

17

BUNDESGERICHTSHOF 2081 033

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 16/67

URTEIL

Verkündet am

7. Mai 1968

Kriegl,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Spediteurswitwe Helene E [REDACTED] geb. Kl [REDACTED],
St [REDACTED], Eb [REDACTED]straße [REDACTED], Alleininh. d. Fa.
Georg E [REDACTED], St [REDACTED], ebenda,
2. des Kraftfahrers Paul N [REDACTED],
St [REDACTED], W [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte, Berufungskläger,
Berufungsbeklagte und
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Eheleute Arthur und Paula K [REDACTED],
Inhaber eines Omnibus-Reisedienst-Unternehmens,
Wi [REDACTED]/We [REDACTED], S [REDACTED] Straße,

Kläger, Berufungsbeklagte,
Berufungskläger und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Mai 1968 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Heinr. Meyer, Keßler und Dr. Weber

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 12. Oktober 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 30. Juli 1959 gegen 17.55 Uhr fuhr der Zweitbeklagte mit dem Möbellastzug (Magirus) der Erstklagten auf der Bundesstraße [REDACTED] von Rh[REDACTED] in Richtung F[REDACTED]. Zur gleichen Zeit fuhr in derselben Richtung unmittelbar links neben der Straße ein aus Triebwagen und zwei Personenwagen bestehender, insgesamt etwa 40 m langer Zug der Mittelbadischen Eisenbahn AG, den der Zugführer G[REDACTED] führte. Als der Triebwagenzug und der Möbellastzug der Beklagten ungefähr nebeneinander herfuhr, kam ihnen der vom Erstkläger gesteuerte Omnibus der Kläger entgegen. Dieser verringerte zunächst nur allmählich seine Geschwindigkeit, bremste dann aber stürker ab und kam kurz vor der Begegnung mit dem Triebwagenzug hart am rechten Fahrbahnrand zum Stehen. Inzwischen hatte auch G[REDACTED] den Zug abgebremst; bevor der Zug zum Still-

stand kam, streifte er jedoch mit seinen überstehenden Trittbrettern am Omnibus entlang und beschädigte ihn auf der ganzen rechten Seite. Der Möbellastzug der Beklagten war unterdes weitergefahren, ohne den Omnibus beim Begegnen zu berühren.

Die Fahrbahn der Bundesstraße ■ war an dieser Stelle 5,70 m breit und durch eine unterbrochene Mittellinie geteilt. Das Eisenbahngleis neben der Straße war so verlegt, daß die rechte Schienenaußenkante - in Fahrtrichtung des Triebwagensuges gesehen - nur 50 cm vom Fahrbahnrand entfernt lag. Die Trittbretter des Triebwagens ragten an der Unfallstelle 0,16 m, die der Personenwagen 0,29 m in die Fahrbahn hinein. Die beiden Fahrzeuge der Parteien waren je etwa 2,50 m breit. Die Straße verläuft an der Unfallstelle auf etwa 150 m gerade; vor dieser - von Rh ■ aus gesehen - beschreibt sie eine leichte Rechtskurve, hinter ihr eine leichte Linkskurve.

Unmittelbar vor dem Unfall war der Zweitbeklagte ungefähr gleichzeitig mit dem Triebwagenszug aus Rh ■ herausgefahren. Der Zug erreichte alsbald eine Geschwindigkeit von ca. 40 km/st, während der Zweitbeklagte mit seinem Fahrzeug auf 50 bis 55 km/st beschleunigte, um an dem Zug vorbeizufahren. Etwa 130 m vor der Unfallstelle erblickte der Zweitbeklagte den entgegenkommenden, mit etwa 40 km/st fahrenden Omnibus und entschloß sich, weiter zu beschleunigen, um noch vor der Begegnung an dem Zug vorbei zu sein; er hielt sich dabei scharf rechts und berührte die unterbrochene Mittellinie nicht. Der Zugführer G ■ bemerkte den Lastzug erst, als sich dieser auf Höhe des Führerstandes



befand; er bremste dann sofort ab, ohne noch vor dem Omnibus zum Stehen zu kommen. Beim Zusammenstoß war der Möbellastzug bereits vollständig an dem Zug vorbeigefahren.

Die Kläger haben die Beklagten für die Unfallfolgen haftbar gemacht und unter Berücksichtigung bereits gezahlter 2 500 DM einen Betrag von 25.663,46 DM nebst Zinsen, zahlbar aufgrund einer Abtretung an die Kreissparkasse Unterwesterwald verlangt. Sie haben vorgetragen, den Zweitbeklagten treffe die alleinige Schuld an dem Unfall, weil er in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise angesichts des entgegenkommenden Omnibus noch beschleunigt und dadurch den Erstkläger in eine ausweglose Situation gebracht habe, anstatt sofort zu bremsen und dadurch dem Omnibus genügend Raum zur Begegnung mit dem Triebwagenzug zu geben. Der Erstkläger habe zunächst nur den entgegenkommenden Triebwagenzug sehen können; als er dann auch den Lastzug gesehen habe, sei dieser noch nicht bis zur Spitze des Zuges vorgefahren gewesen. Deshalb habe der Erstkläger den gefährlichen Engpaß nicht sofort erkennen können und sei etwa 50 m weitergefahren, bis er dann zurückgeschaltet, abgebremst und schließlich noch vor der Begegnung mit dem Triebwagenzug angehalten habe. Der Unfall sei für ihn deshalb unabwendbar gewesen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben ein Verschulden des Zweitbeklagten an dem Unfall in Abrede gestellt, da dieser stets auf seiner Fahrbahn geblieben sei und die unterbrochene Mittellinie nicht berührt habe. Ein Abbremsen des Möbellastzuges würde, so tragen sie vor, den Unfall nicht verhindert

haben, weil es dem Zweitbeklagten bei Erkennen der Gefahr nicht mehr möglich gewesen sei, vollständig hinter dem Triebwagenzug zurückzubleiben. Schuld an dem Unfall sei allein der Erstkläger, der die gefährliche Situation rechtzeitig erkannt und dennoch nicht sofort angehalten habe, sondern in die Engstelle zwischen den beiden entgegenkommenden Fahrzeugen hineingefahren sei.

Das Landgericht hat den Klageanspruch zu 2/3 des entstandenen Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufungen beider Parteien zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf volle Klageabweisung weiter. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht bejaht mit Recht ein unfallursächliches Verschulden des Zweitbeklagten. Als dieser, mit seinem Lastzug an dem Triebwagenzug vorbeifahrend, auf eine Entfernung von etwa 230 m den entgegenkommenden Omnibus der Kläger erblickte, konnte er, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, auf den ersten Blick erkennen, daß die bevorstehende Begegnung der drei Großraumfahrzeuge angesichts der nur 5,70 m breiten Fahrbahn und des unmittelbar daneben verlaufenden Bahngleises nur unter größten Schwierigkeiten möglich sein würde. Da er nämlich vom Ortsaus-

gang Rh. [REDACTED] an zunächst hinter dem Triebwagenzug, sodann aufholend neben ihm hergefahren war, konnte er unschwer erkennen, daß das Geleis so dicht neben der Fahrbahn verlief, daß die rechten Außenwände des Triebwagenzuges in die Fahrbahn hineinragten oder zumindest hart am Fahrbahnrand entlang führten. Selbst wenn der Zweitbeklagte dabei die 29 cm in die Fahrbahn hineinragenden Trittbretter der Anhängerwagen nicht beachtet haben sollte, so mußte sich ihm doch der Gedanke aufdrängen, daß bei der Begegnung der drei Fahrzeuge für den Omnibus ein derartiger Engpaß entstehen werde, daß ein Zusammenstoß nur unter besonders glücklichen Umständen vermieden werden konnte; denn auch bei Abschen von der Verengung der Fahrbahn durch die Trittbretter des Triebwagenzuges verblieb bei der unstreitigen Breite der Fahrzeuge der Parteien von je ungefähr 2,50 m für die bei der Begegnung der drei Fahrzeuge erforderlichen drei Sicherheitsabstände (zwischen Lastzug und rechtem Fahrbahnrand, zwischen Lastzug und Omnibus sowie zwischen Omnibus und Triebwagenzug) nur eine Breite von insgesamt 0,70 m. Daß hierbei insbesondere die beiden Sicherheitsabstände zwischen den drei Fahrzeugen für eine gefahrlose Begegnung viel zu gering waren, mußte dem Zweitbeklagten ohne weiteres einleuchten, zumal er bereits vor Erkennen des entgegenkommenden Omnibusses eine geraume Zeit neben dem Triebwagenzug hergefahren war. Wenn sich der Zweitbeklagte bei dieser Verkehrslage darauf verließ, daß seine Fahrbahnhälfte frei war und sein Fahrzeug die unterbrochene Mittellinie nicht berührte, und wenn er seine Geschwindigkeit noch erhöhte, so verstieß er, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, in hohem Maße gegen die ihm nach § 1 StVO obliegende Pflicht, andere Verkehrsteilnehmer nicht mehr als unvermeidbar zu gefährden; denn es war für ihn ohne weiteres erkennbar,

daß durch seine Fahrweise der entgegenkommende Omnibus, dem zu beiden Seiten der für eine gefahrlose Begegnung erforderliche Sicherheitsabstand fehlte, aufs stärkste gefährdet wurde. Diese Gefährdung konnte und mußte er vermeiden, indem er, statt seine Geschwindigkeit zu erhöhen, diese stark herabsetzte, hinter dem Triebwagenzug zurückblieb und nötigenfalls anhielt. Wie das Berufungsgericht unangefochten feststellt, wäre ihm ein Anhalten auf eine Fahrstrecke von höchstens 46 m möglich gewesen, so daß er bei rechtzeitigem Bremsen noch weit vor der Unfallstelle zum Halten gekommen wäre und dadurch dem Omnibus ein Ausbiegen auf seine Fahrbahn und damit die Vermeidung des Zusammenstosses mit der Kleinbahn ermöglicht hätte.

Der Zweitbeklagte hat im übrigen, wie sich aus seiner eigenen Einlassung ergibt, die Gefährdung des Omnibusses bei einer gleichzeitigen Begegnung der drei Großfahrzeuge nicht verkannt; denn um dem Omnibus für das Vorbeifahren an der Kleinbahn Platz zu machen, will er seine Geschwindigkeit erhöht haben. Zur Erreichung dieses Zweckes war aber, wie das Berufungsgericht unangefochten feststellt, das Beschleunigungsvermögen seines schweren Lastzuges und sein Geschwindigkeitsüberschuß gegenüber der Kleinbahn viel zu gering. Das konnte und mußte der Zweitbeklagte als Berufskraftfahrer erkennen; er hat daher schuldhaft das falsche Mittel zur Abwendung der Gefahr gewählt.

Mit Recht ist das Berufungsgericht der Meinung des Sachverständigen H. nicht gefolgt, der Zweitbeklagte habe unbedenklich weiterfahren und sogar beschleunigen dürfen. Der Sachverständige verkennt die

Sorgfaltspflichten, die dem Zweitbeklagten bei der dargelegten Verkehrssituation oblagen. Soweit der Auffassung des Sachverständigen nicht zugestimmt werden kann, handelt es sich im übrigen nicht um Fragen des verkehrstechnischen Fachwissens, sondern um Rechtsfragen, deren Entscheidung dem Gericht obliegt. Das Berufungsgericht hat nach alledem ohne Rechtsirrtum eine Haftung des Zweitbeklagten aus unerlaubter Handlung und der Erstbeklagten aus § 7 StVG angenommen. Die Erstbeklagte haftet außerdem nach § 831 BGB, weil der Zweitbeklagte als ihr Vorrichtungsgehilfe die Fahrt ausgeführt und dabei den Schaden widerrechtlich verursacht hat. Einen Entlastungsbeweis hat die Erstbeklagte nicht angetreten.

II. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Schadensabwägung lassen ebenfalls keinen Rechtsirrtum erkennen. Das Berufungsgericht hat alle wesentlichen Umstände berücksichtigt und sachgerecht gewürdigt. Wenn es das Verschulden des Klägers, der seinen Omnibus noch vor dem Zusammenstoß zum Halten gebracht hat, und dem lediglich eine etwas verspätete Reaktion angelastet werden kann, geringer bemißt als das Verschulden des Zweitbeklagten, der ohne Rücksicht auf die für ihn erkennbare, äußerst schwierige Situation des Omnibusfahrers unter Beschleunigung seines Fahrzeugs unbekümmert weitergefahren ist, so ist hiergegen rechtlich nichts einzuwenden. Gleiches gilt von der Bewertung der beiderseitigen Betriebsgefahr. Das Berufungsgericht hat nicht außer Betracht gelassen, daß sich der Unfall auf der Fahrbahnseite des Klägers, also vornehmlich in dessen Gefahrenbereich dadurch ereignet hat, daß er infolge zu späten Anhaltens von der Kleinbahn angefahren wurde. Die Schadensverteilung ist daher für die Revisionsinstanz bindend.

Die Revision erweist sich danach als unbegründet.
Nach § 97 ZPO haben die Beklagten die Kosten ihres
erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

Hanebeck

Dr. Bode

Meyer

Keßler

Dr. Weber