

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO § 9 Abs. 1 aF

Der Kraftfahrer verletzt das Gebot des Fahrens auf Sicht nicht, wenn sein Anhalteweg dadurch verkürzt wird, daß ihm auf seiner Fahrbahn ein anderer Kraftfahrer infolge verkehrswidrigen Überholens entgegenkommt.

BGH, Urt. v. 14. Mai 1974 - VI ZR 106/73 - OLG Celle
LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 106/73

URTEIL

Verkündet am
14. Mai 1974
Kriegl,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Speditionsfirma Karl B. OHG, M.,
L. weg,
2. des Kraftfahrers Peter M., S./.,
B. Straße,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

die S.-Berufsgenossenschaft, gesetzliche
Unfallversicherung, H., W.straße,
vertreten durch ihren Hauptgeschäftsführer
Direktor J. R., ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Dr. und Prof. Dr. -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Mai 1974 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Prof. Dr. Nüßgens, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 1. März 1973 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin nimmt die Beklagten wegen des vom Zweitbeklagten mit dem Lastzug der Erstbeklagten verschuldeten tödlichen Verkehrsunfalls des bei ihr versicherten Geschäftsführers Kurt L. [REDACTED] aus § 1542 RVO auf Schadensersatz in Anspruch vor allem wegen Wegfall der gesetzlichen Unterhaltsverpflichtungen. Sie hat wegen der von ihr erbrachten und noch zu erbringenden Zahlungen, insbesondere der den Hinterbliebenen gezahlten Renten, Leistungs- und Feststellungsklage erhoben.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Haftung der Erstbeklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz und des Zweitbeklagten aus unerlaubter Handlung ist außer Streit. Die Beklagten erkennen ihre Haftung dem Grund nach zu $\frac{2}{3}$ an, sind jedoch der Meinung, die Klägerin müsse sich ein Mitverschulden des Getöteten in Höhe von $\frac{1}{3}$ anrechnen lassen.

Das Landgericht hat bezüglich der Leistungsklage durch Grundurteil, bezüglich der Feststellungsklage durch Teilurteil dem Klageanspruch in Höhe von $\frac{4}{5}$ stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat das begehrte Grund- und Teilurteil in vollem Umfang gewährt.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klageabweisung weiter, soweit die Klägerin mehr als $\frac{2}{3}$ des Schadens begehrt.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht geht von folgendem Sachverhalt aus: Am 3. Juli 1968 gegen 12.05 Uhr fuhr der Zweitbeklagte mit dem Lastzug der Erstbeklagten, bestehend aus einem 16 t-Motorwagen und einem 16 t-Anhänger, auf der B 217. Die im Unfallbereich etwa 7,30 m breite Fahrbahn war trocken. Vor einer mit stark belaubten Bäumen bestandenen zunächst ansteigenden, nach der Kurve wieder fallenden, daher unüber-

sichtlichen Linkskurve der Straße, die nur eine Sicht von etwa 180 m erlaubte, wechselte er auf die linke Fahrbahn, um einen vor ihm mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 km/h fahrenden landwirtschaftlichen Zug, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger, zu überholen. Während des Überholens kam ihm der tödlich Verunglückte mit seinem Mercedes 230 entgegen. Da der Lastzug ihm die Fahrbahn versperrte, prallte der Pkw, obwohl der Getötete ihn scharf abbremste und versuchte, nach rechts auszuweichen, gegen den Motorwagen des Lastzugs. Der Verunglückte verstarb einige Tage später an den erlittenen Verletzungen. Nach den Spuren stießen die beiden Fahrzeuge etwa auf der Mitte der Fahrbahn unweit des Scheitelpunktes der Kurve zusammen, als der Zweitbeklagte gerade begann, nach Abschluß des Überholvorgangs wieder nach rechts zu lenken. Die beiden Kraftfahrer hatten sich, weil die Sicht durch die Kurve und den Baum- und Pflanzenbewuchs an den Fahrbahnrändern sowie durch den unebenen Fahrbahnverlauf behindert war, erst kurz vor dem Unfall sehen können.

Aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme hält das Berufungsgericht für erwiesen, daß der Getötete bei Ansichtigwerden des Lastzuges etwa 4,1 sec. vor dem Zusammenstoß reagiert hatte und daß der Zweitbeklagte während dieser Zeit 57 m mit etwa gleichbleibender Geschwindigkeit von etwa 50 km/h weitergefahren war, um den Überholvorgang zu beenden, obwohl er nur einen Anhalteweg von 37 m benötigt hätte, wenn er den Lastzug sofort zum Stehen gebracht hätte. Das Berufungsgericht sieht in dem leichtfertigen Überholvorgang

die entscheidende Unfallursache. Ein Mitverschulden des Getöteten hält es nicht für erwiesen. Es meint, das Gebot, die Geschwindigkeit wegen möglicher Hindernisse auf der Fahrbahn der Sichtweite anzupassen, beschränke sich auf solche Hindernisse, die auf der Fahrbahn bereits standen oder lagen sowie auf Verkehrsteilnehmer, die sich in derselben Fahrtrichtung wie der Getötete fortbewegten; dagegen gelte dieses Gebot nicht, wenn dem Kraftfahrer auf seiner Straßenseite Verkehrsteilnehmer entgegenkämen. Der Unfall sei zwar kein unabwendbares Ereignis gewesen. Gleichwohl ergebe die nach § 17 StVG gebotene Abwägung des beiderseitigen Ursachenbeitrages, daß die Beklagten, denen außer dem Verschulden des Zweitbeklagten die ohnehin größere allgemeine, durch das nicht situationsgerechte Verhalten des Zweitbeklagten gesteigerte Betriebsgefahr anzulasten sei, für den Schaden allein haften müßten.

II.

Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

1. Zu Recht rechnet das Berufungsgericht dem Getöteten kein Mitverschulden an.

a) Zwar muß ein Kraftfahrer grundsätzlich seine Fahrgeschwindigkeit so einrichten, daß er innerhalb der überschaubaren Strecken anhalten kann, sobald ein Hindernis auftaucht. Denn er muß stets mit Hindernissen auf dem von ihm nicht eingesehenen Teil der vor ihm liegenden Fahrbahn rechnen, die ihn zum

Anhalten nötigen können. Dies ergibt sich sowohl aus § 1 StVO in der zur Unfallzeit gültigen alten Fassung als insbesondere auch aus § 9 Abs. 1 StVO a.F., wonach der Fahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten hat, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann (BGHZ 35, 400 = BGHSt - VGS - 16, 145, 147). Dies gilt besonders an unübersichtlichen Stellen, also an Stellen, an denen der Überblick über die Fahrbahn und die umgebende Örtlichkeit behindert ist und der Fahrer infolgedessen den Verkehr nicht vollständig überblicken sowie Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig bemerken kann. Hier gehörte die Unfallstelle wegen der Kurve und der Kuppe zu einer solchen unübersichtlichen Stelle (vgl. Jagusch/Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht 18. Aufl. § 9 Anm. 5, 5 b; Müller, Straßenverkehrsrecht 22. Aufl. Bd. III für § 3 StVO n.F. Rdz. 31). In Satz 3 des neuen § 3 StVO ist diese von der Rechtsprechung schon zu § 9 StVO a.F. entwickelte "Goldene Regel" des Straßenverkehrs jetzt dahin gefaßt, es dürfe nur so schnell gefahren werden, daß der Fahrzeugführer "innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten kann". Das gilt, wie die Amtliche Begründung hervorhebt (abgedruckt bei Müller aaO Rdz. 3) vor allem für jeden, der sich einer sichtbeschränkenden Kurve oder einer Kuppe nähert (vgl. auch BayObLGSt VRS 38, 154, 156 = VerKMitt 1969, 82; Cramer, Straßenverkehrsrecht 1971 § 3 StVO Rdn. 34).

b) Das Berufungsgericht vertritt aber zu Recht den Standpunkt, daß der Schutzbereich dieser Norm nicht schlechthin für jedes, auch durch das Fehlverhalten eines anderen gesetztes Hindernis gilt.

Der Schutzbereich dieser Norm erstreckt sich allerdings auch auf solche Hindernisse, die durch Verschulden eines anderen in den nicht einsehbaren Raum gelangt sind (vgl. BGHSt 2, 188; BGH Urt. v. 8. Mai 1952 - 5 StR 379/52 = VRS 4, 359, 360; v. 21. Januar 1954 - 4 StR 681/53 = VRS 6, 296; Weigelt DAR 1960, 226). Insoweit gilt nicht etwa ein Vertrauensgrundsatz dahingehend, daß mit einem verkehrswidrigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer innerhalb der nicht einsehbaren Strecke nicht zu rechnen sei. Die gegenteilige Ansicht von Müller (aaO Rdz. 8) mag für bestimmte Ausnahmesituationen gelten, so z.B. beim Überfahren einer ununterbrochenen Linie auf getrennten Fahrbahnen oder beim Hinüberschleudern von der Gegenfahrbahn einer Bundesautobahn. Das Gebot des Fahrens auf Sicht darf aber, wie die Amtliche Begründung zu § 3 StVO n.F. überzeugend darlegt, nicht im Hinblick auf den sonst durchweg geltenden Vertrauensgrundsatz "relativiert" werden. Vielmehr ist an einer unübersichtlichen Stelle im allgemeinen stets mit in der Fahrbahn befindlichen Hindernissen zu rechnen, die Geschwindigkeit daher dementsprechend einzurichten.

Andererseits findet das Gebot des Fahrens auf Sicht dann in dem Vertrauensgrundsatz doch seine Grenze, wenn sich das Hindernis nicht bereits in der Fahrbahn befindet - sei es, daß es dort liegt oder sich in gleicher Richtung langsamer als das herannahende Kraftfahrzeug

fortbewegt oder gar stehen geblieben ist -, sondern plötzlich von der Seite (oder von oben) her völlig unvermittelt in die Fahrbahn gelangt (BGH Urt. v. 19. März 1968 - VI ZR 4/67 = VersR 1968, 603; v. 21. Januar 1954 aaO; OLG Nürnberg VersR 1968, 78; Jagusch aaO § 9 Anm. 4). Denn das Gebot des Fahrens auf Sicht beruht auf der Erwägung, daß dem Kraftfahrer zugemutet werden kann und muß, seine Geschwindigkeit seinem vorausberechenbaren Anhalteweg anzupassen. An dieser Möglichkeit fehlt es aber, wenn sich der geschätzte Anhalteweg durch nicht voraussehbare und damit nicht einkalkulierbare Umstände verkürzt. Das muß so wie in den bereits erörterten Fällen, in denen das Hindernis von der Seite in die Fahrbahn gelangt, auch dann gelten, wenn - wie hier - ein anderer Kraftfahrer (Radfahrer oder Fußgänger) sich in verkehrswidriger Weise mit einer ins Gewicht fallenden Geschwindigkeit auf ihn zubewegt (vgl. BGH VRS 22, 137; Cramer aaO § 3 StVO n.F. Rdnr. 37; Möhl DAR 1968, 29, 32). Es kann schon fraglich erscheinen, ob sich ein so völlig unvernünftig und damit grob fahrlässig Handelnder zur Begründung eines Mitverschuldens des anderen Verkehrsteilnehmers überhaupt auf die Vorschrift des § 9 StVO a.F. berufen kann. Jedenfalls fehlt es dann an einem Verstoß gegen diese Norm, wenn der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit dergestalt der Sichtweite angepaßt hatte, daß ein Zusammenstoß mit einem in der Fahrbahn ruhenden Gegenstand ausgeschlossen war, wie das Berufungsgericht es für den Streitfall als zutreffend berechnet hat.

2. Das Berufungsgericht meint, dem Getöteten sei nur dann vorzuwerfen, zu schnell gefahren zu sein, wenn nachgewiesen werden könnte, daß er die bei dem Zusammenstoß noch vorhandene Restgeschwindigkeit während der Bewegungsphase des entgegenkommenden Lastzuges, also auf 57 m, nicht mehr hätte vollständig abbauen können. Hiervon sei jedoch auszugehen.

Auch diese Erwägung ist fehlerfrei. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hätte der Getötete den Zusammenstoß mit einem ihm nicht entgegenfahrenden, sondern an der Stelle, an der der Lastzug auf der Gegenfahrbahn für ihn sichtbar war, ruhenden Hindernis vermeiden können. Das wird von der Revision auch nicht in Frage gestellt. Hierbei unterlag es dem tatrichterlichen Ermessen, ob das Berufungsgericht zu den vorliegenden Gutachten auch noch den von dem Beklagten benannten Sachverständigen Schmidtke zuziehen wollte.

3. Nach Ansicht des Berufungsgerichts beruht auch die Tatsache, daß der Getötete von der Fahrbahn abgekommen war, nicht auf dessen Verschulden. Denn dieser sei durch das verkehrswidrige Fahrverhalten des Zweitbeklagten überraschend in eine Gefahrenlage geraten und zudem während des Bremsvorganges noch gezwungen gewesen, eine Ausweichbewegung durchzuführen.

Die Revision stellt nicht den Grundsatz in Frage, daß es einem Verkehrsteilnehmer in der Regel nicht zum Verschulden gereicht, wenn er, plötzlich unverschuldet in eine gefährliche Lage gebracht, nicht

in der objektiv sachgemäÙesten Weise reagiert. Sie meint jedoch, der Getötete sei hier nicht plötzlich unverschuldet, sondern aufgrund seiner übersetzten Geschwindigkeit in eine gefährliche Lage geraten. Dies ist aber aus den oben dargelegten Erwägungen zu verneinen.

4. Ist somit die Feststellung, daß den Getöteten kein Mitverschulden an dem Unfall trifft, nicht zu beanstanden, so unterlag die Abwägung des beiderseitigen Verantwortungsbeitrages nach ständiger Rechtsprechung dem Tatrichter. Es ist nicht ersichtlich, daß die vom Berufungsgericht in Betracht gezogenen Abwägungselemente von Rechtsirrtum beeinflußt sind oder daß der Tatrichter den Sachverhalt unvollständig erfaßt hätte. Insbesondere lassen seine Ausführungen, daß die ohnehin schon größere allgemeine Betriebsgefahr des Lastzuges durch das schwerwiegende Verschulden des Zweitbeklagten, der zumindest das Überholen

hätte abbrechen müssen, noch erheblich gesteigert worden sei, so daß die Betriebsgefahr des Personenkraftwagens demgegenüber vollständig zurücktrete, einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Dr. Weber

Nußgens

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann