

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2182 083

54

ZPO § 286 A, B

Für die Würdigung, daß die Aufzeichnungen eines Fahrt-schreibers unrichtig und die abweichenden Zeugenaussagen über Bewegung und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs zu-treffend seien, schafft nicht schon die allgemeine Er-wägung Raum, daß jedes Meßinstrument versagen kann. Es muß darüber hinaus die technische Möglichkeit geprüft und bejaht worden sein, daß das Gerät gerade in der Weise falsch angezeigt haben kann, wie dies bei Zugrundelegung der Zeugenaussagen der Fall gewesen sein müßte.

BGH, Urt.v. 18. Dezember 1962 - VI ZR 118/62 OLG München
LG Passau

Verkündet am 18. Dezember 1962
Kriegl, 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. der Firma Josef S. [REDACTED], Baugeschäft in P. [REDACTED],
T. [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Ludwig K. [REDACTED] in P. [REDACTED], I. [REDACTED],

Beklagten, zu 2) Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter zu 2): Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Hans Bauer, Inhaber Hans B. [REDACTED] Fuhrunternehmer
in N. [REDACTED], Kreis I. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer: Kraftfahrer Alfred K. [REDACTED] in K. [REDACTED],
Kreis V. [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 18. Dezember 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Hanebeck, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner
für Recht erkannt:

Auf die Revision des Zweitbeklagten wird das
an Verkündungs Statt am 2. und 5. März 1962
zugestellte Urteil des 5. Zivilsenats des Ober-
landesgerichts München vom 26. Februar 1962
aufgehoben.

Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revisions-
instanz, an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kraftfahrer der Klägerin, Z■■■■■, befuhr mit deren Milchtankwagenzug am 28. August 1956 gegen 17.55 Uhr die Bundesstraße 8 zwischen Passau und Vilshofen. Als er den Bahnübergang in Sandbach überquert hatte, überholte ihn der frühere Drittbeklagte und jetzige Streithelfer der Klägerin, Kä■■■■■, mit einem Lieferwagen, obwohl ihm der vom Zweitbeklagten gelenkte Lastkraftwagen der Erstbeklagten entgegenkam. Es gelang Kä■■■■■ nicht mehr, vor diesem die rechte Straßenseite ganz zurückzugewinnen, wenn auch der bereits überholte Tankzug bremste und scharf rechts heranfuhr. Der Zweitbeklagte stieß zunächst mit dem Lieferwagen zusammen, geriet dann auf die für ihn linke Straßenseite und rammte dort den Triebwagen des Tankzuges der Klägerin. Alle drei Fahrzeuge wurden beschädigt, eine Insassin des Lieferwagens, die jetzige Ehefrau Kä■■■■■, wurde leicht verletzt.

Die Klägerin hat ihren Schaden mit 25.498,86 DM errechnet, hiervon 10.000 DM abgezogen, die ein Haftpflichtversicherer für den Halter des Lieferwagens gezahlt hat, und wegen des noch offenen Betrages von 15.498,86 DM die Beklagten sowie Kä■■■■■ als Gesamtschuldner in Anspruch genommen. Sie hat behauptet, Kä■■■■■ habe verbotswidrig überholt und der Zweitbeklagte auf die Gefahrenlage nicht rechtzeitig durch Bremsen und Rechtsausweichen reagiert.

Das Verfahren gegen die Erstbeklagte ist durch ihren Konkurs unterbrochen worden. Die beiden anderen haben um Klageabweisung gebeten. Der Zweitbeklagte hat behauptet, die Gefahr sei für ihn erst knapp fünf Sekunden vor dem Zusammenstoß erkennbar geworden; in dieser Zeit habe er,



nachdem Kä. wider Erwarten nicht von seinem Vorhaben abgesehen habe, durch Bremsen einen frontalen Aufprall auf den Lieferwagen verhütet und damit alles getan, was ihm in seiner Lage noch möglich gewesen sei. Dagegen habe der Fahrer des eingeholten Tankzuges seine Geschwindigkeit nicht rechtzeitig ermäßigt und dadurch den Unfall schuldhaft mitverursacht. Der Fahrer des Lieferwagens und frühere Drittbeklagte Kä. hat behauptet, seine Überholbewegung sei fast abgeschlossen gewesen, als der Zweitbeklagte seinen Lastkraftwagen zur Straßenmitte gelenkt und dadurch den Zusammenstoß im letzten Augenblick herbeigeführt habe.

Das Landgericht hat den Klageanspruch, soweit er sich gegen den Zweit- und den Drittbeklagten richtete, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Der Drittbeklagte hat das Urteil hingenommen und ist im Berufungsrechtszug der Klägerin als Streithelfer beigetreten. Die Berufung des Zweitbeklagten ist erfolglos geblieben. Hiergegen richtet sich seine Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin und der sie weiterhin unterstützende Streithelfer bitten.

Entscheidungsgründe:

I.

Soweit die Revision sich dagegen wendet, daß das Berufungsgericht die Haftung des Zweitbeklagten bejaht hat, ist sie nicht begründet.

Die Revision verkennt nicht, daß der Zweitbeklagte von sich aus alles Zumutbare tun mußte, um einen Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden, verkehrswidrig überholenden Lieferwagen zu vermeiden. Das Berufungsgericht hat

festgestellt, daß er diese Pflicht nicht erfüllt hat, weil er den Lieferwagen durch Unaufmerksamkeit zu spät wahrgenommen und sein Fahrzeug auch dann noch nicht sogleich abgebremst hat. Hiergegen ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

Der Zweitbeklagte räumt ein, daß er den Lieferwagen erst wahrgenommen hat, als dieser sich schon neben dem Führerhaus des eingeholten Tankzuges befand. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts hätte er ihn schon sehen können und müssen, als er nach links ausscherte und zum Überholen ansetzte, weil das Wetter hell und die Fahrtstrecke völlig übersichtlich war. Der Zweitbeklagte hätte ihn dann auf eine rund 100 m größere Entfernung bemerkt. Das Berufungsgericht legt dieser Feststellung die eigenen Angaben des Zweitbeklagten im Ermittlungsverfahren zugrunde, er habe den Tankzug auf etwa 200 m gesehen, den etwa in dessen Mitte nebenherfahrenden Lieferwagen erst auf 100 m. Die abweichende Schätzung der beiden anderen Fahrer, der Abstand habe rund 150 m betragen, bezieht sich nur auf den letzteren Zeitpunkt, als also der Tankzug und der Lieferwagen sich etwa auf gleicher Höhe befanden. Damit läßt sich die Erwägung des Berufungsgerichts nicht ausräumen. Auf welche Entfernung der Zweitbeklagte den Tankzug zuerst gesehen hat, konnte er nur selbst wissen und bekunden. Seine Angabe, er habe das Fahrzeug der Klägerin auf 200 m wahrgenommen, bleibt unabhängig davon bestehen, ob dieser Abstand sich auf 150 m oder 100 m verringert hatte, als der Lieferwagen das Führerhaus des Tankzuges erreichte. War aber der Tankzug auf 200 m zu sehen, so läßt sich die Feststellung des Berufungsgerichts nicht erschüttern, daß der Zweitbeklagte den Lieferwagen auf dieselbe Entfernung hätte wahrnehmen müssen. Denn daß der Lieferwagen derzeit

schon auf die linke Straßenseite hinübergewechselt haben mußte, konnte bei der Länge seines Überholungsweges nicht zweifelhaft sein und ist auch von dem Zweitbeklagten nicht in Abrede gestellt worden.

Ebenfalls auf die eigene Darstellung des Zweitbeklagten geht die weitere Feststellung des Berufungsgerichts zurück, daß er bei Ansichtigwerden des überholenden Lieferwagens nicht sogleich gebremst, sondern sich zunächst darauf verlassen hat, der andere Fahrer werde seine offenbar undurchführbar gewordene Überholungsabsicht aufgeben und sich hinter den Tankzug zurückfallen lassen. Der Ansicht der Revision, daß dieses in tatsächlicher Hinsicht nicht bezweifelte Verhalten des Zweitbeklagten vertretbar gewesen sei, kann nicht gefolgt werden. Welchen Entschluß der Fahrer des Lieferwagens fassen würde, konnte der Zweitbeklagte schlechterdings nicht wissen. Für die Annahme, er werde den zum größeren Teil schon durchgeführten Überholvorgang - mit überdies fraglichem Erfolg - abbrechen, statt die Durchfahrt durch die immerhin noch 100 oder gar 150 m weite Lücke zu versuchen, bestand kein Anhalt außer der eigenen Fahrweise des Zweitbeklagten, der die Gefahr durch Beharren auf der Geschwindigkeit und Richtung seines Lastkraftwagens augenfällig auf die Spitze trieb. Ob der Fahrer des eingeholten Tankfahrzeugs seine Geschwindigkeit erhöhte, vermochte der Zweitbeklagte nicht zu sehen; dahingehende Angaben hat er denn auch nirgends gemacht. Deshalb konnte er, was die Revision übersieht, insoweit auch nichts in Rechnung stellen, als er das weitere Verhalten des Lieferwagenfahrers einzuschätzen versuchte. Wenn er gleichwohl zu der Annahme gelangt sein sollte, Käser werde den Überholvorgang abbrechen, so mußte

der Zweitbeklagte, da er dies nicht mit Bestimmtheit wissen konnte, sich vorsichtshalber dennoch auf die entgegengesetzte Möglichkeit einstellen und auf die erkannte Zwangslage des überholenden Fahrers die gebotene Rücksicht nehmen.

Daß der Zweitbeklagte den Unfall alsdann hätte vermeiden können, ergibt sich daraus, daß der Lieferwagen sich zum Teil schon wieder auf der rechten Straßenhälfte befand, als der Zusammenstoß erfolgte. Eine mäßige Verzögerung des mit 45 km/st entgegenkommenden Lastkraftwagens hätte demnach schon genügt, den Lieferwagen glatt auf die rechte Straßenseite gelangen zu lassen. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß dem Zweitbeklagten hierfür bei gehöriger Aufmerksamkeit mehr als 8 Sekunden, nach der schuldhaft verspäteten Wahrnehmung des Lieferwagens aber immer noch rund 5 Sekunden zur Verfügung gestanden hätten. Der Schluß, daß selbst die letztere Zeitspanne für eine ausreichende Verzögerung des Lastkraftwagens genügt hätte, läßt sich aus Rechtsgründen nicht beanstanden. Das Berufungsgericht hat bei seinen Erwägungen - entgegen der Rüge der Revision - allenthalben berücksichtigt, daß der Zweitbeklagte eine Sekunde zum Erkennen der Gefahr und weitere Zeit zum Betätigen der Bremsen bis zu deren Ansprechen benötigte. Bei einer Gesamtzeit von 8 oder auch nur 5 Sekunden hätte es dann gleichwohl, wie das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei darlegt, nicht dazu kommen dürfen, daß nach der eigenen Darstellung des Zweitbeklagten unmittelbar auf das Treten der Bremse auch schon der Zusammenstoß erfolgte.

Das Berufungsgericht hat demnach mit Recht ein Verschulden des Zweitbeklagten darin erblickt, daß er zunächst

durch Unaufmerksamkeit, dann durch Zufahren "auf gut Glück" die Zeit hat verstreichen lassen, in der er den Zusammenstoß noch hätte vermeiden können und müssen. Eine Benutzung des Sommerweges hat das Berufungsgericht dem Zweitebeklagten entgegen der Meinung der Revision nicht angeschlossen, sondern nur ein möglichst nahes Heranfahren an den rechten Straßenrand, wie es sich in der gegebenen Lage von selbst hätte verstehen müssen.

II.

Dem Berufungsurteil läßt sich jedoch insoweit nicht beitreten, als der von der Klägerin zu erbringende Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG als geführt erachtet worden ist. Für eine solche Würdigung reichen die tatsächlichen Feststellungen nicht aus.

Der Fahrtschreiber, mit dem das Tankfahrzeug der Klägerin ausgerüstet war, hat für die letzten 25 m vor dem Unfall eine Verzögerung von 42 auf 40 km/st aufgezeichnet, für die davor liegenden 400 m jedoch eine nicht unterbrochene Beschleunigung von 20 auf 40 km/st. Auf dem letzten Teil dieser Strecke ist der Tankzug, wie sein Fahrer Zehentner unstreitig wahrgenommen hat, von dem Lieferwagen überholt worden. Das Berufungsgericht verkennt nicht, daß es Zehentner zum Verschulden gereichen müßte, wenn er die Beschleunigung seines Fahrzeugs trotz Kenntnis von dem Überholvorgang fortgesetzt haben sollte. Es glaubt jedoch feststellen zu können, daß die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers, deren sachkundige Auswertung zu dem vorstehenden Ergebnis geführt hat, unrichtig sein müssen und eine Beschleunigung des Tankzuges auf der kritischen Strecke in Wahrheit nicht stattgefunden hat. Die Revision rügt zutreffend, daß diese Würdigung gegen § 286 ZPO verstößt.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die polizeilich sichergestellte und später ausgewertete Diagrammscheibe zur Unfallzeit in den Fahrtschreiber eingelegt war, die von der Klägerin behauptete Verwechslungsmöglichkeit

also ausscheidet. Insoweit können Zweifel auch schwerlich bestehen, weil das Gerät den Unfall selbst aufgezeichnet hat. Das Diagramm weist aus, daß der Tankzug zur Unfallzeit unter schwersten Erschütterungen aus einer Geschwindigkeit von 40 km/st jäh zum Stillstand gebracht worden ist.

Gleichwohl sieht das Berufungsgericht die Aufzeichnungen des Gerätes als nicht maßgeblich an, weil sie mit dem übrigen Beweisergebnis nicht zu vereinbaren seien. So stehe durch die Aussagen des Fahrers Zehentner und der Ehefrau K. fest, daß der Tankzug vor dem Bahnübergang, rund 240 m vor der Unfallstelle, gehalten oder sich äußerstens mit Schrittgeschwindigkeit nahe der Nullgrenze bewegt habe; das Diagramm verzeichne aber für die letzten 430 m nirgends eine unter 20 bis 30 km/st liegende Geschwindigkeit. Ferner betrage die registrierte Geschwindigkeit zur Unfallzeit 40 km/st. Das aber sei unvereinbar mit der polizeilich ermittelten und in Lichtbildern festgehaltenen Endstellung des Tankzuges, der mit seiner vollen Länge parallel zur Straße an deren äußerstem rechten Rande - sogar unter Benutzung eines kleinen Banketts - gehalten habe. Endlich ergebe sich aus den übereinstimmenden Bekundungen der beiden genannten Zeugen, daß der Tankzug entgegen den Aufzeichnungen des Gerätes kurz vor dem Unfall nicht beschleunigt worden sei. Nach alledem verbiete es sich, die Diagrammscheibe als Beweis für das Gegenteil anzusehen.

Mit dieser Beurteilung hat das Berufungsgericht, wie die Revision zutreffend rügt, den Rahmen der ihm zukommenden freien Beweiswürdigung überschritten. Gewiß ist diese richterliche Freiheit nicht dahin eingeschränkt, daß den mechanischen Aufzeichnungen physikalischer Mess-

instrumente unumstößlicher Beweiswert beizumessen sei. Es ist im Gegenteil ein Satz der Lebenserfahrung, daß jedes technische Gerät versagen kann. Es mag im Einzelfall auch zulässig sein, auf ein solches Versagen, ohne daß es am Gerät selbst feststellbar wäre, mittelbar aus dem sonstigen Beweisergebnis zu schließen. Dann müssen aber die übrigen Beobachtungen mit dem Messergebnis wirklich unvereinbar sein, und es muß vor allem ein Versagen des Instruments in der speziellen Weise, wie es dann notwendig vorgelegen haben müßte, physikalisch denkbar sein.

Vorliegend müßte der Fahrschreiber in der Art versagt haben, daß er einen völligen oder annähernden Stillstand des Fahrzeugs rund 240 m vor dem Unfallort in keiner Weise registriert, und daß er ferner auf der anschließenden Strecke eine Beschleunigung aufgezeichnet hätte, während in Wahrheit eine gleichförmige Bewegung oder gar eine Verzögerung stattgefunden hat. Wenn das Berufungsgericht schon das Instrument selbst nicht auf Fehlerquellen hat untersuchen lassen, möglicherweise weil wegen des Zeitablaufs kein verlässliches Ergebnis mehr zu erwarten stand, so hätte es doch prüfen müssen, ob ein Tachograph überhaupt in der unterstellten, besonderen Weise versagen kann. Hierzu hätte um so mehr Anlaß bestanden, als das Gerät nach der eigenen Behauptung der Klägerin stets einwandfrei gearbeitet hat, und als es auf derselben Scheibe mehrfach ein Anhalten des Fahrzeugs - so auch beim Unfall selbst - registriert hat, diese Vorgänge also vor wie nach dem angeblichen Stillstand am Bahnübergang nicht unterschlug. Das Berufungsgericht hat zwar den Beweiswert einer objektiven, mechanischen Geschwindigkeitsaufzeichnung nicht schlechthin

verkannt; denn es hat die Auswertung des Diagramms nochmals sachverständig überprüfen lassen, als sich die Unvereinbarkeit mit den Zeugenaussagen herausstellte. Es hat sich jedoch über das Ergebnis, daß nämlich keinerlei Anzeichen für eine unrichtige Anzeige des Fahrschreibers zum Unfallzeitpunkt erkennbar seien, hinweggesetzt. Gewiß war auch dieses zweite Gutachten der Ki-Apparate GmbH für das Berufungsgericht nicht schlechthin bindend. Um von ihm abzuweichen genügte jedoch nicht die allgemeine Erwägung, daß jedes technische Gerät versagen könne und daß aus dem übrigen Beweisergebnis folge, daß ein solcher Fall hier vorliege. Es bedurfte vielmehr der Prüfung, ob für die beabsichtigte Abweichung überhaupt Raum war, d.h. ob bei dem Fahrschreiber eine Fehlleistung gerade der Art, wie sie dann unterstellt werden mußte, technisch möglich war. Hierzu bedurfte es entsprechender Sachkunde, über die das Berufungsgericht sich nicht ausgewiesen hat. Der Antrag des Zweitbeklagten, die Diagrammscheibe auswerten zu lassen, umfaßte bei verständiger Auslegung auch das Begehren, etwa auftretende Zweifel hinsichtlich des Resultats mit sachverständiger Hilfe zu klären.

Außerste Vergewisserung vor der Verwerfung des Diagramms hätte schon deshalb naheliegen müssen, weil der Fahrschreiber ein eigens zu dem Zweck konstruiertes Gerät ist, die erhebliche Unzuverlässigkeit menschlicher Geschwindigkeitsschätzungen auszuschalten. Die vom Berufungsgericht zugunsten der Zeugenaussagen entschiedenen Widersprüche sind aber gerade solche zwischen menschlichen Wahrnehmungen und technischen Aufzeichnungen. Das Diagramm weist eine Verzögerung des Tankzuges von etwa 52 km/st auf 20 km/st aus, die 425 m vor der Unfallstelle und damit etwa 185 m vor dem Bahnübergang endet. Damit

könnte Z [REDACTED] sehr wohl dem Hindernis der zunächst noch geschlossenen Schranke augenfällig Rechnung getragen haben, ohne daß sein Fahrzeug, wie er meint, bis nahe der Nullgrenze verzögert oder, wie die aus dem fahrenden Lieferwagen beobachtende Ehefrau Kä [REDACTED] bekundet hat, ganz angehalten worden wäre. Die anschließend aufgezeichnete Beschleunigung von 20 auf zunächst 30 und dann 40 km/st entspricht ganz der Fahrweise, wie sie nach der Überquerung der Bahngleise erwartet werden konnte. Sie ist allmählich erfolgt und war deshalb der menschlichen Wahrnehmung nicht leicht zugänglich. Der scharfe, wenn auch kurze Knick, mit dem das Diagramm 2 Sekunden vor dem Unfall von 42 auf 40 km/st abfällt, könnte sehr wohl die unstreitig von Z [REDACTED] vorgenommene Bremsung wiedergeben, deren Wirkung möglicherweise nur subjektiv von ihm vorverlegt und überschätzt worden ist. Endlich erscheint es nicht zwingend, daß Zehentner den Tankzug nicht bei 40 km/st Geschwindigkeit in die festgestellte Endstellung gefahren haben könne. Wenn es hierauf schließlich noch ankommen sollte, wird möglicherweise auch insoweit sachverständige Beratung nicht zu entbehren sein. Jedenfalls ist unstreitig, daß Z [REDACTED] die äußerst gefährliche Lage erkannt und sich tatkräftig darum bemüht hat, dem Lieferwagen das Durchkommen im letzten Augenblick zu ermöglichen, und sicher konnte sein Tankzug bei höherer Geschwindigkeit rascher als bei kleiner in die dem Berufungsgericht auffällige, völlige Parallelstellung zur Straße gebracht werden. In der angedeuteten Richtung hätte das Beweisergebnis zumindest erwogen und überprüft werden müssen, ehe ein unüberbrückbarer Widerspruch festgestellt und dazu verwandt werden konnte, die Aufzeichnungen des Fahrschreibers als unzuverlässig

zu erachten, die bislang nur als einwandfrei begutachtet worden sind.

Die dargelegten Mängel zwingen zur Aufhebung des Urteils. Sollte die erforderliche weitere Aufklärung ergeben, daß den vom Meßinstrument festgehaltenen Werten der Vorzug zu geben ist, so wird nicht zuletzt anhand des Diagramms zu prüfen sein, ob die Klägerin noch als entlastet im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG angesehen werden kann, oder ob, wenn dies nicht der Fall sein sollte, die dann erforderliche Abwägung es gleichwohl rechtfertigen könnte, ihr den begehrten Schadensersatz voll zuzuerkennen. Dazu wird es der Feststellung bedürfen, an welchem Punkt Zehentner erstmals den Überholvorgang wahrnehmen mußte, und welche Zeitspanne ihm alsdann zur pflichtgemäßen Anpassung seiner Fahrweise an diese Lage zuzubilligen war. Sollte sich dagegen ergeben, daß er sein Fahrzeug selbst bei einem Höchstmaß an Sorgfalt und Umsicht nicht früher als aus dem Diagramm ersichtlich zu verzögern brauchte, so wäre das Berufungsgericht nicht gehindert, abermals das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses zu bejahen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz war dem Berufungsgericht zu überlassen.

Engels Dr.Kleinewefers Hanebeck Meyer Dr.Pfretzschnier