

VI ZR 301/56

Verkündet
am 10. Januar 1958
Kriegl.
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2357 077

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

- 1) des Vertreters Josef R. in M.,
Z.straße,
- 2) der Firma August S. in M., E.-G.-
Straße.

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. —

gegen

den Kaufmann Kurt W. in F./Ndb., B.-
straße,

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. —

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Januar 1958 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer,
Dr. Bode, Dr. Haus und Dr. Löscher

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München
vom 21. August 1956 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger befuhr am 19. Juli 1952 gegen 19.30 Uhr mit seinem Kraftrad BMW 500 ccm die Bundesstraße 306 von Traunstein nach Siegsdorf. Als er an die Brücke zur Überführung der Bundesstraße über die Autobahn München - Salzburg kam, wollte zur gleichen Zeit der Beklagte zu 1, der mit einem der Beklagten zu 2 gehörigen Personenkraftwagen Opel-Olympia auf der Autobahn von München her gekommen war, aus der jenseits der Brücke von rechts in die Bundesstraße einmündenden Autobahnausfahrt in die Bundesstraße in Richtung Traunstein einbiegen. An der Ausfahrtsstraße war ein Dreiecksschild "Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!" nach Bild 30 der Anlage zur StVO damaliger Fassung angebracht. Der Beklagte blieb zunächst an der Einmündung der Ausfahrtsstraße in die Bundesstraße stehen, fuhr dann aber wieder an, um in einem Linksbogen die rechte Seite der Bundesstraße in Richtung Traunstein zu gewinnen. Während er diesen Bogen ausführte, stieß der Kläger mit seinem Kraftrad im spitzen Winkel auf die linke Seite des Personenkraftwagens auf. Der Kläger und sein Beifahrer wurden auf die Straße geschleudert. Dabei wurde der Kläger schwer, sein Beifahrer tödlich verletzt. Der Beklagte zu 1 erlitt leichtere Verletzungen. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Nach der Auffassung der Parteien hat jeweils der Gegner den Unfall verschuldet. Der Kläger meint, der Beklagte zu 1 habe ihm die Vorfahrt lassen oder andernfalls schnell und zügig vor ihm einbiegen müssen; statt dessen habe der Beklagte nach dem ersten Anfahren nochmals gehalten oder geschaltet; der Beklagte habe dadurch die Fahrbahn nicht schnell genug freimachen können; außerdem habe er durch seine stotternde Fahrweise den Kläger irre-

geführt. Die Beklagten sehen die hauptsächliche Ursache des Unfalls in einer zu hohen Geschwindigkeit des Klägers, die etwa 100 km/st betragen habe; wegen dieser Geschwindigkeit habe zudem der Beklagte zu 1, als er sich zum Einfahren in die Bundesstraße anschickte, den Kläger noch nicht sehen können, da dieser noch 150 m entfernt und durch die Überhöhung der Brücke über die Autobahn verdeckt gewesen sei; als der Beklagte zu 1 nach dem Anfahren den Blick wieder nach links gewendet habe, habe der Kläger sich ihm schon auf 20 m genähert gehabt.

Der Kläger hat den Beklagten zu 1 als Führer, die Beklagte zu 2 als Halter des Personenkraftwagens nach den Vorschriften des Kraftfahrzeugverkehrsgesetzes sowie nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs auf Ersatz von $\frac{2}{3}$ seines Gesamtschadens in Anspruch genommen. Er hat beantragt, sie als Gesamtschuldner zur Zahlung von 24 430,54 DM nebst Zinsen für Heilungskosten, Sachschaden, vermehrte Bedürfnisse und bisherigen Verdienstausfall, zur Zahlung einer vierteljährlich vor auszählbaren Rente von monatlich 500 DM seit dem 19. Januar 1956 und zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 10 000 DM zu verurteilen sowie ihre Verpflichtung festzustellen, ihm den zukünftigen Schaden zu $\frac{2}{3}$ zu ersetzen. Die Beklagten haben die Abweisung der Klage beantragt.

Das Landgericht hat die bezifferten Ansprüche des Klägers dem Grunde nach zu $\frac{1}{3}$ für gerechtfertigt erklärt (womit es ausweislich der Entscheidungsgründe $\frac{1}{3}$ des Gesamtschadens, also $\frac{1}{2}$ der eingeklagten Beträge gemeint hat) und die begehrte Feststellung für $\frac{1}{3}$ des zukünftigen Schadens getroffen. Die weitergehenden Ansprüche hat das Landgericht, wie sich teils aus der Urteilsformel, teils aus den Entscheidungsgründen ergibt, abgewiesen.



Auf die Berufung des Klägers, der damit zunächst weiterhin Ersatz von $2/3$, später Ersatz von $3/4$ seines Schadens erstrebte, hat das Oberlandesgericht - unter Zurückweisung der Berufung im übrigen - die Ansprüche des Klägers auf Ersatz von $2/3$ seines gesamten Vermögens- und Nichtvermögensschadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß die Beklagten dem Kläger $2/3$ des zukünftigen Schadens zu ersetzen haben.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf völlige Zurückweisung der Berufung des Klägers. also auf Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils weiter. Der Kläger bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Wie im Berufungsrechtszug, so ist es auch im Revisionsrechtszug nicht mehr streitig, daß die Beklagten gesamtschuldnerisch (§ 840 Abs. 1 BGB) sowohl nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeugverkehrsgesetzes als auch nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs dem Kläger auf Ersatz seines Schadens aus dem Unfall vom 19. Juli 1952 haften. Im Streit ist nur noch, inwieweit der Umfang ihrer Ersatzpflicht nach §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 3 KFG infolge einer Mitverursachung des Unfalls durch den Kläger und sein Kraftrad gemindert ist.

Landgericht und Oberlandesgericht haben übereinstimmend ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Beklagten zu 1 darin erblickt, daß er die Fahrbahn des Klägers nicht in rascher und zügiger, sondern in zögernder und stotternder Fahrt gekreuzt hat. Während aber das Landgericht eine Vorfahrtverletzung des Beklagten verneint hatte, da er, als er in die Bundesstraße ein-

fuhr, den Kläger noch nicht habe sehen können, hat das Oberlandesgericht umgekehrt die entscheidende Ursache des Unfalls in der grob fahrlässigen Vorfahrtverletzung des Beklagten erblickt, da dieser nach den eingehenden Berechnungen, die das Oberlandesgericht dazu angestellt hat, den Kläger hätte sehen müssen, wenn er zur rechten Zeit nach links geblickt hätte. Ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Klägers hatte das Landgericht vor allem in seiner Geschwindigkeit gesehen, die mit mindestens 90 km/st anzunehmen und damit bei der Annäherung an die erkennbar unübersichtliche Straßeneinmündung zu hoch gewesen sei. Das Oberlandesgericht hat demgegenüber auf Grund einer Ortsbesichtigung festgestellt, daß der Kläger die Straßeneinmündung auf eine ausreichende Entfernung hatte überblicken können; es hat der von ihm auf 80 - 90 km/st berechneten Geschwindigkeit des Klägers, obwohl sie damit etwas über der damals zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st gelegen hat, nur eine untergeordnete Bedeutung als Unfallursache beigemessen. Wenigstens zum Teil wiederum übereinstimmend haben Landgericht und Oberlandesgericht schließlich ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Klägers darin erblickt, daß er, als er den Beklagten und seine Fahrweise sah, nur erst nach links und dann nach rechts auszuweichen gesucht, aber weder durch Bremsen noch durch Wegnehmen des Gases seine Fahrt verzögert hat.

II. Die Angriffe der Revision gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung der beiderseitigen Verursachung des Unfalls richten sich im wesentlichen gegen die dabei maßgeblich verwertete Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte zu 1 die Vorfahrt des Klägers verletzt habe.

Um festzustellen, ob der Beklagte zu 1 das Vorfahrtsrecht des Klägers verletzt hat und ob der Kläger, als der Beklagte zu 1 anfuhr, bereits in dessen Gesichtskreis gekommen war, hat das Berufungsgericht eingehende Berechnungen über die Fahrzeit des Beklagten vom Anfahren bis zum Zusammenstoß einerseits und über die Geschwindigkeit des Klägers andererseits angestellt. Aus der unstreitigen Anfangsstellung des Personenwagens vor dem Anfahren und der durch den Abzug der Blockierspur ermittelten Endstellung des Wagens beim Zusammenstoß hat es dessen Fahrstrecke vom Anfahren bis zum Zusammenstoß anhand der maßstabgetreuen Skizze mit 8 - 10 m abgemessen und die dafür benötigte Fahrzeit bei stotternder Fahrweise auf Grund von Fahrversuchen des Sachverständigen K., der für eine Strecke von 15,5 m 5,15 sec ermittelt hatte, mit 3 - 4 sec errechnet. Der Berechnung der Geschwindigkeit des Klägers hat es die auf Grund der Aussage des Zeugen Sch. festgestellten Tatsachen zugrunde gelegt, daß Schmidt mit seinem Kraftrad Victoria 250 ccm bei einer eigenen Geschwindigkeit von 65 km/st etwa 200 m vor der späteren Unfallstelle vom Kläger überholt worden war, daß Sch. seine Geschwindigkeit dann auf 70 km/st erhöht, beim Anblick des Zusammenstoßes sehr stark gebremst und sein Kraftrad damit gerade in Höhe des Personenwagens angehalten hat. Aus diesen Tatsachen in Verbindung mit der Annahme, daß Sch. bei 70 km/st einen Bremsweg von 38,5 m benötigt habe, hat das Berufungsgericht dann gefolgert, daß Schmidt demnach von dem Überholpunkt aus mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67,5 km/st eine Strecke von 161,5 m in der gleichen Zeit durchfahren habe wie der Kläger die vollen 200 m. Daraus hat es für den Kläger eine Geschwindigkeit von 83,59 km/st errechnet und diese auf 80 - 90 km/st abgerundet. Aus der Fahrzeit des

Beklagten von 3 - 4 sec und der Geschwindigkeit des Klägers von 80 - 90 km/st hat das Berufungsgericht weiter errechnet, daß der Kläger beim Anfahren des Beklagten 66 - 100 m von der späteren Unfallstelle entfernt gewesen ist. Die Bundesstraße ist aber, wie das Berufungsgericht auf Grund der Ortsbesichtigung feststellt, von der Anfangsstellung des Beklagten aus in Richtung zum Kläger auf eine Entfernung von 130 m voll einzusehen gewesen.

Die Rügen, die die Revision gegen diese Feststellungen und Berechnungen des Berufungsgerichts erhebt, sind zum Teil begründet. Dabei ist der Revision zu ihrer auf § 286 ZPO gestützten Verfahrensrüge auch zuzugeben, daß die in den Berechnungen des Berufungsgerichts zu findenden Fehler vermutlich vermieden worden wären, wenn es sich dabei der Hilfe eines Sachverständigen bedient hätte. Nicht begründet ist dagegen die auf § 156 ZPO gestützte Verfahrensrüge, daß das Berufungsgericht auf den nachgereichten Schriftsatz der Beklagten vom 7. August 1956 die mündliche Verhandlung hätte wieder eröffnen müssen; dieser Schriftsatz zielte lediglich auf die Einholung eines Obergutachtens der Technischen Hochschule München ab, die die Beklagten schon früher hätten beantragen können und die das Berufungsgericht, wenn es sie für erforderlich gehalten hätte, nach § 144 ZPO auch ohne einen in der mündlichen Verhandlung gestellten Antrag hätte beschließen können.

1) Gegen die Berechnung der Fahrzeit des Beklagten zu 1 von der Anfangsstelle bis zum Zusammenstoß, soweit sie in der Revisionsinstanz überhaupt nachprüfbar ist, sind entgegen der Meinung der Revision wesentliche Bedenken nicht zu erheben.

a) Der von der Revision gerügte Meßfehler des Berufungsgerichts beim Abmessen der Entfernung zwischen der Anfangsstelle des Beklagten und dem Beginn der Blockierspur nach der maßstabgetreuen Skizze ist bei einer Nachmessung nicht festzustellen. Die Revision übersieht bei ihrer Rüge, daß der Personenwagen nach der rechtlich nicht angreifbaren Feststellung des Berufungsgerichts nicht nur etwas nördlich - auf der Skizze also etwas links - von dem auf der Skizze mit "7" bezeichneten Punkt gehalten, sondern auch von der westlichen Fluchtlinie aus etwa 1,50 m nach vorn in die Bundesstraße hineingeragt hat. Danach ist die vom Berufungsgericht aus der Skizze mit 8 - 10 m abgemessene Entfernung der beiden Punkte voneinander nicht unmöglich.

Nicht unbedenklich ist dagegen, daß das Berufungsgericht lediglich aus der Äußerung des Beklagten zu 1, er habe dem auf 20 m gesichteten Kläger möglichst rasch Platz machen wollen, darauf geschlossen hat, daß der Beklagte erst nach dem Zusammenstoß gebremst habe und daß daher die auf sein Bremsen zurückzuführende Blockierspur von 1,50 m nicht mehr zu seiner Fahrstrecke bis zum Zusammenstoß gehöre. Es ist der Revision zuzugeben, daß das Berufungsgericht, wenn es die an der Unfallstelle gefundenen Spuren durch einen Sachverständigen hätte auswerten lassen, möglicherweise die Stelle des Zusammenstoßes zumindest etwa in die Mitte der Blockierspur verlegt haben würde. So hat z.B. der im Strafverfahren zugezogene Sachverständige Si in seinem Gutachten vom 9. Juni 1953, auf das im Tatbestand des Berufungsurteils mit Bezug genommen ist, aus dem Liegeplatz des vom hinteren Kotflügel des Wagens abgefallenen Straßenkotes geschlossen, daß der Zusammenstoß etwa nach den ersten 60 cm der Blockierspur erfolgt sein müsse. Die Fahr-

strecke des Beklagten von der Ausgangsstellung bis zum Zusammenstoß würde sich bei unveränderter Übernahme der sonstigen Feststellungen des Berufungsgerichts dadurch allerdings nur unwesentlich auf 8,60 - 10,60 m erhöhen.

b) Die weiteren Berechnungen der Revision, mit denen sie die vom Berufungsgericht mit 3 - 4 sec errechnete Fahrzeit des Beklagten zu 1 als unmöglich und eine Fahrzeit von 7,43 sec bis zum Beginn und von 7,92 sec bis zum Ende der Blockierspur als richtig nachweisen will, beruhen auf teils unrichtigen, teils nur angenommenen Voraussetzungen.

Da die Revision von einer wesentlich längeren Fahrstrecke ausgeht als das Berufungsgericht, muß sie schon deshalb notwendigerweise auch zu einer längeren Fahrzeit gelangen. Die Berechnung einer weiteren Sekunde, während der der Beklagte zwischendurch zum Schalten nochmals gehalten haben soll, beruht auf einer Unterstellung; wenn auch das Berufungsgericht nach der Schilderung des Zeugen Schmidt angenommen hat, daß der Beklagte zu 1 nach dem Anfahren nochmals kurz gehalten hat, so hat es damit doch ersichtlich nur die dem Zeugen Sch. als ein "Anhalten" erscheinende ruckartige Verzögerung gemeint, die durch das vom Beklagten selbst so dargestellte Hinaufschalten des im zweiten Gang angefahrenen Wagens auf den dritten Gang verursacht worden ist. Wo dieses zweite "Anhalten" erfolgt ist, hat das Berufungsgericht allerdings nicht ausdrücklich festgestellt. Auch wenn dieser Punkt mit der Revision etwa in der Mitte der Bundesstraße angenommen wird, so lag er doch nicht 8 m, sondern erheblich weniger von der Anfangstellung entfernt; die Revision übersieht bei dieser Berechnung wiederum, daß die Anfangstellung des Wagens nicht bei Punkt "7", sondern etwas nördlich und etwa 1,50 m östlich davon gelegen hat.

Damit entfallen aber die Grundlagen sowohl für die weiteren Rügen der Revision gegenüber dem Berufungsurteil als auch für die weiteren eigenen Berechnungen der Revision zur Fahrzeit des Beklagten zu 1.

2) Die zwecks Ermittlung der Geschwindigkeit des Klägers vom Berufungsgericht zuvor angestellte Berechnung des Weges, den der Zeuge Sch. vom Erblicken des Unfalls bis zum Anhalten zurückgelegt hat, kann, wie der Revision zuzugeben ist, nicht richtig sein. Das Berufungsgericht hat sich für seine Berechnung auf das Rundschreiben Nr. M 153 des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins bezogen und offensichtlich die dort abgedruckte "Gefahrentabelle für Motorradfahrer" verwendet. Diese enthält u.a. Angaben über Anhaltestrecken, Bremsdauer und kinetische Energie für verschiedene Geschwindigkeiten und gibt in den Anmerkungen einige Erläuterungen dazu. Im Berufungsurteil ist in einer allerdings mißverständlichen Form auch einiges aus diesen Erläuterungen über Gesamtgewicht und kinetische Energie wiedergegeben; die von der Revision dagegen erhobenen Angriffe erledigen sich schon dadurch, daß es sich hierbei nicht um eigene Gedankengänge des Berufungsgerichts, sondern nur um die zwar mißverständliche, für das Ergebnis aber unerhebliche Wiedergabe fremder Ausführungen handelt. Entscheidend aber ist, daß die in der Tabelle als "Anhaltestrecken" bezeichneten und deshalb vom Berufungsgericht auch so verwendeten Werte, wie schon ein Vergleich mit den im selben Rundschreiben abgedruckten Bremswegtabellen zeigt, in Wahrheit reine Bremswegstrecken sind; und zwar entsprechen die für trockene Straßen angegebenen Werte sowohl in der Motorradtabelle wie in der Bremswegtabelle in etwa den aus Bosch's Kraftfahrtechnischem Taschenbuch 1952 S. 187 zu entnehmenden Bremswegstrecken bei einer Verzögerung von 5 m/sec^2 . Der vom Berufungsge-

richt errechneten Strecke von 38.5 m hätte also noch die von Sch[REDACTED] während der Reaktions- und Bremsansprechzeit zurückgelegte Strecke hinzugerechnet werden müssen. Folgt man aber im übrigen den Erwägungen des Berufungsgerichts, das ersichtlich eine sehr schnell und sehr stark einsetzende Bremsung Sch[REDACTED] angenommen hat, so wäre es mit den physikalischen und den Denkgesetzen nicht unvereinbar, wenn mit dem Berufungsgericht die Reaktions- und Bremsansprechzeit mit dem zwar sehr niedrigen, aber möglichen Wert von 0,75 sec und der Bremsweg nach einer zwar sehr hohen, aber ebenfalls möglichen Bremsverzögerung von 5 m/sec^2 berechnet würde. Danach ergäbe sich eine Anhaltestrecke für Schmidt von etwa 52 m und, wenn dann weiter nach der Rechenweise des Berufungsgerichts vorgegangen wird, für den Kläger eine Geschwindigkeit von etwa 91 km/st, also nur unwesentlich mehr als der obere Wert des vom Berufungsgericht bei der Abrundung gezogenen Rahmens von 80 - 90 km/st.

3) Trotz der möglicherweise notwendigen, aber nur unwesentlichen Erhöhung der Fahrstrecke und damit auch der Fahrzeit des Beklagten zu 1 von der Anfangsstelle bis zum Zusammenstoß und trotz der notwendigen Richtigstellung der Berechnungen des Berufungsgerichts zur Geschwindigkeit des Klägers würden demnach jedenfalls die oberen Werte der vom Berufungsgericht gezogenen Rahmen für die Fahrzeit des Beklagten zu 1 (4 sec) und für die Geschwindigkeit des Klägers (90 km/st) nicht als mit der physikalischen Erfahrung unvereinbar bezeichnet werden müssen. Das Revisionsgericht vermag jedoch von sich aus diese Werte nicht schon deshalb, weil sie möglich sind, auch als richtig festzustellen. Es handelt sich hier, wo jeweils vieles ineinandergreift, nicht nur um eine rechnerische Richtigstellung der Berechnungen des Berufungsgerichts. Vielmehr könnten die Fahrzeit des Beklagten zu 1 und die Geschwindigkeit des Klägers verbindlich nur

vom Tatsachenrichter unter nochmaliger Überprüfung des gesamten Prozeßstoffs festgestellt werden. Darüber hinaus ist es aber überhaupt zweifelhaft, ob allein mit solchen Berechnungen, wie sie das Berufungsgericht angestellt hat, ein sicheres Ergebnis erzielt werden könnte, da diese Berechnungen auf zu vielen tatsächlichen Voraussetzungen aufbauen müssen, die mit der für die weitere Rechnung erforderlichen Genauigkeit kaum mehr festzustellen sind.

III. Obwohl demnach die bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht geeignet sind, daraus die Vorfahrtverletzung des Beklagten genau in der vom Berufungsgericht angenommenen Weise zu begründen, stellt sich doch die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung der beiderseitigen Verursachung des Unfalls aus den folgenden Gründen jedenfalls im Ergebnis als richtig dar (§ 563 ZPO):

Da die vom Kläger befahrene Bundesstraße gegenüber der Autobahnausfahrt, aus der der Beklagte zu 1 kam, eine die Vorfahrt begründende Hauptstraße im Sinne des § 13 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung in der damals geltenden Fassung war und da der Kläger mit dem Beklagten zu 1 auf der Einmündung der Ausfahrt in die Bundesstraße zusammengestoßen ist, spricht schon der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß der Beklagte zu 1 schuldhaft die Vorfahrt des Klägers verletzt hat (RGZ 168, 253 [255]; BGH VRS 5, 182; vgl. auch BGHSt 4, 182 [185]). Tatsachen, die auf die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs hindeuten, bei dem die Schuld des Beklagten zu 1 ausgeschlossen oder wenigstens geringer anzusetzen wäre, würden hier selbst dann nicht ersichtlich sein, wenn zugunsten der Beklagten ihrer eigenen Sachdarstellung gefolgt wird.

Der Kläger verlor das Vorfahrtrecht weder dadurch, daß er nicht rechts, sondern etwa in Straßenmitte fuhr (BGHZ 9, 6 11/127; BGH VRS 6, 158, 200; 11, 438), noch verlor er es dann, wenn er zu schnell, insbesondere schneller als mit der nach dem damaligen § 9 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st gefahren ist (BGH VRS 4, 450; 5, 90; 6, 158). Der Kläger war als Vorfahrtberechtigter auch nicht schon deshalb zur Herabsetzung seiner Geschwindigkeit verpflichtet, weil er sich der Einmündung der Autobahnausfahrt näherte, zumal er nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Einmündung bereits auf etwa 170 m ausreichend übersehen konnte (vgl. BGH VGS, BGHZ 14, 232 = BGHSt 7, 118). Der Beklagte zu 1 seinerseits konnte von seiner Anfangstellung vor der Einfahrt in die Bundesstraße aus nach den Feststellungen des Berufungsgerichts den Kläger und sein Kraftrad auf eine Entfernung von 130 m voll sehen. Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß trotz der Überhöhung der Bundesstraße durch die Brücke über die Autobahn die einmal vorhandene Sicht des Klägers auf die Einmündung der Ausfahrt nicht verloren ging, gilt nach der dafür gegebenen Begründung ersichtlich auch umgekehrt für die Sicht des Beklagten auf den Kläger.

Es ist zwar nicht zu beanstanden, daß der Beklagte zu 1 an der Einmündung der Ausfahrt in die Bundesstraße anhielt, auch nicht, daß er dabei zur Gewinnung einer besseren Übersicht seinen Wagen 1,50 m in die Bundesstraße hineinragen ließ (vgl. OLG Hamm VRS 13, 374), und daß er von dieser Stelle aus zuerst nach links und dann nach rechts blickte. Es war aber falsch, daß er mit nach rechts gewandtem Blick in die Bundesstraße einfuhr, ohne beim Anfahren oder unmittelbar davor nochmals nach links

zu sehen; denn während von rechts ersichtlich kein Fahrzeug so nahe heran war, daß er dessen Vorfahrt hätte beachten müssen, konnte sich die Verkehrslage von links her seit seinem Blick dorthin geändert haben (vgl. OLG Hamm VRS 13, 236).

Es ist dazu nicht erforderlich, die Fahrzeit des Beklagten zu 1 vom Anfahren bis zum Zusammenstoß und die Geschwindigkeit des Klägers so genau zu ermitteln, wie es das Berufungsgericht versucht hat. Die Beurteilung der Fragen, wie weit der Kläger vom Beklagten zu 1 entfernt war, als dieser anfuhr, und ob der Beklagte ihn in diesem Augenblick hätte sehen können, wenn er in dessen Richtung geblickt hätte, wird offensichtlich weniger von einer genauen Ermittlung der Geschwindigkeit des Klägers und mehr von der Schätzung der Fahrzeit des Beklagten beeinflusst. Die vernünftigerweise zu verwertenden Angaben über die Geschwindigkeit des Klägers schwanken zwischen 80 und 106 km/st; damit schwankt aber das Ergebnis, welche Strecke er in einer Sekunde zurückgelegt haben könnte, nur zwischen etwa 22 m und etwa 29 m, also um 7 m je Sekunde. Dagegen war um jede Sekunde, die der Beklagte vom Anfahren bis zum Zusammenstoß mehr gebraucht hat, der Kläger beim Anfahren des Beklagten um 22 - 29 m weiter entfernt gewesen. Falls nun der Beklagte für die von ihm bis zu dem Zusammenstoß durchfahrene Strecke nur etwa 4 sec gebraucht hat, so war der Kläger selbst bei einer Geschwindigkeit von 106 km/st im Augenblick des Anfahrens des Beklagten nur etwa 120 m entfernt, also nach den Feststellungen des Berufungsgerichts vom Beklagten bereits gut zu sehen. Der Beklagte hätte also entweder den Kläger vorfahren lassen müssen oder aber seinerseits nur dann vor dem Kläger in die Bundesstraße

einbiegen dürfen, wenn er das so schnell und zügig tun konnte und tat, daß der Kläger auch unter Beibehaltung seiner bisherigen Geschwindigkeit die Einmündung ohne die Besorgnis eines Zusammenstoßes glatt durchfahren konnte (vgl. RG VAE 1938, 411 Nr. 592; BGHSt 1, 112; BGHZ 9, 6 97; BGH VRS 5, 182; 6, 157; 13, 22; OLG Hamm DAR 1956, 308).

Je längere Zeit allerdings der Beklagte zu 1 von der Anfangstellung bis zur Stelle des Zusammenstoßes benötigt hat, um so mehr würde es möglich sein, daß der Kläger - selbst bei einer geringeren Geschwindigkeit - beim Anfahren des Beklagten noch so weit entfernt war, daß der Beklagte ihn nicht sehen konnte (vgl. OLG Stuttgart DAR 1952, 57 und DAR 1955, 64) oder doch wenigstens annehmen durfte, er werde, ohne den Kläger zu gefährden oder zu behindern, vor ihm das Einbiegen in die Bundesstraße vollendet haben. Um so schwerer aber würde der ohnehin gegen den Beklagten zu erhebende Vorwurf werden, daß er zu langsam und noch dazu ruckend in die Bundesstraße eingefahren ist (BGH VRS 5, 90). Denn wenn er nach seinem eigenen Vorbringen, statt schnell und zügig mit dem ersten Gang in die Bundesstraße einzubiegen, mit dem zweiten Gang angefahren ist und dann sogar noch auf der verhältnismäßig kurzen Strecke bis zum Zusammenstoß, die auch nach der Darstellung der Revision nicht länger als 12,80 m gewesen ist, auf den dritten Gang hinaufgeschaltet hat, so mußte das notwendigerweise und für einen Kraftfahrer voraussehbar zu einer ruckenden Fahrweise und zu einer übermäßigen Verzögerung des Einbiegens führen.

Ob der Beklagte zu 1, weil der Kläger schon näher heran war, ihm von vornherein hätte die Vorfahrt lassen

müssen, oder ob er, weil bei seinem Anfahren der Kläger noch weiter entfernt war, diesem durch sein dann um so länger anzusetzendes und bei richtiger Fahrweise zu vermeidendes Verweilen beim Einbiegen die Vorfahrt unzulässig behindert hat, kommt in der Schwere des Vorwurfs gegen den Beklagten auf dasselbe hinaus. Dazu kommt noch, und zwar auch unter dem Gesichtspunkt der Vorfahrtverletzung, der gegen den Beklagten zu erhebende Vorwurf, daß er mit seiner stotternden Fahrweise, die durch die falsche Wahl des Ganges zum Anfahren und durch das verfrühte weitere Schalten bedingt war, im Kläger Zweifel darüber erwecken mußte und erweckt hat, ob er ihm die Vorfahrt doch noch lassen oder ob er endgültig vor ihm einbiegen wollte. Hätte er den Kläger nicht durch seine falsche Fahrweise irregeführt, so hätte der Kläger, selbst bei hoher Geschwindigkeit, da er ohnehin auf der Mitte der Straße fuhr, noch rechtzeitig ohne Gefahr und mit voller Aussicht auf Erfolg seine Richtung je nach der erkennbaren Absicht des Beklagten links oder rechts an diesem vorbei wählen können.

Es ist daher auf jeden Fall im Ergebnis dem Berufungsgericht darin beizustimmen, daß der Beklagte zu 1 grob fahrlässig die erste und entscheidende Unfallursache gesetzt hat. Die schuldhafte Mitverursachung des Unfalls durch den Kläger ist mit dem Berufungsgericht im wesentlichen darin zu erblicken, daß er seine Geschwindigkeit auch dann noch unvermindert beibehalten hat, als für ihn die Verkehrslage durch das Anfahren und das weitere Verhalten des Beklagten unklar und bedrohlich geworden war (vgl. BGHZ 14, 232 [237, 239]). Daß der Kläger die Höchstgeschwindigkeit überschritten hat (vgl. BGHZ 9, 6 [12]), würde hier für sich allein bei der Frage nach den Ursachen des Zusammenstoßes ge-

genüber dem Verhalten des Beklagten ersichtlich auch dann nur von untergeordneter Bedeutung sein, wenn der Kläger noch schneller gefahren sein sollte, als das Berufungsgericht angenommen hat.

Es ist daher schließlich auch zu billigen, daß das Berufungsgericht bei der Abwägung nach §§ 17, 18 KFG die in der erheblichen Geschwindigkeit liegende Betriebsgefahr des Krafttrades in etwa der durch die falsche Bedienung beeinflussten Betriebsgefahr des Personenwagens gleichgesetzt, das Verschulden des Beklagten zu 1 dagegen wesentlich höher bewertet hat als das Verschulden des Klägers, so daß sich die vom Berufungsgericht getroffene Entscheidung jedenfalls im Ergebnis als richtig darstellt.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers Dr. K.E.Meyer Dr. Bode Dr. Hauß Dr. Löscher