

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

StVO § 1; StVG § 7; BGB § 276 Cg

Zu den Sorgfaltspflichten, die beim Überholen auf der Autobahn ein die Überholungsspur anschneidender Kraftfahrer im Hinblick auf einen ihm nachfolgenden Kraftfahrer beobachten muß, der seinerseits zum Überholen angesetzt hat.

BGH, Urt. v. 12. November 1959 - III ZR 155/58 - OLG Köln

III ZR 155/58

V e r k ü n d e t
am 12. November 1959
[REDACTED], Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s
In dem Rechtsstreit

des Diplomingenieurs Helmut H [REDACTED] in R [REDACTED]
bei K [REDACTED], N [REDACTED]weg [REDACTED]

Klägers und Berufungsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt [REDACTED],
[REDACTED] -

Streitgehilfe: Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den
Präsidenten der Oberfinanzdirektion K [REDACTED],

Revisionsführer,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Ober-
stadtdirektor der Stadt B [REDACTED], Amt für Verteidigungslasten,

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] ;

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 12. November 1959 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Arndt, Dr. Beyer,
Dr. Hußla und Gähtgens

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Streitgehilfen des Klägers wird
das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Köln vom 31. Juli 1958 aufgehoben und die Sache zur an-
derweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die
Kosten der Revisionsinstanz, an das Berufungsgericht zu-
rückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

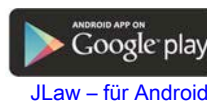
Am Vormittag des 7. Januar 1956 bremste auf der Autobahn von K- F ein in Richtung F fahrender Kraftwagen vor der verbotenen Ausfahrt nach Schloß R ab und fuhr auf dieser aus. Durch sein Abbremsen veranlaßte er einen hinter ihm fahrenden, von dem Sergeant W dienstlich zum Flughafen Wa gesteuerten kleinen Omnibus der britischen Militärbehörde, etwas nach links auszuweichen und sodann, nachdem er an dem Personenkraftwagen vorbei war, wieder nach rechts zu fahren. Während der Omnibus auswich, wollte ihn ein von dem Fahrer Br gesteuerter Personenkraftwagen des Landes Nordrhein-Westfalen auf einer Dienstfahrt mit einer Geschwindigkeit von rund 100 km/st überholen. Dabei geriet der PKW von der Überholbahn ab und über den Grünstreifen der Autobahn auf die Gegenfahrbahn. Dort stieß er mit einem seinerseits auf der Überholungsspur einen Volkswagen überholenden Mercedeswagen zusammen. Bei dem Unfall wurde der neben dem Fahrer Br sitzende Kläger verletzt und erlitt Sachschäden.

Nachdem die Ansprüche des Klägers vom Amt für Verteidigungslasten abgelehnt worden sind, verlangt der Kläger, sich auf den Finanzvertrag sowie die Vorschriften der §§ 823 ff BGB und das Straßenverkehrsgesetz stützend, von der beklagten Bundesrepublik Ersatz seiner Schäden, und zwar in der Form, daß er beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 4 677,76 DM nebst Zinsen zum Ausgleich seiner Sachschäden und ein angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen, sowie



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

die Pflicht der Beklagten festzustellen, ihm allen künftigen Unfallschaden zu ersetzen.

Vor dem Landgericht und dem Oberlandesgericht ist er unterlegen. Mit der Revision verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen, das dem Kläger in der Berufungsinstanz als Streithilfe beigetreten ist, den Klagantrag weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil geht auf Grund der von ihm für glaubwürdig befundenen Aussagen der englischen Zeugen im staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren davon aus: Der Militäromnibus sei mit einer Geschwindigkeit von 60 km/st und in einem Abstand von 30 m hinter dem ersten PKW einhergefahren; dann habe letzterer plötzlich und stark abgebremst, um in die offensichtlich erst im letzten Augenblick ausgemachte verbotene Ausfahrt auszufahren. Der Omnibus habe, um an dem abgebremsten PKW vorbeizukommen, die Überholungsbahn höchstens in einer Breite von 60 cm und jedenfalls in einem so geringfügigen Ausmaß, daß der mit seinem Wagen nachfolgende Br[] noch reichlich Raum auf der Überholungsbahn gehabt habe, benutzt und sei sobald als möglich wieder nach rechts gefahren.

Diese Fahrweise, so nimmt das Berufungsgericht an, lasse erkennen, daß der Fahrer W[] jede von ihm unter den gegebenen Umständen zu erwartende Sorgfalt angewandt habe, und zeige, daß der gleichwohl eingetretene Unfall ein unabwendbares Ereignis gewesen sei. W[] habe nämlich mit dem

plötzlichen Abbremsen des vor ihm fahrenden PKW nicht zu rechnen brauchen; er habe zu dem vorher fahrenden Wagen einen genügenden Abstand gehalten, um einer etwaigen Gefahr begegnen zu können; ein Abstand von 30 m bei einer Geschwindigkeit des nachfahrenden Fahrzeugs von 60 km/st reiche nämlich sicher dann aus, wenn man den Bremsweg des vorfahrenden, zuerst abbremsenden Fahrzeugs hinzunehme. W. habe zunächst nicht recht erkennen können, was der vor ihm fahrende, bremsende PKW vorhabe; dieser habe aus irgend einem, vom nachfolgenden Verkehr nicht erkannten Grunde seine Fahrt verlangsamen oder anhalten mögen; W. habe daher eine kurze Zeitspanne benötigt, um den Überblick über den sich vor ihm abspielenden Vorgang zu bekommen. Dann aber habe er gleich jedem einigermaßen vernünftigen Kraftfahrer schon gefühlsmäßig nichts anderes tun als versuchen müssen, an dem PKW vorbeizukommen, da es zumindest sehr fraglich habe erscheinen müssen, ob der Militärbus noch hinter dem PKW zum Stehen gelangen werde. Bei seinem - geglückten - Vorgehen habe W. die Überholungsspur nur zu einem ganz geringen Teil benutzen wollen und benutzt. Wenn der nachfolgende Fahrer Br., wofür sein Verhalten spreche, befürchtet haben sollte, der Bus werde ihm die Überholungsbahn sperren, und die Nerven verloren habe, so habe damit W. nicht zu rechnen brauchen; er sei durch den abbremsenden PKW in eine Zwangslage versetzt worden, habe seine Fahrweise so eingerichtet, daß Br. seinerseits ohne Gefahr hätte überholen können, und habe einen gegenteiligen Eindruck nach besten Kräften und damit eine objektive Gefährdung des von Br. gesteuerten PKW vermieden.

Diese Auffassung hält der von der Revision erbetenen Nachprüfung nicht stand. Zwar hat der Vorderrichter bei sei-

ner zu § 7 Abs. 2 StVG angestellten Erwägung nicht das Verhalten eines einigermaßen erfahrenen Kraftfahrers zur Richtschnur genommen, sondern er hat mit der von der Revision beanstandeten Wendung zum Ausdruck bringen wollen, daß schon ein einigermaßen erfahrener und damit erst recht der umsichtige und geistesgegenwärtige Fahrer des § 7 Abs. 2 d. Ges. so wie W. reagieren werde. Die Überlegungen des Berufungsrichters kranken aber daran:

Selbst wenn man den Grundsatz, ein Kraftfahrer müsse sein Fahrzeug rechtzeitig vor einem auch unvermuteten Hindernis (erforderlichenfalls) zum Stillstand bringen und dementsprechend seine Geschwindigkeit einrichten, auf Autobahnen nur eingeschränkt gelten lassen wollte, so muß doch verlangt werden, daß der Benutzer einer Autobahn den Abstand zu einem vor ihm fahrenden PKW und auch seine Geschwindigkeit so einrichtet, daß er, auch wenn der Vordermann plötzlich scharf abbremst (von einer Gefahrenbremsung ist nichts festgestellt), mit Sicherheit ein Auffahren vermeiden kann. Ein Kraftfahrzeug kann auf der Autobahn aus verschiedenen Gründen, wie Reifenpanne, Motorschaden u.a. unversehens zu einer beträchtlichen Verlangsamung gezwungen sein. Hinzu kommt, daß der in geringem Abstand hinter einem Lastkraftwagen oder auch einem Personenkraftwagen nachfahrende Autofahrer durch das vor ihm fahrende Fahrzeug in gewissem Maße in seinem Überblick über die vor ihm liegende Fahrbahn beeinträchtigt sein wird und infolgedessen nicht ausschließen kann, aus einem ihm selbst nicht ersichtlichen Grunde, müsse der vor ihm fahrende Verkehrsteilnehmer abbremsen. Ferner kommt hinzu, daß er andererseits un schwer seine Aufmerksamkeit dem vor ihm fahrenden Fahrzeug schenken kann, ohne deswegen in seiner übrigen Umsicht er-

lahmen zu müssen, ein Umstand, der zeigt, daß das eben aufgestellte Gebot mit dem Zweck der Autobahn, einen raschen, flüssigen Verkehr zu ermöglichen und zu gewährleisten, sehr wohl vereinbar ist. Das bedeutet zugleich, daß W. mit dem Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs als mit einer Gefahr, die der Autobahnverkehr mit sich bringt, zu rechnen hatte und eine Schrecksekunde nicht gutgeschrieben bekommen kann.

Aus dem allen folgt: W. durfte den Abstand zu dem vorausfahrenden Wagen nicht geringer und die Geschwindigkeit des von ihm gesteuerten Fahrzeugs nicht höher werden lassen, als daß er unter Berücksichtigung seiner eigenen Reaktionsfähigkeit und der Bremsfähigkeit seines Fahrzeugs dieses hinter dem abbremsenden Wagen hätte abstoppen und ein Auffahren hätte vermeiden können, ohne zu dem Versuch genötigt zu werden, an dem Wagen links vorbeizukommen. Zwar handelte W., wenn er auf der Autobahn den kleinen Bus mit einer Geschwindigkeit von 60 km/st in einem Abstand von 30 Metern hinter einem anderen Kraftfahrzeug einherfuhr, bei dem Fehlen besonderer dagegen sprechender Umstände nicht schuldhaft. Wenn er aber das Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs nicht rechtzeitig wahrgenommen hätte und sich dadurch zu dem Versuch hätte nötigen lassen, links an dem vorausfahrenden Fahrzeug ohne Rücksicht auf einen ihm nachfolgenden Personenkraftwagen des Landes Nordrhein-Westfalen, der seinerseits zum Überholen angesetzt hatte, vorbeizukommen, so beobachtete er in einem solchen Falle entgegen der Auffassung des angefochtenen Urteils nicht jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt (§ 7 Abs. 2 StVG). Auch wenn er nur in einer Breite von 60 cm und nur auf eine kurze Strecke auf die Überholungsbahn geriet, mußte er -

wenn nicht besondere entlastende Umstände, die eine andere Beurteilung rechtfertigten (siehe unten)-sich sagen, seine Fahrweise sei geeignet, in dem Fahrer des nachfolgenden Wagens die Befürchtung hervorzurufen, der Bus werde noch weiter nach links fahren und ihm unversehens die Überholungsbahn sperren, und er könne so den Fahrer Br[REDACTED] zu fehlerhaften Maßnahmen verleiten.

Sollte aber Sergeant W[REDACTED] einen ausreichenden Abstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten, auch dessen Abbremsen rechtzeitig erkannt, das Überholen jedoch einem entsprechenden eigenen Abbremsen vorgezogen haben, so ist zu bedenken: W[REDACTED] hatte gerade dann, wenn er nach links ausscheren wollte, auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und hätte dann wahrnehmen müssen, daß Br[REDACTED] bereits zum Überholen des von W[REDACTED] gesteuerten Busses angesetzt hatte. Wenn er bei dieser Verkehrslage den Fahrer Br[REDACTED] nicht in vermeidbarer Weise belästigen und gefährden (§ 1 StVO) wollte, so durfte er bereits bei Anlegung des Maßstabs der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB) mit seinem Bus nur dann auf die Überholungsspur ausscheren, wenn er mit hinreichender Sicherheit davon ausgehen konnte, der Fahrer Br[REDACTED] werde mit der gebotenen Umsicht die Verkehrslage übersehen und verläßlich dahin beurteilen, daß der vor ihm nach links ausscherende Bus die Überholungsbahn nur anschneiden und alsbald wieder nach rechts fahren wolle. Ein solcher Sachverhalt hätte gegeben sein können, wenn W[REDACTED] nach den gegebenen Umständen annehmen durfte, Br[REDACTED] erkenne oder müsse bei Aufbringung der nötigen Umsicht erkennen, daß das erste der beiden vor ihm fahrenden Fahrzeuge in eine Ausfahrt auszufahren beabsichtige und daß nur mit Rücksicht hierauf das zweite Fahrzeug etwas

51

nach links ausschere. Nur wenn Sergeant W. die eben beschriebene Sicherheit haben konnte, durfte er sich sagen, er werde mit dem Ausscheren nach links den im Überholen befindlichen Br. nicht behindern und nicht irritieren.

Der "ideale" Fahrer im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG hätte daher an der Stelle von W. sich zu einem Ausbiegen nach links anstatt zu einem Abbremsen hinter dem ausfahrenden Fahrzeug nur entschlossen, wenn er es auch bei größter Umsicht nach den Umständen des Falles für ausgeschlossen erachten durfte, daß Br. befürchten werde, ihm werde die Überholungsbahn versperrt. Dies läßt sich nach den vorliegenden Feststellungen nicht sagen, die die entscheidende Frage ungeklärt lassen, welche Vorstellungen sich W. darüber machen durfte, wie Br. die Verkehrslage beurteilen und demgemäß sein Fahrverhalten einrichten werde.

Der Entschluß, nach links auszubiegen anstatt abzubremsen, konnte, wie angedeutet, auch eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Sinne des § 276 BGB sein, dann nämlich, wenn W. bei der allgemein verlangten Umsicht nicht mit Sicherheit davon ausgehen durfte, Br. werde die Verkehrslage übersehen und das von W. beabsichtigte Linksausbiegen zutreffend beurteilen. Eine Fahrlässigkeit im Sinne von § 276 BGB ließe sich auch dann W. zurechnen, wenn er das Abbremsen des vor ihm fahrenden Fahrzeugs nicht rechtzeitig erkannt hätte mit der Folge, daß er, um nicht aufzufahren, zu dem Anschneiden der Überholungsspur seine Zufucht nahm. Über alle diese Fragen kann das Revisionsgericht mangels hinreichender tatsächlicher Feststellungen nicht befinden.

Der Rechtsstreit muß mithin zur weiteren Klärung des Sachverhalts an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Ihm ist auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu übertragen.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Gähtgens