

BGH: † Zum Umfang der einem Verantwortlichen eines Verkehrsunfalles zuzurechnenden Schäden

† Zum Umfang der einem Verantwortlichen eines Verkehrsunfalles zuzurechnenden Schäden

BGB § 823; StVG § 7

Dem für einen Verkehrsunfall Verantwortlichen sind in der Regel nicht auch die Schäden zuzurechnen, die nachfolgende Kraftfahrer dadurch anrichten, daß sie, um die Unfallstelle umgehen zu können, über den Rad- und Fußweg der unfallbedingt gesperrten Straße fahren.

BGH, Urteil vom 16. 2. 1972 - VI ZR 128/70 (Bremen)

Am 21. 6. 1968 ereignete sich auf der L.-Straße in B. ein Verkehrsunfall. Ein Lkw der niederländischen Streitkräfte war bei dem Versuch, einen parkenden Kraftwagen zu überholen, mit einem ihm entgegenkommenden Renault-Pkw zusammengestoßen. Die beiden Fahrer ließen ihre Fahrzeuge in der durch den rechts parkenden Wagen gebildeten Engstelle der Straße

BGH: † Zum Umfang der einem Verantwortlichen eines Verkehrsunfalles zuzurechnenden Schäden (NJW 1972, 904)

905 ▲▼

stehen, um das Eintreffen der Polizei abzuwarten. Infolgedessen war die Straße für die nachfolgenden Kraftfahrer zunächst gesperrt. Daraufhin fuhren mehrere Kraftfahrer, die wegen des vor ihnen stehenden Lkw nicht weiterfahren konnten, um die Unfallstelle herum, indem sie über den rechts befindlichen Rad- und Fußweg fuhren. Als die Verkehrspolizei nach etwa 15 Minuten eintraf, waren an dem Rad- und Fußweg erhebliche Schäden entstanden. Für deren Beseitigung mußte die Stadt B., die Klägerin, als Wegeeigentümerin 1736,58 DM aufwenden.

Die Kraftfahrer, die über den Bürgersteig gefahren waren, sind nicht ermittelt worden.

Die Bundesrepublik hat aufgrund der Bestimmungen des NATO-Truppenstatuts dem Eigentümer des von dem Militär-Lkw angefahrenen Renault-Pkw dessen Schaden ersetzt. Die Klägerin steht auf dem Standpunkt, daß die Bundesrepublik auch für die Schäden einstehen müsse, die jene Kraftfahrer beim Überfahren des Rad- und Gehweges verursacht hatten.

Nach fristgerechter, aber erfolgloser Anmeldung ihrer Schäden beim Amt für Verteidigungslasten hat die Klägerin gegen die Bundesrepublik Klage erhoben auf Zahlung von 1736,58 DM nebst Zinsen.

Während das LG die Klage abgewiesen hat, hat ihr das OLG stattgegeben. Die zugelassene Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

I. 1. Die Bundesrepublik hat, worüber die Parteien einig sind, nach den Bestimmungen des NATO-Truppenstatuts für die von dem Lkw der niederländischen Streitkräfte verursachten Schäden in gleicher Weise einzustehen, wie wenn der Schaden von einem Lkw der Bundeswehr angerichtet worden wäre. Anspruchsgrundlage ist daher zunächst § 839 BGB i.V. mit Art. 34 GG, so daß eine Haftung aus den §§ 831, 832 BGB i.V. mit den Vorschriften der StVO ausscheidet. Nach Satz 2 des § 839 Abs. 1 BGB hätte die Klägerin dartun müssen, daß sie den Ersatz ihrer Schäden nicht anderweitig erreichen konnte - vor allem nicht von den Kraftfahrern, die die eigentlichen Schadensurheber gewesen sind und ihr, wären sie ermittelt worden, zweifellos hätten Ersatz leisten müssen. Das Berufungsgericht brauchte nicht zu untersuchen, ob die Klägerin etwa, nachdem die schuldigen

Kraftfahrer nicht ermittelt werden können, einen Ersatzanspruch - wenigstens soweit er 1000 DM übersteigt - gegen den „Entschädigungsfonds“ (§ 12 des PflVersG i.d.F. v. 5. 4. 1965 - BGBl. I 213) hätte geltend machen können (vgl. aber auch § 152 VVG). Auf diese Frage kam es nicht mehr an, nachdem die Klägerin erklärt hatte, sich lediglich auf die Haftung der Beklagten nach § 7 StVG zu stützen.

Daß an sich hier die Voraussetzungen dieser Haftungsnorm erfüllt sind, ist zwischen den Parteien nicht streitig. Da, wie das angefochtene Urteil feststellt, den Fahrer des Lkw sogar ein Verschulden trifft, entfällt die Gefährdungshaftung nicht etwa wegen unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 StVG). Fraglich ist allein, ob auch die Schäden, welche die hinter dem die Straße sperrenden Lkw zunächst zum Halten gezwungenen Kraftfahrer beim Überfahren des Rad- und Gehweges angerichtet haben, noch auf ein haftungsbegründendes Verhalten, hier die vom Halter zu vertretende Betriebsgefahr des Lkw, zurückgeführt werden können. Das Berufungsgericht hat das bejaht. Es hat zunächst geprüft, ob der adäquate Ursachenzusammenhang etwa deshalb ausgeschlossen ist, weil der Schaden der Klägerin durch das vorsätzliche Verhalten der nachfolgenden Kraftfahrer herbeigeführt worden ist; es hat dies verneint, weil deren Tun durch die infolge des Unfalls geschaffene Verkehrssituation veranlaßt worden sei, ohne daß darin eine ungewöhnliche Reaktion gelegen habe. Das Berufungsgericht hat bei seinen weiteren Überlegungen nicht verkannt, daß mit der Bejahung des adäquaten Ursachenzusammenhangs zwischen Verhalten des Schädigers und Schaden nicht immer schon abschließend entschieden ist, ob dieser Schaden dem Schädiger auch haftungsrechtlich zuzurechnen ist. Das Berufungsgericht hat daher geprüft, ob der Schaden noch innerhalb des Schutzbereichs der verletzten Norm, hier des § 7 StVG, liegt, hat aber auch dies bejaht. Nach seiner Auffassung besteht zwischen dem Unfall und der dadurch hervorgerufenen Sperre der Straße einerseits und dem der Klägerin zugefügten Schaden andererseits kein bloß zufälliger äußerer, sondern ein innerer Zusammenhang, so daß auch bei wertender Betrachtung der Schaden eine noch dem Halter und Fahrer des Lkw zuzurechnende Folge des Betriebes des Lkw sei.

II. Diesem Standpunkt kann nicht gefolgt werden.

1. Dem Berufungsgericht muß zwar zugestimmt werden, wenn es auch im vorliegenden Fall den Ursachenzusammenhang zwischen dem zum Unfall führenden Verhalten des Lkw-Fahrers und der Beschädigung von Rad- und Gehweg als adäquat angesehen hat (insofern richtig auch *LG Düsseldorf*, NJW 55, 1031: „Grünstreifen-Fall“). Erfahrungsgemäß gibt es bei Unfällen der hier geschehenen Art immer wieder Kraftfahrer, die - unzweifelhaft verkehrswidrig und wegen vorsätzlicher Sachbeschädigung strafbar (§ 303 StGB) - nicht so lange warten, bis die Weiterfahrt wieder möglich oder ihnen die Umfahrung durch eine Anordnung der Verkehrspolizei erlaubt worden ist. Angesichts der Erfahrung, daß das Verhalten jener Kraftfahrer immer wieder vorkommt, wird man sogar annehmen können, ein Kraftfahrer müsse voraussehen, daß ein von ihm verursachter Unfall im fließenden Verkehr derartige Reaktionen nachfolgender Fahrer mit den damit angerichteten Schäden an öffentlichen Straßen, privaten Vorgärten, Zäunen usw. zur Folge haben kann. Indes kommt es im vorliegenden Fall ohnehin nicht auf Verschulden als Zurechnungsgrund entscheidend an, weil die Klägerin ihren Ersatzanspruch auf § 7 StVG stützen kann.

Zu Unrecht zieht die Revision den Standpunkt des Berufungsgerichts in Zweifel, daß der Lkw noch in dem Zeitpunkt „im Betrieb“ war, in welchem jene Kraftfahrer den Rad- und Gehweg überfahren. Der Lkw war, als er zum Stehen gekommen war, aber die anderen Fahrzeuge an der Weiterfahrt hinderte, noch nicht aus dem Verkehr gezogen. Im Sinne des § 7 StVG dauert der Betrieb eines Kraftfahrzeugs so lange fort, wie es der Fahrer im Verkehr beläßt und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbesteht (BGHZ 29, 163, 166 = NJW 59, 627). Auch stand das Ausweichen der ungeduldig gewordenen Kraftfahrer noch in dem erforderlichen nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem von dem Lkw verursachten Zusammenstoß (vgl. BGHZ 37, 311, 318 = NJW 62, 1676; Senatsurt. v. 18. 3. 1969 - VI ZR 217/67 - VersR 69, 668 m.w. Nachw.). Wäre ein nachfolgendes Kraftfahrzeug, um nicht auf den vor ihm stehenden Lkw aufzufahren, beim Bremsen ins Schleudern gekommen und dabei auf den Rad- und Gehweg geraten, so wäre der dabei von ihm angerichtete Schaden gewiß noch der Betriebsgefahr des Lkw zuzurechnen. Nichts anderes würde gel-

ten, wenn ein nachfolgender Kraftfahrer, um nicht aufzufahren oder nicht von nachkommenden Verkehrsteilnehmern angefahren zu werden, sein Fahrzeug sogar bewußt auf den Rad- und Gehweg gelenkt hätte.

2. Lassen sich somit der adäquate Ursachenzusammenhang und der Zusammenhang mit der Betriebsgefahr des die Straße sperrenden Lkw nicht verneinen, so hängt die Entscheidung des Rechtsstreits davon ab, ob einem Schädiger auch solche Folgen zugerechnet werden können, die auf einem „freien“ Entschluß eines Dritten beruhen (sog. „Unterbrechung des Kausalzusammenhangs“ oder „Regreßverbot“). Diese Frage stellt sich in Fällen der vorliegenden Art ohne Rücksicht darauf, ob der Geschädigte seinen Ersatzanspruch auf § 823 Abs. 2 (i.V. mit den Vorschriften der StVO) oder Abs. 1 BGB oder auf § 839 BGB oder, wie hier, weil die Straße durch ein Kraftfahrzeug gesperrt worden war, auf die §§ 7, 18 StVG stützt.

a) Entgegen der Meinung der Revision ist diese Zurechnung nicht schon deshalb zu verneinen, weil jene ungeduldigen Kraftfahrer vorsätzlich und rechtswidrig handelten, als sie über den Rad- und Gehweg fuhren.

Die Zurechnung eines Schadens ist keineswegs schlechthin schon deshalb ausgeschlossen, weil er auf dem Eingreifen eines Dritten beruht (BGHZ 12, 206, 211 = NJW 54, 715; BGHZ 17, 153, 159 = NJW 55, 988; BGHZ 24, 263, 266 = NJW 57, 1593). Nur dann, wenn die Ursächlichkeit

906 ▲
▼

BGH: † Zum Umfang der einem Verantwortlichen eines Verkehrsunfalles zuzurechnenden Schäden (NJW 1972, 904)

des ersten Umstandes für das zweite Ereignis völlig unerheblich war, kann davon gesprochen werden, daß der Kausalzusammenhang „unterbrochen“ ist (BGHZ 3, 261, 268 = LM Nr. 1 zu § 823 [C] BGB; BGHZ 12, 211 = NJW 54, 715; BGHZ 17, 159 = NJW 55, 988; Senatsurt. v. 15. 12. 1970 - VI ZR 97/69 - NJW 71, 459). Das ist hier nicht der Fall. Der Zurechnung steht auch nicht entgegen, daß jene Kraftfahrer den Schaden rechtswidrig angerichtet haben. Ob das Eingreifen des Dritten in den Ablauf des Geschehens rechtmäßig war oder rechtswidrig, ist nicht von entscheidender Bedeutung für die Frage der Zurechnung (vgl. *Esser*, Schuldrecht, Bd. I, 4. Aufl., § 44 III 2 c gegen *Rother*, NJW 65, 177).

Ebensowenig wird ein Schädiger, dessen Verhalten einen haftungsbegründenden Tatbestand erfüllt hat, von der Haftung für Schäden, die ein Dritter angerichtet hat, schon deshalb freigestellt, weil dieser außerdem vorsätzlich gehandelt hat (vgl. Senatsurt. v. 1. 2. 1966 - VI ZR 196/64 - LM Nr. 8 a zu § 832 BGB und *BGH*, Urt. v. 11. 1. 1965 - III ZR 77/64 - VersR 65, 388; vgl. auch *Larenz* in *Festschrift für Honig*, 1970, 79, 86/87 und in NJW 58, 627 gegen NJW 55, 1009). Deshalb muß z.B. der Fahrer und der Halter, dessen Kraftwagen einen Lieferwagen so angefahren hat, daß dessen Ladung auf die Straße gefallen ist, nicht nur die Waren ersetzen, die bei dem Unfall beschädigt worden sind oder nicht mehr geborgen werden konnten, sondern auch die aus der verstreut auf der Straße liegenden Ladung gestohlenen Waren. Hier kann der für den Unfall Haftende den Geschädigten nicht auf seine Ansprüche gegen die Diebe verweisen; der von diesen verursachte Schaden ist auch ihm zuzurechnen, weil er die Gefahr, daß der durch den Unfall Geschädigte bestohlen werden könnte, geschaffen hat. Daß diese Folgen seines haftungsbegründenden Tuns, nämlich das Halten seines schadensträchtigen Kraftfahrzeugs oder der Verkehrsverstoß seines Fahrers, nicht mehr in den Bereich der Gefahren fielen, zu deren Abwehr jene Haftungsnormen (§§ 7, 18 StVG, §§ 823 ff. BGB i.V. mit den Vorschriften der StVO usw.) erlassen worden sind, kann nicht angenommen werden (vgl. BGHZ 27, 137, 140 = NJW 58, 1041; *Lange*, Gutachten zum 43. DJ-Tag 1960 S. 50). Ebenso wenig kann, wer aufgrund Vertrages dafür einzustehen hat, daß eine Sache behütet bleibt, seinen trotzdem bestohlenen Auftraggeber auf seine Ansprüche gegen den Dieb verweisen. Auch durch Gesetz können derartige „Garantenpflichten“ begründet sein. So kann unter Umständen die einem Verkehrsteilnehmer obliegende Sorgfaltspflicht so weit gehen, daß er darauf achtet, nicht durch sein verkehrswidriges Verhalten Dritte zu vorsätzlichen Verkehrsverstößen zu

verleiten. Vor allem ist der Halter eines Kraftfahrzeugs für sämtliche Schäden verantwortlich, die mit dem Betrieb seines Fahrzeugs verbunden sind, gleichviel wie im konkreten Fall dessen Gefährlichkeit schadenswirksam geworden ist; er haftet auch für Schäden, die der Schwarzfahrer mittels seines Fahrzeugs bewußt und gewollt anrichtet, sogar bei vorsätzlicher Tötung eines Menschen (BGHZ 37, 311, 316/317 = NJW 62, 1676).

b) Bei wertender Betrachtung liegt aber der hier zu entscheidende Fall anders. Die Kraftfahrer sind, nachdem sie auf der Straße zum Halten gekommen waren, aus freien Stücken über den Rad- und Gehweg gefahren. Das war nur insofern noch mit dem Unfall, also mit der Fahrweise des Lkw und der von ihm ausgehenden Betriebsgefahr verknüpft, als der Unfall mit seiner Sperrung der Straße den Anlaß für das Verhalten jener Kraftfahrer bildete. Dies aber war nicht mehr als ein äußerer Umstand, der lediglich die Motivation für das eigenmächtige, nicht mehr von Rücksichten auf Verkehrssicherheit bestimmte Verhalten der Kraftfahrer abgab. Er kann daher nicht als ausreichend angesehen werden, um einen zurechenbaren Zusammenhang zu begründen (vgl. auch BGHZ 25, 86, 90 = NJW 57, 1475; Senatsurt. v. 12. 2. 1963 - VI ZR 181/62 - LM Nr. 28 zu § 823 [C] BGB = NJW 63, 1671). Vor allem kann hier nicht gesagt werden, daß das Verhalten des Lkw-Fahrers und die Sperrung der Straße das Handeln jener Kraftfahrer „herausgefordert“ hätte (so die Formulierung von *Larenz* in *Karlsruher Forum* 1959 S. 12 und in *Schuldrecht*, Bd. I, 10. Aufl., § 27 III b 3 S. 323; vgl. BGHZ 57, 25, 28 = NJW 71, 1980 m.w. Nachw.). Eine solche zum Eingreifen Dritter drängende Lage war durch die Sperrung der Straße nicht entstanden. „Herr“ des schadenstiftenden Geschehens (vgl. *Larenz*, NJW 55, 1012) waren in bezug auf die Beschädigung des Randstreifens allein die ungeduldigen Kraftfahrer und nicht auch der Fahrer des Lkw. Der vorliegende Fall gibt daher keinen Anlaß zur Prüfung, ob bei der Frage nach der „Herausforderung“ des vorsätzlichen Handelns des Dritten auch dem Grade und der Erheblichkeit der hervorgerufenen Gefahr für die Rechtsgüter Anderer Bedeutung zukommt. Die Entscheidung folgt im Streitfall bereits aus dem Grundsatz, daß die Vorgänge, die für die Frage nach der Zurechnung eines Schadens erheblich sind, stets einer wertenden Betrachtung zu unterwerfen sind (BGHZ 18, 286, 288 = NJW 55, 1876; BGHZ 30, 154, 157 = NJW 59, 1631; Senatsurt. v. 8. 1. 1963 - VI ZR 80/62 - LM Nr. 27 zu § 823 [C] BGB und v. 12. 2. 1963 - VI ZR 181/62 - LM Nr. 28 zu § 823 [C] BGB = NJW 63, 1671).

Bei wertender Betrachtung besteht ein für die Haftung ausreichender Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Lkw-Fahrers und der Sachbeschädigung hier auch dann nicht, wenn zugunsten der Klägerin nicht nur auf § 7 StVG abgestellt wird, sondern auf das den Lkw-Fahrer treffende Verschulden, das zu dem Zusammenstoß geführt hat. Hier waren nach der Rechts-, vor allem der Verkehrsordnung die Verantwortungsbereiche deutlich getrennt: Der Fahrer und der Halter des Lkw waren verantwortlich für den Zusammenstoß und seine Folgen für andere Verkehrsteilnehmer, die etwa in den Unfall verwickelt worden waren, sowie für alle durch den Zusammenstoß in Mitleidenschaft gezogenen Sachen. Für die Beschädigung des Rad- und Gehweges sind aber bei dem hier gegebenen Schadensverlauf allein die Kraftfahrer, die über ihn gefahren waren, verantwortlich. Die für den Fahrer des Lkw geltenden Gebote und Verbote schützten nur insoweit auch die Interessen derer, die mit ihrem Eigentum dem Verkehrsraum nahe waren, als der Fahrer nicht mit seinem Lkw auf den Bürgersteig geraten und nicht Anlaß dafür geben durfte, daß andere Fahrzeuge, um nicht mit ihm zusammenzustoßen, auf das Gelände neben der Straße ausweichen mußten. In seinen Pflichtenkreis fällt aber nicht mehr das, was sich, nachdem das Unfallgeschehen beendet war, dadurch ereignete, daß die nachfolgenden, schon zum Halten gelangten Kraftfahrer über den Rad- und Gehweg fuhren, um schneller vorwärts zu kommen. Diese daran zu hindern, war der Lkw-Fahrer weder tatsächlich in der Lage noch rechtlich verpflichtet. Daß die vom Berufungsgericht bejahte Zurechnung zu weit geht, wird auch dadurch deutlich, daß die Klägerin, wäre ihr Standpunkt zutreffend, auch den Halter des Renault-Pkw, auf den der Lkw aufgefahren war, in Anspruch nehmen könnte, wenn diesem nicht der Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 StVG gelungen wäre; unter Umständen könnte dann sogar die Mit-Haftung des rechts parkenden Kraftwagens in Betracht kommen. Zu weit ginge es auch, einen Halter, dessen Fahrzeug sich infolge Versagens seiner Einrich-

tungen (§ 7 Abs. 2 StVG) in der Straße quergestellt hat, für die Schäden haften zu lassen, die nachfolgende Kraftfahrer durch Überfahren des Bürgersteiges angerichtet haben.

3. Hier war es nach alledem nicht die Betriebsgefahr des Lkw oder die Fahrweise des Fahrers, die in zurechenbarer Weise zu den Schäden an dem Bürgersteig geführt hat. Diese mögen allerdings dadurch verursacht worden sein, daß der Fahrer des Lkw diesen anschließend so lange stehenließ, bis die herbeigerufene Verkehrspolizei eintraf. Sollte er für die dadurch herbeigeführte Behinderung des Verkehrs (vgl. § 1 StVO) keinen vernünftigen Grund (mehr) gehabt haben, so könnte aus diesem Verhalten eine Haftung für die von den ungeduldig gewordenen Kraftfahrern angerichteten Schäden hergeleitet werden (§ 823

907 ▲▼

BGH: † Zum Umfang der einem Verantwortlichen eines Verkehrsunfalles zuzurechnenden Schäden (NJW 1972, 904)

Abs. 1 und 2, hier § 839 BGB), so daß auch der Halter (nach § 831 BGB, hier die Beklagte nach Art. 34 GG) haftbar sein könnte. Eine so begründete Haftung ist aber rechtlich von der Haftung aus dem vorausgegangen Verhalten für die eigentlichen Unfallfolgen zu trennen. Jene Haftung könnte auch den treffen, der die Straße nicht durch ein Kraftfahrzeug (§ 7 StVG) sperrt oder an dem Unfall schuldlos gewesen war.

Unter welchen Voraussetzungen eine solche Haftung zu bejahen wäre, bedarf hier keiner Prüfung. In dieser Richtung hat die Klägerin gegen den Fahrer des Lkw keine Vorwürfe erhoben.

III. Die Klägerin kann sich somit wegen der Schäden, die ihr jene Kraftfahrer zugefügt haben, lediglich an diese halten. Sie läuft zwar, nachdem diese nicht mehr zu ermitteln sind, Gefahr, den Schaden endgültig tragen zu müssen. Das aber ist ein allgemeines Risiko, das jeden Anlieger einer vom Verkehr benutzten Straße trifft und das sie nicht auf die Beklagte abwälzen kann (vgl. *H. Lange*, aaO S. 53). Infolgedessen kann das angefochtene Urteil nicht aufrechterhalten bleiben (vgl. die Bedenken von v. *Caemmerer*, DAR 70, 290; *Jagus*, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 7 StVG Anm. 2 d S. 886; *Roth-Stielow*, NJW 71, 181). Mit Recht ist daher auch das „Grünstreifen-Urteil“ des *LG Düsseldorf* angegriffen worden (*Larenz*, NJW 55, 1009, und v. *Caemmerer*, Das Problem des Kausalzusammenhangs, 1956 = Gesammelte Schriften S. 398, 405). Auch im übrigen Schrifttum wird dieses Urteil überwiegend als unrichtig angesehen (*Lange*, aaO; *Wolf*, Der Normzweck im Deliktsrecht, Göttinger Rechtswissenschaftliche Studien Bd. 42 S. 30; *Rother*, NJW 65, 180 und in Haftungsbeschränkungen im Schadensrecht, 1965, S. 26; *Deutsch* in der Festschrift für Honig, 1970, S. 33, 51; *Esser*, aaO § 45 II 2 Fußn. 9; *Erman-Sirp*, BGB, 4. Aufl., § 249 Anm. 3 h; v. *Caemmerer*, DAR 70, 290).

Kr.

Anm. d. Schriftltg.:

Vgl. zuletzt zu dem Thema: „Die Reichweite eines bestimmten Verhaltens als äußerste Haftungsgrenze“ den auch oben zit. Aufsatz von *Roth-Stielow* (mit weiteren Hinweisen auf Rspr. u. Schrifttum). Vgl. weiter zum Thema: „Schutzzwecklehre und Adäquanztheorie“ *Schickedanz* in NJW 71, 916 u. im Zusammenhang mit der oben zit. Entsch. BGHZ 57, 25 = NJW 71, 1980 *Martens* zu dem Thema: „Die Verfolgung des Unrechts“ in NJW 72, 740 (jeweils mit weiteren Hinweisen).