

Verkündet am 13. Mai 1958
Kriegel, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

1. des Kraftfahrers Fritz R. in D., M. str. ,
Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -
2. pp.

gegen

1. die Witwe Elisabeth St. in D., V. d. E. Nr. ,
Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt . -
2. a) die Witwe Hermine Sch. geb. Re.,
b) den Reinhold Sch.,
c) die minderjährige Hermine Sch., gesetzlich
vertreten durch ihre Mutter, die Witwe Hermine Sch.,
sämtlich wohnhaft in G. Nr. ,
Streitgehilfen der Klägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 29. April 1958 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Hanebeck und Dr. Bode

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm/Westf.
vom 21. Februar 1957 wird zurückgewiesen.

17

- 2 -

Die Kosten der Revision einschließlich der durch die Nebenintervention entstandenen Kosten werden dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Der Ehemann der Klägerin Willi St. und der Ehemann bzw. Vater ihrer Streitgehilfen Friedrich Sch. sind bei einem Verkehrsunfall auf der Straße von Heidenoldendorf nach Detmold am 10. Mai 1949 gegen 17.15 Uhr tödlich verunglückt. Stock fuhr auf einem Fahrrad, Schnittcher auf einem Leichtmotorrad links von ihm ungefähr in gleicher Höhe oder etwas dahinter in Richtung Detmold. Rechts von Stock war möglicherweise noch ein anderer Radfahrer, doch ist dies ungeklärt geblieben. Ihnen folgte ein Lastzug des Fuhrunternehmers Hermann R., der aus einem 3 t Holzgaslastkraftwagen und einem zweiachsigen Anhänger bestand und von dem Beklagten Fritz R. gelenkt wurde. Als der Beklagte nach dem Durchfahren einer Straßenkurve auf etwa 80 m Entfernung die Fahrer vor sich bemerkte, die ungefähr die halbe Straßenseite einnahmen, gab er ein Warnzeichen; nachdem er sich ihnen weiter genähert hatte und bis auf etwa 8 - 10 m an den auf der Straßenmitte fahrenden Schnittcher herangekommen war, gab er erneut ein Hupensignal, um seine Absicht des Überholens anzuzeigen. Sch. verlangsamte darauf seine Fahrgeschwindigkeit und schaute über seine linke Schulter zurück. Dabei zog er infolge versteiften Hüftgelenks sein Fahrzeug etwas nach links hinüber. Der Beklagte trat auf die Fußbremse. Sie versagte, weil das Bremspedal klemmte. Der Beklagte rief darauf seinem Beifahrer B. zu, er solle die Handbremse ziehen, und versuchte, rechts an Sch. vorbeizukommen. Dabei streifte der Lastkraftwagen einen Mast der auf der rechten Straßenseite befindlichen Straßenbahnlinie. Auch die Handbremse sprach nicht richtig an. Schnittcher, der inzwischen wieder nach

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



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

rechts hinübergefahren war, wurde von dem Anhänger des Lastzuges zu Boden gerissen und tödlich verletzt. Ungefähr zu gleicher Zeit wurde auch Stock mindestens 1,60 m vom rechten Straßenrand entfernt von der Vorderfront des Lastzuges erfaßt, überfahren und etwa 27 m weit mitgeschleift. Auf der gesamten Unfallstrecke von ungefähr 50 m zeigte sich die Bremsspur nur eines Lastzugrades von nur 1,95 m Länge; sie setzte erst ein, nachdem Stock bereits erfaßt worden war.

Die Klägerin hat dem Beklagten die Schuld an dem Tode ihres Ehemannes beigemessen, da er mit einem Fahrzeug gefahren sei, dessen Bremsen, wie er gewußt habe oder mindestens hätte wissen müssen, nicht in Ordnung gewesen seien. Auch habe er eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit gehabt und sei zu nahe an die vor ihm fahrenden Verkehrsteilnehmer herangefahren, bevor er ein wahrnehmbares Warnzeichen gegeben und zu bremsen versucht habe. Die Klägerin hat gegen den Beklagten und Hermann R. auf die Feststellung geklagt, daß sie ihr als Gesamtschuldner den durch den Tod ihres Ernährers entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen haben, soweit die Ansprüche nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen sind. Sie hat hierzu vorgetragen, daß das Berufsgenossenschaftliche Rentenverfahren noch nicht rechtskräftig abgeschlossen sei und sie ihren genauen Schaden noch nicht beziffern könne.

Das Landgericht hat den Rechtsstreit gegenüber Hermann R. bis zur endgültigen Entscheidung im Rentenverfahren der Berufsgenossenschaft ausgesetzt.

Der Beklagte hat behauptet, vor dem Unfall hätten sich irgendwelche Bremsmängel nicht bemerkbar gemacht. Nach Abgabe des ersten Warnzeichens habe er das Gas weggenommen und die Fahrgeschwindigkeit auf 35 km/st herabgesetzt. Er habe wiederholt Warnzeichen gegeben, die unbeachtet geblieben seien. Da er wegen starken Gegenverkehrs den Motorradfahrer nicht links habe überholen können, sei ihm keine andere Wahl geblieben, als nach rechts zu fahren; die Radfahrer seien in diesem Augenblick noch weit genug entfernt gewesen. Der Ehemann der Klägerin sei mit seinem Rade in den Straßenbahnschienen hängen geblieben und schon zu Fall gekommen, bevor er von dem Lastzug erfaßt worden sei. Ihn treffe ein eigenes Verschulden, weil er sich nicht auf das erste Warnzeichen sofort auf die rechte Straßenseite begeben habe.

Das Landgericht hat die Klage gegen den Beklagten abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Klägerin durch Urteil vom 26. April 1955 (3 U 85/54) abändernd festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet sei, der Klägerin den entstandenen und noch entstehenden Schaden im Rahmen der Höchstsätze des Kraftfahrzeuggesetzes (jetzt Straßenverkehrsgesetzes) zur Hälfte zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen seien. Es hat die Berufung der Klägerin im übrigen zurückgewiesen.

Dieses Urteil ist auf die Revision der Klägerin durch das Urteil des erkennenden Senates vom 28. September 1956 VI ZR 184/55 (VersR 1956, 696) aufgehoben worden, soweit

zu ihrem Nachteil erkannt worden ist. Die Sache ist an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden, das darauf nach weiterer Beweisaufnahme durch Urteil vom 21. Februar 1957 (3 U 224/56) der Feststellungsklage gegenüber dem Beklagten in vollem Umfange stattgegeben hat.

Hiergegen richtet sich die Revision des Beklagten, der die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erstrebt.

Die Klägerin und ihre Streitgehilfen beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist auf Grund der erneuten Verhandlung zu der Feststellung gelangt, daß sich die Bremsanlage des Motorwagens bereits vor Beginn der Unfallfahrt in nicht verkehrssicherem Zustande befunden hat. Allerdings hat es nicht feststellen können, ob das Bremspedal, das bei der Untersuchung unmittelbar nach dem Unfall in 80 % der Fälle hart blockierte und nicht zu betätigen war, auch vorher schon diesen Fehler aufgewiesen hat. Doch hat es als erwiesen angesehen, daß zumindest schon erhebliche Zeit vor Ausführung des Transportes nach Mönchen-Gladbach, von wo der Lastzug bei der Unfallfahrt nach Detmold zurückkehrte, die Bremsanlage insofern mangelhaft gewesen ist, als sich Luft in den Bremsleitungen befand und jeweils erst nach mehrmaligem Durchtreten des Pedals ("Pumpen") eine geringe Bremswirkung erzielt werden konnte. Dem Be-

klagen war dies nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bei Antritt der Fahrt bekannt. Weiter hat das Berufungsgericht festgestellt, daß die Bremsbacken an den rechten Rädern des Motorwagens stark verölt waren, der Motorwagen infolgedessen beim Ansprechen der Fußbremse merklich zur Seite zog und die zu erzielende Bremswirkung nicht einmal bei 5% des Normalwertes lag. Dem Beklagten war es auch bei äußerster Kraftanstrengung völlig unmöglich, eine normale Bremswirkung zu erreichen. Das Berufungsgericht ist überzeugt, daß dieser weitere Mangel spätestens auf der Hinfahrt nach Mönchen-Gladbach aufgetreten und dem Beklagten spätestens auf der Rückfahrt bekannt gewesen ist.

Wie das Berufungsgericht unter Hinweis auf § 7 Abs. 1 StVO, §§ 31 Abs. 1 Satz 2, 41 StVZO (damaliger Fassung) ausgeführt hat, hätte der Beklagte schon wegen der Notwendigkeit des "Pumpens" beim Betätigen der Bremse das Fahrzeug nicht in diesem Zustand für den Transport nach Mönchen-Gladbach in den Verkehr bringen dürfen. Hätte er, so meint das Berufungsgericht, vor Ausführung der Fahrt pflichtgemäß eine gründliche Untersuchung der gesamten Bremsanlage herbeigeführt, so wäre es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zu dem Unfall gekommen.

Weiter hat das Berufungsgericht erwogen, beim Auftreten der Bremsbackenverölung, die eine Bremswirkung nahezu völlig habe entfallen lassen, sei der Beklagte verpflichtet gewesen, die Rückfahrt zu unterbrechen und den Lastzug auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr zu entfernen. Der Unfall, dessen Eintritt voraussehbar gewesen sei, wäre vermieden worden, wenn er dieser Verpflichtung nachgekommen wäre.

Das Berufungsgericht ist darüber hinaus der Ansicht, daß der Beklagte durch schuldhaft verkehrswidrige Fahrweise die Gefahrenlage heraufbeschworen hat, die den tödlichen Unfall des Sch[REDACTED] und des Ehemannes der Klägerin zur Folge hatte. Da diese auf sein erstes Warnsignal bzw. die angeblich wiederholten Warnzeichen nicht reagiert hätten, habe er in Rechnung stellen müssen, daß sie sein Warnsignal bei dem Eigenmotorlärm des Motorrades und dem lebhaften Gegenverkehr überhört hätten. Er wäre daher verpflichtet gewesen, sie erneut so rechtzeitig und in einem solchen Abstand zu warnen, daß sie sich auf den näherkommenden Lastzug hätten einstellen und sich ungefährdet auf den mit Kopfsteinpflaster versehenen Teil der Fahrbahn zwischen den Straßenbahnschienen hätten begeben können. Dazu wären sie in der Lage gewesen, und der Beklagte hätte selbst bei einem Klemmen der Fußbremse zumindest die Möglichkeit gehabt, links an ihnen vorbeizufahren, wenn er in Anbetracht des ihm bekannten Zustandes der Bremsanlage einen Sicherheitsabstand von 35 - 40 m zu dem vorausfahrenden Motorradfahrer eingehalten und auf diese Entfernung vernehmlich gehupt hätte. Es sei grob fahrlässig gewesen, daß er bis auf 8 - 10 m an Sch[REDACTED] und den nur kurz vor ihm befindlichen Ehemann der Klägerin herangefahren sei und nun erst wieder ein Warnzeichen gegeben habe. Bei der Geschwindigkeitsdifferenz von etwa 5,5 m/sec zwischen Lastzug und Motorrad und dem Zeitraum von etwa 2 Sekunden seit Abgabe des Warnzeichens über die Reaktion des Motorradfahrers, ihre Wahrnehmung durch den Beklagten, seinen Entschluß zu bremsen und die Bremsansprechzeit bis zum Beginn einer Bremswirkung wäre der Unfall selbst dann nicht zu vermeiden gewesen, wenn die Bremsen völlig einwandfrei gearbeitet hätten.

Das Berufungsgericht hat hiernach die Schadensersatzpflicht des Beklagten nach § 823 BGB für begründet gehalten.

2. Diese Beurteilung ist, ^{wenn} im Ergebnis auch zutreffend, in der Begründung doch nicht frei von Rechtsirrtum.

a) Wenn der Unfall, wie das Berufungsgericht als erwiesen angesehen hat, infolge der fehlerhaften Fahrweise des Beklagten selbst bei völlig einwandfreier Funktionsfähigkeit der Bremsen nicht zu vermeiden gewesen wäre, scheiden die Mängel der Bremsanlage als Unfallursache aus. Inwiefern neben dem verkehrswidrigen Verhalten des Beklagten auch die Mängel der Bremsanlage für die Entstehung des Unfalls oder den Umfang des Unfallschadens ursächlich geworden sein sollen, hat das Berufungsgericht auch nicht dargelegt. War aber die Mangelhaftigkeit der Bremsanlage für den Unfall und seine Folgen ohne ursächliche Bedeutung, so kann ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Beklagten auch nicht darin erblickt werden, daß er nicht vor Antritt der Fahrt die Bremsanlage wegen ihrer Lufthaltigkeit hat untersuchen lassen und daß er nicht nach Beginn der Rückfahrt wegen der weiter aufgetretenen Bremsmängel das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen hat. Seine Schadensersatzpflicht kann sich nur daraus ergeben, daß er durch die vom Berufungsgericht dargelegte verkehrswidrige Fahrweise den Unfall schuldhaft herbeigeführt hat.

b) Die Revision zieht freilich auch die Ursächlichkeit dieses Fehlverhaltens für den Unfalltod des Ehemanns der Klägerin in Zweifel. Da das Berufungsgericht, so gibt sie zu bedenken, offengelassen habe, ob der Ehemann der Klägerin nicht bei dem Versuch, nach rechts heranzufahren, in

die linke Straßenbahnschiene geraten und dabei zu Fall gekommen sei, müsse für das Revisionsverfahren unterstellt werden, daß sich die Vorgänge tatsächlich in dieser Weise abgespielt haben. Es sei nicht festgestellt, daß der Ehemann der Klägerin bei dem Warnsignal erschrocken sei, das der Beklagte 8 - 10 m hinter Sch[REDACTED] abgegeben habe. Sei der Ehemann der Klägerin aber nicht in Bedrängnis geraten, so sei das Verhalten des Beklagten für seinen Unfall nicht kausal gewesen.

Die Revision kann hiermit nicht durchdringen.

Daß die verkehrswidrige Fahrweise des Beklagten für den Unfall ursächlich gewesen ist, ergibt sich aus dem zweifelsfreien Zusammenhang der Urteilsfeststellungen. Da sich der Ehemann der Klägerin nur kurz vor Sch[REDACTED] befunden hat, war der Beklagte, wie das Berufungsgericht dies an anderer Stelle der Urteilsausführungen ausdrücklich hervorgehoben hat, auch an ihn zu dicht herangefahren, bevor er 8 - 10 m hinter Schnittcher das Warnzeichen gab. Durch die verspätete Abgabe des Warnzeichens hat er den Ehemann der Klägerin, so hat das Berufungsgericht an jener anderen Stelle des Urteils betont, zu einem offensichtlich überstürzten Aufsuchen des zwischen den Straßenbahngleisen gelegenen Teils der Fahrbahn veranlaßt. Sollte der Ehemann der Klägerin hierbei in die linke Straßenbahnschiene geraten und zu Fall gekommen sein, bevor er von dem Lastkraftwagen überfahren wurde, so wäre hiernach der tödliche Unfall doch auch in diesem Falle durch die verkehrswidrige Fahrweise des Beklagten verursacht.

Das Verschulden des Beklagten an diesem Unfallgeschehen unterliegt keinem Zweifel. Im Ergebnis hat das Berufungsge-

richt die Schadensersatzpflicht des Beklagten daher mit Recht bejaht.

3. Der Ehemann der Klägerin hat sich, wie das Berufungsgericht dargelegt hat, gleichfalls verkehrswidrig verhalten, da er zur Zeit des Unfalls nicht die äusserste rechte Seite der Fahrbahn eingehalten hat, wozu er nach § 27 Abs. 1 Satz 3 StVO zumal angesichts des lebhaften Verkehrs auf der nur 7,25 m breiten Straße verpflichtet gewesen wäre. Allerdings ist der Beklagte mit dem Lastkraftwagen nach dem vergeblichen Bremsversuch bis auf den rechten Bürgersteig geraten, so daß das Berufungsgericht Zweifel gehabt hat, ob das Fehlverhalten des Ehemannes der Klägerin für seinen tödlichen Unfall überhaupt ursächlich geworden ist. Doch hat es dies bei der ungeklärten Behauptung des Beklagten, daß der Ehemann der Klägerin an der Straßenbahnschiene zu Fall gekommen sei und ohne diesen Sturz unbehelligt davongekommen wäre, dahingestellt sein lassen und erwogen, daß es auch im Falle seines Mitverschuldens gerechtfertigt sei, dem Beklagten die volle Schadenslast aufzuerlegen. Allein durch den absolut verkehrsunsicheren Zustand der Bremsanlage sei nämlich die Betriebsgefahr des mit 35 km/st fahrenden Lastzuges so erheblich über das normale Maß hinaus gesteigert gewesen, daß der Schadenseintritt ganz überwiegend als hierdurch verursacht anzusehen sei. Auch falle es dem Beklagten zur Last, die zum Unfall führende Gefahrenlage grob fahrlässig herbeigeführt zu haben, da er, obwohl er die fehlerhafte Fahrweise des Ehemannes der Klägerin bereits auf 80 m Entfernung wahrgenommen habe, trotz Kenntnis von der Unzuverlässigkeit der Bremsanlage seines Fahrzeugs zu dicht an ihn herangefahren sei und ihn durch die verspätete Abgabe des Warnzeichens zu offensichtlich überstürztem Ausweichen

veranlaßt habe. Das Mitverschulden des Ehemannes der Klägerin trete demgegenüber so zurück, daß es nicht ins Gewicht falle.

4. Diese Würdigung ist in ihren rechtlichen Grundlagen gleichfalls durch Rechtsirrtum beeinflusst.

a) Unbegründet ist allerdings die Rüge der Revision, daß die Unfallursachen, die der Ehemann der Klägerin zu seinem Teil schuldhaft gesetzt habe, nicht vollständig berücksichtigt worden seien. Die Revision sieht ein grobverkehrswidriges Verhalten und die eigentliche Ursache des Unfalls darin, daß sich der Ehemann der Klägerin nicht auf das erste Warnsignal des Beklagten hin auf die rechte Straßenseite begeben und ihm die Fahrbahn freigemacht habe. Indessen hat das Berufungsgericht nach dem Zusammenhang der Urteilsausführungen nicht ungeprüft gelassen, ob dem Ehemann der Klägerin ein Verschulden daran beigemessen werden kann, daß er auf das erste Warnsignal des Beklagten nicht reagiert hat. Es hat erwogen, der Beklagte habe in Rechnung stellen müssen, daß der Ehemann der Klägerin und der Motorradfahrer Sch[REDACTED] das auf 80 m Entfernung abgegebene Warnzeichen bei dem Eigenlärm des Motorrads und dem lebhaften Gegenverkehr auf der Straße überhört haben konnten. Ersichtlich hat das Berufungsgericht die Möglichkeit für gegeben gehalten, daß die beiden Fahrer das Warnzeichen infolge der angegebenen besonderen Umstände nicht wahrgenommen oder doch nicht in ihr Bewußtsein aufgenommen haben, ohne daß ihnen dies zum Schuldvorwurf gemacht werden könnte. Hierfür konnte in der Tat auch sprechen, daß Sch[REDACTED] sich auf das erneute Warnzeichen des Beklagten zunächst noch umgesehen hat. Mit der Lebenserfahrung

steht die Würdigung des Berufungsgerichts nicht in Widerspruch. In seiner Berufsbeantwortung hat der Beklagte selbst darauf hingewiesen, daß durch den Motorenlärm eines Motorradfahrers der neben diesem fahrende Radfahrer gehindert wird, Geräusche oder Warnsignale der hinter ihnen befindlichen Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen. Auch von einem Beweis des ersten Anscheins für ein schuldhaftes Überhören und Nichtbeachten des Signals durch den Ehemann der Klägerin kann bei der Sachlage nicht gesprochen werden.

Soweit die Revision in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat vorgetragen hat, der Ehemann der Klägerin habe noch weitere vom Beklagten wiederholt abgegebene Warnsignale unbeachtet gelassen, finden ihre Angriffe in dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt keine Grundlage. Daß der Beklagte nach Abgabe des ersten Warnzeichens aus 80 m Entfernung während der Annäherung bis auf 8 - 10 m nochmals Warnzeichen gegeben habe, hat das Berufungsgericht nicht als erwiesen angesehen. Der Beklagte hat dies bei seiner persönlichen Anhörung vor dem Berufungsgericht selbst nur als möglich bezeichnet; sein Beifahrer B. hat es als Zeuge vor dem Berufungsgericht zwar bestätigt; doch hat das Berufungsgericht hervorgehoben, daß der Aussage des Zeugen irgendein Beweiswert nicht beigemessen werden könne.

b) Dagegen sind die Überlegungen, die das Berufungsgericht zur Frage der Schadensverteilung nach § 254 BGB angestellt hat, insofern fehlerhaft, als es bei der Abwägung der auf beiden Seiten in Betracht kommenden Unfallursachen der verkehrsunsicheren Beschaffenheit des Lastzuges als eines gefahrerhöhenden Umstandes besondere Bedeutung beigemessen hat.

Bei der Abwägung, inwieweit der Schaden von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist, können solche Umstände nicht in die Waagschale geworfen werden, die wie hier die Mangelhaftigkeit der Bremsanlage für die Entstehung des Schadens nicht ursächlich geworden sind. Obwohl sich der vom Beklagten geführte Lastzug in völlig verkehrsunsicherem Zustand befunden hat, muß die hierdurch begründete Erhöhung der allgemeinen Betriebsgefahr des Lastzuges bei der Schadensabwägung doch ausser Betracht bleiben.

5. Dennoch erscheint es gerechtfertigt, daß im Ergebnis das Berufungsgericht dem Beklagten den gesamten Schaden auferlegt hat.

Wenn der Ehemann der Klägerin dadurch zur Entstehung des Unfalls beigetragen hat, daß er nicht die äusserste rechte Seite der Fahrbahn eingehalten hat und bei dem durch das zweite Warnzeichen des Beklagten veranlaßten überstürzten Aufsuchen dieses Straßenraumes an der Straßenbahnschiene zu Fall gekommen ist, so ist der Unfall doch weit überwiegend durch den Beklagten verursacht worden, unter dessen Lenkung der Lastzug - ganz abgesehen von der Mangelhaftigkeit der Bremsanlage - bei der Fahrgeschwindigkeit von 35 km/st eine Betriebsgefahr entwickelt hat, die in ihrer folgenschweren Auswirkung für das Unfallgeschehen kennzeichnend geworden ist. Auch das Verschulden des Beklagten ist unvergleichlich viel schwerer als das des Ehemannes der Klägerin. Es ist immerhin verständlich, daß dieser es vorgezogen hat, mit seinem Fahrrad links von den Straßenbahnschienen auf dem asphaltierten Teil der Straße zu fahren, statt sich zwischen den für einen Radfahrer gefährlichen Straßenbahnschienen zu halten, wo die

Fahrt für ihn obendrein durch das dortige Straßenpflaster erschwert war. Dagegen war es grob fahrlässig, daß der Beklagte, bevor er das zweite Warnzeichen gab, mit dem Lastzug zu dicht an den vor ihm fahrenden Ehemann der Klägerin heranzufuhr, als daß dieser ungefährdet hätte zur Seite ausweichen und der Beklagte den Unfall hätte vermeiden können. Die unverantwortliche Leichtfertigkeit, mit der der Beklagte mit dem völlig verkehrsunsicheren Lastzug an dem Verkehr teilgenommen hat, tritt auch in dieser Fahrweise in Erscheinung.

Allerdings ist es grundsätzlich Sache des Tatrichters, in einem Falle des § 254 BGB die Schadensabwägung vorzunehmen. Sind sämtliche für die Schadensabwägung in Betracht kommenden Unterlagen gegeben, so kann aber auch das Revisionsgericht selbst abwägen. Hier ist nun zwar nicht geklärt, ob der Ehemann der Klägerin an der Straßenbahnschiene zu Fall gekommen und seine fehlerhafte Fahrweise infolgedessen für seinen Unfall mitursächlich geworden ist. Doch kann es auch in diesem Falle dem Senat nicht verwehrt sein, die Schadensabwägung selbst vorzunehmen. Denn wenn mit dem Berufungsgericht auch unterstellt wird, daß die fehlerhafte Fahrweise des Ehemanns der Klägerin für seinen Unfall mitursächlich geworden ist, so würde doch ohne diese Unterstellung die volle Schadensersatzpflicht des Beklagten rechtlich ausser Frage stehen.

Im Ergebnis muß es daher, wenn auch mit teilweise anderer Begründung, bei der Entscheidung des Berufungsgerichts verbleiben.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 97, 101 ZPO.

Meiß

Hanebeck

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Engels