

V e r k ü n d e t

am 21. November 1958
Hirth, Justizangestellter
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 P. [REDACTED] Chemische Fabrik GmbH in I. [REDACTED],
H. [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch den Zweitbeklagten,

2. des Dr. Walter S. [REDACTED], Fabrikant in I. [REDACTED], H. [REDACTED]
[REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. von [REDACTED] -

gegen

1. die Firma B. [REDACTED] AG, S. [REDACTED], U. [REDACTED]straße [REDACTED], gesetz-
lich vertreten durch ihren Vorstand,

2. Karl K. [REDACTED], B. [REDACTED], H. [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. November 1958 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. Karl E.
Meyer, Hanebeck und Heinrich Meyer :

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart
vom 2. Oktober 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Klägern
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 21. Oktober 1952 gegen 11 Uhr näherte sich der Zweitkläger am Steuer des Personenkraftwagens (Opel Kapitän) der Erstklägerin, deren Geschäftsführer er ist, auf der in westöstlicher Richtung verlaufenden Autobahn Stuttgart-München der vor Ulm bei km 126,3 im Bau befindlichen, fast fertiggestellten Bollinger Brücke, auf der die Straße Bollingen-Dornstadt die Autobahn in der Richtung von Süden nach Norden überquert. Etwa 1500 m vor der Brücke waren zwei amtliche Verbotsschilder aufgestellt, durch die das Überholen und die Überschreitung einer Geschwindigkeit von 40 km/st untersagt wurde. Auf die Baustelle war durch drei Warnzeichen "allgemeine Gefahrenstelle" hingewiesen, die in der Entfernung von 400, 200 und 50 m vor der Brücke angebracht waren, und von denen die beiden ersten die Entfernungsangabe und das letzte die Kennzeichnung "Baustelle" trugen. Im Anblick der noch den roten Schutzanstrich zeigenden Brücke wechselte der Zweitkläger auf die Überholfahrbahn über, um einen anderen Personenwagen (Opel Olympia) zu überholen, dessen nicht festgestellte Geschwindigkeit nach Behauptung der Kläger etwa 55 km/st betrug.

Dieser Opel Olympia fuhr unmittelbar vor der Bollinger Brücke abbremsend ebenfalls auf die Überholfahrbahn hinüber und kam noch unter der Brücke zum Stehen, weil der in Diensten der Erstbeklagten stehende Zweitbeklagte verbotswidrig am östlichen Rande der Brücke Schweißarbeiten ausführte und ein Regen von Schweißperlen in einem Umkreis von 1 m auf die Mitte der rechten Fahrbahn fiel, wo sie auseinan-

- 3 -

derspritzten. Um nicht aufzufahren, lenkte der Zweitkläger seinen Wagen scharf nach rechts und vermied so einen Zusammenstoß mit dem Opel Olympia. Als er jedoch nunmehr das Steuer nach links einschlug, gehorchte sein Wagen infolge von Lehmverschmierung der Fahrbahndecke dieser Lenkung nicht; der rückwärtige Wagenteil glitt nach rechts weg und prallte auf einen Lastkraftwagen auf, der – durch rote Fahnen gekennzeichnet – 20 bis 30 m hinter der Brücke auf dem Rasenstreifen am rechten Fahrbahnrand so abgestellt war, daß er noch etwa 20 cm des neben der Autobahn verlaufenden schwarzen Streifens in Anspruch nahm. Unter Zurücklassung von Schleuderspuren blieb der Wagen der Erstklägerin in einer Entfernung von etwa 20 m auf der Mitte der Bahn nicht mehr reparaturfähig liegen. Der Zweitkläger erlitt zahlreiche Schnittverletzungen im Gesicht. Die Insassen des Wagens, Dr. G. und der Kraftfahrer K., wurden schwer verletzt. Der Fahrer des Opel Olympia fuhr unerkannt davon.

Das Landgericht hat die Schadenersatzforderungen der Kläger gegen die Beklagten dem Grunde nach nur zu 1/5 für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Kläger blieb erfolglos. Ihre Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt den Ausspruch, daß ihre Schadenersatzansprüche in voller Höhe gerechtfertigt seien.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht erblickt ein - gemäß § 31 BGB auch von der Erstklägerin zu vertretendes - mitwirkendes Verschulden des Zweitklägers darin, daß er trotz der Verbotsschilder vor der Baustelle mit einer Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/st die Überholung eingeleitet habe.

1. Vergebens rügt die Revision die Feststellung, daß der Zweitkläger eine Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/st eingehalten habe, als verfahrensrechtlich fehlerhaft.

Die Fahrgeschwindigkeit des Wagens der Kläger ist von Anfang an streitig gewesen. Das zunächst mitbeklagte Land Baden-Württemberg hatte sie schon im ersten Rechtszuge auf mindestens 80 km/st angegeben. Das landgerichtliche Urteil nimmt eine erhebliche Geschwindigkeit in der Größenordnung von 70 bis 100 km/st an. Diese Feststellung haben die Beklagten sich ersichtlich zu eigen gemacht. Es kann jedenfalls keine Rede davon sein, daß eine Geschwindigkeit von 55 km/st zugestanden oder unbestritten gelassen worden wäre, zumal die Kläger selbst in der Berufungsinstanz von einer höheren Geschwindigkeit, nämlich von 60 km/st ausgegangen sind (Schriftsatz vom 24. Juni 1957 - Blatt 233).

Auch das eingehend gewürdigte Gutachten des privaten Sachverständigen Dr. Lossagk steht der Feststellung des Berufungsgerichts nicht entgegen. Denn dieses Gutachten geht, wie das angefochtene Urteil ausführt, von der "völlig unbewiesenen klägerischen Behauptung" aus, der Zweitkläger sei mit 55 km/st hinter dem Opel Olympia hergefahren und erst

50 bis 60 m vor der Brücke unter Beschleunigung seines Fahrzeugs nach links ausgeschert, so daß er sich 10 bis 20 m vor der Brücke noch etwa 2 bis 3 Wagenlängen hinter dem Opel Olympia befunden habe. Viel glaubhafter erscheint dem Berufungsgericht indessen die Aussage des Zweitklägers vor der Polizei, er habe bereits 250 m vor der Bollinger Brücke zum Überholen angesetzt und auf die linke Fahrbahnseite gewechselt. Dann aber entbehrt der Schluß des Sachverständigen, daß die Geschwindigkeit des Zweitklägers nicht größer als 60 km/st habe sein können, - wie das angefochtene Urteil im einzelnen ausführt - jeder tatsächlichen Unterlage.

Zu Unrecht rügt die Revision weiter, daß das Berufungsgericht zur Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit des Zweitklägers die Aussagen verwertet, die dieser sowie die beiden Wageninsassen Dr. G. [REDACTED] und K. [REDACTED] im Strafverfahren erstattet haben. Sie übersieht, daß die Kläger sich mit der Verwertung dieser Aussagen im ersten Rechtszuge ausdrücklich einverstanden erklärt (Schriftsatz vom 16. Mai 1956 - Blatt 57) und in der Berufungsinstanz insoweit anderweite Beweisanträge nicht gestellt, vielmehr auf das Vorbringen erster Instanz vollinhaltlich Bezug genommen haben.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Überholungsvorgang weisen auch keinen inneren Widerspruch auf. Was die Revision in dieser Hinsicht vorträgt, ist nicht schlüssig. Denn weder ist festgestellt, welche Fahrgeschwindigkeit der Opel Olympia einhielt, noch auch, wie weit der Wagen der Kläger hinter ihm lag, als er zum Überholen ansetzte.

2. Die Revision sucht darzutun, daß der Zweitkläger die beiden, etwa 1500 m vor der Brücke aufgestellten Verbots-

schilder, durch die das Überholen sowie eine 40 km/st überschreitende Fahrgeschwindigkeit untersagt wurden, nicht habe zu beachten brauchen. Auch damit kann sie keinen Erfolg haben.

Den behördlich aufgestellten amtlichen Verkehrszeichen ist gemäß § 3 Abs. 1 StVO Folge zu leisten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie dem einzelnen Verkehrsteilnehmer als sinnvoll erscheinen oder nicht. Davon kann schon deshalb nicht abgegangen werden, weil andere Verkehrsteilnehmer auf ihre Befolgung vertrauen und das eigene Verhalten hiernach einrichten dürfen. Es muß daher als unerheblich auf sich beruhen, ob der Zweitkläger sich vorgestellt hat, daß die bereits aufgestellten Schilder noch keine Wirksamkeit entfalten sollten. Nach seiner Angabe im Strafverfahren hat er sie übrigens gar nicht bemerkt.

Die beiden Verbotsschilder dienten, wie das Berufungsgericht auf Grund der insoweit eindeutigen Beweisaufnahme feststellt, der unmittelbar bevorstehenden Sperrung der durch geplante Bauarbeiten gefährdeten Gegenautobahn München-Stuttgart im Bereich der Brücke, deren Verkehr auf die Überholfahrbahn der Autobahn Stuttgart-München geleitet werden sollte. Der (nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ersichtlich unrichtige) Vortrag der Revision, daß das Berufungsgericht insofern irre und in Wirklichkeit die Autobahn Stuttgart-München habe gesperrt werden sollen, liegt im tatsächlichen Bereich und kann schon deshalb im Revisionsverfahren nicht gehört werden. Er stützt sich insbesondere auf ein offensichtliches Schreibversehen des angefochtenen Urteils, das an einer Stelle (Seite 19 letzte Zeile der Ausfertigung) die Worte südlich und nördlich miteinander

verwechselt. Die Ausführungen der Revision, daß die Schilder erkennbar nur vorbereitend aufgestellt gewesen seien und noch keine Verbotswirkung geäußert hätten, entbehren daher jeder Grundlage in den Urteilsfeststellungen.

Unerheblich ist ferner, daß die beiden Verkehrsschilder einen Gegenverkehr auf der Überholbahn ermöglichen sollten, während der Unfall keine Beziehung zu diesem Schutzzweck der Schilder aufweist. Die Revision meint, es fehle deshalb am ursächlichen, oder doch am Rechtswidrigkeits-Zusammenhang. Daß sich indessen dieser Unfall nicht hätte ereignen können, wenn der Zweitkläger von einer Überholung und dem Überschreiten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit abgesehen hätte, bedarf keiner Ausführung. Auf den Rechtswidrigkeitszusammenhang aber kann es hier deshalb nicht ankommen, weil mitwirkendes Verschulden nicht rechtswidrig zu sein braucht, um als zu mißbilligende Außerachtlassung eigener Belange gewertet zu werden. Hierzu genügt es vielmehr, daß eine Sicherungsvorschrift schuldhaft übertreten und erst dadurch ein, sei es auch außerhalb ihres Schutzzwecks liegendes, Schadensereignis ermöglicht wurde.

Im rechtlichen Ergebnis zutreffend nimmt das Berufungsgericht im übrigen an, daß sich die Fahrweise des Zweitklägers, eben im Bereich des nachdrücklich als Gefahrenstelle gekennzeichneten Brückenbaus mit 70 bis 80 km/st zu überholen, auch ganz abgesehen von den Verbotsschildern als verkehrswidrig darstellt. Eine Überholung darf nur eingeleitet werden, wenn der Überholende davon überzeugt sein darf, sie gefahrlos beenden zu können (RG JW 1937, 372). Eine solche Gewißheit konnte der Zweitkläger bei seiner Fahrgeschwindigkeit schon deshalb nicht gewinnen, weil - wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt - erfahrungsgemäß

an Baustellen allgemein mit überraschenden Einwirkungen und Behinderungen gerechnet werden muß. Auf eben diesen beruhte auch das fehlsame Verhalten des Olympia-Fahrers.

3. Die vom Tatrichter vorgenommene Abwägung der beiderseitigen Unfallverursachung, nämlich des von den Beklagten zu vertretenden Funkenregens einerseits und der leichtsinnigen Fahrweise des Zweitklägers andererseits, sowie der Schwere des beiderseitigen Verschuldens und der Betriebsgefahr des verunglückten Kraftwagens läßt keine Beeinflussung durch Rechtsirrtum erkennen; sie wird auch von der Revision nicht besonders angegriffen.

Die Revision war hiernach unter Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr. K. E. Meyer

Hanebeck

Heinr. Meyer