

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung nein

2169 081 ¹²

StVO § 1; StVZO § 56

Ein Kraftfahrer, der seine Fahrweise - für nachfolgende Verkehrsteilnehmer erkennbar - einer seitlichen Begrenzung seiner Fahrbahn von wechselnder Breite in ständigen leichten seitlichen Veränderungen anpassen muß, darf darauf vertrauen, daß ein Nachfolgender dies beachten wird, und ist nicht gehalten, vor jedem, der Begrenzung folgenden, leichten Ausbiegen nach links in den Rückspiegel zu blicken.

BGH, Urt. v. 12. März 1962 - III ZR 19/61 - OLG Nürnberg
LG Ansbach

III ZR 19/61

Verkündet

am 12. März 1962

Scheibl,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter der

Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Schaufenstergestalters Harald M [REDACTED],

P [REDACTED]/Hessen, P [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister der Finanzen, dieser vertreten durch die Oberfinanzdirektion Nürnberg,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 12. März 1962 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Beyer, Dr. Hußla, Gähtgens und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 25. November 1960 wird zurückgewiesen mit der Maßgabe, daß das angefochtene Urteil in seinem Ausspruch zu II wie folgt gefaßt wird:

Der bezifferte Zahlungsanspruch ist in Höhe von einem Fünftel des durch den Unfall vom 27. Januar 1959 entstandenen Schadens dem Grunde nach gerechtfertigt.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden dem Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger befuhr am 27. Januar 1959 mit seinem fast fabrikneuen, rd. 1,62 m breiten Personenkraftwagen die Bundesstraße 14. Um die Mittagszeit hatte er kurz vor Feuchtwangen mehrere Fahrzeuge einer Kolonne von Lastkraftwagen der US-Streitkräfte überholt und sich jeweils wieder nach rechts in den Zwischenraum eingeordnet. Bei dem Versuch, den von dem amerikanischen Soldaten K [REDACTED] gelenkten 2 1/2 t-Lastkraftwagen, der etwa 2,35 m breit und mit Anhänger 8 bis 10 m lang war, zu überholen, kam der Kläger von der Fahrbahn nach links ab, gelangte trotz Bremsens auf den linken Rasenstreifen und fuhr gegen einen Straßenbaum, den er umbrach. Der Kläger wurde verletzt, sein Kraftwagen schwer beschädigt.

Das Amt für Verteidigungslasten in Nürnberg hat den rechtzeitig angemeldeten Anspruch auf Schadensersatz und ein Schmerzensgeld mit einem am 22. September 1959 zugestellten Bescheid abgelehnt. Der Kläger hat am 7. November 1959 Klage erhoben und vorgetragen: Die amerikanische Kolonne sei mit einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/h, der von K [REDACTED] gelenkte Lastkraftwagen an der Spitze gefahren. Er, der Kläger, habe mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h zum Überholen angesetzt. Als er bereits in der Höhe des Lastzuges auf der linken Fahrbahn gewesen sei, sei K [REDACTED] plötzlich ohne ersichtlichen Grund und ohne ein Zeichen zu geben, erheblich nach links ausgebogen. Seine, des Klägers, anhaltende Hupenzeichen habe Keck nicht beachtet.

Der Kläger hat seinen Schaden mit 5.105,26 DM angegeben, mit Rücksicht auf die Betriebsgefahr seines eigenen Kraftwagens hiervon jedoch nur 4/5 geltend gemacht und mit der Klage beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 4.084,21 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 27. Juni 1959 sowie eines

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



angemessenen Schmerzensgeldes zu verurteilen.

Entsprechend dem Antrage der Beklagten hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht den Anspruch des Klägers auf Schadensersatz nach dem Straßenverkehrsgesetz dem Grunde nach zu 1/5 für gerechtfertigt erklärt, im übrigen aber die Berufung zurückgewiesen.

Mit der Revision bittet der Kläger, die Klage in vollem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

1.) Das Berufungsgericht hat unter II seines Urteilsausspruches den Anspruch des Klägers auf Schadensersatz aus dem Unfall vom 27. Januar 1959 dem Grunde nach zu 1/5 für gerechtfertigt erklärt und unter III die Berufung des Klägers im übrigen als unbegründet zurückgewiesen und die Klage dem Grunde nach abgewiesen. Die Urteilsformel ist unklar und bedarf der Auslegung anhand der Entscheidungsgründe. Nach diesen hat das Berufungsgericht lediglich einen Anspruch nach Maßgabe der §§ 7, 11, 17 StVG für gerechtfertigt befunden, den Anspruch auf ein Schmerzensgeld aber ausdrücklich verneint. Daraus ist zu schließen, daß das Berufungsgericht den Anspruch des Klägers auf Ersatz seines immateriellen Schadens aus dem Unfall (§ 847 BGB) nicht teilweise für gerechtfertigt erklären wollte, daß sich vielmehr der Urteilsausspruch zu II nur auf den Vermögensschaden bezieht, den der Kläger mit 4.084,21 DM beziffert

geltend gemacht hat (Klageantrag unter I), und daß das Berufungsgericht die Berufung des Klägers hinsichtlich des Schmerzensgeldanspruchs vollen Umfanges zurückgewiesen hat. Unklar ist ferner, zu welchem Teil das Berufungsgericht den bezifferten Anspruch für gerechtfertigt erklärt hat. Nach dem Wortlaut des Urteilsausspruchs unter II wäre dies ein Fünftel der im Antrag genannten Summe, d. h. ein Betrag bis zu 816,84 DM. Die Erörterungen in den Entscheidungsgründen zum Schadensausgleich, die Kostenentscheidung und deren Begründung lassen jedoch erkennen, daß das Berufungsgericht den bezifferten Antrag hinsichtlich des Betrages für gerechtfertigt erklären wollte, der einem Fünftel des gesamten Vermögensschadens aus dem Unfall (ohne den vom Kläger bereits vorgenommenen Abzug), also 1.021,05 DM entspricht.

In diesem Sinne haben - wie die Erörterung in der mündlichen Verhandlung ergeben hat - auch die Parteien das Urteil verstanden. Der Senat hat es für zweckmäßig gehalten, die unklare Urteilsformel zu berichtigen, um Unklarheiten für das Bettragsverfahren zu vermeiden, da die Revision aus den nachstehenden Gründen erfolglos bleibt.

2.) Die Revision ist, obwohl sie vom Berufungsgericht nicht zugelassen worden ist und der Wert des Beschwerdegegenstandes die Revisionssumme nicht erreicht, statthaft, soweit das Berufungsgericht die vom Kläger erbetene Verurteilung der Beklagten aus dem Rechtsgrund der Amtshaftung abgelehnt hat. Der Klageanspruch kann seiner Natur nach ein Amtshaftungsanspruch sein (BGHZ 16, 275, 281). Die Dienststelle der US-Streitkräfte hat bestätigt, daß der Fahrer des amerikanischen Lastkraftwagens in Erfüllung seiner dienstlichen Verpflichtungen tätig war. Nach Art. 8 Abs. 4 des Finanzvertrages kommen daher die Vorschriften des

deutschen Rechts zum Zuge, nach denen sich die Haftung der Bundesrepublik unter sonst gleichen Umständen - d.h. wenn ein Kraftwagen der Bundeswehr beteiligt gewesen wäre (BGHZ 35, 95, 96) - bestimmen würde. Dies sind neben den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes über die Halterhaftung, aus denen allein das Berufungsgericht die Vorurteilung ausgesprochen hat, im Falle eines Verschuldens des amerikanischen Fahrers, die Amtshaftungsbestimmungen (§ 839 BGB mit Art. 34 GG); denn die Beachtung der Verkehrsvorschriften ist für einen Beamten oder Soldaten auf einer Dienstfahrt eine Amtspflicht (BGHZ 16, 111, 114).

Die Fristen in Art. 8 Abs. 6 und Abs. 10 des Finanzvertrages sind gewahrt.

3.) Das Berufungsgericht hat in tatsächlicher Hinsicht festgestellt:

Die Bundesstraße 14 ist an der Unfallstelle 5,80 m breit und beiderseits mit Bäumen bestanden; sie geht unmittelbar hinter der Unfallstelle in eine mäßige Rechtskurve über. Am Unfalltage war die Straße glatt und feucht. Am rechten Fahrbahnrand befand sich ein etwa 5 cm hoher Streifen von festgefahretem Schnee und Eis, der in wechselnder Breite bis zu 1 m in die Fahrbahn hineinragte. Die Kolonne amerikanischer Lastkraftwagen bestand aus 12 Fahrzeugen, die in Abständen von mindestens 45 m fuhren; ihre Geschwindigkeit konnte nicht genau festgestellt werden, das Berufungsgericht entnimmt jedoch der Beweisaufnahme, daß die übliche Geschwindigkeit derartiger Kolonnen 42 km/h sei. Der von K. gesteuerte 2 1/2 t-Lastkraftwagen fuhr als dritter von vorn; er war 2,35 m breit und mit Anhänger 8 bis 10 m lang. Der Kläger hatte mehrere Fahrzeuge der

Kolonne einzeln überholt und sich jeweils wiederum rechts in die Kolonne eingeordnet, so auch hinter den von K. gesteuerten Lastkraftwagen. Mit welcher Geschwindigkeit der Kläger zum Überholen dieses Lastkraftwagens ansetzte, konnte das Berufungsgericht nicht genau feststellen; jedenfalls müsse - so führt das Berufungsurteil aus - die Geschwindigkeit höher als vom Kläger angegeben (40 oder später 55 km) gewesen sein. Als der Kläger bereits auf der linken Straßenseite in der Höhe des von K. gesteuerten Lastwagens fuhr, um diesen zu überholen, fuhr K. leicht nach links in die Fahrbahnmitte. Der Kläger wich nach links aus und bremste gleichzeitig, prallte aber doch mit erheblicher Wucht gegen den Baum, der dabei umgerissen und abgebrochen wurde.

Das Berufungsgericht hat nicht feststellen können, daß K. genötigt gewesen sei, wegen eines größeren Eisflecks in seiner Fahrbahn nach links auszubiegen, und sagt dazu, eine solche Eisbildung liege zwar nahe, sie sei jedoch nicht erwiesen. Ebenso wenig hat das Berufungsgericht feststellen können, daß K. vor dem Ausscheren in den Rückspiegel geblickt oder daß der Kläger vor dem Überholen oder während des Überholens ein Hupenzeichen gegeben habe.

Rechtlich hat das Berufungsgericht diesen Sachverhalt wie folgt gewürdigt: Der amerikanische Fahrer sei bei einem leichten Ausbiegen nach links, aus welchem Grunde es auch erfolgt sein möge, weder verpflichtet gewesen, ein Richtungsänderungszeichen zu geben, noch sich zu vergewissern, daß kein überholendes Fahrzeug hinter ihm sei. Bei den Straßenverhältnissen habe sich für ihn jederzeit die Notwendigkeit eines leichten Ausbiegens ergeben können, weil die Breite des seitlichen Eisstreifens wechselte. Damit habe

der Kläger, der die Beschaffenheit der Straße vor Augen hatte, rechnen müssen; er habe auch mögliche Schleuderbewegungen des Anhängers in Betracht ziehen müssen. Unmittelbar vor der Kurve, die er wegen des Baumbestandes und des voranfahrenden Teils der Kolonne nicht genügend habe einsehen können, habe der Kläger nicht überholen dürfen. Dies umsoweniger, als er den schon bei normalen Verhältnissen, die hier nicht vorgelegen hätten, erforderlichen Seitenabstand von 1 m nicht habe wahren können. Der Kläger habe sich in diese gefährliche Situation mit so erheblicher Geschwindigkeit begeben, daß er vor einem unvermutet auftretenden Hindernis nicht schnell habe halten können. Wenn er schon bei unzureichendem Seitenabstand habe überholen wollen, habe er sich mindestens vorher mit dem Fahrer des Lastkraftwagens verständigen müssen; das sei nicht geschehen. Der Kläger habe den Unfall durch sein leichtfertiges Verhalten selbst verschuldet; den Fahrer des Lastkraftwagens treffe keine Schuld.

4.) Die Revision greift die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts im einzelnen nicht an; sie meint jedoch, dem Berufungsgericht müsse bei seiner Annahme, K ■ sei "in die Fahrbahnmitte" gefahren, ein Rechenfehler unterlaufen sein. Denn wenn K ■ bei einer nutzbaren Straßenbreite von 4,80 m mit seinem 2,35 m breiten Fahrzeug noch 45 cm nach links gefahren sei, müsse er nicht nur in die Fahrbahnmitte, sondern ein erhebliches Stück auf die linke Straßenseite gekommen sein.

Hierbei verkennt die Revision den Umfang der tatsächlichen Feststellung. Die Fassung, K ■ sei mit seinem Lastwagen "leicht nach links, d.h. in die Fahrbahnmitte" gefahren, läßt den Grad des Ausbiegens offen. Offensichtlich hat das Berufungsgericht diese Fassung gewählt, weil es weder feststellen konnte, daß der Lastkraftwagen nur

bis an die Fahrbahnmitte gefahren sei, noch daß er diese mit den linken Rädern überfahren habe. Das wird deutlich in späteren Erörterungen des Berufungsurteils, die davon ausgehen, daß der Lastkraftwagen "sich der Fahrbahnmitte stark näherte oder sie sogar überschritt". Daraus erklärt es sich auch, daß das Berufungsgericht teils von einem leichten Ausbiegen aus der "Fahrbahn", teils von einem Ausbiegen aus der "Fahrspur" spricht.

Rechnerisch - wie es die Revision versucht - läßt sich ein Überfahren der Fahrbahnmitte nicht belegen. Denn das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, wieweit der amerikanische Lastkraftwagen nach links zur Fahrbahnmitte hin ausbog, es hat insbesondere die von der Beklagten angegriffene Feststellung des Landgerichts, der Lastkraftwagen sei "etwa 45 cm nach links ausgeschert", weder bestätigt noch übernommen. Es führt allerdings bei der Würdigung des Beweisergebnisses an, die auf dem folgenden Lastkraftwagen sitzenden amerikanischen Soldaten hätten die seitliche Abweichung auf etwa 45 cm - genauer 1 1/2 Fuß - geschätzt, macht sich diese Schätzung jedoch nicht zu eigen, sondern stellt lediglich ein "leichtes" Ausbiegen nach links fest, das möglicherweise dem Fahrer selbst unbekannt war. Die Tatsache, daß die Seitenbewegung von dem in etwa 45 m folgenden Lastkraftwagen aus wahrgenommen werden konnte, schließt nicht aus, daß sie weniger als 45 cm ausmache.

Ebensowenig hat das Berufungsgericht die genaue Ausdehnung des die nutzbare Fahrbahn einengenden Seitenstreifens aus Schnee und Eis festgestellt, sondern sich - ebenso wie das Landgericht - mit der Feststellung begnügt, daß dessen seitliche Ausdehnung bei "wechselnder Breite bis zu 1 m" betragen habe. Es konnte eine genauere

Feststellung auch nicht treffen, weil die einzige vorhandene Unterlage, die polizeiliche Verkehrsunfallskizze in den Ermittlungsakten, als Breite der Eisschicht 0,60 m (etwa an der Stelle, wo der Kläger mit den linken Rädern auf den Rasenstreifen fuhr) und 1 m (etwa in Höhe des Unfallbaumes) angibt. Demgemäß spricht das Berufungsurteil von der wechselnden Breite des seitlichen Eisstreifens.

Da die Rechnung der Revision hiernach zwei Größen als bekannt annimmt, die in Wirklichkeit unbekannt sind, kann sie nicht überzeugen.

II.

Für die Entscheidung des Revisionsgerichts kommt es lediglich darauf an, ob der Fahrer des amerikanischen Lastkraftwagens seine Pflicht zum verkehrsmäßigen Verhalten, die auf der Dienstfahrt eine Amtspflicht gegenüber jedem anderen Verkehrsteilnehmer ist, schuldhaft verletzt hat. Das Berufungsgericht hat dies nach dem festgestellten Sachverhalt ohne Rechtsirrtum verneint.

Dem Berufungsgericht ist darin zuzustimmen, daß der amerikanische Fahrer bei einem leichten Ausbiegen nach links, selbst wenn ihm dies bis zur Fahrbahnmitte oder sogar darüber hinaus führte, nicht verpflichtet war, eine Richtungsänderung (§ 11 StVO) anzuzeigen. Denn das Ausweichen aus der bisherigen Fahrspur nach links, auch das Hinüberwechseln auf die linke Seite der Fahrbahn - wie es beim Überholen geschieht - ist keine Richtungsänderung. Daher ist auch der Überholende grundsätzlich nicht verpflichtet, sein Ausbiegen nach links anzuzeigen (BGHSt 5, 271, 273 = VRS 6, 196). Eine Pflicht hierzu kann sich allordings nach der Verkehrslage im Einzelfall aus der

Grundregel des § 1 StVO ergeben, wenn besondere Umstände ein Richtungszeichen angezeigt erscheinen lassen, um eine Gefährdung des übrigen Verkehrs zu verhindern (BGH VRS 12, 174 Nr. 80 = NJW 1957, 502). Solche besonderen Umstände sind hier jedoch nicht festgestellt worden. Der Ansicht der Revision, es sei nicht damit zu rechnen gewesen, daß ein in der Kolonne fahrendes Fahrzeug plötzlich nach links ausscheren werde, stehen die tatsächlichen Feststellungen entgegen. Denn da - wie tatsächlich feststeht - der amerikanische Lastkraftwagen nur leicht nach links ausbog und der Kläger angesichts der wechselnden Breite des seitlichen Eisstreifens mit einem solchen Abweichen von der bisherigen Fahrspur rechnen mußte, bedurfte es der Warnung des nachfolgenden Verkehrs durch ein Richtungsänderungszeichen nicht. Der Kläger hätte in seiner Fahrweise diesen erkennbaren Gegebenheiten Rechnung tragen können und müssen.

Die Revision wendet sich weiter vornehmlich dagegen, daß das Berufungsgericht eine Verpflichtung des amerikanischen Fahrers, sich vor dem Ausbiegen nach links durch einen Blick in den Rückspiegel von der Gefahrlosigkeit zu vergewissern, verneint hat. Dazu ist zu sagen: Nach § 56 StVZO müssen alle Kraftfahrzeuge Rückspiegel haben, die so beschaffen und angebracht sind, daß der Fahrzeugführer nach rückwärts alle für ihn wesentlichen Vorgänge beobachten kann. Der amerikanische Lastkraftwagen war - wie aus der Einlassung der Beklagten hervorgeht - mit Rückspiegeln ausgestattet, so daß es einer Erörterung des Art. 17 Abs. 5 des Truppenvertrages nicht bedarf. In welcher Weise der Rückspiegel zu benutzen ist, ist im einzelnen nicht vorgeschrieben; es ergibt sich aus seinem Zweck, dem Fahrer die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts zu ermöglichen (Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 28. Oktober 1954 - VerkehrsBl 1954, 446 -), in Verbindung mit der Grundregel

des § 1 StVO, die jeden Teilnehmer am öffentlichen Verkehr verpflichtet, sich so zu verhalten, daß ein anderer nicht gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird und damit den Maßstab für die Pflicht zur Benutzung des Spiegels gibt (Müller, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl., zu § 56 StVZO Anm. 5).

Die Pflicht zur Rückschau ist in der Rechtsprechung der letzten Zeit vornehmlich für den Linksabbieger erörtert worden (vgl. BGHSt 11, 296; 12, 21; 14, 201 mit Nachweisen). Diese Erörterungen treffen auf den vorliegenden Fall nicht zu, weil der amerikanische Fahrer nicht nach links abbiegen wollte. Einigkeit besteht darüber, daß eine ständige Beobachtung des Rückspiegels nicht geboten (Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht 13. Aufl., zu § 56 StVZO Anm. 4), dem Fahrer vielfach, namentlich in lebhaftem Verkehr, auch nicht möglich ist (vgl. Hartung NJW 1959, 2030). Der Kraftfahrer muß aber in den Rückspiegel blicken, wenn dies erforderlich ist, um einer Gefährdung anderer vorzubeugen, d.h. ehe er Maßnahmen vornimmt, die einem Nachfolgenden gefährlich werden können. Demgemäß hat schon das Reichsgericht (VerkehrsR 1934, 50) den Fahrer eines Lastkraftwagens für verpflichtet gehalten, vor jeder Bewegung nach links in den Spiegel zu sehen, und ebenso hat der Bundesgerichtshof wiederholt entschieden, daß ein Kraftfahrer, der aus seiner bisherigen Fahrspur nach links ausscheren will, durch Rückschau auf den nachfolgenden Verkehr zu achten hat (BGH VRS 12, 174 Nr. 80 = NJW 1957, 502; Urteil v. 12. November 1959 - III ZR 155/58 -). An diesem Grundsatz ist festzuhalten.

Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, daß der amerikanische Fahrer vor seinem Ausscheren nach links in den Rückspiegel geblickt habe. Nach den besonderen

Umständen des Falles ist es jedoch aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht dem amerikanischen Fahrer eine Vernachlässigung der Umsicht und Sorgfalt, die von einem besonnenen und gewissenhaften Kraftfahrer in jener Lage zu erwarten war, nicht zur Last gelegt hat. Denn ein Kraftfahrer, der seine Fahrweise - für nachfolgende Verkehrsteilnehmer erkennbar - einer naturgegebenen seitlichen Begrenzung seiner Fahrbahn von wechselnder Breite in ständigen leichten seitlichen Veränderungen seiner Fahrspur anpassen muß, darf darauf vertrauen, daß ein Nachfolgender dies beachten wird, und kann nicht für verpflichtet gehalten werden, vor jedem durch die Begrenzung gebotenen leichten Ausbiegen nach links in den Rückspiegel zu sehen.

So aber liegt es hier. Die Lage, in der sich die Fahrzeuge vor dem Unfall befanden, wurde entscheidend dadurch bestimmt, daß die nutzbare Fahrbahn auf der rechten Seite durch einen Streifen aus Eis und festgefahretem Schnee in wechselnder Breite eingengt war und der amerikanische Fahrer seine Fahrweise dieser Begrenzung anpassen mußte, wenn er ein - wegen der Veränderung der Reibungsverhältnisse möglicherweise gefährliches - Auffahren auf den Eisstreifen mit den rechten Rädern vermeiden wollte. Der amerikanische Fahrer konnte daher seine Fahrspur nicht genau einhalten, er war genötigt, mit seinen rechten Rädern der Begrenzung zu folgen und bei deren Ausweitung nach links zu lenken. Daß er weiter nach links ausgebogen wäre, als der natürlichen Begrenzungslinie entsprach, ist nicht festgestellt worden; andererseits aber steht fest, daß seine durch die wechselnde seitliche Begrenzung bestimmte Fahrweise dem Kläger erkennbar war. Unter diesen Umständen

durfte der amerikanische Fahrer darauf vertrauen, daß der Kläger sich auf seine durch den Straßenzustand erzwungene Fahrweise einstellen werde (vgl. BGHSt 8, 200, 203). Denn wer überholen will, muß die Fahrweise des voranfahrenden Fahrzeugs beobachten und darf zum Überholen erst ansetzen, wenn er unzweideutig erkannt hat, daß die Fahrweise des zu Überholenden seine Überholbewegung nicht beeinträchtigen werde (Floegel-Hartung zu § 10 StVO Anm. 14 mit Nachweisen). Nach der Sachlage brauchte der amerikanische Fahrer nicht damit zu rechnen, daß ein leichtes Ausbiegen nach links, dessen Möglichkeit der nachfolgende Kläger sich angesichts des Straßenzustandes jederzeit vor Augen halten mußte, ein nachfolgendes Fahrzeug gefährden könne; er war daher auch bei Anwendung der Umsicht und Sorgfalt eines besonnenen und gewissenhaften Kraftfahrers in dieser Lage nicht gehalten, bei einem leichten, der Seitenbegrenzung folgenden Ausbiegen in den Spiegel zu schauen. Ein erster Anschein spricht nicht zugunsten des Klägers, denn die feststehenden Umstände - erhebliche Geschwindigkeit beim Überholen auf feuchter Straße - erklären den Unfall hinreichend auch ohne ein Verschulden des amerikanischen Fahrers.

Hiernach erweist sich die Revision als unbegründet und muß mit der eingangs erörterten Maßgabe zurückgewiesen werden. Die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels treffen gemäß § 97 ZPO den Kläger.

Dr. Pagendarm

Gählgons

Dr. Beyer

Keßler

Dr. Hußla