

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVG § 17; BGB § 254 Da

Einem Kraftwagenfahrer, der bei einem Kraftfahrzeug-zusammenstoß verletzt wird, kann nach den Erfahrungen, die bisher mit Sicherheitsgurten gemacht wurden, nicht als Mitverschulden angerechnet werden, daß er sich nicht angeschnallt hat.

BGH, Urt. v. 10. März 1970 - VI ZR 98/68 - OLG München
LG Augsburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 98/68

URTEIL

Verkündet am

10. März 1970

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. Firma M. M. KG.,
Eisenwaren und sanitäre Anlagen,
A. , W. straße ,
2. Max M. , Kaufmann,
A. , W. straße ,
3. Johannes M. , Kaufmann,
A. W. straße ,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

den Rechtsanwalt Dr. Josef F. I,
Au. , B. straße ,
als Konkursverwalter über das Vermögen der Frau
Anna T. , N. ,

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. März 1970 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Pehle, der Bundesrichter Dr. Bode, Dr. Weber, Dunz und der Bundesrichterin Scheffen für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 12. Mai 1967 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision haben die Beklagten zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 1. April 1965 sind gegen 23.00 Uhr auf der Bundesstraße 300 zwischen Schrobenhausen und Aichach der Personenkraftwagen Mercedes 230 SL des Bauunternehmers Josef T und der von dem kaufmännischen Angestellten Franz J gesteuerte Personenkraftwagen VW 1200 der beklagten Firma M.M KG zusammengestoßen. J war, mit hoher Geschwindigkeit in Richtung Schrobenhausen fahrend, in einer leichten Linkskurve bei Kilometer 39,3 mit den rechten Rädern seines Wagens über den rechten Fahrbahnrand und, nachdem er den Wagen nach links auf die andere Fahrbahnseite gezogen hatte, mit den linken Rädern über den linken Fahrbahnrand hinausgeraten. Von dort schleuderte das Fahrzeug in einem leichten Rechtsbogen auf die Fahrbahn zurück. Es wurde hochgehoben, drehte sich um 180 Grad und stieß mit seinem Heck gegen die Vorderseite des Mercedes-Personenkraftwagens, der auf



seiner rechten Fahrbahnseite mit hoher Geschwindigkeit in der entgegengesetzten Richtung fuhr. Franz J. wurde bei dem Unfall getötet. Sein Blutalkoholgehalt wurde auf 2,04 bis 2,10 o/oo festgestellt. Josef T., dessen Blut alkoholfrei war, erlag am nächsten Tag den bei dem Unfall erlittenen Verletzungen. Er hatte bei dem Unfall den in seinem Wagen vorhandenen Sicherheitsgurt nicht angelegt.

Frau Anna T. (frühere Klägerin) ist die alleinige Erbin ihres verstorbenen Ehemannes Josef T. Sie hat von den Beklagten als Ersatz der Kosten für die ärztliche Behandlung, der Beerdigungskosten und der Abschleppkosten für das Kraftfahrzeug ihres Ehemannes 39.699,57 DM nebst Zinsen verlangt. Dabei hat sie die Beklagten Max und Johannes M. als die persönlich haftenden Gesellschafter der beklagten Kommanditgesellschaft in Anspruch genommen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie sind der Ansicht, den Josef T. treffe ein erhebliches Mitverschulden an seinem Unfall, weil er bei Abblendlicht mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren sei und den Haltegurt nicht benutzt habe.

Das Landgericht hat die Beklagten verurteilt, an Frau Anna T. 11.920 DM nebst Zinsen zu zahlen. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen und dabei angenommen, die Klageansprüche seien um 20 % zu kürzen, weil Josef T. zu schnell gefahren sei.

Auf die Berufung der damaligen Klägerin Anna T hat das Oberlandesgericht die Beklagten zum Ersatz des auf 14.900,01 DM ermittelten vollen Schadens verurteilt.

Nach Erlass des Berufungsurteils ist über das Vermögen der Witwe Anna T das Konkursverfahren eröffnet und der jetzige Kläger zum Konkursverwalter bestellt worden.

Mit der zugelassenen Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Parteien sind sich einig darüber, daß die Beklagten nach §§ 7 StVG, 128, 161 Abs. 2 HGB für den Schaden einzustehen haben, den ihr Angestellter Franz J mit dem Kraftwagen der Beklagten verursacht hat. Da die geltend gemachten Ansprüche die Höchstsätze des § 12 StVG in der zur Unfallzeit geltenden Fassung des Gesetzes vom 16. Juli 1957 (BGBl I 710) nicht überschreiten, konnte das Berufungsgericht unentschieden lassen, ob die Beklagten auch nach §§ 823, 831 BGB für den Unfallschaden haften.

II. Streit besteht zwischen den Parteien nur darüber, ob die Klageansprüche nach § 17 StVG zu kürzen sind, weil sich Frau T und an ihrer Stelle jetzt der Kläger die Betriebsgefahr des von Josef T gefahrenen Kraftwagens und ein Mitverschulden T anrechnen lassen müsse.

1. Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob der Unfall für Josef T ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG war. Es geht davon aus, daß Josef T schneller gefahren ist, als es bei Abblendlicht zulässig war, hat sich aber nicht davon überzeugen können, daß dieser Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 1 StVO und die dadurch herbeigeführte erhöhte Betriebsgefahr des Wagens ursächlich für den Unfall war. Ferner ist es der Auffassung, daß dem Josef T das Nichtbenutzen des Haltegurtes nicht als Mitverschulden angelastet werden könne.

Bei der Abwägung nach § 17 StVG hat es daher zu Lasten der Witwe T nur die Betriebsgefahr des von ihrem Mann gefahrenen Kraftwagens berücksichtigt. Sie trete, so meint das Berufungsgericht, gegenüber dem groben Verschulden des wegen Alkoholgenusses fahruntüchtigen Franz J und der außerordentlich gesteigerten Betriebsgefahr seines Fahrzeugs so sehr zurück, daß es gerechtfertigt sei, die Beklagten mit dem vollen Schaden zu belasten.

III. Diese Beurteilung ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Revision macht geltend, Josef T^M sei entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts in zwei Punkten ein für den Unfall mitursächliches eigenes Verschulden zur Last zu legen. In beiden Fragen können ihre Angriffe gegen das Berufungsurteil keinen Erfolg haben.

1. T^M ist unstreitig mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/st gefahren und nach einer Gewaltbremsung mit etwa 90 bis 100 km/st mit dem Wagen des J^M zusammengestoßen. Er hätte nach der nicht zu beanstandenden Ansicht des Berufungsgericht mit Rücksicht auf das eingeschaltete asymmetrische Abblendlicht und bei den guten Sichtverhältnissen, die in der sternklaren Nacht herrschten, eine Geschwindigkeit von 70 km/st einhalten dürfen, um noch "auf Sicht" fahren zu können (vgl. das Urteil des BGH vom 8. September 1967 - 4 StR 81/67 - VRS 33, 368). Daß T^M mit einer überhöhten Geschwindigkeit gefahren ist, hat das Berufungsgericht bei der Abwägung nach § 17 StVG unberücksichtigt gelassen, weil es sich nicht davon hat überzeugen können, daß dieser Verkehrsverstoß und die darauf beruhende Erhöhung der Betriebsgefahr des Fahrzeugs mitursächlich für den Unfall waren. Dabei ist es zutreffend davon ausgegangen, daß ein verkehrswidriges Verhalten nur dann ursächlich für einen Schaden ist, wenn feststeht, daß es bei verkehrsgerechtem Verhalten nicht zu dem Unfall gekommen wäre (Urteil des BGH vom 3. November 1967 - VI ZR 90/66 - VersR 1968, 51). Insoweit hält das Berufungsgericht nicht für erwiesen, daß bei Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/st der Unfall vermieden oder T^M nicht tödlich verletzt worden wäre. Diese Beurteilung beruht auf folgenden Erwägungen:

T habe eine Brems- und Blockierspur von etwa 15,50 m hinterlassen. Das lasse erkennen, daß er die auf ihn zukommende Gefahr erst kurz vor dem Zusammenprall erkannt habe. J sei nach der Unfallskizze etwa 40 m vor der Zusammenstoßstelle auf die für ihn linke Fahrbahnhälfte hinübergewechselt. Da T erst von diesem Augenblick an das verkehrswidrige Verhalten J habe erkennen können, seien ihm bei einer Geschwindigkeit von 90 bis etwa 100 km/st, wie sie das Fahrzeug J gehabt habe, bis zum Zusammenstoß nur rund 1,5 Sekunden verblieben. Das habe auch bei einer ihm zuzubilligenden Höchstgeschwindigkeit von 70 km/st nicht ausgereicht, um den Unfall zu verhindern. Der Hauptstoß sei gegen die vordere rechte Seite des T gehörenden Wagens gerichtet gewesen. Das spreche gegen die Annahme, daß der Volkswagen J bei einer Geschwindigkeit T von 70 km/st an der linken Seite des Mercedes vorbeigeschleudert und der Zusammenstoß mit seinen Folgen vermieden worden wäre.

Diese Erwägungen liegen überwiegend auf tatsächlichem Gebiet; sie sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

a) Die Revision irrt, wenn sie meint, das Berufungsgericht habe bei der Prüfung, ob die überhöhte Geschwindigkeit des Josef T mitursächlich für den Unfall war, zugunsten der Beklagten die Regeln des Anscheinsbeweises anwenden müssen. Der Beweis des ersten Anscheins setzt Tatbestände voraus, die nach der Erfahrung des Lebens auf eine bestimmte Ursache hinweisen und in einer bestimmten Richtung

zu verlaufen pflegen; es muß sich um einen typischen Geschehensablauf, also um einen Tatbestand handeln, bei dem eine ohne weiteres naheliegende Erklärung nach der allgemeinen Lebenserfahrung zu finden ist und bei dem angesichts des typischen Charakters die konkreten Umstände des Einzelfalls für die tatsächliche Beurteilung ohne Belang sind (Urteil des BGH vom 29. April 1969 - VI ZR 29/68 - VersR 1969, 751 und die dort genannten weiteren Entscheidungen). Ein Sachverhalt dieser Art liegt, soweit die hier allein interessierende Fahrweise des Josef T in Betracht kommt, nicht vor. Zwar spricht in Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug bei Dunkelheit auf seiner Fahrbahn auf ein unbeleuchtetes Hindernis auffährt, der erste Anschein dafür, daß der auffahrende Kraftfahrer entweder nicht mit einer den Sichtverhältnissen angepaßten Geschwindigkeit gefahren oder unaufmerksam gewesen ist und daß dieses verkehrswidrige Verhalten ursächlich für den Unfall war (vgl. das Urteil des BGH vom 6. Oktober 1959 - VI ZR 191/58 - VersR 1959, 1034). Stößt aber wie in dem jetzt zu entscheidenden Falle ein zu schnell fahrender Kraftwagen auf seiner Fahrbahnhälfte mit einem entgegenkommenden und plötzlich ins Schleudern geratenen Kraftfahrzeug zusammen, so kann aus der Lebenserfahrung nichts dafür hergeleitet werden, ob die überhöhte Geschwindigkeit des ordnungsgemäß rechts fahrenden Kraftwagens mitursächlich dafür war, daß es zu dem von dem anderen verschuldeten Zusammenstoß gekommen ist. Für einen Anscheinsbeweis ist in einem solchen Falle kein Raum. Das Berufungsgericht ist dabei mit Recht davon ausgegangen, daß insoweit die Beklagten die Beweislast trifft und etwaige Zweifel zu ihren Lasten gehen.

b) Vergeblich wendet sich die Revision gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, daß zwischen der Erkennbarkeit der Gefahr und dem Zusammenstoß nur ein Zeitraum von etwa 1,5 Sekunden gelegen habe. Es ist nichts dafür dargetan, daß T die verkehrswidrige Fahrweise des Franz J schon früher hätte erkennen können. Die Revision führt selbst aus, es stehe nicht fest, ob das der Fall gewesen sei. Dann durfte dieser Umstand aber auch nicht berücksichtigt werden, denn nach der anerkannten ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs können bei der Abwägung nach § 17 StVG nur solche Umstände verwertet werden, von denen feststeht, daß sie eingetreten und für die Entstehung des Schadens ursächlich geworden sind (Urteil des BGH vom 23. November 1965 - VI ZR 158/64 - VersR 1966, 164 mit weiteren Nachweisen).

c) Unbegründet ist schließlich auch die Verfahrensrüge, mit der die Revision bemängelt, daß das Berufungsgericht zu der Frage, ob der Unfall bei einer Geschwindigkeit des Josef T von 70 km/st vermieden worden wäre, keinen Sachverständigen gehört hat. Ob ein Sachverständigengutachten einzuholen war, hatte das Berufungsgericht nach seinem Ermessen zu entscheiden. Es ist nicht ersichtlich, daß es von seinem Ermessen einen fehlerhaften Gebrauch gemacht hätte. Vor allem besteht kein Grund zu der Annahme, daß es sich nicht für genügend sachkundig hätte halten dürfen, um sich ohne die Hilfe eines Sachverständigen in dieser Frage sein Urteil bilden zu können. Für ein Weg-Diagramm, wie die Revision es für erforderlich hält, fehlte es bei dem festgestellten Sachverhalt

an den hierzu erforderlichen tatsächlichen Grundlagen.

2. Zu billigen ist die Ansicht des Berufungsgerichts, daß Josef T¹ das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts nicht als Mitverschulden angerechnet werden kann.

Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, daß die Grundsätze des sogenannten Schutzhelmurteils nicht ohne weiteres auch in dem jetzt zu entscheidenden Falle anzuwenden sind. In seinem Urteil vom 9. Februar 1965 - VI ZR 253/63 - NJW 1965, 1075 = VersR 1965, 497 hat der erkennende Senat entschieden, daß ein Motorradfahrer, der keinen Schutzhelm trägt, einen Teil seines Schadens selbst zu tragen hat, wenn er durch das Verschulden eines anderen bei einem Unfall eine Kopfverletzung erleidet. Es ist heute allgemein bekannt, daß die Folgen eines Motorradunfalls, vor allem gefährliche Kopfverletzungen, durch die Verwendung eines geeigneten Kopfschutzes erheblich gemindert, wenn nicht gar verhütet werden können. Ein Motorradfahrer, der es gleichwohl unterläßt einen Schutzhelm zu tragen, läßt die Sorgfalt außer acht, die ein ordentlicher und verständiger Kraftfahrer anzuwenden pflegt, um sich selbst vor Schaden zu bewahren. Er handelt gegen sein eigenes wohlverstandenes Interesse (Verschulden gegen sich selbst).

Das kann indes nicht in gleicher Weise gelten, wenn ein Kraftfahrer davon absieht, sich in seinem Wagen anzuschmallen. Allerdings haben die Effahrungen ergeben, daß das Benutzen der Gurte in vielen Fällen,

besonders bei bestimmten Arten von Unfällen, die Gefahr von Verletzungen vermindert. Andererseits steht aber, wie das Berufungsgericht mit Recht hervorhebt, auch fest, daß das Tragen eines Gurtcs bei anderen Unfallsituationen die Folgen des Unfalls erheblich verschlimmern oder gar erst Verletzungen herbeiführen kann, die sonst nicht eingetreten wären. Das zeigen die Beispiele, die im Schrifttum angeführt werden (Breitzke, NJW 1965, 2340; Geigel, NJW 1967, 2014; Hartung, Zeitschr. für Versicherungswesen 1966, 430; H.W. Schmidt, VersR 1967, 258). Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß immer wieder von Unfällen berichtet wird, bei denen ein nicht angeschnallter Fahrer oder Beifahrer bei der ersten Schleuderbewegung des Fahrzeugs herausgeschleudert wurde und mit leichten Verletzungen davon kam, während er bei Benutzung des Gurtcs die Schleuderbewegungen des Wagens mitgemacht hätte und in dem völlig zertrümmerten Wagen ums Leben gekommen wäre. Die Erfahrung zeigt also, daß das Anschnallen im Kraftwagen anders als das Tragen eines Schutzhelm beim Motorradfahren mit einem Risiko verbunden ist. Bei dieser Sachlage muß es der Entscheidung des einzelnen überlassen bleiben, ob er das Risiko mit Rücksicht auf die Vorteile, die der Gurt in sehr vielen Fällen bietet, in Kauf nehmen oder ob er wegen dieses Risikos auf das Anschnallen verzichten will. Auch ein ordentlicher und verständiger Kraftfahrer, der auf die Vermeidung eigenen Schadens bedacht ist, wird eine Schutzmaßnahme, die neue Gefahren herbeiführt, nicht ohne Bedenken anwenden. Jedenfalls kann nicht gesagt werden, daß er gegen sein eigenes wohlverstandenes Interesse verstößt, wenn er unter diesen Umständen davon absieht, sich anzuschnallen. Ob es besser gewesen wäre,

mit oder ohne Gurt zu fahren, kann meistens erst nach dem Unfall beurteilt werden. Ist aber von vornherein nicht zu sagen, ob eine Maßnahme von Vorteil oder von Nachteil sein wird, so kann man dem Fahrer keinen Vorwurf daraus machen, daß er sie unterlassen hat.

Im Schrifttum wird der Anteil der Fälle, in denen Unfallfolgen durch Sicherheitsgurte zumindest erheblich gemindert werden, auf 60 bis 70 % geschätzt und der Anteil der Fälle, in denen der angelegte Gurt die Unfallfolgen verschlimmert oder gar erst schafft, mit 10 bis 15 % angenommen (vgl. Breitzke und H.W. Schmidt aaO sowie R.Schmidt, Versicherungspraxis 1967, 197). Ob diese Schätzungen zutreffen, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist die Zahl der Fälle, in denen sich das Angeschnalltsein als nachteilig erweisen kann, nicht so gering, daß sie nicht ins Gewicht fiele und dem Kraftfahrer zugemutet werden könnte, bei seinem Entschluß, sich anzuschnallen oder nicht, diesen Fällen keine Bedeutung beizumessen. Solange die genannten Zahlen nicht aufgrund zuverlässiger Untersuchungen widerlegt sind, kann einem Kraftfahrer, der sich nicht angeschnallt hat, nicht vorgeworfen werden, daß ihn ein Mitverschulden an seinem Schaden treffe. Das gilt um so mehr, als der Wert der Gurte und die Notwendigkeit, sie zu benutzen, auch im Schrifttum umstritten sind. So haben ebenso wie das Berufungsgericht ein Mitverschulden des ohne Anlegung des Haltegurts fahrenden Kraftfahrer verneint: Breitzke, NJW 1965, 2340; Geigel, NJW 1967, 2014; Hartung, Zeitschr. für Versicherungswesen 1966, 430;

Müller, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. § 9 StVG Fn 47 a; Rother, NJW 1966, 326; H.W. Schmidt, VersR 1965, 1095; VersR 1967, 218 und DAR 1968, 9; R. Schmidt, Versicherungspraxis 1967, 197 und Tilker 1967, 296. Dagegen wird ein Mitverschulden bejaht vom OLG Braunschweig, VersR 1967, 1005 sowie von Himor, DAR 1968, 126; Knippel, NJW 1965, 1708; NJW 1966, 1204 und VersR 1968, 335; Mielke, Zeitschrift für Versicherungswesen 1966, 744, Reinfeld, Die Berufsgenossenschaft 1965, 424 und Schütz, VersR 1969, 208.

In dem jetzt zu entscheidenden Falle muß der gegen T erhobene Vorwurf des Mitverschuldens zudem schon daran scheitern, daß sich jedenfalls im Zeitpunkt des Unfalls - April 1965 - noch kein allgemeines Bewußtsein über den Wert der Gurte und darüber gebildet hatte, daß es zur Vermeidung von Verletzungen notwendig sei, sich anzuschnallen. Das aber wäre erforderlich, um dem Josef T ein eigenes Verschulden anlasten zu können (vgl. die schon genannte Entscheidung des Senats vom 9. Februar 1965 aaO und das Urteil des BGH vom 30. Mai 1969 - VI ZR 201/68 - NJW 1969, 1898 = DAR 1969, 212 = VersR 1969, 805). Aus diesem Grunde hat auch das Oberlandesgericht Braunschweig, das in seinem in VersR 1967, 1005 abgedruckten Urteil für die heutige Zeit eine Pflicht des Kraftfahrers zum Benutzen des Haltegurts bejaht, für einen Unfall, der sich im November 1964 ereignet hatte, angenommen, daß dem Kraftfahrer, der sich nicht angeschnallt hatte, für die damalige Zeit kein Mitverschulden vorgeworfen werden könne.

Trifft Josef T aber in diesem Punkte kein Mitverschulden, so kann dahingestellt bleiben, ob bei der hier gegebenen Aufprallgeschwindigkeit überhaupt der

der Nachweis zu führen ist, daß die tödlichen Verletzungen
T bei Benutzung des Gurts vermieden worden wären.

3. Zusammenfassend ergibt sich, daß das Berufungsgericht bei seiner Abwägung nach § 17 StVG rechtsirrtumsfrei zu Lasten des Klägers nur die Betriebsgefahr des von T gefahrenen Personenkraftwagens berücksichtigt hat. Die Art und Weise, wie es sie gegenüber dem groben Verschulden des Franz J und der Betriebsgefahr des von ihm gefahrenen Kraftwagens der Beklagten abgewogen hat, enthält ebenfalls keinen Rechtsfehler. Insoweit werden auch von der Revision keine Bedenken gegen das Berufungsurteil erhoben.

Bei alledem kann auf sich beruhen, ob nicht in Fällen derart groben Verschuldens, wie es hiergegen den betrunkenen und auf die linke Fahrbahnseite geratenen VW-Fahrer J festgestellt ist, der Einwand, der Verletzte habe sich nicht angeschnallt, so sehr zurücktreten muß, daß er bei der Abwägung nach § 17 StVG nicht ins Gewicht fällt.

Pehle

Dr. Weber

Dr. Bode

Dunz

Scheffen