

Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2353 016

Gesetz: ZPO § 286.

Rechtssatz: Kommt es dadurch zu einem Verkehrsunfall, daß an einem Lastkraftwagen aus ungeklärter Ursache das Bremspedal der Fußbremse klemmt und auch die Handbremse wegen Verölung der Bremsbacken eines Hinterrades nur unzureichende Wirkung äußert, so ergibt sich hieraus noch kein Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Fahrers.

Aktenzeichen: VI ZR 184/55

Urt. des BGH v. 28. September 1956 OLG Hamm

V e r k ü n d e t

am 28. September 1956

Just. Sekr.

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 Witwe Elisabeth S. in D., Vor den E. Nr.,
Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. von -

2. a) der Witwe Hermine S. geborenen R.,

b) des Reinhold S.,

c) der minderjährigen Hermine S., gesetzlich
vertreten durch ihre Mutter, die Witwe Hermine S.

sämtlich wohnhaft in G. Nr.,

Streitgehilfen der Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. den Kraftfahrer Fritz Ru. in D., M. str.,

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

2. pp.

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 28. September 1956 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Hanebeck und Erbel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 26. April 1955 aufgehoben, soweit zum Nachteil der Klägerin erkannt ist.

In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, einschließlich der durch die Streithilfe entstandenen Kosten, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte Fritz Ru■■■■, der als Kraftfahrer in dem Fuhrunternehmen seines Bruders Hermann Ru■■■■ in Detmold tätig war, fuhr am 10. Mai 1949 bei der Rückkehr von einem Transport nach Mönchen-Gladbach gegen 17,15 Uhr mit einem Lastzug seines Bruders von Heidenoldendorf kommend auf der Heidenoldendorfer Straße in Richtung Detmold. Der Lastzug bestand aus einem 3-Tonnen-Holz-Gas-Lastkraftwagen und einem zweiachsigen Anhänger. Der Beklagte hatte die Führung des Lastzuges an der Autobahnauffahrt bei Düsseldorf übernommen, nachdem vorher der Beifahrer Bracht den Lastzug auf dem Wege nach Mönchen-Gladbach und zurück gelenkt hatte. Die Heidenoldendorfer Straße hat eine 7,25 m breite Fahrbahn; auf ihrer rechten Seite, in Richtung Detmold gesehen, sind Straßenbahnschienen in sie eingelassen; dieser rechte Teil der Fahrbahn weist in einer Breite von ungefähr 2,50 m eine Kopfsteinpflasterung auf; der linke Teil ist asphaltiert.

Als der Beklagte in der Nähe des Gutes Braunenbruch eine Straßenkurve durchfahren hatte, bemerkte er auf der übersichtlich vor ihm liegenden Straße in einer Entfernung von etwa 80 m den Ehemann der Klägerin, der auf einem Fahrrad in gleicher Fahrtrichtung fuhr. Links von diesem befand sich in gleicher Höhe oder etwas dahinter ein ebenfalls in Richtung Detmold fahrender Leichtmotorradfahrer, der Ehemann bzw. Vater der Streitgehilfen der Klägerin. Anfangs war im Rechtsstreit unstreitig, daß rechts vom Ehemann der Klägerin noch ein unbekannter weiterer Radfahrer gefahren sei; die Klägerin hat dies in der Berufungsinstanz bestritten. Der Beklagte gab ein Warnzeichen und näherte sich der Gruppe, die etwa die halbe Straßenbreite einnahm. Als er noch etwa 8 bis 10 m hinter dem auf der Straßenmitte fahrenden Motorradfahrer war, gab er erneut ein Hupensignal.



Der Motorradfahrer verlangsamte darauf seine Fahrgeschwindigkeit und schaute über seine linke Schulter nach rückwärts. Dabei zog er infolge versteiften Hüftgelenks sein Fahrzeug etwas nach links hinüber. Der Beklagte trat auf die Fußbremse. Sie versagte, weil das Bremspedal klemmte. Er rief deshalb dem Beifahrer Br. zu, die Handbremse zu ziehen, und versuchte, rechts an dem Motorradfahrer vorbeizufahren. Die Handbremse sprach gleichfalls nicht richtig an, sondern zeigte nur eine geringe Bremswirkung. Der Anhänger des Lastzuges erfaßte den Motorradfahrer, der inzwischen wieder nach rechts herübergefahren war, riß ihn zu Boden und verletzte ihn tödlich. Ungefähr zu gleicher Zeit wurde der Ehemann der Klägerin mindestens 1,60 m vom rechten Straßenrand entfernt von dem Lastzug erfaßt und etwa 27 m weit mitgeschleift. Als der Lastzug zum Stehen kam, war er bereits tot. Der Beklagte hatte nicht bemerkt, daß der Ehemann der Klägerin überfahren worden war, weil er im Rückspiegel den Motorradfahrer beobachtet hatte. Es zeigte sich, daß sich auf der gesamten Unfallstrecke von etwa 50 m die Bremsspur nur eines Lastzugrades von nur 1,95 m Länge befand.

Die Klägerin macht dem Beklagten zum Vorwurf, den tödlichen Unfall ihres Ehemannes schuldhaft verursacht zu haben. Der Beklagte sei mit einem Fahrzeug gefahren, dessen Bremsen, wie er gewußt habe oder zum mindesten hätte wissen müssen, nicht in Ordnung gewesen seien. Er habe eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit gehabt und sei zu nahe an die vor ihm befindliche Fahrergruppe herangefahren, bevor er Warnzeichen gegeben und zu bremsen versucht habe. Den Motorradfahrer habe er nicht rechts überholen dürfen. Beim Versagen der Bremsen hätte er den Lastzug gegen ein totes Hindernis am Rande der Straße lenken müssen. Im Hinblick darauf, daß die Rente, die sie von der Steinbruchberufsgenossenschaft bekommt, noch nicht rechtskräftig festgesetzt ist, hat die

KLägerin in Ungewißheit über die Höhe des zu ersetzenden Schadens gegen den Beklagten und seinen Bruder auf die Feststellung ihrer gesamtschuldnerischen Ersatzpflicht geklagt, soweit nicht die Ansprüche auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen sind.

Der Beklagte und sein Bruder haben ein Verschulden bestritten. Sie haben behauptet, die Bremsen hätten bei dem Unfall erstmalig versagt; irgend welche Mängel hätten sich auf der Fahrt vorher nicht bemerkbar gemacht. Zuletzt seien die Bremsen am 12. März 1949 gründlich überholt worden; noch am Tage vor der Fahrt nach Mönchen-Gladbach seien bei einer Überprüfung des Fahrzeuges in einer Kraftfahrzeugwerkstatt keine Mängel festgestellt worden. Der Beklagte habe nach Abgabe des ersten Warnzeichens, dem er weitere habe folgen lassen, das Gas weggenommen und hierdurch die Fahrgeschwindigkeit auf 35 km/st herabgesetzt. Den Motorradfahrer habe er wegen starken Gegenverkehrs nicht links überholen können. Beim Klemmen des Fußpedals sei ihm daher nichts anderes übrig geblieben, als nach rechts zu fahren; die Radfahrer seien in diesem Augenblick noch weiter entfernt gewesen. Der Ehemann der Klägerin sei mit seinem Rade in den Straßenschienen stecken geblieben oder aus einem anderen Grunde zu Fall gekommen. Ihn treffe ein eigenes Verschulden, weil er sich nicht auf das erste Hupensignal sofort auf die rechte Seite der Fahrbahn begeben habe.

Das Landgericht hat den Rechtsstreit gegen den Bruder des Beklagten bis zur endgültigen Entscheidung im Rentenverfahren der Berufsgenossenschaft ausgesetzt und gegen den Beklagten selbst die Klage abgewiesen.

Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht unter ihrer Zurückweisung im übrigen das Urteil abgeändert und festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet sei,

der Klägerin den entstandenen und noch entstehenden Schaden im Rahmen der Höchstbeträge des Kraftfahrzeuggesetzes (jetzt Straßenverkehrsgesetzes) zur Hälfte zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf die öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen seien.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin, deren Anträgen sich ihre Streitgehilfen anschließen, das über diese eingeschränkte Feststellung hinausgehende ursprüngliche Feststellungsverlangen gegenüber dem Beklagten weiter.

Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht die Schadenshaftung des Beklagten nur aus §§ 18, 10 KfG (jetzt StVG) in dem begrenzten Rahmen des § 12 KfG (StVG), nicht dagegen auch unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung für begründet gehalten hat.

1) Sie greift es namentlich als fehlerhaft an, daß nicht im Zusammenhang mit dem Versagen der Bremsen ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Beklagten bejaht worden ist.

Das Berufungsgericht hat hierzu erwogen, ein Schuldvorwurf sei nur dann begründet, wenn der Beklagte die Fehlerhaftigkeit der Bremsanlage bei Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen können. Das sei jedoch nicht hinreichend bewiesen. Der Sachverständige Stock habe als Obergutachter ebenso wie der Sachverständige Schlenger ausgeführt, daß nicht mit Sicherheit festgestellt werden könne, worauf das Versagen der Fußbremse beruht habe. Er habe ein mechanisches Blockieren der Fußbremse für wahrscheinlich gehalten,

af

welches plötzlich aufgetreten sein könne und von dem Fahrer vorher nicht habe bemerkt zu werden brauchen. Aber auch wenn man ein mechanisches Blockieren der Fußbremse nicht als Ursache ihres Versagens annehme, sondern die Verölung der Bremsbacken der rechten Wagenräder als Grund hierfür unterstelle, könne nach den Ausführungen des Obergutachters die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, daß das Öl erst während der Fahrt ausgetreten sei. Die Handbremse habe wegen des Öles auf den Bremsbacken des rechten Hinterrades keine den Vorschriften der StVZO entsprechende Wirkung äußern können, so daß es nicht darauf ankomme, ob sie, worüber der Obergutachter gleichfalls keine Feststellungen habe treffen können, sonst in einwandfreiem Zustand gewesen sei oder nicht. Sei aber, so hat das Berufungsgericht ausgeführt, die Möglichkeit, daß der Fehler der Bremsanlage, der ihr Versagen bedingte, erst während der Fahrt aufgetreten sei, nicht mit Sicherheit auszuschließen, so könne ein Schuldvorwurf gegen den Beklagten nicht erhoben werden.

a) Die Revision vertritt demgegenüber die Ansicht, bei einem Versagen der gesamten Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs spreche eine Vermutung dafür, daß dies auf eine mangelhafte Wartung der Bremsanlage zurückzuführen sei. Sie rügt die Nichtanwendung der Grundsätze vom Beweis des ersten Anscheins.

Diese Rüge kann nicht durchgreifen.

Der Beweis des ersten Anscheins setzt nach feststehender Rechtsprechung einen typischen Geschehensablauf voraus, einen Tatbestand, bei dem die Dinge nach der Erfahrung des täglichen Lebens in bestimmter Weise zu verlaufen pflegen, die besonderen Umstände des jeweiligen Falles bei seiner Gesamtbetrachtung hinter das typische Erscheinungsbild des Geschehens völlig zurücktreten und der Schluß auf einen

gleichen Geschehensablauf sich ohne weiteres auch in dem Einzelfall aufdrängt und die Überzeugung des Gerichts in vollem Umfange begründet. Ohne daß bei einem Schadensereignis die konkrete Ursache und ein Verschulden ihres Urhebers festgestellt worden ist, kann solchenfalls auf Grund von Sätzen allgemeiner Lebenserfahrung aus der eingetretenen Wirkung auf ein ursächliches Verschulden dessen geschlossen werden, der den Geschehensablauf ausgelöst hat. (vgl u.a. BGH IM Nr 7, 12, 20 zu § 286 (C) ZPO). Trotz ungeklärter Sachlage könnte hiernach auch im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, daß irgend ein Verschulden des Beklagten für den Unfall ursächlich geworden ist, wenn es nach allgemeiner Lebenserfahrung als typisch anzusehen wäre, daß ein Versagen der Bremsanlage, wie es sich hier gezeigt hat, auf einem Mangel beruht, den der Fahrer gekannt hat oder bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte kennen müssen, so daß er zu seiner Beseitigung oder zur Stilllegung des Fahrzeuges verpflichtet gewesen wäre.

Die Fragestellung ist also eine andere als in der von der Revision angezogenen Entscheidung des Senats vom 7. April 1954 - VI ZR 73/53 - (VRS 6, 341). Dort hatte sich der Kraftfahrer, der mit seinem Fahrzeug ohne ersichtlichen Anlaß von der ursprünglichen Fahrtrichtung abgewichen war und hierdurch einen Unfall verursacht hatte, darauf berufen, daß die Lenkeinrichtung seines Fahrzeuges versagt habe. Der Anscheinsbeweis sprach dort für eine fahrlässig fehlerhafte Fahrweise des Kraftfahrers, und dieser Beweis wäre von ihm durch den Nachweis von Tatsachen auszuräumen gewesen, die auf die ernsthafte Möglichkeit eines von ihm nicht zu vertretenden technischen Versagens der Lenkeinrichtung hinwiesen. Hier jedoch steht fest, daß die Bremsanlage versagt hat, und die Frage lautet, ob die Regeln des Anscheinsbeweises dahin angewendet werden können, daß bei diesem technischen

af

Versagen ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten anzunehmen ist.

In seiner Entscheidung vom 21. Dezember 1955 - VI ZR 272/54 - (VRS 10, 190 = VersR 1956, 161) hat der Senat offengelassen, ob es bei dem heutigen Stande der Kraftfahrzeugtechnik als ein Satz allgemeiner Erfahrung gelten kann, daß im Falle des Versagens der Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs die Ursache in einem Mangel bestehe, der dem Halter und Fahrer bekannt gewesen sei oder doch hätte bekannt gewesen sein müssen. In dem damals entschiedenen Falle war festgestellt worden, daß die Kardanwelle unmittelbar vor dem Unfall gebrochen war und die Luftdruckleitung der Fußbremse durchgeschlagen hatte. Auch bei dem heutigen Stande der Kraftfahrzeugtechnik sei, so hat der Senat ausgeführt, nicht ausgeschlossen, daß die Kardanwelle eines Lastkraftwagens infolge eines Materialfehlers versage, der dem Halter und dem Fahrer verborgen geblieben sei, ohne daß sich ihnen daraus ein Vorwurf machen lasse. Könne der Anscheinsbeweis beim Versagen der Bremsen eines Kraftfahrzeugs sonst auch möglicherweise gegeben sein, so lasse er sich doch nicht dahin ausdehnen, daß bei einem Bruch der Kardanwelle die Erfahrung des Lebens für eine schuldhafte Vernachlässigung des Fahrzeugs durch Halter und Fahrer spreche.

Für den vorliegenden Fall ist es bezeichnend, daß die Fußbremse versagt hat, weil das Bremspedal klemmte. Normalerweise hat die Abnutzung, der die Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs bei seinem Gebrauch unterliegt, ein allmähliches Nachlassen ihrer Funktionsfähigkeit zur Folge, eine Erscheinung, die dem aufmerksamen Fahrer nicht entgehen kann und die ihm Veranlassung geben muß, beizeiten für eine Behebung des Mangels zu sorgen. Hier ist dagegen ein Fehler aufgetreten, der die Betätigung der Fußbremse überhaupt unmöglich gemacht hat. Es hat sich um ein eigenartiges Hindernis

gehandelt, von dem nicht ohne weiteres gesagt werden kann, daß es zu solchen Störungen gehört habe, die bei der Bedienung der Bremse im Laufe der Zeit zunehmend hervortreten pflegten und gegen deren nunmehriges verhängnisvolles Wirksamwerden der Fahrer darum hätte Vorsorge treffen müssen, weil er das Heranwachsen der Gefahr hätte erkennen können und erkennen müssen. Insbesondere ist nicht erfindlich, vom Berufungsgericht bei der von ihm erwogenen Unterstellung auch nicht näher dargelegt, inwiefern für das Klemmen des Fußpedals die Verölung der Bremsbacken der rechten Wagenräder hätte ursächlich werden können. Ebensowenig kann aber auch davon gesprochen werden, daß bei einem Klemmen des Fußpedals die allgemeine Erfahrung auf ein schuldhaft falsches Verhalten des Fahrers bei der Betätigung der Bremse hinwiese. Von einem typischen Geschehensablauf kann bei dem hier in Erscheinung getretenen Versagen der Fußbremse daher keine Rede sein.

Was die Handbremse betrifft, so stellt die Ursache ihrer mangelhaften Wirkung, die Verölung der Bremsbacken des rechten Hinterrades, einen Mangel dar, der sich ohne besonderen Anlaß nicht plötzlich einzustellen pflegt. Da die Handbremse aber im allgemeinen nur zum Feststellen des Kraftfahrzeuges verwendet wird, tritt das Nachlassen ihrer Funktionsfähigkeit bei ihrem Gebrauch nicht so leicht in Erscheinung. Die Verölung der Bremsbacken braucht auch nicht gerade schon durch Austritt von Öl nach außen sichtbar zu werden. Auch in Bezug auf den Mangel der Handbremse läßt es sich daher nicht beanstanden, wenn das Berufungsgericht keinen Erfahrungssatz als gegeben angesehen hat, der ein ursächliches Verschulden des Beklagten als für den Geschehensablauf typisch erscheinen ließe.

b) Hat das Berufungsgericht hiernach mit Recht die

Beweiserleichterung des Anscheinsbeweises im vorliegenden Falle nicht Platz greifen lassen, so erwecken seine Ausführungen, wie der Revision zuzugeben ist, aber zum mindesten Zweifel, ob nicht in Verkennung der Beweisgrundsätze des § 286 ZPO die Anforderungen an die Beweislast der Klägerin überspannt worden sind. Das Berufungsgericht scheint der Auffassung zu sein, ein Verschulden des Beklagten an der Benutzung des bremsunfähigen Lastzuges nur dann als bewiesen ansehen zu dürfen, wenn "mit Sicherheit" auszuschließen sei, daß der Fehler, der die Unbrauchbarkeit der Bremsanlage verursacht hat, erst während der Fahrt aufgetreten sei. Wie sich jedoch die Feststellung unbedingter Wahrheit dem menschlichen Erkenntnisvermögen entzieht, so kann auch im prozessualen Beweisverfahren nicht eine jeden Zweifel und jede Möglichkeit des Gegenteils ausschließende Gewißheit verlangt werden; nach dem Grundsatz der freien richterlichen Beweiswürdigung des § 286 ZPO genügt vielmehr ein so hoher Grad von Wahrscheinlichkeit, daß er nach der Lebenserfahrung praktisch der Gewißheit gleich kommt (RGZ 102, 316 [321]; BGH IM Nr 1 zu § 286 [C] ZPO = Nr. 1 zu § 1 PatG; Stein-Jonas-Schönke ZPO 17. Aufl § 286 Erl I 1). Angesichts der Feststellungen, die dem Berufungsurteil zu entnehmen sind, ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß das Berufungsgericht, wenn es sich von dieser Richtschnur hätte leiten lassen, zu einer anderen Beurteilung gelangt wäre. Nach dem Zusammenhang der Urteilsausführungen mit dem vom Berufungsgericht angezogenen Sachverständigengutachten sind nämlich die Bremstrommeln und Bremsbacken sowohl des rechten Hinterrades als auch des rechten Vorderrades verölt gewesen, was die Bremswirkung nicht nur der Handbremse, sondern auch der Fußbremse beeinträchtigen mußte und sich bei der Fußbremse nur darum nicht für den Unfall ursächlich ausgewirkt hat, weil das Bremspedal klemmte und die Fußbremse überhaupt nicht betätigt werden konnte. Die Verölung war im vorliegenden Falle auch bereits von außen durch Austritt des Öles aus den Bremstrom-

meln zu erkennen. Es wäre sonderbar, wenn sich dieser Zustand bei beiden Rädern erst während der in Rede stehenden Fahrt ergeben haben sollte. Wie das Berufungsgericht ferner im Zusammenhang mit der Erörterung der Anspruchsgrundlage aus § 18 KFG (StVG) hervorgehoben hat, sind nach den vorliegenden Werkstattrechnungen die Bremsen des Lastkraftwagens in Reparaturwerkstätten zuletzt am 22. Dezember 1948, 17. Februar und 12. März 1949 nachgesehen worden; jedesmal haben sie entlüftet werden müssen, was das Berufungsgericht irrtumsfrei als ein Zeichen dafür bezeichnet hat, daß die Bremsen nicht in einwandfreiem Zustand gewesen sein können. Der Sachverständige Stock hat in seinem Obergutachten ausgeführt, für ihn stehe es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, daß an dem Lastkraftwagen die gesamte Bremsanlage schon vor dem Unfallereignis nicht in Ordnung gewesen sei, und er halte es für ausgeschlossen, daß der Fahrer keine Störungsmerkmale gekannt habe. Möchte auch das Pedal der Fußbremse vor dem Unfall noch niemals geklemmt haben, so wäre das Berufungsgericht bei einer den Grundsätzen des § 286 ZPO entsprechenden Beweismwürdigung möglicherweise doch zu der Auffassung gekommen, daß es zu dem Versagen der Bremsen nicht gekommen wäre, wenn das Fahrzeug, dessen Bremsanlage sich bereits wiederholt in kurzen Zeitabständen als nicht einwandfrei erwiesen hatte, nach der schon ungefähr zwei Monate zurückliegenden letzten Werkstattüberprüfung erneut einer fachmännischen Bremsuntersuchung unterzogen worden wäre, und daß sich der Beklagte hätte veranlaßt sehen müssen, eine solche Untersuchung herbeizuführen, wenn er sich nicht dem Vorwurf aussetzen wollte, einen Wagen zu fahren, bei dem die Bremsanlage nicht in Ordnung war. Die Möglichkeit ist hiernach nicht abzuweisen, daß die Ent-

scheidung des Berufungsgerichts in diesem Punkte auf einem Rechtsirrtum beruht.

2) Aber noch in anderer Richtung erhebt die Revision gegen das Berufungsurteil Bedenken, denen die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Beklagte mit einer Fahrgeschwindigkeit von 35 st/km bis auf 8 bis 10 m an den auf der Straßenmitte fahrenden Motorradfahrer herangefahren, bevor er ein erneutes Hupenzeichen gab. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, der Beklagte würde, um seine Fahrgeschwindigkeit angemessen unter die der Radfahrer von etwa 15 st/km herabzumindern, nur einen Bremsweg von etwa 4 bis 5 m, also nur etwa die Hälfte des tatsächlich zur Verfügung stehenden Zwischenraums, benötigt haben - wohlverstanden bei ordnungsmäßiger Bremsanlage - so daß ihm weder zum Vorwurf gemacht werden könne, mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren zu sein, noch das Warnsignal verspätet abgegeben zu haben.

Es fällt auf, daß das Berufungsgericht bei diesen Überlegungen nicht zwischen dem Motorradfahrer und dem Radfahrer unterschieden hat. Ohne Feststellungen darüber getroffen zu haben, wie groß die Fahrgeschwindigkeit des Motorradfahrers gewesen ist und in welchem Abstand sich der Radfahrer vor dem Lastzug befunden hat, als der Beklagte das erneute Warnzeichen gab, hat das Berufungsgericht die Dinge hier so behandelt, als seien die Fahrgeschwindigkeit und der Abstand zum Lastkraftwagen bei beiden - Motorradfahrer und Radfahrer - gleich gewesen. Geht man von einer Verkehrs-

lage aus, wie sie das Berufungsgericht hier in Betracht gezogen hat, so ist das Ergebnis, zu dem es gelangt ist, rechtlich nicht haltbar. Soweit sich die Revision dagegen wendet, daß das Berufungsgericht keine höhere Fahrgeschwindigkeit des Beklagten als 35 st/km und keine geringere des Radfahrers als 15 st/km für gegeben gehalten hat, kann sie mit ihren Angriffen allerdings nicht durchdringen. Ein Verfahrensverstöß, der diese tatrichterlichen Feststellungen erschüttern könnte, liegt nicht vor; der Senat ist an sie daher gebunden.

Wie die Revision aber mit Recht rügt, hätte es das Berufungsgericht allein auf den Bremsweg von 4 bis 5 m, verglichen mit dem Abstand von 8 bis 10 m, nur dann abstellen dürfen, wenn die Abgabe des Warnsignals zeitlich mit dem Beginn der Bremswirkung zusammengefallen wäre. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte aber erst auf die Fußbremse getreten, als auf sein Warnzeichen hin der Motorradfahrer seine Fahrgeschwindigkeit verlangsamte und beim Zurückblicken nach links abkam, statt nach rechts hinüberzufahren. Danach wäre zu berücksichtigen gewesen, wie sich die Entfernung des Beklagten von dem Motorradfahrer und dem Radfahrer in der Zwischenzeit verändert hat. Das Berufungsgericht hätte also prüfen müssen, wie lange es gedauert hat, bis der Motorradfahrer auf das Warnzeichen des Beklagten reagierte und seine Reaktionshandlung äußerlich in Erscheinung trat. Weiter hätte es auf Seiten des Beklagten die Reaktions- und Bremsanaprechzeit in Anschlag bringen müssen, die üblicherweise mit 0,9 Sek. angenommen wird (vgl. BGH VerKMitt 1955 Nr 2 S 5), unter Umständen aber auch größer oder geringer sein kann. Erst nach Vergleichung des Weges, den in diesen Zeitabschnitten die Beteiligten weiter zurückgelegt haben, konnte sich die Frage stellen, ob dem Beklagten mit 4 bis 5 m noch ein ausreichender Bremsweg zur

Verfügung stand. Offensichtlich hätte es der Beklagte, wenn er bei Abgabe des erneuten Warnsignals bereits auf 8 bis 10 m an den Radfahrer herangefahren war, nicht vermeiden können, ihn anzufahren. Selbst wenn man unterstellt, daß die dargelegten Zeitabschnitte insgesamt nicht länger als 1,5 Sek. gedauert haben mögen, würden inzwischen der Lastzug bei seiner Fahrgeschwindigkeit von 35 st/km mindestens 14,50 m und der Radfahrer bei seiner Fahrgeschwindigkeit von 15 st/km höchstens 6,30 m zurückgelegt haben, so daß sich der Abstand von 10 m, der bei Abgabe des erneuten Warnzeichens bestenfalls bestanden hat, auf nur 1,80 m verringert haben würde, bevor die Bremswirkung - die Ordnungsmäßigkeit der Bremsanlage des Lastzuges vorausgesetzt - einsetzen konnte. Danach wäre ein Bremsweg von 4 bis 5 m also überhaupt nicht mehr gegeben gewesen. Bei dieser Sachlage würde der Beklagte der Klägerin schon darum nach § 823 BGB Schadensersatzpflichtig geworden sein, weil er die Gefahrenlage, aus der sich der Unfall entwickelt hat, durch zu große Annäherung an den Radfahrer herbeigeführt haben würde.

Indessen ist es ungewiß, ob die Verkehrslage, von der hier ausgegangen ist, tatsächlich bestanden hat. Nach der Behauptung des Beklagten hat sich der Radfahrer weiter vor dem Motorradfahrer befunden, als er ansetzte, diesen zu überholen. Das Berufungsgericht hat zu diesem Vorbringen keine Stellung genommen. Die Sache bedarf hierzu daher weiterer tatrichterlicher Erörterung und Feststellung.

3) Die Revision erblickt ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten weiter darin, daß er den Motorradfahrer rechts zu überholen versucht habe. Rechtlich bedenklich ist es freilich, wenn das Berufungsgericht hierzu ausgeführt hat, der Beklagte habe auf Grund der Bewegung des Motorradfahrers annehmen dürfen, daß dieser ihm rechts Platz zum Überholen habe einräumen wollen. Eine solche Annahme hätte dem Be-

klagen nur dann gerechtfertigt erscheinen können, wenn der Motorradfahrer deutlich zu erkennen gegeben hätte, daß er die linke Seite zum Überholen nicht freigeben werde. Dazu konnte es nicht genügen, daß er sich auf das Warnzeichen des Beklagten hin umsah und hierbei sein Fahrzeug etwas nach links zog. Indessen hat das Berufungsgericht weiter festgestellt, der Beklagte habe sich erst durch das Versagen der Fußbremse dazu veranlaßt gesehen, den Motorradfahrer zu überholen, und habe wegen starken Gegenverkehrs nicht links überholen können, ohne außer dem Motorradfahrer auch noch andere Verkehrsteilnehmer zu überfahren. Ersichtlich hat das Berufungsgericht also eine Sachlage für gegeben gehalten, bei der der Beklagte in seiner Bestürzung über das Versagen der Bremsen zur Vermeidung eines noch größeren Unheils keine andere Möglichkeit gesehen hat, als rechts an dem Motorradfahrer vorbeizukommen. Hieraus kann dem Beklagten daher nur dann ein Vorwurf gemacht werden, wenn er sich schuldhaft selbst in diese Gefahrenlage gebracht hat.

Dagegen muß das angefochtene Urteil wegen der oben dargelegten Mängel aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, damit ihm Gelegenheit gegeben wird, sie unter Berücksichtigung der hervorgehobenen Gesichtspunkte einer erneuten Würdigung zu unterziehen.

II. Die neue Verhandlung wird auch auf die Frage zurückkommen müssen, ob den Verunglückten ein eigenes Verschulden an seinem tödlichen Unfall getroffen hat.

Das Berufungsgericht hat dies mit der Begründung bejaht, daß er, statt gemäß der Vorschrift des § 27 Abs 1 Satz 2 StVO die äußerste rechte Seite der Fahrbahn zu benutzen, auf seinem Fahrrad ohne triftigen Grund 1,60 m vom rechten Straßenrand entfernt gefahren sei. Wegen dieses eigenen Verschuldens hat es die Schadenshaftung des Beklagten aus § 18

Kfz (StVG) nur zu 1/2 dem Grunde nach für gerechtfertigt gehalten.

Es braucht hier nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß bei Bejahung einer Verschuldenshaftung des Beklagten die Grundlagen der Schadensabwägung auch dann andere sein würden, wenn die Annahme eines mitwirkenden eigenen Verschuldens des Verunglückten zu Recht bestände.

Diese Annahme wird jedoch von der Revision mit beachtlicher Begründung bekämpft.

Zwergelt ihr Angriff fehl, soweit sie zu bedenken gibt, der Verunglückte habe möglicherweise einen anderen Radfahrer überholt. Der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt gibt keinen Raum für eine solche Vermutung; Revisionsrügen wegen Unzulänglichkeit der getroffenen Feststellungen sind nicht erhoben.

Die Revision kann auch nicht damit gehört werden, daß der Verunglückte neben einem etwaigen anderen Radfahrer mit einem Abstand von 1,60 m vom Straßenrand habe fahren dürfen, weil der Verkehr auf der Straße hierdurch nicht behindert worden sei (§ 28 StVO). Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß das Gegenteil für erwiesen gehalten, weil auf der nur 7,25 m breiten Straße ein Lastkraftwagenverkehr und außerdem noch ein starker Verkehr von Fußgängern und Radfahrern in beiden Richtungen geherrscht habe.

Dagegen durfte das Berufungsgericht die Fahrweise des Verunglückten nicht als schuldhaft falsch werten, ohne zuvor geprüft zu haben, ob er nicht bei der Gefahr eines Sturzes, die für Radfahrer besteht, wenn sie mit dem Fahrrad in Straßenbahnschienen geraten, darum behindert gewesen ist, näher am rechten Straßenrand zu fahren, weil auf der rechten Fahrbahnseite, eingebettet in Kopfsteinpflaster, die Straßenbahnschienen verliefen.

Auch ist die Revisionsrüge nicht unberechtigt, daß es das Berufungsgericht unter Verfahrensverstoß (§ 286 ZPO) unterlassen hat, sich darüber Rechenschaft abzulegen, ob der Verunglückte nicht auch dann vom Lastzug erfaßt und überfahren worden wäre, wenn er sich weiter rechts auf der Fahrbahn gehalten hätte. Nach dem Ergebnis der polizeilichen Unfallaufnahme und Spurenfeststellung in den Strafakten 3 Kls 20/49 StA Detmold, auf die das Berufungsurteil Bezug genommen hat, ist der Lastzug bei dem Versuch, an dem Motorradfahrer vorbeizukommen, so weit nach rechts gelangt, daß er mit einem der rechten Reifen sogar auf den rechten Bordstein gekommen ist und mit dem Verdeck des Motorwagens einen Straßenbahnmast gestreift hat. Wäre festzustellen, daß der Ehemann der Klägerin in jedem Falle auch bei vorschriftsmäßiger Fahrweise durch den vom Beklagten gelenkten Lastzug zu Tode gefahren worden wäre, würde die Ursächlichkeit seines etwaigen Fehlverhaltens für den Tod nicht bejaht werden können.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision einschließlich der durch die Streithilfe entstandenen Kosten bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Dr. Meyer

Hanebeck

Erbel