

Verkündet
am 6. Dezember 1957
[REDACTED], 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 Omnibusunternehmers Josef B. [REDACTED] in
T. [REDACTED],
(2) des Kraftfahrers Josef W. [REDACTED] in T. [REDACTED],
Beklagten, Berufungskläger und zu (2) Revisions-
klägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Geschäftsinhaberin Maria P. [REDACTED] in T. [REDACTED],
Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. Dezember 1957 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels,
Dr. K.E. Meyer, Dr. Bode und Dr. Löscher

für Recht erkannt:

Die Revision des Zweitbeklagten Weindl gegen
das Teil- und Zwischenurteil des 5. Zivilsenats des
Oberlandesgerichts München vom 21. August 1956 wird
zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Zweitbe-
klagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Zweitbeklagte W. steuerte, von Darmstadt über München kommend, am 15. Mai 1951 gegen 4 Uhr morgens einen vom Erstbeklagten gehaltenen, 9.30 m langen Omnibus mit 24 Fahrgästen nach einer leicht überhöhten Linkskurve auf die 49 m lange und 7 m breite Behelfsholzbrücke, die bei Finsing über einen 2.30 m tiefen Kanal führte. Vor der Brücke waren die Warnzeichen "Kurve", "allgemeine Gefahrenstelle" und ein Verbotsschild "15 km" aufgestellt. Die Örtlichkeit war dem Zweitbeklagten, der seit mehr als 10 Stunden am Steuer saß, gut bekannt. Der neue, quer zur Fahrtrichtung verlegte Holzbohlenbelag der Brücke war infolge des in der Nacht niedergegangenen Regens und infolge Nebels schlüpfrig. Beim Einfahren auf die Brücke kam der Omnibus ins Rutschen. Der Zweitbeklagte versuchte vergeblich, "durch Linkssteuern" das Rutschen abzufangen. Etwa in der Mitte der Brücke durchbrach der Omnibus, dessen Heck das rechte Brückengeländer streifte, mit dem Kühler das linke Brückengeländer und stürzte über die linke Brückenkante in den Kanal ab. Fünf der Insassen ertranken; die übrigen, darunter die Klägerin, wurden zumeist verletzt.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten den Ersatz ihres Vermögensschadens, ein Schmerzensgeld und die Feststellung, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihr auch den Zukunftsschaden zu ersetzen. Das Landgericht hat - ebenso wie die Strafkammer - angenommen, daß der Zweitbeklagte schuldhaft mit zu hoher Geschwindigkeit auf die regennasse Holzbrücke eingefahren ist; es hat die beantragte Feststellung getroffen und den Zahlungs-

.. 3 ..

anträgen teilweise entsprochen. Das Oberlandesgericht hat durch Teilurteil die Berufung des Zweitbeklagten insoweit zurückgewiesen, als sie sich dem Grunde nach gegen seine Verpflichtung wendet, der Klägerin den ihr aus dem Unfall entstandenen Vermögens- und Nichtvermögensschaden zu ersetzen. Die Revision des Zweitbeklagten, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht erachtet es nach der Sachlage für unmöglich, die vom Zweitbeklagten gefahrene Geschwindigkeit zu berechnen oder zu prüfen, ob die von ihm am Unfalltag mit 20 bis 25 km/st, später mit 15 km/st. angegebene Geschwindigkeit den Tatsachen entsprach. Es drängt sich ihm indessen nach dem ersten Anschein die Überzeugung auf, daß der Zweitbeklagte, der die Gefährlichkeit der Straßenstrecke kannte, den Unfall schuldhaft verursacht hat: Wer nämlich in oder nach einer Linkskurve auf einer regennassen Straße und einer anschließenden Holzbrücke, die neben einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 15 km/st als eine besondere Gefahrenstelle gekennzeichnet ist, derart ins Schleudern komme, daß das Heck seines Fahrzeugs nach rechts ausschert – und das Fahrzeug, wie hinzuzufügen ist, unter Durchbrechung des Brückengeländers nach links von der Brücke abstürzt –, müsse sich entgegenhalten lassen, daß er zu schnell gefahren und dieses Fehlverhalten für den nachfolgenden Unfall ursächlich gewesen sei.



Dieser tatrichterliche Schluß ist rechtlich nicht zu beanstanden, weil er gemeinkundiger Erfahrung entspricht. Denn nach der Newtonschen Grundgleichung der Mechanik wurde die Wucht des ins Rutschen geratenen und auf den schlüpfrigen Holzbohlen nicht mehr beherrschbaren Omnibus nicht nur durch die Masse des besetzten Fahrzeugs, sondern auch durch seine der Fahrgeschwindigkeit entsprechende Beschleunigung bestimmt. Es liegt daher in der Tat zunächst auf der Hand, daß der Zweitbeklagte in Anbetracht der besonderen Beschaffenheit der Unfallstelle zu schnell gefahren sein muß. Demgegenüber bleibt es - wie das angefochtene Urteil zutreffend ausführt - ohne Belang, ob das Verlassen der Fahrbahn mit dem Sachverständigen Hinterkircher als Auswirkung aufgetretener Fliehkräfte anzusprechen, oder nach Ansicht des Sachverständigen Dr. Lossagk auf die dem Omnibus nach dem Befahren der Linkskurve noch innewohnende Drehungsenergie zurückzuführen ist, wobei die Linksdrehung durch den unterschiedlichen Haftreibungsbeiwert der Holzbohlen einerseits und der 6 bis 7 m langen Teerzunge andererseits gefördert worden sein kann, die zum Ausgleich der Kurvenüberhöhung an der rechten Ecke der Brückeneinfahrt aufgetragen war.

2. Was die Revision gegen die Zulässigkeit des für geführt erachteten Anscheinsbeweises vorträgt, kann nicht durchgreifen.

Die Revision hält einen typischen Geschehensablauf schon deshalb nicht für gegeben, weil die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 km/st darauf hinweise, daß bei einer derartigen Geschwindigkeit keine Gefahr bestehen könne. Dabei verkennt sie zunächst die Bedeutung des Verbots

einer Geschwindigkeit oberhalb einer bestimmten Grenze. Denn ein solches Verbot besagt nicht, daß die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit in jedem Falle ungefährlich sei, sondern im Gegenteil, daß bei ihrer Überschreitung in jedem Falle Gefahr besteht und daher die im übrigen nach dem Grundsatz des § 9 Abs. 1 StVO einzurichtende Fahrgeschwindigkeit keinesfalls höher gewählt werden darf. Die Revision übersieht ferner, daß es nach der Auffassung des Tatrichters weder feststeht, noch berechnet werden kann, ob der Zweitbeklagte beim Befahren der Brücke die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit innegehalten hat. Diese Ungewißheit aber geht zu Lasten des Zweitbeklagten. Denn unstreitig war der - sonst technisch nicht zu beanstandende - Omnibus entgegen § 30 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr - BOKraft v.m 13. Februar 1939 (RGBl. I 231) nicht mit einem Fahrschreiber ausgerüstet, außerdem der Tachometer infolge Bruchs der Antriebsspirale außer Betrieb. Für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeugs war auch der Zweitbeklagte verantwortlich (§ 7 Abs. 1 StVO). Es entspricht aber einem anerkannten Grundsatz des Prozeßrechts, daß die Beweislast den trifft, der durch eine Pflichtwidrigkeit die Aufklärung unmöglich gemacht hat.

Schon aus diesem Grunde geht auch der Hinweis auf die Rechtsprechung über die Unfallverhütungsvorschriften fehl, die die Revision analog anwenden möchte und dahin versteht, daß die Vermutung schuldhaften Handelns nur dann gegen den Kraftfahrzeugführer spreche, wenn den Unfallverhütungsvorschriften zuwidergehandelt worden sei. Im übrigen ist dieser Gedankengang auch an sich verfehlt,

wobei es dahingestellt bleiben mag, inwieweit die Verkehrsvorschriften zu den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft überhaupt in Parallele gesetzt werden können. Denn die Rechtsprechung des Senats über die Unfallverhütungsvorschriften (VI ZR 31/52 vom 24. Juni 1953 - LM Nr. 5 zu § 823 (E) BGB) geht nicht dahin, daß die Einhaltung dieser Vorschriften die Vermutung eines Verschuldens des Unternehmers ausschliesse, sondern umgekehrt dahin, daß der Nachweis der Zu widerhandlung die Vermutung ihrer Ursächlichkeit für den Unfall begründe. Verwertbar ist aus dieser Rechtsprechung allenfalls der Gedanke, daß der Zweitbeklagte sich der Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Möglichkeit entziehen kann, daß der Unfall auch bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit eingetreten wäre.

Die Revision meint ferner, die Verkehrsgefährlichkeit der Holzbrücke schließe den Anscheinsbeweis aus, weil damit das Vorhandensein besonderer Gefahren in der Straßenanlage feststehe, so daß von vornherein mindestens auch die Möglichkeit gegeben sei, daß sich allein die Gefährlichkeit der Straßenanlage ausgewirkt habe. Dabei wird übersehen, daß besonderen Gefahren der Wege-, insbesondere der Bodenbeschaffenheit durch besondere Maßnahmen des Kraftfahrzeugführers, insbesondere durch Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit, begegnet werden kann und muß. Die Gefährlichkeit der Straßenanlage, insbesondere die Glätte des Holzbohlenbelags der Brücke, wirkte sich nur dann aus, wenn sie unter Außerachtlassung des § 9 Abs. 1 StVO mit einer Geschwindigkeit befahren wurde, die es dem Fahrzeugführer nicht mehr gestattete, seinen Verpflichtungen im Verkehr, vor allem der Verpflichtung zur Einhaltung der

Fahrbahn, Genüge zu leisten und das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten. Eben deshalb deutet gerade das Abkommen von der Brücke, dazu noch unter Durchbrechung des Geländers, erfahrungsgemäß in Übereinstimmung mit der Annahme des Berufungsgerichts darauf hin, daß die Fahrgeschwindigkeit des Zweitbeklagten nach den Umständen zu hoch war.

Diesem Anscheinsbeweis steht schließlich auch das Gutachten des Sachverständigen Dr. Lossagk nicht entgegen. Wenn es nach der Auffassung dieses Sachverständigen auch unmöglich ist, eine Grenzggeschwindigkeit rechnerisch zu ermitteln, bei deren Überschreitung der Unfall eintreten mußte, so wird damit nicht zugleich die Existenz einer Mindestgeschwindigkeit verneint, bei deren Innehaltung der Unfall zu vermeiden gewesen wäre. Im Gegenteil erkennt auch dieser Sachverständige ausdrücklich an, daß bei einer Herabminderung der Geschwindigkeit die Wucht des Omnibus kleiner geworden wäre.

3. Ohne Rechtsirrtum erachtet das Berufungsgericht weiter keinen Sachverhalt für aufgezeigt und bewiesen, aus dem sich die ernstliche Möglichkeit eines anderen als des erfahrungsgemäßen Ablaufs ergäbe, der also geeignet wäre, die auf den ersten Anschein gegründete tatrichterliche Überzeugung zu erschüttern.

Dabei kann es auf sich beruhen, ob das Berufungsgericht die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Lossagk über den Einfluß der in die Brücke hineinragenden Teerzunge zu Recht als eine Voraussetzung seines Gutachtens gewertet hat, und ob es die Einlassung des Zweitbeklagten

im Strafverfahren dahin auslegen durfte, daß die Geschwindigkeit schon auf der Teerstraße vor der Brücke zum Ausscheren des Hecks geführt habe und der Omnibus also bei dem Erreichen des Übergangs von der Teerstraße auf die Brücke bereits in seiner gleichmäßigen Vorwärtsbewegung gestört gewesen sei. Denn in einer Hilferwägung legt das angefochtene Urteil die von der Revision vertretene Auffassung zugrunde, daß der Omnibus erst auf der Brücke ins Rutschen gekommen ist. Dazu führt es aus, ein überlegter und besonnener Führer hätte seine Geschwindigkeit so gewählt, daß er die Brücke, deren besondere Gefährlichkeit er nach der Tageszeit und den Witterungsverhältnissen habe erkennen können, gefahrlos befahren konnte, - eine Möglichkeit, die offensichtlich auch der Sachverständige Dr. Lossagk nicht ausschließen wollte.

Die Revision hält den Anscheinsbeweis deshalb - nicht nur für ausgeräumt, sondern sogar - für widerlegt, weil nach dem Gutachten des Sachverständigen Hinterkircher sogar bei einer Geschwindigkeit von 22 bis 25 km/st ein Schleudern noch mit Sicherheit ausgeschlossen sei und eine höhere Geschwindigkeit nicht behauptet werde. Sie übersieht, daß das Berufungsgericht die den Zweitbeklagten belastende Berechnung des Sachverständigen mit der rechtlich nicht zu beanstandenden Begründung ablehnt, daß der für die Bewertung der Fliehkraft notwendige Krümmungsradius der Fahrspur, die nicht gleich der Krümmungskurve zu sein brauche, tatbestandlich nicht zu ermitteln sei. Dem entspricht es denn auch, daß der Omnibus nach der eigenen Behauptung des Zweitbeklagten schon bei einer Geschwindigkeit von 15 km/st ins Rutschen gekommen ist.

Vergebens wendet die Revision sich endlich gegen die Überzeugung des Tatrichters, der Zweitbeklagte, der die Gefährlichkeit der Straßenstrecke nicht nur aus seiner längjährigen Ortskenntnis, sondern auch aus den aufgestellten Warn- und Verbotsschildern kannte, habe auf Grund seiner Erfahrung als langjähriger Berufsfahrer wissen müssen, daß die schon unter gewöhnlichen Umständen gegebene Gefahr beim Befahren der Brücke nach der Tageszeit und den Witterungsverhältnissen, insbesondere durch den in der Nacht niedergegangenen Regen, noch erhöht wurde. Das Berufungsgericht maß sich insoweit nämlich keine eigene Sachkunde an, konnte sich vielmehr auf das Gutachten des Sachverständigen Hinterkircher stützen, wonach es bekannt ist, daß gerade in den Morgenstunden Holzbrücken infolge eines vermutlich aus Algen bestehenden schleimigen Belages besonders glatt und schmierig sind, wozu noch trat, daß es vor dem Unfalltag schon einige Zeit geregnet hatte und die Holzbohlen gründlich durchfeuchtet waren.

Die vom Sachverständigen Schnell zur Erklärung des Abkommens auf der Brücke geäußerte Vermutung, die nach links eingeschlagenen Räder hätten wegen der Schlüpfrigkeit zunächst nicht geführt, sie hätten später aber, als die Vorderräder plötzlich an einer nicht schlüpfrigen Stelle wieder geführt hätten, den Omnibus nach links gelenkt, bewertet das Berufungsgericht als eine nicht bewiesene Annahme. Selbst wenn sie im übrigen zuträfe, so spräche ein solcher Ablauf weder für eine den Verhältnissen angepaßte Fahrgeschwindigkeit, noch gegen die Verpflichtung des Zweitbeklagten, mit der Glätte des Bohlenbelages zu rechnen.

Da das Berufungsgericht hiernach den gegen den Zweitbeklagten geführten Anscheinsbeweis ohne Rechtsirrtum als nicht entkräftet erachten durfte, war dessen Revision unter Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewiefers Engels Dr. K.E. Meyer

Dr. Bode Dr. Löscher