

Nachschlagewerk: ja  
 BGHZ : nein  
 -----

StVG § 7

Der Unfall eines auf der Überholspur der Bundesautobahn nachfolgenden Kraftfahrzeugs, das angesichts eines ausscherenden, die gesamte Fahrbahn sperrenden langsameren Fahrzeugs nicht mehr rechtzeitig abgebremst werden kann, geschieht auch dann "beim Betrieb" des ausscherenden Fahrzeugs, wenn schuldhaftes Verhalten des Nachfolgenden die ausweglose Lage mit herbeigeführt hat.

BGH, Urt. v. 13. Juli 1971 - VI ZR 2/70 - OLG Braunschweig  
 LG Braunschweig

9

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 2/70

URTEIL

Verkündet am

13. Juli 1971

in dem Rechtsstreit

S c h o r m ,  
Justizobersekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

des Volkswagenhändlers Hans-Wolfgang K [REDACTED] ,  
W [REDACTED] , P [REDACTED] straße [REDACTED] ,

Klägers und Revisionsklägers,

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

g e g e n

1. den Kraftfahrer Günther D [REDACTED] ,  
B [REDACTED] , G [REDACTED] straße [REDACTED] ,

2. den Kaufmann Hugo E [REDACTED] , B [REDACTED] ,  
G [REDACTED] Straße [REDACTED] ,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juli 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Pehle und der Bundesrichter Dr. Weber, Prof. Dr. Nüßgens, Sonnabend und Dunz

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig vom 25. November 1969 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

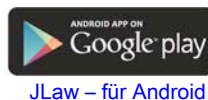
Von Rechts wegen

#### Tatbestand

Am 22. Juni 1966 abends gegen 20 Uhr befuhr der Kläger in seinem eigenen Kraftwagen (Mercedes/Benz 220 SE Coupé) die Bundesautobahn Hannover-Braunschweig zunächst mit einer Geschwindigkeit von 140 - 160 km/h, und als es zu regnen begann, mit einer solchen von 120 - 140 km/h. Er hatte kein Licht eingeschaltet, da die Sonne noch nicht untergegangen war. Vor dem Kläger fuhr in gleicher



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



Richtung ein von dem Erstbeklagten als angestellter Fahrer gesteuerter leichter Lastkraftwagen des Zweitbeklagten und noch weiter vorne ein schwererer Lastkraftwagen, der von dem Zeugen A. [REDACTED] gesteuert wurde und eine Stundengeschwindigkeit von 52 km einhielt.

Nunmehr überholte der Erstbeklagte auf der zweispurigen Fahrbahn den schwereren Lastkraftwagen des A. [REDACTED]. Im Zusammenhang damit prallte der von hinten auf der Überholspur herangekommene Kläger mit seinem Fahrzeug gegen den linken hinteren Zwillingsreifen des schwereren Lastkraftwagens; darüber, wie weit in diesem Augenblick der Überholvorgang vorgeschritten war, streiten die Parteien. Der Kläger und sein mitfahrender Verkaufsleiter wurden schwer verletzt, die beiden Fahrzeuge beschädigt.

Der Erstbeklagte war im Unfallzeitpunkt zwar noch im Besitz eines Führerscheins, aber nur, weil er ihn trotz Entziehung der Fahrerlaubnis nicht abgeliefert hatte.

Der Kläger behauptet, daß der Erstbeklagte zunächst eine Zeitlang hinter dem schwereren Lastkraftwagen hergefahren sei. Plötzlich und ohne Anzeige sei der Erstbeklagte dann auf die Überholspur hinübergewechselt. Damit sei ein Aufprall für den nachfolgenden Kläger, dessen Wagen (auf regennasser Straße) auf eine Vollbremsung nicht mehr reagiert habe, unvermeidlich gewesen.

Mit Zahlungs- und Feststellungsklage macht der Kläger Schadensersatzansprüche gegen beide Beklagte geltend, die er nach Abweisung in den Vorinstanzen mit der Revision weiterverfolgt.

### Entscheidungsgründe

#### I. Das Berufungsgericht führt aus:

Da sich die Fahrzeuge der Parteien nicht berührt hätten, obliege dem Kläger der Beweis dafür, daß sich der Erstbeklagte verkehrswidrig verhalten und dadurch ihn, den Kläger, zu einer unfallursächlichen Fahrweise veranlaßt habe. Diesen Beweis habe der Kläger nicht erbracht, vielmehr liege es nach seiner Darstellung sogar nahe, daß sich der Erstbeklagte richtig verhalten habe. Es genüge nicht, daß eine schadensursächliche Handlung oder Unterlassung des Erstbeklagten nur möglich sei.

Der Erstbeklagte habe den schwereren und langsameren Lastkraftwagen dann überholen dürfen, wenn er ihn als Erster erreicht habe, und habe nicht etwa dem schneller fahrenden Kläger den Vortritt zu lassen brauchen. Das Berufungsgericht stellt in diesem Zusammenhang fest, daß sich der Lastkraftwagen der Beklagten mit dem schwereren Lastkraftwagen mindestens schon auf gleicher Höhe befunden habe. Schon dies - so meint das Berufungsgericht - stütze hinreichend die Abweisung der Klage.

Nur vorsorglich führt das Berufungsgericht weiter aus, es sei nicht erwiesen, daß der Erstbeklagte den Kläger unter Verstoß gegen § 1 StVO (a.F.) zu einer Gefahrenbremsung gezwungen habe. Es lasse sich nämlich nicht ausschließen, daß dem Kläger acht oder sogar mehr Sekunden zur Verfügung gestanden hätten, um seine Geschwindigkeit durch leichte betriebmäßige Bremsung auf diejenige des überholenden Lastkraftwagens herabzusetzen.

Darauf, ob der Erstbeklagte vor dem Ausscheren geblinkt habe, komme es nicht an, da dies weder im Gesetz vorgeschrieben noch bisher von der Rechtsprechung verlangt worden sei. Es komme auch nicht darauf an, ob der Erstbeklagte bei der gebotenen Rückschau das Herannahen des Klägers habe bemerken können, da er deshalb seine Überhol-Absicht nicht habe aufzugeben brauchen.

Schließlich komme es nicht darauf an, daß dem Erstbeklagten die Fahrerlaubnis entzogen gewesen sei, denn das habe den Unfall nicht verursacht.

II. Diese Ausführungen halten der rechtlichen Prüfung nicht stand.

1. Das Berufungsurteil geht, obwohl es eingangs den Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses gem. § 7 Abs. 2 StVG erwägt, im weiteren auf die Frage nicht ein, ob sich der Unfall des Klägers "beim Betrieb des Lastkraftwagens der Beklagten" zugetragen hat.

Schon der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsurteils, die Haftung aus § 7 StVG sei nicht gegeben, weil der Kläger den ihm obliegenden Beweis einer verkehrswidrigen unfallursächlichen Fahrweise des Erstbeklagten nicht erbracht habe, ist verfehlt. Auf diesem Rechtsfehler beruht die Abweisung der Klage.

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich, daß die vom Betriebe des Lastkraftwagens der Beklagten ausgehende Gefahr für Dritte durch den im Gang befindlichen, zwangsläufig etwas langwierigen Überholvorgang erhöht war. Angesichts der auf der Bundesautobahn zulässigen hohen Geschwindigkeiten wurde durch die damit verbundene zeitweise Sperrung der gesamten Fahrbahn der nachfolgende Verkehr erheblich gefährdet. Auch das Berufungsgericht geht ersichtlich davon aus, daß der eingetretene Unfall letztlich durch diese Versperrung der Überholbahn verursacht wurde. Daß der Kläger dann schließlich nicht auf das Fahrzeug der Beklagten, sondern - sei es infolge einer Lenkbewegung, sei es im Zuge eines Schleudervorgangs - auf ein anderes, weniger gefährliches Hindernis aufgeprallt ist, ändert an diesem ursächlichen Zusammenhang nichts. Es muß für die Frage, ob sich der Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs der Beklagten zugetragen hat, ferner außer Betracht bleiben, daß sich der Kläger auch oder überwiegend durch eigenes Verschulden erst in eine ausweglose Lage gebracht haben mag.

Bei solcher Sachlage einen Unfall beim Betrieb des überholenden Lastkraftwagens zu verneinen, entspräche nicht dem Sinn der in § 7 StVG vorgesehenen Gefährdungshaftung, denn die auf Seiten des Lastkraftwagens unfallursächliche konkrete Gefahrensituation ist aus einem typisch gefährlichen Betriebsvorgang, dem Überholen eines zweiten Lastkraftwagens auf der Autobahn, erwachsen. Dem wird weder das Berufungsgesicht noch das von ihm angeführte Urteil des OLG Stuttgart VersR 1964, 78 gerecht, wenn es die Annahme eines betriebsbedingten Unfalls vom Nachweis eines verkehrswidrigen Fahrverhaltens abhängig macht.

Eine Unbilligkeit für Fahrer und Halter des gefährdenden Fahrzeugs ergibt sich bei Bejahung eines betriebsverursachten Unfalls auch dann nicht, wenn das Fehlverhalten des Nachfolgenden die entscheidende Unfallursache bildet. Abgesehen von der Möglichkeit des mitunter schwer zu führenden Nachweises eines unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 StVG) hat in solchen Fällen nämlich jeweils eine Verursachungsabwägung gem. § 17 StVG (evtl. in Verbindung mit § 254 BGB) stattzufinden, in deren Rahmen jeder Partei nach feststehender Rechtsprechung nur ein ihr nachgewiesener Verursachungsbeitrag zur Last gelegt werden darf. Dies wird, wenn ein erhebliches Verschulden des Nachfolgenden feststeht und bei dem ersten Überholer nur die vom erlaubten Betrieb ausgehende Gefahr zu berücksichtigen ist, vielfach zur gänzlichen Freistellung des Letzteren führen.

2. Das angefochtene Urteil kann aber auch insoweit keinen Bestand haben, als es eine Haftung beider Beklagten aus unerlaubter Handlung (§ 823 bzw. 831 BGB) verneint.

a.) Der dritte Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat ausgesprochen (Urteil vom 24. Februar 1958 - III ZR 184/56 - LM GG Art. 34 Nr. 42), daß der Halter des Kraftfahrzeugs hinsichtlich eines Unfalls, für den der Fahrer aus § 18 StVG hafte, stets nach § 831 BGB haften müsse, sofern er nicht beweise, daß sich der Fahrer verkehrsrichtig (ordnungsgemäß) verhalten habe, welcher Beweis hier als nicht geführt angesehen worden ist. Von dieser Rechtsprechung abzuweichen sieht der erkennende Senat jedenfalls für Fälle der vorliegenden Art, in denen unkontrolliertes technisches Versagen nicht in Frage steht, keinen Anlaß. Damit ergibt sich nach den bisherigen Feststellungen schon dem Grunde nach eine Haftung des Zweitbeklagten nach Deliktsrecht.

b.) Bei Prüfung der Frage, ob den Erstbeklagten ein Verschulden trifft, hätte das Berufungsgericht berücksichtigen müssen, daß schon nach altem Recht das Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers vor dem Ausscheren nicht nur von gewissenhaften Kraftfahrern bei sichtbarem Folgeverkehr auf der Überholspur fast allgemein geübt wurde, sondern auch nach der Rechtsprechung durchaus die Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines "Vortrittsrechts" vor einen heran-

nahenden schnelleren Verkehrsteilnehmer bilden konnte (vgl. etwa das Senatsurteil vom 21. Februar 1961 - VersR 1961, 444, 446; Urteil vom 9. Juni 1964 - VI ZR 80/63 - VersR 1964, 848 = VRS 27, 254). Damit hätte das Berufungsgericht in diesem Punkt auf etwa mögliche Feststellungen nicht verzichten dürfen.

### III

1) Nach allem wird das Berufungsgericht bei der anderweiten Entscheidung davon auszugehen haben, daß beide Beklagte dem Grunde nach für den Schaden des Klägers haften. Ob sich diese Haftung bei dem Erstbeklagten auf den Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes beschränkt, wird unter anderem davon anhängen, ob ihm aus den unter 2 näher ausgeführten Gründen die Unterlassung einer nach § 1 StVO a.F. gebotenen Fahrtrichtungsanzeige zur Last fällt. Zweckmäßigerweise wird das Berufungsgericht auch Feststellungen darüber treffen, aus welchem Grunde dem Erstbeklagten die Fahrerlaubnis entzogen worden war. Sollte sich ergeben, daß dies etwa wegen einer Neigung zur Rücksichtslosigkeit oder Unaufmerksamkeit im Verkehr geschehen ist, dann dürfte dieser Umstand im Rahmen der tatrichterlichen Würdigung nicht außer Betracht bleiben. Es könnten dann vor allem auch die Grundsätze zu beachten sein, die von der Rechtsprechung allgemein zur Beweislage bei Schutzgesetzverletzungen entwickelt worden sind.

2) Alsdann wird das Berufungsgericht bezüglich des vom Kläger selbst zu verantwortenden Verursachungsbeitrags positive Feststellungen zu treffen und daraufhin gem. § 17 StVG, die dem Tatrichter vorbehaltenene Abwägung gegenüber einem etwa erwiesenen Verursachungsbeitrag der Beklagten vorzunehmen haben.

Im Rahmen dieser Abwägung wird das Berufungsgericht zu beachten haben, daß das von ihm in dem angefochtenen Urteil überbewertete "Vortrittsrecht" des Fahrzeugs, das den zu Überholenden zuerst erreicht, gerade im Schnellverkehr auf der Autobahn häufig hinter der Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Verständigung (§ 1 StVO a.F.) zurückstehen muß. Dies gilt vor allem, wo - wie hier - sich der Schluß auf die Möglichkeit einer erheblich höheren Geschwindigkeit des Nachfolgenden für einen sorgfältigen Lastkraftwagenfahrer schon aus den auf Autobahnen allgemein anzutreffenden Verkehrsverhältnissen, möglicherweise aber auch aus der Bauart des von hinten kommenden Fahrzeugs ergab. Die vom Berufungsgericht zunächst geprüfte Frage, welches der Fahrzeuge der Parteien ohne Rücksichtnahme auf das andere den schwereren Lastzug zuerst erreicht haben würde, ist damit für die rechtliche Beurteilung einer derartigen Verkehrslage nicht ausschlaggebend.

Aus dem vom Berufungsgericht für seine Auffassung herangezogenen Senatsurteil vom 21. Dezember 1956 ( VI ZR 296/54 - VRS 12, 174 = VersR 1957, 84

= NJW 1957, 502) ergibt sich nichts anderes. Das Berufungsgericht hat verkannt, daß dort ein in wesentlichen Punkten anders gelagerter Unfall auf einer Bundesstraße gegeben war, und daß der Senat auch in jenem Urteil bereits auf die typischen Gefahren hingewiesen hat, die der Schnellverkehr auf der Autobahn bei Überholvorgängen mit sich bringt und die hier dem ausscherenden Lastkraftwagenfahrer eine erhöhte Pflicht zur Sorgfalt und Rücksichtnahme auferlegen. Das ergibt sich vor allem daraus, daß auf Autobahnen mit wesentlich höheren Geschwindigkeitsunterschieden zu rechnen, eine sichere Einschätzung von Abstand und Geschwindigkeitsunterschied aber naturgemäß oft nicht möglich ist. Im übrigen erkennt das Berufungsgericht im Rahmen seiner Hilfserwägungen selbst, daß nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 19. Juli 1957 - 4 StR 110/57 = VRS 13, 281; Senatsurteil vom 21. Februar 1961 - VI ZR 107/60 = VersR 1961, 444, 446; Urteil vom 12. Juli 1965 - III ZR 44/64 = VersR 1965, 1048) der Ausscherende nicht nur eine Notbremsung nachfolgender Fahrzeuge, sondern auch die Nötigung zu jeder raschen und erheblichen Geschwindigkeitsherabsetzung unbedingt vermeiden muß. Dies gilt auch dann, wenn der auf der Überholspur Nachfolgende

sich durch eigenes verkehrswidriges Verhalten -  
etwa zu hohe Geschwindigkeit auf nasser Fahrbahn -  
schuldhaft die Anpassung an das Überholmanöver  
eines Anderen selbst erschwert hat, wobei dieser  
beeinträchtigende Straßenverhältnisse, soweit  
sie für ihn erkennbar sind, in Rechnung zu stellen  
hat.

Pehle

Dr. Weber

Nüßgens

Sonnabend

Dunz