

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO 1970 §§ 1, 8, 10

- a) Der Fahrer eines schwerfälligen landwirtschaftlichen Gefährts, der außerorts nach links in eine bevorrechtigte Straße einfahren will, die bis zu einer 80 m entfernten Kurve einsehbar ist, braucht bei normalen Lichtverhältnissen am Tage keinen Einweiser zu Hilfe zu nehmen.
- b) Fährt der Einbiegende, der einen auf der Vorfahrtstraße herannahenden Kraftfahrer wegen einer Kurve noch nicht sehen kann, berechtigt in die Vorfahrtstraße ein, so erlischt das Vorfahrtrecht des Herannahenden mit der Folge, daß sich die beiderseitigen Verhaltenspflichten nunmehr nach § 1 StVO richten.
- c) Der Fahrer eines schwerfälligen Fahrzeugs, der berechtigt in eine Vorfahrtstraße nach links einbiegen will, muß in der Regel sofort anhalten, sobald ein auf der Vorfahrtstraße herannahender Verkehrsteilnehmer für ihn sichtbar wird. Er darf den Einbiegevorgang nur dann fortsetzen, wenn er nach der Verkehrslage darauf vertrauen kann, daß er die Fahrbahn für den herannahenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig frei machen kann.

BGH, Urteil vom 25. Januar 1994 - VI ZR 285/92 - OLG München
LG Passau

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 285/92

Verkündet am:
25. Januar 1994
Metzger
Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Januar 1994 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Steffen und die Richter Bischoff, Dr. v. Gerlach, Dr. Müller und Dr. Dressler

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten zu 1) und 3) wird unter Zurückweisung ihres Rechtsmittels im übrigen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 18. September 1992 aufgehoben, soweit die Klageansprüche dem Grunde nach ohne Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens des Klägers für gerechtfertigt erklärt worden sind.

Die weitergehende gegen die Beklagten zu 1) und 3) gerichtete Berufung des Klägers wird zurückgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision bleibt dem Betraysverfahren vorbehalten.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Kläger fuhr am 16. August 1989 gegen 13.10 Uhr mit seinem Motorrad auf der Kreissstraße PA 64. Nach Durchfahren einer Rechtskurve stieß er - von der für ihn linken Fahrbahnhälfte kommend unter Hinterlassung einer Bremsspur von 18 m - gegen die linke hintere Seite eines Häckselwagens, der gerade noch in die für den Kläger rechte Fahrbahnhälfte hineinragte. Die Erstbeklagte hatte diesen mit Stroh beladenen Häckselwagen, der für den Kläger von rechts kam, mit dem Traktor auf die bevorrechtigte Kreisstraße gezogen, um auf dieser nach links einzubiegen. Das Zugfahrzeug, das bei der Beklagten zu 3) haftpflichtversichert war, hatte eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte zu 1) aus einem öffentlichen Feldweg oder aus einer Grundstückszufahrt heraus kam. Wegen der Straßenkurve, die der Kläger durchfuhr, konnten sich beide Fahrzeugführer erst auf eine Entfernung von 80 m erkennen. In dem Augenblick, in dem die Erstbeklagte mit dem Einbiegevorgang begann, war der Kläger für sie noch nicht sichtbar.

Der Kläger, der durch den Unfall schwer verletzt wurde, hat mit der Klage von den Beklagten zu 1) bis 3) den Ersatz von Sach- und Verdienstausfallschaden in Höhe von 20.483,48 DM und von den Beklagten zu 1) und 3) ein Schmerzensgeld von 40.000 DM sowie die Feststellung begehrt, daß sämtliche Beklagten ihm zum Ersatz seines materiellen Zukunftsschadens und die Beklagten zu 1) und 3) zum Ersatz des zukünftigen immateriellen Schadens verpflichtet sind.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat sie gegen die Beklagten zu 1) und 3) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der Revision erstreben die Beklagten zu 1) und 3) die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht, das eine Haftung der Beklagten zu 1) und 3) aus Verschulden gemäß § 823 Abs. 1 BGB bejaht, sieht einen Verkehrsverstoß einmal darin, daß sich die Erstbeklagte bei der Einfahrt in die Kreisstraße keines Einweisers bedient hat. Dabei läßt das Berufungsgericht offen, ob die Beklagte zu 1) mit dem Gefährt aus einer Grundstückszufahrt oder einem öffentlichen Verkehrsweg in die bevorrechtigte Kreisstraße eingefahren ist, da die Verpflichtung, sich einweisen zu lassen, im Hinblick auf die besondere Gefährdung der die Kreisstraße befahrenden Verkehrsteilnehmer hier im einen wie im anderen Falle bestanden habe. Eine solche Gefahrenlage habe deshalb bestanden, weil bei einer Sichtweite von 80 m und möglichen Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h schon der Anhaltewege von 85,74 m (bei Zugrundelegung einer Vorbremszeit von 1,2 sec. und selbst bei einer Bremsverzögerung von 7 m/sec.²) nicht ausgereicht habe.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts hat sich die Erstbeklagte ferner deshalb verkehrswidrig verhalten, weil

sie ihr Fahrzeug beim Sichtbarwerden des Klägers nicht sofort angehalten habe. Sie habe zwar in die Kreisstraße einfahren dürfen, da der Kläger für sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht sichtbar gewesen sei. Damit habe aber der Kläger sein Vorfahrtrecht nicht verloren. Der Wartepflichtige müsse daher sofort anhalten, wenn er dem Vorfahrtberechtigten dadurch das Vorbeifahren ermöglichen könne. Hier hätte dem Kläger an der linken Fahrbahnbegrenzung noch ein offener Weg von mindestens 1,5 m Breite zur Verfügung gestanden.

Ein Mitverschulden an dem Unfall kann dem Kläger nach Auffassung des Berufungsgerichts nicht angelastet werden, weil in Anbetracht einer nachweisbaren Geschwindigkeit seines Motorrades von 75 km/h nicht festgestellt werden könne, daß er gegen das Sichtfahrgebot verstoßen habe. Auch eine verspätete Reaktion könne dem Kläger nicht zum Vorwurf gemacht werden, da er sich mit dem Motorrad in der Kurve vor Einleitung einer Bremsung erst habe aufrichten müssen. Vor allem könne die verzögerte Reaktion darauf beruhen, daß der Kläger zunächst gemeint habe, der Zug werde anhalten und er könne links vorbeifahren. Gegenüber den als grob zu bezeichnenden Verkehrsverstößen der Erstbeklagten trete die Betriebsgefahr des Motorrades zurück.

II.

Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht in allen Punkten stand.

1. Die Erstbeklagte hat sich entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts nicht schon deswegen verkehrswidrig

verhalten, weil sie bei dem Einfahren in die Kreisstraße keinen Einweiser zur Hilfe genommen hat.

Der in eine bevorrechtigte Straße nach links Einbiegende muß sich eines Einweisers, gleichgültig ob eine solche Pflicht hier aus § 1, § 8 oder aus § 10 StVO zu entnehmen wäre, nur dann bedienen, wenn von dem Einbiegevorgang für den normalen Verkehr ungewöhnliche Gefahren ausgehen. Solche außergewöhnlichen Gefahrensituationen sind in der Rechtsprechung bejaht worden, wenn der Einbiegevorgang wegen der Länge und Schwerfälligkeit des Fahrzeuges längere Zeit in Anspruch nimmt und die Wahrnehmbarkeit wegen erheblich eingeschränkter Sichtverhältnisse, z.B. bei Dunkelheit, Nebel oder an besonders unübersichtlichen Stellen, besonders erschwert ist (Senatsurteile vom 24. September 1968 - VI ZR 243/67 - VersR 1968, 1162; vom 18. September 1984 - VI ZR 289/82 - VersR 1984, 1147; BGH, Urteile vom 7. Oktober 1960 - 4 StR 338/60 - VRS 19, 434; vom 30. November 1964 - III ZR 231/63 - VersR 1965, 188; BayObLG VRS 43, 66; 45, 211, 213; 61, 384, 386; 68, 295, 296; OLG Hamm VRS 32, 67, 69; OLG Celle VRS 51, 305, 307; OLG Koblenz VersR 1989, 1310).

Eine solche besonders gefährliche Ausnahmesituation ist hier nicht festgestellt. Es handelt sich bei dem von der Erstbeklagten gesteuerten Gespann zwar um ein langes und schwerfälliges Gefährt, das nach den Feststellungen des Berufungsgerichts für die Überquerung der - für den Kläger - rechten Fahrbahnhälfte mindestens 6 Sekunden benötigte. Das allein genügt jedoch nicht, um außerhalb einer Ortschaft die Pflicht zur Verwendung eines Einweisers zu be-

gründen. Die Lichtverhältnisse waren nicht eingeschränkt; es war um die Mittagszeit taghell. Auch sonst waren die Straßenverhältnisse nicht durch eine besondere Unübersichtlichkeit gekennzeichnet. Die Sichtverhältnisse waren bei einer Sichtweite von 80 m von der Einmündung des Weges bis zur Kurve ausreichend (vgl. auch BayObLG VRS 27, 385, 386 f.; OLG Nürnberg NZV 1991, 353).

Zu Unrecht leitet das Berufungsgericht die Notwendigkeit eines Einweisers, der hier etwa im Scheitelpunkt der Kurve in einer Entfernung von 80 m hätte aufgestellt werden müssen (BayObLG VRS 27, 385), daraus her, daß auf der Kreisstraße Geschwindigkeiten von 100 km/h möglich waren und bei solchen Geschwindigkeiten der Anhalteweg von 85,74 m nicht ausgereicht hätte, um ein Kraftfahrzeug vor dem Einbiegenden rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Im Kurvenbereich wäre hier eine Geschwindigkeit von 100 km/h zu schnell gewesen, da die Strecke hinter der Kurve nicht ausreichend überblickt werden konnte. Gerade in ländlichen Gebieten, namentlich auf kleineren Straßen muß der Kraftfahrer insbesondere im Sommer mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder sonstigen Hindernissen auf der Fahrbahn rechnen und seine Geschwindigkeit solchen Gegebenheiten anpassen. Die Möglichkeit allein, daß Kraftfahrer für die Sichtverhältnisse zu schnell fahren, zwingt - jedenfalls bei normalen Lichtverhältnissen am Tage - nicht zur Aufstellung eines Einweisers.

Aus denselben Erwägungen bedurfte es auch keiner Aufstellung eines Warnschildes, denn dieses hätte im vorlie-

genden Fall keine andere Funktion gehabt wie ein als Einweiser fungierender Warnposten.

2. Mit Recht hat das Berufungsgericht dagegen die Erstbeklagte für verpflichtet gehalten, bei Sichtbarwerden des Klägers das von ihr gesteuerte Gefährt sofort anzuhalten.

a) Zutreffend geht das Berufungsgericht zunächst davon aus, daß die Erstbeklagte - auch bei Zugrundelegung der Vorfahrtregeln des § 8 StVO - berechtigt war, in die bevorrechtigte Kreisstraße einzubiegen. Der Wartepflichtige hat das Vorfahrtrecht eines herannahenden Verkehrsteilnehmers nur dann zu beachten, wenn das bevorrechtigte Fahrzeug in dem Augenblick, in dem er mit dem Einfahren beginnt, bereits sichtbar ist. Die bloße Möglichkeit, daß auf der Vorfahrtstraße ein anderes Kraftfahrzeug herannahen könnte, löst noch keine Wartepflicht aus (Senatsurteile vom 26. April 1957 - VI ZR 88/56 - VersR 1957, 448; vom 18. September 1984 aaO S. 1148; BGH, Urteil vom 30. November 1964 aaO S. 190; BayObLG VRS 15, 295; OLG Celle VersR 1979, 380; OLG Koblenz VersR 1989, 1310).

b) Mit Recht nimmt das Berufungsgericht ferner an, daß die Erstbeklagte, nachdem der Kläger für sie sichtbar geworden war, sofort hätte anhalten müssen. Freilich läßt sich eine solche Pflicht nicht, wie es das Berufungsgericht tut, damit begründen, daß das Vorfahrtrecht des herannahenden Kraftfahrers auch nach dem berechtigten Einfahren des Wartepflichtigen in die Vorfahrtstraße fortbesteht. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, von der abzuwei-

chen kein Anlaß besteht, endet das Vorfahrtrecht des auf der bevorrechtigten Straße sich nähernden Verkehrsteilnehmers in dem Augenblick, in dem der zunächst Wartepflichtige berechtigt in die Kreuzung einfährt. Die Verhaltenspflichten der beteiligten Kraftfahrer richten sich für die nun entstandene Verkehrssituation vielmehr nach § 1 StVO (Senatsurteile vom 26. April 1957 aaO; vom 11. Dezember 1984 - VI ZR 19/83 - VersR 1985, 245, 246; BGH, Urteil vom 30. November 1964 aaO S. 190; vgl. auch OLG Bremen VRS 33, 312, 313 f.).

Wie sich der nach links Einbiegende gegenüber dem herannahenden Kraftfahrer zu verhalten hat, hängt von der jeweiligen Verkehrssituation ab. Jedoch muß er dabei dem Umstand Rechnung tragen, daß das Einfahren in die Fahrbahn des herannahenden Kraftfahrers besondere Gefahren mit sich bringt, die ihn zu besonderer Sorgfalt verpflichten und ihn dazu nötigen, zur Vermeidung eines Unfalls das ihm Mögliche zu tun (BayObLG VRS 15, 295, 296; 25, 216, 217; OLG Hamm VRS 37, 304). Unter diesem Blickwinkel ist es in der Regel geboten, ein schwerfälliges Gefährt wie hier, dem wegen seiner Länge und geringen Beschleunigungskraft ein zügiges Linkseinbiegen nicht möglich ist, sofort anzuhalten, denn dadurch wird für den herannahenden Verkehrsteilnehmer Klarheit geschaffen (so zutreffend OLG Hamm VRS 37, 304, 305). Dies muß für derartige Fahrzeuge entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts grundsätzlich ohne Rücksicht darauf gelten, ob bei einem sofortigen Anhalten noch Raum für ein Vorbeifahren bleibt oder ob das einbiegende Fahrzeug die Straße ganz versperrt. Klarheit der Verkehrslage ist in solchen Augenblicken, in denen die Unsicherheit über das

Fahrverhalten eines plötzlich in den Blick gekommenen anderen Verkehrsteilnehmers besonders groß ist und deshalb die Gefahr von Fehlreaktionen zunimmt, von erheblicher Bedeutung. Sie verschafft dem herannahenden Kraftfahrer die Möglichkeit, sein weiteres Fahrverhalten sofort darauf einzurichten. Wie groß die Gefahr von Fehlreaktionen ist, wenn ihm diese Klarheit genommen wird, zeigt gerade der vorliegende Fall. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kommt die Möglichkeit in Betracht, daß der Kläger zunächst versuchte, durch Ausweichen nach links an dem Gefährten der Erstbeklagten außen vorbeizukommen und erst, als er erkannte, daß diese weiterfuhr, sein Fahrzeug wieder auf die rechte Fahrspur lenkte, um hinter dem Häckselwagen vorbeizukommen. Solche Reaktionen liegen, wie das Berufungsgericht zu Recht bemerkt, deshalb nahe, weil es ein Vorfahrtberechtigter gewöhnt ist, daß ihm die Vorfahrt zuweilen erst durch ein an sich verspätetes Anhalten ermöglicht wird. Zutreffend weist das Berufungsgericht auch darauf hin, daß der Vorfahrtberechtigte erfahrungsgemäß unbewußt dazu neigt, dem Fluchttrieb zu folgen und zu versuchen, durch ein Ausweichen nach links an dem Einbiegenden außen vorbeizufahren. Zu einem solchen Verhalten trägt vielfach auch die Annahme bei, der in die Vorfahrtstraße Einfahrende werde sein Fahrzeug beim Sichtbarwerden eines auf der Vorfahrtstraße Herannahenden unter Beachtung der "Vorfahrt" anhalten.

Die Verkehrslage kann es im Einzelfall freilich auch gebieten, den Einbiegevorgang so schnell wie möglich durchzuführen, um dem herannahenden Verkehrsteilnehmer die gefahrlose Weiterfahrt zu ermöglichen (Senatsurteil vom

26. April 1957 aaO; BayObLG VRS 15, 295, 296; 25, 216, 217; OLG Hamm VRS 36, 444; 37, 304, 305; vgl. auch OLG Koblenz VRS 62, 305). Das Fortsetzen des Einbiegens anstelle eines sofortigen Anhaltens kommt aber nur dann in Betracht, wenn der Einbiegende aufgrund der Verkehrssituation darauf vertrauen kann, daß er die Fahrbahn für den herannahenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig freimachen kann. Dabei ist nicht die subjektive Einschätzung des Einfahrenden, sondern die objektive Verkehrslage maßgebend.

Im vorliegenden Fall war der Erstbeklagten ein zügiges Räumen der - für den Kläger - rechten Fahrbahn bei der Schwerfälligkeit des von ihr gesteuerten Gefährts nicht möglich, denn nach den Feststellungen des Berufungsgerichts benötigte sie dazu wenigstens 6 Sekunden. Aus diesem Grunde mußte sie das Gefährt im Interesse der Verkehrsklarheit sofort anhalten. Jedenfalls konnte sie nach der Verkehrslage nicht darauf vertrauen, die rechte Fahrbahnhälfte für den herannahenden Kläger rechtzeitig frei machen zu können. Tatsächlich ist ihr das trotz des Bremsversuchs des Klägers auch nicht gelungen. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, daß die Erstbeklagte dem Kläger, der sich vor Bremseinleitung auf der linken Fahrspur befand, durch das Weiterfahren die Möglichkeit nahm, links an ihrem Gefährt durch den "offenen Weg" hindurchzufahren. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Kläger möglicherweise nach links ausgewichen. Durch ein sofortiges Stehenbleiben hätte die Erstbeklagte dem Kläger wenigstens die Chance eröffnet, noch links an ihr vorbeizukommen.

c) Ob es dem Kläger gelungen wäre, durch den mindestens 1,5 m breiten Weg auf der linken Fahrbahn hindurchzukommen, der ihm geblieben wäre, wenn die Erstbeklagte sofort angehalten hätte, hält das Berufungsgericht nicht für erwiesen. Es meint jedoch, bei der Berufung auf ein sog. rechtmäßiges Alternativverhalten trage der Schädiger die Beweislast dafür, daß der Schaden auch bei einem rechtmäßigen Verhalten entstanden wäre. Dagegen wendet sich die Revision letztlich ohne Erfolg.

Grundsätzlich muß der Geschädigte die Ursächlichkeit des rechtswidrigen Verhaltens des Schädigers für den eingetretenen Schaden beweisen. Demgemäß muß der Kläger im Streitfall beweisen, daß das verkehrswidrige Weiterfahren für den eingetretenen Schaden ursächlich geworden ist und dieser Schaden nicht entstanden wäre, wenn sich die Erstbeklagte normgemäß verhalten, d.h. angehalten hätte. Diesen Nachweis hat der Kläger erbracht. Der Kläger, der sich vor Bremsenleitung auf der für ihn linken Fahrbahnhälfte befand, ist durch das Weiterfahren der Erstbeklagten veranlaßt worden, sein Motorrad nach rechts zu steuern und ist deshalb auf den hinteren Teil des Häckselwagens aufgeprallt. Hätte die Erstbeklagte, wie es geboten war, sofort angehalten, hätte sich der Unfall so, wie er tatsächlich geschehen ist, nicht ereignet. Die Beklagten machen demgegenüber geltend, der Unfall hätte sich auch bei sofortigem Anhalten nicht vermeiden lassen, weil es dem Kläger nicht gelungen wäre, durch den Freiraum von 1,5 bis 2,5 m zwischen dem Traktor und der linken Fahrbahnbegrenzung hindurchzukommen. Damit berufen sie sich auf einen anderen Geschehensverlauf. Es würde sich dann indes um einen Unfall

handeln, dem hinsichtlich des Geschehensverlaufs und der Schäden eine andere Qualität zukommt und der daher mit dem tatsächlich eingetretenen Unfall und seinem Schadensbild nicht vergleichbar wäre. Er kann deshalb auch die Ursächlichkeit des pflichtwidrigen Weiterfahrens bzw. Nichtanhaltens der Erstklagten für den im Streitfall tatsächlich eingetretenen Schaden nicht in Frage stellen.

3. Dagegen sind die Angriffe der Revision gegen die Verneinung eines Mitverschuldens auf Seiten des Klägers begründet.

a) Nach Auffassung des Berufungsgerichts kann nicht nachgewiesen werden, daß der Kläger für seine Sichtverhältnisse zu schnell gefahren ist, also gegen das Sichtfahrgebot verstoßen hat. Diese Annahme ist aus Rechtsgründen entgegen der Revision nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht gründet seine Auffassung auf die Feststellung, daß die dem Kläger äußerstenfalls nachweisbare Ausgangsgeschwindigkeit 75 km/h betragen habe und der Anhalteweg von 80 m sogar bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 80 km/h und einer Bremsverzögerung von 4 m pro sec² und erst recht bei einer möglichen höheren Bremsverzögerung ausgereicht hätte. Gegen diese Daten bringt die Revision nichts vor, so daß zu Lasten der beweisbelasteten Beklagten hiervon auszugehen ist.

b) Allerdings muß der Kläger, sofern er nicht zu schnell fuhr, bei der gegebenen Sichtweite von 80 m verspä-

tet reagiert haben. Dies hält das Berufungsgericht aber nicht für vorwerfbar. Das ist rechtsfehlerhaft.

Der Kläger kann sich nicht darauf berufen, daß ihm ein früheres Bremsen wegen der Schräglage seines Motorrades nicht möglich war. Wenn er deshalb nicht rechtzeitig hat anhalten können, dann ist er zu schnell gefahren. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO hat der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit den Eigenarten seines Fahrzeuges anzupassen. Jeder Motorradfahrer muß daher vor Durchfahren einer Kurve in Rechnung stellen, daß ihm beim Auftauchen eines Hindernisses während der Schräglage ein Bremsen nicht oder nur eingeschränkt möglich ist (OLG Karlsruhe VersR 1987, 692, 694; KG VM 1987, 86, 87; Geigel/Haag, Der Haftpflichtprozeß 21. Aufl., Kap. 27 Rdn. 128, S. 812).

Das Berufungsgericht hält dem Kläger ferner zugute, daß die Verzögerung der Reaktion unwiderlegbar darauf zurückgeführt werden könne, daß der Kläger zunächst meinte, der von der Erstbeklagten gesteuerte Zug werde anhalten und er könne an ihm außen vorbeifahren; dann aber stelle sich die Verzögerung als eine Folge des Fehlverhaltens der Erstbeklagten dar.

Auch das ist rechtsfehlerhaft. Als der Kläger aus der Kurve in den Sichtbereich der Erstbeklagten kam, hatte diese bereits damit begonnen, in die Kreisstraße einzufahren. Wie die Erstbeklagte auf sein Erscheinen reagieren werde, ob sie anhalten oder weiterfahren werde, wußte der Kläger nicht. Die Verkehrslage war daher für ihn zunächst ungeklärt. Er konnte bei der gegebenen Sachlage nicht darauf

vertrauen, die Erstbeklagte werde anhalten. Ein sorgfältiger Kraftfahrer muß in einer solchen Situation vielmehr in Erwägung ziehen, daß der die Fahrbahn Kreuzende versuchen wird, seinen Einbiegevorgang noch zu vollenden. Etwas anderes könnte nur gelten, wenn der Kläger aufgrund konkreter Anhaltspunkte annehmen durfte, der Erstbeklagte werde anhalten, etwa dann, wenn sie bei Sichtbarwerden des Klägers zunächst abgebremst und erst danach wieder beschleunigt hätte (vgl. Senatsurteil vom 11. Dezember 1984 aaO S. 246). Von einem solchen Sachverhalt ist hier jedoch nicht die Rede. Der Kläger hat sich daher verkehrswidrig verhalten, wenn er in der Annahme, die Beklagte zu 1) werde mit ihrem Gefährt anhalten, auf der linken Fahrbahnhälfte zunächst weiterfuhr, anstatt sein Motorrad sofort abzubremesen.

III.

Auf den dargelegten Rechtsfehlern beruht das angefochtene Urteil, denn bei der nach § 254 BGB vorzunehmenden Abwägung der beiderseitigen Verschuldens- und Verursachungsbeiträge trifft die Annahme des Berufungsgerichts, der Erstbeklagten fielen wegen der Nichtverwendung eines Einweisers oder des nicht sofortigen Anhaltens grobe Verkehrsverstöße zur Last, gegenüber denen die Betriebsgefahr des Motorrads zurücktrete, nicht zu. Der Erstbeklagten kann lediglich angelastet werden, ihr Gefährt nicht sofort anhalten zu haben; das beruhte auf einer Fehleinschätzung der konkreten Verkehrssituation, nicht jedoch auf einem groben Versehen.

Das angefochtene Urteil muß daher insoweit aufgehoben werden. Einer Zurückverweisung an das Berufungsgericht bedarf es jedoch nicht, da zum Haftungsgrund kein Aufklärungsbedarf mehr besteht und der Senat deshalb über die Haftungsanteile der Parteien dem Grunde nach selbst entscheiden kann. Der Senat sieht die beiderseitigen Verschuldens- und Verursachungsbeiträge als gleich groß an und bemißt den Haftungsanteil demgemäß auf beiderseits 50%. Dabei ist maßgebend, daß das Eigenverschulden des Klägers durch sein verspätetes Bremsen unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr seines Motorrades verhältnismäßig schwer wiegt und größer zu bewerten ist als das der Beklagten zu 1). Diese hat jedoch durch das Versperren der Straße mit dem langen und schwerfälligen Gefährt die gewichtigere Ursache für den Unfall gesetzt und den Anstoß für die unklare Verkehrssituation gegeben.

Dr. Steffen

Bischoff

Dr. v. Gerlach

Dr. Müller

Dr. Dressler