:

Der Lastkraftwagen der Erstbeklagten mit dem Kennzeichen [REDACTED] - Fahrer Friedrich Reb[REDACTED] - war im Begriff, den vor ihm in Richtung Karlsruhe fahrenden Lieferwagen FB 10-5879, der von dem Wagenhalter Josef B[REDACTED] gesteuert wurde, zu überholen. Als der LKW sich schon auf der Höhe des Lieferwagens befand, bog dieser nach links aus, um seinerseits einen dritten Wagen zu überholen. Dabei streiften die beiden Fahrzeuge aneinander; an dem Lieferwagen wurde die linke Bordwand in der Mitte der Ladefläche leicht verkratzt, während an dem LKW das rechte vordere Schutzblech etwas verbeult und eingerissen, sowie die vordere Stoßstange rechts leicht verbogen wurde. B[REDACTED] und Reb[REDACTED] stellten ihre Fahrzeuge hintereinander auf dem äußersten rechten Rande der Autobahn ab, traten zwischen die Fahrzeuge und besprachen den Unfall.

Nach 2 bis 3 Minuten fuhr der ebenfalls aus Richtung He[REDACTED] kommende, von dem Fahrer Sp[REDACTED] gesteuerte Lastzug der Klägerin (Kennzeichen des Motorwagens [REDACTED]) in voller Fahrt auf den hinter dem Lieferwagen abgestellten LKW der Erstbeklagten auf. Die zwischen ihren abgestellten Fahrzeugen stehenden Fahrer B[REDACTED] und Reb[REDACTED] wurden bei dem Aufprall getötet. Der Lastzug der Klägerin fuhr nach dem Zusammenprall über den Grünstreifen auf die Gegenfahrbahn und stieß dort mit einem aus Richtung Ka[REDACTED] kommenden Lastzug

- 3 -

der Firma Wilhelm Ho [REDACTED] in Ei [REDACTED] zusammen. Durch diesen Zusammenstoß wurde das Führerhaus des LKW der Klägerin vollständig zertrümmert; der Fahrer Sp [REDACTED] und sein Beifahrer wurden getötet. Der Lastzug der Firma Ho [REDACTED] wurde umgeworfen.

Sämtliche beteiligten Fahrzeuge und ihre Ladungen wurden schwer beschädigt. Die Klägerin wird von der Firma Ho [REDACTED] auf Schadensersatz in Anspruch genommen.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten als Gesamtschuldnern, nämlich von der Erstbeklagten als Halterin des LKW [REDACTED], von den Zweitbeklagten als Erben des Josef B [REDACTED] und von den Drittbeklagten als Erben des Fahrers Reb [REDACTED], Ersatz von 2/3 des ihr erwachsenen Schadens, nämlich Zahlung von 4794 DM nebst Zinsen, sowie die Freistellung von 2/3 ihrer Verbindlichkeit gegenüber der Firma Ho [REDACTED].

Die Beklagten haben die Abweisung der Klage beantragt. Die Erstbeklagte und die Drittbeklagten beanspruchen darüber hinaus widerklagend von der Klägerin den Ersatz ihrer Schäden. Die Erstbeklagte verlangt wegen der Beschädigung ihres Fahrzeugs und der teilweisen Zerstörung der Ladung 7239 DM nebst Zinsen. Die drittbeklagte Witwe des Fahrers Reb [REDACTED] beansprucht an Beerdigungskosten 2060,93 DM nebst Zinsen sowie eine Unterhaltsrente von monatlich 162,55 DM für die Zeit vom 1. Oktober 1955 bis 31. August 1970, und zusammen mit ihren Töchtern 120 DM nebst Zinsen für Sachschaden sowie die Feststellung, daß die Klägerin auch zum Ersatz aller weiteren Unfallschäden verpflichtet sei.

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



Die Klägerin hat die Abweisung der Widerklage beantragt, soweit die Beklagten mehr als $\frac{1}{3}$ ihres Schadens geltend machen. Sie hat die mit der Widerklage erhobenen Ansprüche dem Grunde nach zu $\frac{1}{3}$ anerkannt, jedoch der Höhe nach bestritten.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und die mit der Widerklage geltendgemachten Zahlungsansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen unter Einfügung eines Vorbehalts nach § 1542 RVO hinsichtlich der Zahlungsansprüche der Witwe Rebholz.

Der Bundesgerichtshof hat auf die Revision der Klägerin dieses Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Nach erneuter Verhandlung hat das Oberlandesgericht das Urteil des Landgerichts geändert, den bezifferten Klageanspruch in Richtung gegen die Zweitbeklagten dem Grunde nach zu $\frac{1}{4}$ für gerechtfertigt erklärt und diese beiden Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, die Klägerin zu $\frac{1}{4}$ von ihrer Verbindlichkeit gegenüber der Firma Ho [REDACTED] freizustellen. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen. Die mit der Widerklage geltendgemachten Zahlungsansprüche hat es dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Ansprüche der Drittbeklagten jedoch nur mit dem sich aus § 1542 RVO ergebenden Vorbehalt.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren im Berufungsrechtszug gestellten Antrag weiter, die Klage dem Grunde nach in Richtung gegen sämtliche Beklagte und die Widerklage dem Grunde nach nur zu $\frac{1}{3}$ im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes, und zwar bezüglich der Ansprüche

der Drittbeklagten unter Einfügung eines Vorbehalts gemäß § 1542 RVO, für gerechtfertigt zu erklären.

Die Zweitbeklagten haben sich der Revision angeschlossen und erstreben die volle Abweisung der Klage.

Sämtliche Parteien beantragen, das Rechtsmittel des Gegners zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

In Übereinstimmung mit der vom erkennenden Senat im Revisionsurteil vom 8. Dezember 1958 vertretenen Auffassung hat das Berufungsgericht das Anhalten der von Reb [REDACTED] und B [REDACTED] gesteuerten Fahrzeuge für zulässig erachtet. Bei Prüfung der Frage, auf wessen Verschulden der die Notwendigkeit des Abstellens der Fahrzeuge bedingende erste Unfall zurückzuführen ist, ist es zum Ergebnis gekommen, daß den Fahrer Reb [REDACTED] keine Schuld an dem Unfall trifft. Nach seinen auf der Aussage des Zeugen Sch [REDACTED] beruhenden Feststellungen fuhr Reb [REDACTED] mit dem LKW der Erstbeklagten mit etwa 40 Std/km Geschwindigkeit in 40 m Abstand auf der rechten Fahrbahnhälfte hinter dem Lieferwagen des Be [REDACTED], erhöhte sodann seine Geschwindigkeit und wechselte auf die linke Fahrbahnhälfte, um den Lieferwagen zu überholen. Als Reb [REDACTED] mitten im Überholen des B [REDACTED] begriffen war und mit der Spitze seines LKW sich bereits in Höhe des Fahrersitzes des Lieferwagens befand, bog dieser, der bisher, ohne Anstalten zum Überholen zu treffen, in einem Abstand von etwa 40 m hinter einem vor ihm fahrenden LKW hergefahren war, plötzlich und ohne dies vorher anzuzeigen soweit nach links auf

die Überholbahn aus, daß er den von Reb [REDACTED] gesteuerten LKW rampte. Reb [REDACTED] habe, so führt das Berufungsgericht weiter aus, nach den gesamten Umständen nicht damit zu rechnen brauchen, daß B [REDACTED] plötzlich nach links ausbiegen und dadurch den reibungslosen Ablauf des Überholvorganges gefährden werde. Er habe davon ausgehen können, daß B [REDACTED] nicht auf die Überholbahn, auf der er, Reb [REDACTED], sich bereits befand, wechseln werde. Als er dies bemerkt habe, sei er bis an den äußersten Rand der Fahrbahn gefahren und habe gebremst. Mehr habe er nicht tun können, um den Zusammenstoß zu vermeiden oder doch dessen Folgen zu mindern. Der Unfall sei auch tatsächlich noch verhältnismäßig glimpflich verlaufen. Da Reb [REDACTED] keine Schuld an dem Unfall treffe, scheide eine Haftung der Drittbeklagten aus unerlaubter Handlung wie auch nach dem Straßenverkehrsgesetz (§§ 7, 18) aus. Eine Haftung der Erstbeklagten nach § 831 BGB komme nicht in Betracht, weil sich Reb [REDACTED] verkehrsgerecht und damit rechtmäßig benommen habe und auch, weil nach den gesamten Umständen davon ausgegangen werden müsse, daß auch ein sorgfältig ausgesuchter und Überwacher, vorsichtig fahrender LKW-Führer nicht anders als Reb [REDACTED] gehandelt hätte und somit der Schaden auch bei sorgfältiger Auswahl und Überwachung des Reb [REDACTED] durch die Erstbeklagte entstanden sein würde. Die nach § 7 Abs. 1 StVG an sich grundsätzlich bestehende Ersatzpflicht der Erstbeklagten entfalle nach § 7 Abs. 2 StVG, da der in dem Auffahren des Lastzuges der Klägerin auf den abgestellten LKW der Erstbeklagten bestehende Unfall durch ein für die Erstbeklagte unabwendbares Ereignis verursacht worden sei. Reb [REDACTED] habe bei beiden Unfällen die nach § 7 Abs. 2 StVG verlangte gesteigerte Sorgfaltspflicht beobachtet. Den LKW habe er so abgestellt, daß er höchstens 80 cm, vermutlich sogar noch weniger, in die sich an den Randstreifen anschließende eigentliche

Fahrbahn hineingeragt habe. Es habe ihm nicht zugemutet werden können, mit dem schwer beladenen LKW noch weiter auf den unbefestigten Wiesenstreifen hinaus zu fahren. Durch das Aufstellen und Schwenken von Warnzeichen wäre der ohnedies nur kurz bemessene Aufenthalt verlängert und die Gefahr des Auffahrens nicht verringert, sondern eher noch erhöht worden. Auch bei der Kollision mit dem Lieferwagen des B[REDACTED] habe Reb[REDACTED] die nach § 7 Abs. 2 StVG verlangte gesteigerte Sorgfaltspflicht beobachtet. Es seien keine Gründe vorgelegen, die ihn vernünftigerweise davon hätten abhalten müssen, Be[REDACTED] zu überholen. Zwar stehe nicht fest, ob er Lautzeichen gegeben habe. Es könne aber auch nicht angenommen werden, daß dadurch die Kollision vermieden worden wäre. Dagegen habe es der Fahrer Sp[REDACTED] der Klägerin in erheblichem Umfang an der erforderlichen Sorgfalt fehlen lassen. Wenn ein Fahrzeug unter den hier gegebenen Umständen auf ein anderes abgestelltes Fahrzeug auffahre, so spreche schon der Beweis des ersten Anscheins für ein erhebliches Verschulden des Fahrers des auffahrenden Fahrzeuges. Eine nach § 7 Abs. 1 StVG etwa bestehende Haftung der Erstbeklagten würde bei der nach § 17 StVG gebotenen Abwägung entfallen, weil der der Klägerin erwachsende Schaden hauptsächlich durch die Fahrweise ihres LKW verursacht worden sei, insbesondere die durch das schuldhafte Verhalten des Fahrers Sp[REDACTED] wesentlich erhöhte Betriebsgefahr des Lastzuges der Klägerin erheblich größer zu beurteilen sei als diejenige des LKW der Erstbeklagten.

Dagegen hat das Berufungsgericht eine Haftung der Zweitbeklagten bejaht, weil deren Erblasser Josef B. das eine gefährliche Situation herbeiführende Abstellen der Fahrzeuge schuldhaft veranlaßt habe. B. habe den Zusammenstoß zwischen seinem Lieferwagen und dem LKW der Erstbeklagten verschuldet. Er habe nicht auf die Überholbahn wechseln und den dort bereits neben ihm, wenn auch noch nicht vollkommen auf derselben Höhe, fahrenden LKW der Erstbeklagten gefährden dürfen. Es sei nicht dargetan, daß er zu diesen Maßnahmen durch das Verhalten des vor ihm fahrenden LKW gezwungen gewesen sei. Er habe nicht überholen dürfen, ohne sich davon zu überzeugen, daß die Überholfahrbahn frei sei. Eine Haftung seiner Erben sei daher nach den Vorschriften über unerlaubte Handlung wie auch nach § 7 StVG gegeben. Bei Anwendung des § 17 StVG ergebe sich eine Ersatzpflicht der Zweitbeklagten nur in Höhe von 1/4.

Die Betriebsgefahr des schweren Lastzuges der Klägerin sei erheblich größer zu bewerten als diejenige des kleinen Lieferwagens. Die Geschwindigkeit dieses Lieferwagens im Zeitpunkt der Kollision mit dem LKW der Erstbeklagten sei auf Grund der Aussage des Zeugen Sch[REDACTED] mit 45 - 55 km anzunehmen und habe jedenfalls nicht mehr als diejenige des LKW der Klägerin im Zeitpunkt des Auffahrens, nämlich 60 km, betragen. Beide Fahrer, B[REDACTED] und Sp[REDACTED], hätten grob fahrlässig gehandelt. Der Umstand, daß die Klägerin nicht nur nach § 7 StVG, sondern auch noch nach § 831 BGB hafte, falle bei der Abwägung der Gesamtumstände nicht dermaßen ins Gewicht, daß deshalb eine andere Aufteilung als 1/4 zu 3/4 in Betracht komme. Im Wege der Ausgleichung könne die Klägerin auch in Höhe von 1/4 Befreiung von ihrer Verbindlichkeit gegenüber der Firma Ho[REDACTED] verlangen. Dieser Ausgleichsanspruch entstehe bereits mit der Entstehung des Gesamtschuldverhältnisses und sei auf Befreiung von den Schuldgerichtet.

Die mit der Widerklage geltendgemachten Ansprüche hat das Berufungsgericht dem Grunde nach sowohl nach den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes wie auch nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen für gerechtfertigt erklärt. Eine Ausgleichspflicht der Erstbeklagten und auch der Drittbeklagten nach §§ 17, 18 StVG scheide aus. Den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB habe die Klägerin nicht geführt. Zwar könne im Hinblick darauf, daß Sp[REDACTED] sich seit seiner Verwendung als Kraftfahrer im Betrieb der Klägerin (1951 oder 1952) als zuverlässig erwiesen und keinen Unfall verschuldet habe, keine ständige, unauffällige Kontrolle verlangt werden. Vielmehr sei eine Beobachtung der Fahrweise bei Mitfahrten auf größeren Strecken und gelegentlich beim Vorbeifahren als ausreichend anzusehen. An einer solchen ausreichenden Kontrolle habe es jedoch der Inhaber der Klägerin fehlen lassen.

In der gesamten mindestens dreijährigen Dienstzeit Sp[REDACTED]lers bei der Klägerin habe einmal deren Prokurist an einer Fahrt nach Hamburg teilgenommen, wobei er auf der Strecke zwischen Hannover und Hamburg sogar geschlafen habe. Der Inhaber der Klägerin sei lediglich zweimal bei einer zufälligen Begegnung auf der Autobahn 5 - 6 km lang hinter dem Lastzug hergefahren. Dies könne selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Inhaber der Klägerin auch sonst nichts über Beanstandungen bezüglich der Fahrweise und der Zuverlässigkeit Sp[REDACTED] erfahren habe, nicht als genügend angesehen werden, um ihn zu der Überzeugung zu berechtigen, daß sich der Fahrer Sp[REDACTED] im Straßenverkehr immer ordnungsgemäß verhalte.

II.

Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung im Ergebnis stand.

1. Zur Revision der Klägerin.

a) Die Revision greift erneut die Auffassung des Berufungsgerichts an, daß hier ein zum Abstellen der Fahrzeuge berechtigender Notfall vorgelegen hat. Sie macht mit der Verfahrensrüge aus § 286 ZPO geltend, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die beiden Fahrzeuge, die noch eine kurze Strecke zurückgelegt hätten, in langsamem Tempo bis zur nächsten Raststelle hätten fahren können und daß sich hierüber der Fahrer B[REDACTED] mit dem Zeugen Sch[REDACTED], dem Beifahrer des Reb[REDACTED], während der Fahrt durch Zuruf oder Zeichengebung hätten verständigen können. Die Revision läßt jedoch außer Betracht, daß erst nach Anhalten und Betrachten von außen eine sichere Feststellung des Umfangs der Schäden, vor allem aber des Ausmaßes einer etwa gegebenen

Beeinträchtigung der Fahrsicherheit möglich war. Ein sicheres Bild hierüber konnten, entgegen der Annahme der Revision, die beiden Fahrer während der sehr kleinen Wegstrecke, die sie nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bis zum Anhalten noch zurücklegten, nicht gewinnen. Bei dieser Sachlage konnte den beiden Fahrern nicht zugemutet werden, noch bis zum nächsten Rastplatz weiter zu fahren. Auf die Frage, ob die Verständigung hierüber auch während der Fahrt oder nur bei Anhalten der Fahrzeuge möglich gewesen wäre, kommt es sonach nicht an. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht das Abstellen der Fahrzeuge als zulässig erachtet. Zu Unrecht beruft sich die Revision für ihre gegenteilige Auffassung auf das Urteil des erkennenden Senats vom 26. April 1954 - VI ZR 52/53 - LM Nr. 5 zu § 24 StVO = VersR 1954, 290, = DAR 1954, 184. In dieser Entscheidung wurde das Verschulden des Fahrers eines Lastzuges nicht darin erblickt, daß er trotz einer Reifenpanne nicht bis zum nächsten Rastplatz weitergefahren war. Es wurde ihm vielmehr zum Vorwurf gemacht, daß er das Fahrzeug nicht weiter rechts am Fahrbahnrand abgestellt hatte. Die Revision macht ferner ohne Erfolg geltend, die beiden Fahrer hätten nur den Unfall besprochen. Daß diese Besprechung sich auf die vorerwähnten Feststellungen, insbesondere auch auf die Möglichkeit einer Weiterfahrt, erstreckte und einige Minuten erforderte, bedarf keiner Erörterung und ist im übrigen vom Berufungsgericht durch Bezugnahme auf sein früheres Urteil festgestellt.

b) Die Revision meint weiter, das Berufungsgericht habe zu Unrecht ein Verschulden des Fahrers Reb[REDACTED] beim Überholen verneint. Es habe unter Verletzung des § 286 ZPO nicht berücksichtigt, daß B[REDACTED] in einem Abstand von etwa 40 m hinter einem LKW hergefahren sei und aus der Fahrweise des mit gleichbleibender Geschwindigkeit hinter ihm fahrenden Fahrers Reb[REDACTED] den Eindruck habe gewinnen

können, er werde nicht überholt, könne also seinerseits den vor ihm fahrenden LKW überholen. Unter diesen Umständen sei die Überholung erst nach einer vorherigen Verständigung durch ein Warnzeichen zulässig gewesen. Dieser Auffassung der Revision kann nicht gefolgt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteile vom 19. Januar 1956 - 4 StR 427/55 - VRS 10, 291, und vom 19. Juli 1957 - 4 StR 110/57 - VRS 13, 281) besteht grundsätzlich keine Pflicht, sich vor dem Überholen darüber Gewißheit zu verschaffen, ob der zu Überholende diese Absicht erkannt hat. Der Fahrer des schnelleren Fahrzeugs muß jedoch ein vor ihm befindliches langsames Fahrzeug sorgfältig darauf beobachten, ob dessen Fahrer, der möglicherweise ein Fahrzeug vor ihm überholen will, darauf zielende Anstalten macht. Hierauf muß er sein Verhalten einrichten: Er darf seinerseits mit dem Überholen nur beginnen, wenn er aus dem Verhalten des Vorfahrenden mit genügender Sicherheit schließen darf, daß dieser nicht vor ihm die Überholung des anderen Fahrzeugs einleiten werde. Andernfalls muß er sein Überholvorhaben solange zurückstellen, bis er es ohne Gefährdung des Vorfahrenden durchführen kann. Ein Warnzeichen muß beim Überholen dann abgegeben werden, wenn unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des einzelnen Falles der vor dem Überholenden befindliche Verkehrsteilnehmer gefährdet erscheint (Urteil vom 4. Februar 1952 - III ZR 99/51 - LM Nr. 6 zu § 256 ZPO). Eine solche Gefährdung wäre hier dann zu bejahen, wenn Reb. [REDACTED] damit hätte rechnen müssen, daß B. [REDACTED] seinerseits zum Überholen ansetzen werde. Das Berufungsgericht hat dies nach dem Sinn seiner Ausführungen verneint. Wenn es erwogen hat, daß keine Gründe vorlagen, die Reb. [REDACTED] vom Überholen hätten abhalten müssen, so hat es damit ersichtlich zum Ausdruck bringen wollen, daß Reb. [REDACTED] mit einem ungestörten Ablauf

des Überholvorgangs rechnen konnte. Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß das Berufungsgericht dabei die von der Revision vorgetragene Umstände unberücksichtigt gelassen hat. Aus der Tatsache, daß Reb. [REDACTED] einige Zeit hinter B. [REDACTED] hergefahren war, ohne daß dieser Anstalten zum Überholen gemacht hatte, konnte das Berufungsgericht in möglicher tatrichterlicher Würdigung folgern, daß Rebholz mit einer Störung des Überholvorgangs und damit mit einer Gefährdung B. [REDACTED] und seiner selbst nicht gerechnet hat und auch nicht rechnen mußte. Insbesondere mußte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, Reb. [REDACTED] nicht in Rechnung stellen, daß B. [REDACTED] zu einem Zeitpunkt, da sich in Höhe des Fahrersitzes seines Lieferwagens bereits der von Reb. [REDACTED] gesteuerte LKW befand, plötzlich ohne vorherige Ankündigung nach links ausbiegen werde. Auf ein derart verkehrswidriges Verhalten eines Kraftfahrers braucht sich ein anderer nachfolgender Kraftfahrer nicht einstellen. Nach allem kann darin, daß Reb. [REDACTED] nach kurzer Zeit des Abwartens zum Überholen ansetzte, ohne ein Warnzeichen zu geben, keine Verletzung der Sorgfaltpflicht erblickt werden. Soweit das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang noch ausführt, daß Reb. [REDACTED] den Unfall auch durch ein Lautzeichen nicht hätte vermeiden können, meint es ersichtlich ein im Augenblick des Ausscherens des Lieferwagens gegebenes Warnzeichen. Diese Würdigung läßt keinen Verstoß gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze erkennen. Die frühere Abgabe eines Warnzeichens war nicht veranlaßt, da Reb. [REDACTED] vorher nicht mit einer Überholabsicht B. [REDACTED] rechnen mußte.

Das Berufungsgericht hat daher mit Recht die Frage, ob Reb. [REDACTED] den Zusammenstoß und die damit gegebene Notwendigkeit des Abstellens der beschädigten Fahrzeuge schuldhaft herbeigeführt hat, verneint.

c) Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht eine Haftung der Erstbeklagten sowohl nach § 831 BGB wie auch nach § 7 StVG verneint hat, lassen gleichfalls keinen Rechtsfehler erkennen. Soweit die Revision diese Erwägungen mit dem Hinweis angreift, ein Verschulden des Fahrers Reb[REDACTED] sei bewiesen, jedenfalls aber nicht auszuschließen, ist ihr entgegenzuhalten, daß nach den Darlegungen unter 1 b) ein Verschulden dieses Fahrers ausscheidet und das Berufungsgericht auch mit Recht angenommen hat, daß Reb[REDACTED] beim Abstellen des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtete. Auch die Hilfserwägungen, mit denen das Berufungsgericht eine Abwägung nach § 17 StVG vorgenommen und die Erstbeklagte von einer Schadenstragung freigestellt hat, sind nicht von Rechtsirrtum beeinflußt. Bei dieser Abwägung kann ein bloß vermutetes Verschulden (§ 831 BGB) nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats (Urteil vom 16. Oktober 1956 - VI ZR 162/55 - LM Nr. 10 zu § 10 StVG = VersR 1956, 732, und Urteil vom 28. Mai 1957 - VI ZR 130/56 - VersR 1957, 528) nicht berücksichtigt werden. Die Vermutung des § 831 BGB hat nur Bedeutung für die Prüfung der Frage, ob überhaupt eine Haftung des Geschäftsherrn dem Grunde nach besteht, während es bei der Schadensabwägung nach § 17 StVG losgelöst von der rechtlichen Beurteilung der auf beiden Seiten in Betracht kommenden rechtlichen Haftungsgrundlagen allein auf die feststehenden konkreten Unfallursachen ankommt.

d) Die zwischen der Klägerin und den Zweitbeklagten getroffene Abwägung ist jedenfalls im Ergebnis zu billigen, wie unten zu 2 b) dargelegt wird.

e) Die Revision wendet sich schließlich dagegen, daß das Berufungsgericht den der Klägerin obliegenden Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB als nicht

geführt erachtet und daher die mit der Widerklage geltendgemachten Ansprüche dem Grunde nach auch nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen für gerechtfertigt erklärt hat. Der Auffassung der Revision, das Berufungsgericht habe an den Entlastungsbeweis überspitzte Anforderungen gestellt, kann nicht gefolgt werden. Zwar hat der erkennende Senat in dem von der Revision angeführten Urteil vom 22. November 1957 - VI ZR 185/56 - LM Nr. 8 zu § 831 (Fg) BGB = VersR 1958, 29, ausgesprochen, daß von einem Fahrzeughalter nicht stets eine unvermutete und unauffällige Überprüfung des Fahrers verlangt werden kann. Ist ein Fahrer nach sorgfältiger Überprüfung der fachlichen und charakterlichen Eignung eingestellt worden und hat er sich in langjährigem Dienst bewährt, so braucht die Entlastung nicht schon daran zu scheitern, daß ihn der Arbeitgeber nicht "unerwartet und unvermutet" in seiner Fahrweise kontrolliert hat (vgl. auch Urteile des Senats vom 19. Oktober 1955 - VI ZR 155/54 - VersR 1955, 745 und vom 10. November 1959 - VI ZR 164/58 -). Vielmehr darf sich der Geschäftsherr bei einem langjährig beschäftigten Kraftfahrer auch aus der Tatsache des unfallfreien und polizeilich unbeanstandeten Fahrens, aus seinem persönlichen Eindruck, aus der Beobachtung der Mitfahrenden wie aus der Auswertung des Fahrtenschreibers ein Urteil über die Fahrerqualitäten bilden. Zugleich hat jedoch der erkennende Senat in diesen Entscheidungen betont, daß es für die Entlastung keine starre Regel gibt, daß insbesondere Maß und Umfang der Kontrollpflicht des Geschäftsherrn wie auch die Notwendigkeit einer unauffälligen Kontrolle von den besonderen Umständen des Einzelfalles abhängt, daß aber im Interesse der Verkehrssicherheit an die Pflicht zur Überwachung eines angestellten Kraftfahrers strenge Anforderungen zu stellen sind.

In der Entscheidung vom 22. November 1957 hat der Senat eine unauffällige Überwachung nicht schon deshalb für entbehrlich gehalten, weil sich der Fahrer in fast zweijähriger unfallfreier Dienstzeit als zuverlässig erwiesen hatte, sondern auch, weil der Fahrer von dem eigens damit beauftragten Hauptkraftfahrer auf gemeinsamen Fahrten überwacht worden war. Im Urteil vom 19. Oktober 1955 hat es der Senat für ausreichend erachtet, daß ein Gesellschafter der Kraftfahrzeughalterin den sorgsam ausgesuchten Fahrer beim Mitfahren auf größeren Strecken beobachtet hatte. In der Entscheidung vom 24. April 1959 - VI ZR 105/58 - VersR 1959, 852 hat es der Senat nicht als genügende Erfüllung der Pflicht zur Überwachung eines Omnibusfahrers angesehen, daß der Mitinhaber den Fahrer, der Sohn des Mitinhabers war, nur gelegentlich kontrollierte. Hier hat das Berufungsgericht der Klägerin nicht angelastet, daß sie sich anlässlich der Einstellung des Fahrers Sp. [REDACTED] bei seinen bisherigen Arbeitgebern nicht besonders nach seinen beruflichen und moralischen Eigenschaften erkundigt hatte. Es ist vielmehr davon ausgegangen, daß Sp. [REDACTED] im Zeitpunkt der Einstellung tatsächlich zuverlässig war. Dabei hat es, wie der Hinweis auf die Bekundungen der Zeugen E. [REDACTED] und D. [REDACTED] zeigt, auch nicht außer Acht gelassen, daß sich Sp. [REDACTED] in den Firmen dieser Zeugen als zuverlässig bewährt hatte. Die von der Revision gemäß § 286 ZPO erhobene Verfahrensrüge einer Nichtberücksichtigung dieses Umstandes ist daher unbegründet. In Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 8, 239, 243; Urteil des erkennenden Senats vom 14. Mai 1957 - VI ZR 101/56 - VRS 13, 88) hat das Berufungsgericht aber als für die Entlastung entscheidend erachtet, ob der Inhaber der Klägerin im Zeitpunkt der Beauftragung des Fahrers Sp. [REDACTED] mit der hier in Frage stehenden Fahrt von dessen

Zuverlässigkeit so überzeugt sein konnte, daß er ihm ohne Verletzung seiner Sorgfaltspflicht diesen Auftrag erteilen durfte. Hierzu ist, wie das Berufungsgericht weiter zutreffend ausführt, der Nachweis erforderlich, daß der Inhaber der Klägerin Sp. [REDACTED] während dessen bisheriger Tätigkeit überwacht und dabei keinen Anlaß gefunden hat, an seiner Eignung zu zweifeln. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich der Inhaber der Klägerin - oder bei dessen Abwesenheit sein Prokurist - zwar nach Beendigung jeder Fahrt von Sp. [REDACTED] und dessen Beifahrer Bru. [REDACTED] über den Verlauf der Fahrt berichten und sich dabei ab und zu auch das Tachographenblatt sowie das Fahrtenbuch vorlegen lassen. Dies diente jedoch, wie das Berufungsgericht weiter festgestellt hat, in erster Linie der Unterrichtung über die Geschäfts- und sonstigen Vorfälle, der Errechnung und Nachprüfung des den Fahrern zustehenden Entgelts und der Spesen und schließlich auch der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Arbeitszeit und Ruhepausen. Wohl hat der Inhaber der Klägerin gelegentlich die Fahrer auch danach gefragt, wie lange sie jeweils am Steuer gesessen sind. Mit Recht hat jedoch das Berufungsgericht in diesen Maßnahmen allein keine ausreichende Überwachung Sp. [REDACTED] erblickt und seine Auffassung mit der Erwägung begründet, daß die Angaben der Fahrer insoweit nicht nachprüfbar waren und der Inhaber der Klägerin nicht davon ausgehen konnte, daß Sp. [REDACTED] und sein Beifahrer auch tatsächlich alle, sie in dieser Richtung etwa belastenden Vorkommnisse berichten würden. Im übrigen hat sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Überwachung in der drei- bis vierjährigen Dienstzeit Sp. [REDACTED] darauf beschränkt, daß der Prokurist der Klägerin ein einziges Mal auf einer längeren Fahrt, dabei großen Teils

schlafend, teilnahm und der Inhaber der Klägerin insgesamt zweimal anlässlich einer zufälligen Begegnung auf der Autobahn eine kurze Wegstrecke (von 5 - 6 km) hinter dem Lastzug herfuhr. Davon, daß Sp. [REDACTED] etwa von seinem Beifahrer hinsichtlich seiner Fahrweise überwacht worden wäre, brauchte das Berufungsgericht nicht auszugehen. Wenn das Berufungsgericht auch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß dem Inhaber der Klägerin keine Beanstandungen hinsichtlich der Fahrweise und Zuverlässigkeit Sp. [REDACTED] zu Ohren gekommen waren, eine öftere Beobachtung des Tag wie Nacht mit einem Lastzug der Klägerin auf Fernfahrt befindlichen Fahrers, sei es durch Mitfahren oder durch unauffälliges Folgen, zur Erfüllung der Überwachungspflicht für erforderlich erachtet hat, so hat es damit die an diese Pflicht zu stellenden strengen Anforderungen nicht überspannt. Da sich trotz fehlender sonstiger Beanstandungen das Ergebnis der gebotenen Überwachung nicht überblicken läßt, insbesondere auch nicht gesagt werden kann, ob der Inhaber der Klägerin nach dem Ergebnis der Überwachung Sp. [REDACTED] mit der Fahrt hätte beauftragen dürfen, kann die Revision nicht geltend machen, daß auch eine Überwachung nicht zu einer Verbesserung der Fahrweise Sp. [REDACTED] geführt hätte, der schwere Unfall also auch trotz Überwachung eingetreten wäre. Das Berufungsgericht hat daher zutreffend eine Haftung der Klägerin nach § 831 BGB bejaht.

2. Zur Anschlußrevision der Zweitbeklagten.

a) Die von den Zweitbeklagten nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts tragen seine Annahme, daß der Erblasser der Zweitbeklagten, der Halter und Fahrer des Lieferwagens, Josef B. [REDACTED] den Zusammenstoß seines

Wagens mit dem vom Fahrer Reb[REDACTED] gesteuerten LKW der Erstbeklagten verschuldet und damit auch eine adäquate Ursache für das Auffahren des LKW der Klägerin gesetzt hat. Da sich der LKW der Erstbeklagten schon nahezu auf gleicher Höhe wie der Lieferwagen Bergers befand, durfte dieser nicht plötzlich auf die Überholbahn wechseln. Er hat durch diese Fahrweise den nur etwas zurückgesetzt fahrenden LKW der Erstbeklagten gefährdet. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteile vom 24. Juni 1954 - 3 StR 816/53 = VRS 7, 110; vom 17. November 1955 - 4 StR 410/55 = VRS 10, 213; vom 19. Januar 1956 - 4 StR 427/55 = VRS 10, 291; vom 19. Juli 1957 - 4 StR 110/57 = VRS 13, 281) darf ein Kraftfahrer auf der Autobahn nicht so knapp vor einem von hinten kommenden schnelleren Fahrzeug auf die Überholbahn wechseln, daß dessen Fahrer nur noch die Möglichkeit einer Gefahrenbremsung bleibt. Tut er dies, dann verletzt er seine Sorgfaltspflicht groblich.

b) Entgegen der Annahme der Zweitbeklagten bieten die Ausführungen des Berufungsgerichts keinen Anhaltspunkt dafür, daß sich das Berufungsgericht bei der nach § 17 StVG gebotenen Abwägung durch das frühere Revisionsurteil in dem Sinne gebunden gefühlt hat, daß der LKW der Klägerin und der Lieferwagen des Erblassers den Unfall in gleicher Weise verursacht hätten.

c) Der Anschlußrevision ist zuzugeben, daß die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht den gemäß § 17 StVG gebotenen Schadensausgleich vorgenommen hat, nicht in allem einer rechtlichen Nachprüfung stand halten. Das Berufungsgericht hätte dabei nicht die Betriebsgefahr des Lastzugs der Klägerin mit der Betriebsgefahr des Lieferwagens im Zeitpunkt des ersten Unfalls vergleichen dürfen. Denn diese Betriebsgefahr hat sich auf

den zweiten Unfall nicht unmittelbar ausgewirkt, da im Zeitpunkt dieses Unfalls der Lieferwagen stand, der Lastzug zudem nicht auf den Lieferwagen, sondern auf den LKW der Erstbeklagten auffuhr. Diese Bedenken gegen das Berufungsurteil können jedoch nicht zu einer Zurückverweisung an das Berufungsgericht führen. Da alle für die Abwägung maßgebenden Tatsachen feststehen und eine weitere Aufklärung nicht erforderlich ist, kann der Senat selbst abwägen. Dabei ist von der Gesamtheit der für die Entstehung des Schadens bedeutsamen konkreten Umstände auszugehen und neben der für den Unfall ursächlich gewordenen objektiv fehlerhaften Fahrweise eines Kraftfahrers auch der Grad seines jeweiligen Verschuldens zu berücksichtigen (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 21. November 1958 - VI ZR 238/57 - LM Nr. 13 a zu § 17 StVG mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des Senats). Hier ist einmal zu berücksichtigen, daß Berger durch seine verkehrswidrige Fahrweise den ersten Zusammenstoß herbeigeführt und dadurch eine Ursache für den nachfolgenden schweren Unfall gesetzt hat. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die abgestellten Fahrzeuge nur wenig in die eigentliche Fahrbahn hineinragten. Daher kann die von auf der Autobahn abgestellten Fahrzeugen an sich ausgehende Gefahr und die Ursächlichkeit ihrer Abstellung für den schweren Zusammenstoß nicht allzu hoch veranschlagt werden. Ungleich schwerer ist hier die vom Lastzug der Klägerin ausgehende Verursachung zu werten, da, wie die Anschlußrevision mit Recht betont, die Betriebsgefahr dieses Lastzuges von 31 to Gewicht an sich schon erheblich größer war und der Fahrer des Lastzuges trotz guter Sicht ohne Herabsetzung seiner Geschwindigkeit - 60 Std./km -

auf den LKW der Erstbeklagten auffuhr. Dies kann jedoch, entgegen der Meinung der Anschlußrevision, nicht zu einer völligen Freistellung der Zweitbeklagten führen. Zu Unrecht beruft sich die Anschlußrevision für ihre Auffassung auf die Rechtsprechung des erkennenden Senats. Zwar hat der Senat im Urteil vom 26. März 1956 - VI ZR 242/54 = VersR 1956, 409 = VRS 11, 1, ausgesprochen, daß der auf der Autobahn auf ein haltendes, aber ordnungsgemäß beleuchtetes Fahrzeug auffahrende Kraftfahrer, wenn er besonders unaufmerksam gefahren ist, den Schaden allein zu tragen hat. Bei der Frage, ob ein beteiligter Kraftfahrer nach § 17 StVG völlig freigestellt werden kann, ist jedoch auch das Maß des Verschuldens zu berücksichtigen. Hier ist zu beachten, daß anders als in dem vom Senat im vorerwähnten Urteil entschiedenen Fall, die Notwendigkeit des Abstellens der beiden Fahrzeuge durch ein grob fahrlässiges Verhalten des Fahrers B. verschuldet wurde. Daß B. durch sein zum ersten Zusammenstoß führendes Verhalten seine Sorgfaltspflichten als Kraftfahrer gröblich verletzt, also grob fahrlässig gehandelt hat, ist oben unter 2 a) unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs dargelegt. Da somit beide Fahrer, Sp. wie B. durch eine grob fehlerhafte Fahrweise schuldhaft zum Unfall beigetragen haben, der Unfall aber überwiegend durch die Fahrweise des Lastzuges der Klägerin und die von ihm ausgehende erhöhte Betriebsgefahr verursacht wurde, ist der vom Berufungsgericht vorgenommenen Abwägung im Verhältnis von 1/4 zu 3/4 im Ergebnis beizutreten.

III.

Da im übrigen das angefochtene Urteil keine Rechtsfehler zum Nachteil der Klägerin und der Zweitbeklagten erkennen läßt, waren deren Rechtsmittel, weil unbegründet, zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 91, 92, 97, 100 ZPO.

Engels

Dr. K.E. Meyer

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Graf