

BUNDESGERICHTSHOF

2017 055

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 44/64

URTEIL

Verkündet am

12. Juli 1965
Scheibl, Justiz-
obersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundespost, vertreten
durch den Präsidenten der Oberpostdirektion in K.,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die Witwe Frieda F., Hausfrau, in W. in
der E. Nr. , Kreis E.,
2. die minderjährige Brigitte F., wohnhaft
wie zu 1), gesetzlich vertreten durch ihre Mutter,
die Klägerin zu 1),

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwälte Prof. Dr. und
Dr. -.

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Juni 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Beyer, Gähtgens, Keßler und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 9. Januar 1964 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerinnen fuhren am 30. Oktober 1959 gegen 10.30 Uhr in einem Linienomnibus der Beklagten von W [REDACTED] in der Ebene in Richtung Zülpich. Im Scheitelpunkt einer Rechtskurve bei Kilometerstein 32,6 stieß der Omnibus auf der linken Fahrbahnseite mit einem entgegenkommenden Lastkraftwagen mit Anhänger zusammen, dessen Fahrer bei der völligen Zerstörung des Motorwagens getötet wurde. Im Omnibus der Beklagten wurden mehrere Insassen, darunter die Klägerinnen, verletzt. Die damals 56-jährige Klägerin zu 1) verlor infolge des Aufpralles zwei Vorderzähne. Fünf weitere Zähne wurden gelockert und mußten entfernt werden. Die am 17. April 1957 geborene Klägerin zu 2) erlitt einen Unterschenkelbruch. Der Unterschenkel behielt eine Fehlstellung, die sich voraussichtlich nicht wird beheben lassen.

- 3 -

Die Klägerinnen sind der Ansicht, daß die Beklagte ihnen allen Unfallschaden sowohl nach dem Straßenverkehrsgesetz als auch nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu ersetzen habe.

Sie haben beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 1) einen Betrag von 983,30 DM nebst Zinsen für Heilungskosten und ein vom Gericht festzusetzendes Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 1.000,- DM, und an die Klägerin zu 2) ein vom Gericht festzusetzendes Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 3.500,-- DM zu zahlen, sowie festzustellen, daß die Beklagte für alle aus dem Unfall vom 30. Oktober 1959 den Klägerinnen in Zukunft noch entstehenden Schäden zu haften hat.

Die Beklagte hat gebeten die Klage abzuweisen.

Sie hat ein eigenes und ein Verschulden ihres Fahrers in Abrede gestellt und die ausschließliche Ursache für den Unfall in einem Bremsdefekt gesehen, der sich bei einer Untersuchung nach dem Unfall herausgestellt und sich offensichtlich erst ganz kurz vor dem Unfall ereignet habe, indem der Seeger-Ring an der rechten hinteren Bremse die Bremswelle nicht mehr in ihrem Lager gehalten habe, so daß diese Bremse nicht mehr funktioniert habe. Infolgedessen sei bei jeder Bremsung auf die linke hintere Bremse ein doppelter Bremsdruck ausgeübt worden. So sei der Omnibus nach links geraten.

Demgegenüber haben die Klägerinnen behauptet, der Bremschaden habe schon viel früher bestanden und hätte sowohl bei der vorhergehenden Untersuchung durch Bedienstete der Beklagten als auch bei der - allerdings unzulänglichen - Bremsprobe durch den Fahrer des Omnibusses bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt auf-

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



fallen und beseitigt werden müssen. Außerdem sei der Fahrer der Beklagten zur Zeit des Unfalls zu schnell, nämlich mit 68 km pro Stunde, gefahren, er habe zu spät die Geschwindigkeit im notwendigen Maße herabgesetzt und habe auch nicht genügend beachtet, daß die Straße regennaß und zudem mit von Rübenfahrzeugen herabgefallenen "Dreck" schmierig gewesen sei.

Die Beklagte ist auch diesem Vortrag der Klägerinnen mit rechtlichen und tatsächlichen Ausführungen entgegengetreten.

Nach Beiziehung der Strafakten 10 Ms 21/61 des Schöffengerichts Euskirchen, in denen der Fahrer der Beklagten Pi. mangels Beweises freigesprochen worden ist, hat das Landgericht durch Grund- und Teilurteil den Anspruch der Klägerin zu 1) auf Ersatz ihres aus dem Unfall vom 30. Oktober 1959 entstandenen materiellen Schadens im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, soweit nicht Forderungsübergang nach § 1542 RVO eingetreten sei, und festgestellt, daß die Beklagte für alle aus dem Unfall vom 30. Oktober 1959 den Klägerinnen in Zukunft noch entstehenden Schäden nach Maßgabe des Straßenverkehrsgesetzes zu haften habe.

Im übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Es hat ein Verschulden von Bediensteten der Beklagten nicht für erwiesen erachtet.

Mit ihrer Berufung haben die Klägerinnen ihren Schmerzensgeldanspruch weiter verfolgt und gebeten festzustellen, daß die Beklagte für alle ihnen aus dem Unfall in Zukunft noch entstehenden Schäden - und zwar auch nach Maßgabe von Art. 34 GG in V.m. § 839 BGB - zu leisten hat.

Das Berufungsgericht hat die Schmerzensgeldansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß die Beklagte für alle aus dem Unfall den Klägerinnen in Zukunft noch entstehenden Schäden nicht nur nach dem Straßenverkehrsgesetz, sondern auch nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu haften hat, soweit der Anspruch nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergeht. Zur Entscheidung über die Höhe der Schmerzensgeldansprüche hat es die Sache an das Landgericht zurückverwiesen.

Mit ihrer Revision beantragt die Beklagte, die Berufung der Klägerinnen gegen das landgerichtliche Urteil zurückzuweisen.

Die Klägerinnen bitten, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision bleibt ohne Erfolg.

I. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe das Privatgutachten eines Sachverständigen gegen den Widerspruch der Beklagten verwertet. Hierbei handelt es sich um folgendes:

Der öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige Dipl.Ing. Schneider in H [REDACTED] / B [REDACTED] str. hat im Strafverfahren gegen den Fahrer des Omnibusses Fi [REDACTED] im Auftrage einer anderen unfallverletzten Insassin des Omnibusses ein Gutachten abgegeben. Das Berufungsgericht hat im Armenrechtsverfahren durch Beschluß vom 7. Mai 1963 den Sachverständigen beauftragt, zur Frage der Ursächlichkeit des Bremsschadens

11

für den Unfall ergänzend zu seinem früheren Gutachten Stellung zu nehmen und sich mit den Ausführungen des Landgerichts über diese Fragen auseinanderzusetzen. Abschriften dieses Beschlusses wurden den Prozeßbevollmächtigten der Parteien übersandt. Das Ergänzungsgutachten ist vom 8. Juni 1963 datiert und am 14. Juni 1963 beim Berufungsgericht eingelaufen. Das Berufungsgericht hat das Ergänzungsgutachten den Parteien zur Änderung zugeleitet. Die Beklagte hat den Sachverständigen als nicht objektiv bezeichnet und seine Ergebnisse angegriffen. Das Berufungsgericht hat diese Ergebnisse gleichwohl bei seiner Entscheidung verwertet.

Die Revision meint, es handele sich um ein Privatgutachten, weil das Ergänzungsgutachten Schneiders auf dessen erstes Gutachten Bezug nehme, das im Strafverfahren für eine andere Unfallverletzte erstellt worden war. Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob das Ergänzungsgutachten im Hinblick hierauf ohne die Zustimmung der Beklagten vom Berufungsgericht habe verwendet werden dürfen, weil Privatgutachten nur mit Zustimmung beider Parteien der Entscheidung zugrundegelegt werden dürften.

Die Frage ist schon deshalb zu verneinen, weil das entscheidende Gutachten Schneiders, das Ergänzungsgutachten, im Auftrage des Gerichts erstellt wurde und daher kein Privatgutachten ist; hieran ändert es nichts, daß es auf das erste Gutachten Bezug und zu ihm Stellung nimmt. Daß der Sachverständige ein Gutachten für eine andere Unfallverletzte abgegeben hat, verwehrte es dem Berufungsgericht nicht, ihn von Amts wegen als Gutachter heranzuziehen. Bedenken gegen die Objektivität des Sachverständigen hätte die Beklagte

durch ein Ablehnungsgesuch geltend machen müssen (§ 406 ZPO), wenn sie die Voraussetzungen einer begründeten Ablehnung hätte geltend machen wollen. Diese Bestimmung ist auch anwendbar, wenn im Armenrechtsprüfungsverfahren (§ 118 a ZPO) das Gutachten eines Sachverständigen angefordert wird (Wieczorek ZPO § 118 a Anm. B III a 2; Baumbach-Lauterbach ZPO 28 Aufl. § 118 a Anm. 1 E). Das Ablehnungsgesuch wäre vor der Einreichung des Gutachtens anzubringen gewesen (§ 406 Abs. 2 ZPO). Es hätte auch noch im Erkenntnisverfahren nachgeholt werden können, weil die Verwertung des Gutachtens in diesem Verfahren einen Akt der Beweisaufnahme darstellt und den Parteien unabhängig von den Vorgängen des Verfahrens nach § 118 a ZPO die prozessualen Rechte, darunter das Recht, einen Sachverständigen aus Besorgnis der Befangenheit abzulehnen, im Erkenntnisverfahren unverkürzt zustehen müssen. Die Beklagte hat aber weder im Armenrechtsprüfungs- noch im Erkenntnisverfahren ein Ablehnungsgesuch gestellt. Sie hat zwar die Objektivität des Sachverständigen im Schriftsatz ihrer Prozeßbevollmächtigten vom 22. Juli 1963 angezweifelt; ein Ablehnungsgesuch kann hierin aber nicht gesehen werden, denn von einem Rechtsanwalt muß erwartet werden, daß er ein Ablehnungsgesuch als solches bezeichnet und den Willen zum Ausdruck bringt, eine besondere Entscheidung des Gerichts über die Heranziehung des Sachverständigen herbeizuführen. Die Revision kann unter diesen Umständen nicht mehr mit Erfolg rügen, das Berufungsgericht habe das ihm nach § 404 Abs. 1 ZPO zustehende Ermessen bei der Auswahl des Sachverständigen mißbraucht. Nach gefestigter Rechtsprechung (BGHZ 28, 302, 305/6) kann die Revision nicht auf das Vorliegen eines Ablehnungsgrundes gestützt werden, der gegen einen Sachverständigen im Ablehnungsverfahren vergeblich vorgetragen worden ist; eine Partei, die es

versäumt, einen Ablehnungsgrund auf dem vom Gesetz vorgesehenen besonderen Wege ins Feld zu führen, kann im Revisionsverfahren nicht besser gestellt sein als eine Partei, die diesen Weg erfolglos beschritten hat.

II.

1.) Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der verunglückte Lastkraftwagen scharf rechts gefahren sei.

Es hat diese Feststellungen unter anderem auf die Aussage des Zeugen C [REDACTED] gestützt, der im Strafverfahren gegen Fi [REDACTED] ausgesagt hat, der Lastkraftwagen sei soweit rechts gefahren, daß er die Straßenbäume gestreift habe. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe den Erfahrungssatz übersehen, daß ein Fahrer nach dem Streifen von Bäumen nach links steuere, um weiteres Streifen zu vermeiden. Damit dringt die Revision nicht durch. Zwar wird ein Fahrer, dessen Wagen angestreift ist, soviel Abstand zu gewinnen suchen, daß er weiteres Streifen vermeidet. Das schließt nicht aus, daß er weiterhin hart am Straßenrand fährt. Es liegt daher kein Verfahrensverstoß darin, daß das Berufungsgericht in diesem Punkte die klaren und bestimmten Aussagen der Zeugen C [REDACTED] und D [REDACTED] für zutreffend erachtet.

2.) Das Berufungsgericht folgt den Sachverständigen Schneider dahin, daß die linken Räder des Omnibusses schon etwa 20 m vor dem Scheitelpunkt der Kurve auf der linken Fahrbahnhälfte gefahren seien, obwohl Fiebig ganz rechts hätte fahren müssen. Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei zu dieser Feststellung auf Grund von Verfahrensverstößen gelangt; es habe Sachvortrag übersehen, dem Antrag auf Heranziehung eines Sachver-

ständigen nicht stattgegeben und ein Lichtbild sowie die polizeiliche Unfallskizze der Strafacten nicht beachtet.

Dazu ist zu sagen: Die Zuziehung eines weiteren Sachverständigen lag im Ermessen des Berufungsgerichts, als eine Entscheidung, die dem mit Feststellung des Sachverhalts betrauten Tatrichter obliegt. In der Revisionsinstanz kann allein nachgeprüft werden, ob das Berufungsgericht die Grenzen des ihm obliegenden Ermessens verkannt oder überschritten hat. Ein solcher Fehler ist dem Berufungsgericht nicht unterlaufen.

Die Prüfung, ob die vom Berufungsgericht erfolgten Tatsachenfeststellungen unter Verletzung von im Revisionsrecht zug allein nachprüfaren Verfahrensregeln getroffen worden sind, ergibt:

Ob die Bremsspur des Omnibusses 50 - 60 cm links des Mittelstreifens verlief, wie die Beklagte behauptet, oder 80 cm bis 1 m, wie der Sachverständige angenommen hat, ist nicht entscheidend. Das Berufungsgericht hat vielmehr zutreffend als wesentlich erachtet, daß die Bremsspur (Blockierspur) der linken Räder des Omnibusses auf der linken Fahrbahnhälfte verläuft. Entgegen dem Vortrag der Revision wird gerade das durch die polizeiliche Skizze bestätigt. Denn auf ihr verläuft die sehr breit gezeichnete Bremsspur des Omnibusses, die durch die starke Bremsung unmittelbar vor dem Zusammenstoß verursacht worden ist, von Anfang an so gut wie ganz auf der linken Fahrbahnhälfte; sie erreicht höchstens am Anfang mit ihrem rechten Rande die nicht durchgehend gezeichnete und gerade an dieser Stelle auf der Skizze unterbrochene Mittellinie oder überschreitet sie ganz geringfügig. Auf dem Lichtbild ist der Beginn der

114

Bremsspur nicht zu erkennen. Die Feststellung des Berufungsgerichts, der Fahrer des Omnibusses sei schon ca. 20 m vor dem Scheitelpunkt der Kurve mit seinen linken Rädern auf der linken Fahrbahnhälfte gefahren, hält daher der Nachprüfung stand. Allerdings hat das Berufungsgericht, wie der Revision einzuräumen ist, nicht zu der Angabe Fiebig im Strafverfahren - die Akten waren zu Beweis-zwecken herbeigezogen - Stellung genommen, er habe leicht gebremst, dabei sei dann der Omnibus nach links weggezogen. Das wäre angesichts der eingehenden Ausführungen des landgerichtlichen Urteils, der Berufungsbegründung und der Berufungserwiderung angebracht gewesen. Indessen gefährdet diese Unterlassung den Bestand des Berufungsurteils nicht.

Die Ansicht des Berufungsgerichts, Fiebig habe seine Geschwindigkeit nicht genügend den Verkehrsverhältnissen angepaßt und bei seiner Fahrweise schuldhaft den Straßen- und Wetterverhältnissen nicht hinreichend Rechnung getragen, hält den Angriffen der Revision stand. Das Berufungsgericht hat nicht, wie die Revision meint, übersehen, daß Fi [REDACTED] nach dem Ergebnis der Auswertung der Tachometerscheibe mit 56 stdkm in die Kurve gefahren ist; hiervon geht das Gutachten Schneider, auf das sich das Berufungsgericht bezieht, gerade aus; das Berufungsgericht hat vielmehr, dem Gutachten folgend, die Geschwindigkeit von 56 stdkm für den Omnibus angesichts der Straßen- und Wetterverhältnisse als zu hoch angesehen. Es hat darauf hingewiesen, daß die Straße nicht nur naß, sondern auch "mit Feld- und Rübindreck" ziemlich verschmutzt gewesen sei; wie sich aus dem Zusammenhange seiner Ausführungen ergibt, geht es auch davon aus, daß Fi [REDACTED] diesen Zustand der Straße habe erkennen können.

Es führt weiter aus, Fi [REDACTED] habe reichlich spät gebremst, er hätte bei ordnungsgemäßer Fahrweise durch Gaswegnehmen und Zurückkehren auf seine Fahrbahn den Unfall vermeiden können. Damit folgt es dem Gutachten, auf dessen einschlägige Stellen es verweist, in der Annahme, Fi [REDACTED] hätte, nachdem er den Lastkraftwagen etwa 100 Meter vor der Kurve - also auf eine entsprechend größere Entfernung von der in der Kurve liegenden Unfallstelle - wahrnahm, genügend Zeit gehabt, seine Geschwindigkeit durch Gaswegnehmen zu verringern und den Omnibus auf die rechte Fahrbahnhälfte zu bringen; durch die starke Schlußbremsung Fi [REDACTED]s sei es zum Blockieren der Räder gekommen mit der Folge, daß der Omnibus in gerader Linie weitergerutscht und auf den entgegenkommenden stark rechts fahrenden Lastkraftwagen aufgeprallt sei. Hieraus und insbesondere aus der Feststellung des Berufungsurteils, der Lastkraftwagen sei stark rechts gefahren, ergibt sich, daß das Berufungsgericht dem Gutachten auch insoweit folgt, als dieses die Angabe Fi [REDACTED]s für unzutreffend erklärt, er habe etwa 100 Meter vor der Kurve - nicht wie die Beklagte S. 6 ihres Schriftsatzes vom 22. Juli 1963 meint, bei einer Geschwindigkeit von 56 stdkm, diese hatte der Omnibus etwa 20 Meter vor der Unfallstelle - leicht gebremst, um dem nicht ganz auf seiner Fahrbahn fahrenden Lastkraftwagen zu ermöglichen, diese zu erreichen; dabei sei der Omnibus infolge des Versagens einer Bremse über die Mittellinie hinaus gekommen. Wenn das Berufungsgericht hier auch eine ausdrückliche Feststellung nicht getroffen hat, so ergibt sich seine Ansicht, die Angaben Fi [REDACTED]s träfen nicht zu, doch mit hinreichender Deutlichkeit. Es ist daher kein durchgreifender Verfahrensfehler darin zu erblicken, daß das Berufungsgericht hier eine ausdrückliche Feststellung unterlassen hat.

Das Berufungsurteil ist nach allem dahin zu verstehen, daß Fi es unter den gegebenen Umständen, insbesondere angesichts der nassen und verschmierten Straße und des entgegenkommenden Lastkraftwagens nicht dazu hätte kommen lassen dürfen, in der Kurve bei verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit scharf bremsen zu müssen. Diese Ansicht ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Fi hat gegen die Verpflichtung verstoßen, die Fahrtgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage war, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten (§ 9 Abs. 1 StVO). Er hat ohne Notwendigkeit eine Lage geschaffen, die für den Omnibus, dessen Insassen und andere Straßenbenutzer Gefahren mit sich brachte. Das ist ihm zum Vorwurf zu machen. Daran ändert es nichts, daß nach den Feststellungen des Berufungsurteils möglicherweise auch das für ihn nicht vorhersehbare Versagen einer Bremse mitursächlich für den Unfall war. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 14. April 1964 - VI ZR 51/63 = NJW 1964, 1565) handelt ein Kraftfahrer verkehrswidrig, der ohne rechtfertigenden Grund eine vermeidbare Verkehrsgefahr schafft, die nur durch Abbremsen des Fahrzeuges abgewendet werden kann; führt die so geschaffene Gefahrenlage infolge Versagens der Bremse zu einem Unfall, so steht das Versagen der Bremse dem adäquaten Zusammenhang zwischen der verkehrswidrigen Fahrweise und dem Unfall nicht entgegen. Dieser Rechtsprechung tritt der erkennende Senat bei. Das genannte Urteil hat zwar Widerspruch gefunden (Schmitt in NJW 1964, 2010). Ein Eingehen auf die Kritik erübrigt sich indessen, weil sie sich nicht gegen die in jenem Urteil aufgestellten Grundsätze, sondern gegen ihre Anwendung auf den dort entschiedenen Fall richtet, der in tatsächlicher

Hinsicht anders liegt als der hier zu entscheidende. Die Grundsätze finden ihre Rechtfertigung darin, daß sich die Möglichkeit des Versagens der technischen Einrichtungen der Kraftfahrzeuge nicht mit voller Sicherheit ausschließen läßt; mit dieser - bereits die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters begründenden - Möglichkeit rechnet auch das Gesetz (§ 7 Abs. 2 StVG). Die Gebote, im Straßenverkehr niemanden zu gefährden, und die Geschwindigkeit so einzurichten, daß der Fahrer jederzeit seinen Verpflichtungen im Verkehr genügen kann (§§ 1, 9 Abs. 1 StVO), führen daher zu der Forderung an den Kraftfahrer, nicht ohne rechtfertigenden Grund gefährliche Verkehrslagen zu schaffen, in denen sich ein Unfall nur dann vermeiden läßt, wenn die Einrichtungen des Kraftfahrzeugs einwandfrei funktionieren. Dabei ist, wie es bereits das angeführte Urteil des VI. Senats getan hat, hervorzuheben, daß sich die Forderung auf vermeidbare Gefahren bezieht. Bei Unfällen, die allein auf dem Versagen der Einrichtungen eines Kraftfahrzeugs, z.B. der Bremsen oder der Steuerung, beruhen, wird häufig menschliches Verschulden nicht festzustellen sein. Ein Kraftfahrer aber, der durch seine unvorsichtige Fahrweise eine vermeidbare Gefahrenlage schafft, verstößt schon dadurch gegen das Gesetz und kann, wenn die Gefahrenlage zu einem Unfall führt, nicht die Ursächlichkeit seiner Fahrweise für den Unfall und sein Verschulden mit der Begründung ausräumen, ohne das nicht vorhersehbare Versagen der Bremse wäre der Unfall vermieden worden. Der Umstand, daß die Bremse nicht richtig gewirkt hat, ist in einem solchen Falle eine weitere Ursache des Unfalls, die zu der von dem Fahrer durch seine Fahrweise gesetzten Ursache hinzutritt; sie beseitigt daher weder die Ursächlichkeit dieser Fahrweise

für den Unfall noch das Verschulden, das den Fahrer auf Grund seiner Fahrweise trifft. Die Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall ergibt: Mit Recht hat das Berufungsgericht ein schuldhaftes Verhalten Fiebig's darin gesehen, daß er eine vermeidbare Gefahrenlage geschaffen hat, indem er auf regennasser und verschmutzter Straße und trotz dem Entgegenkommen des Lastkraftwagens mit seinem schweren Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 56 stdkm in die Kurve gefahren ist.

Das Berufungsgericht hat danach mit Recht eine Haftung der Beklagten auch aus unerlaubter Handlung bejaht.

Damit erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet. Nach § 97 ZPO hat die Beklagte die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Dr. Pagendarm

Dr. Beyer

Gähtgens

Keßler

Dr. Reinhardt