

BUNDESGERICHTSHOF**IM NAMEN DES VOLKES**VI ZR 17/67**URTEIL****Verkündet am**

23. April 1968

Kriegl,
Justizhauptssekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Calvin H [REDACTED],
Angehöriger der US-Army,
2. seiner Ehefrau Anneliese H [REDACTED] geb. B [REDACTED],
beide jetzt wohnhaft in F [REDACTED] L [REDACTED], V [REDACTED] (USA),
[REDACTED] Company Di [REDACTED] S [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte,
Revisionskläger und Anschluß-
revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Gert P [REDACTED],
Fr [REDACTED] (M [REDACTED]), I [REDACTED] Straße [REDACTED],Kläger, Berufungskläger,
Revisionsbeklagter und Anschluß-
revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. April 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Bode, Heinr. Meyer, Dr. Weber und Sonnabend

für Recht erkannt:

- I. Die Anschlußrevision des Klägers gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 30. November 1966 wird zurückgewiesen.
- II. Auf die Revision der Beklagten wird das vorbezeichnete Urteil aufgehoben, soweit es zu ihrem Nachteil erkannt hat. In diesem Umfang wird die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 11. Februar 1964 gegen 10.00 Uhr fuhr der Kläger mit seinem Personenkraftwagen BMW 1500 von Fr. [REDACTED] kommend auf der Autobahn Sch. [REDACTED] - Br. [REDACTED]. Vor ihm fuhr die Zweitbeklagte in einem Personenkraftwagen Ford-Falcon, der dem Erstbeklagten gehörte. In

der Gemarkung St. L. überholte die Zweitbeklagte (im folgenden: die Beklagte) mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/st einen Lastzug, der von dem Kraftfahrer D. gesteuert wurde. Auch der Kläger befand sich zu dieser Zeit bereits auf der Überholspur, weil er die Beklagte sobald wie möglich überholen wollte. Das hatte er ihr schon durch mehrfaches Blinken mit seinen Scheinwerfern angezeigt. Nachdem die Beklagte wieder nach rechts vor den Lastzug gefahren war, setzte der Kläger mit einer Geschwindigkeit von 120 km/st zum Überholen an. Als beide Fahrzeuge auf gleicher Höhe waren, geriet der von der Beklagten gelenkte Ford auf der regennassen Fahrbahn ins Schleudern, weil sie den Wagen abgebremst hatte, und stieß mit seinem linken Vorderkotflügel gegen den rechten Vorderkotflügel des BMW. Dadurch kam auch dieser ins Schleudern und durchfuhr die Holzbarrieren, die an jener Stelle die Fahrbahnen trennten. Er flog auf der Gegenfahrbahn auf einen ihm entgegenkommenden Mercedes-Wagen aus U., der nun seinerseits durch die Lücke in der Barriere auf die Fahrbahn fuhr, die soeben die Fahrzeuge der Parteien passiert hatten. Der Fahrer des Mercedes konnte seinen Wagen so zum Stehen bringen, daß auf ihn kein weiteres Fahrzeug auffuhr. Dagegen stieß der durch die Luft geschleuderte BMW des Klägers, bevor er brennend auf die Fahrbahn fiel, noch mit einem Citroen - PKW zusammen, der daraufhin die Böschung der Autobahn hinabraste.

Der Wagen des Klägers wurde total beschädigt,



er selbst schwer verletzt. Die Beklagte konnte ihren Wagen am Eingang eines Parkplatzes, der kurz hinter der Unfallstelle beginnt, zum Stehen bringen; sie blieb unverletzt. D. stellte seinen Lastzug hinter diesem Parkplatz auf der Standspur ab. Der Mercedes aus Ulm wurde beschädigt; Fahrer und Insasse wurden verletzt. Der Citroen-Wagen erlitt Totalschaden, seine Insassen (Fahrer, Ehefrau und zwei Kinder) trugen erhebliche Verletzungen davon.

Der Kläger macht die Beklagten für seinen Schaden verantwortlich. Er hat behauptet, die Zweitbeklagte trage die alleinige Schuld an dem Unfall. Die Verkehrslage habe ihr keinen Anlaß gegeben, ihren Wagen nach dem Wiedereinscheren nach rechts so stark abzuhemsen, daß sie ins Schleudern geriet.

Der Kläger hat beantragt, die Beklagten gesamtschuldnerisch zur Zahlung von 9 919,59 DM nebst Zinsen, abzüglich gezahlter 4 075 DM, zu verurteilen und festzustellen, daß sie ihm alle künftigen Unfallschäden zu ersetzen haben. Außerdem hat er von der Zweitbeklagten Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes gefordert.

Die Beklagten haben ein Verschulden der Zweitbeklagten bestritten und dem Kläger vorgeworfen, er habe das Schleudern des Ford verschuldet. Er habe die Beklagte genötigt, nach dem Überholen des Lastzuges nach rechts zu gehen, obschon vor ihr ein VW-Kleinbus gefahren sei. Durch ständiges Blinken - sowohl bevor sie

zum Überholen des Lastzuges angesetzt habe, wie während dieses Vorganges und unmittelbar danach - habe er sie gezwungen, schnell nach rechts zu lenken. Zudem sei er nahezu Stoßstange an Stoßstange hinter ihr mit einer Geschwindigkeit von rd. 120 km/st aufgefah-
ren. Dadurch habe er sie unsicher gemacht. Sie habe, da die Lücke zwischen dem Lastzug und dem vorausfahrenden Klein-Bus nur etwa 100 m betragen habe, sogleich nach dem Übersetzen nach rechts stark bremsen müssen.

Die Beklagte ist im Strafverfahren durch Urteil vom 12. August 1964 zu Geldstrafe verurteilt worden, der Kläger wurde freigesprochen. Über die Berufung der Beklagten, die im Herbst 1964 ihrem Ehemann in die USA gefolgt ist, ist noch nicht entschieden.

Das Landgericht hat nach Vernehmung des Lastzugfahrers D[REDACTED] und der Zeugen La[REDACTED] und K[REDACTED], die hinter dem Kläger gefahren waren, die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat wie folgt er-
kannt:

Es wird festgestellt,

1. daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger 3/4 seines materiellen Schadens, der ihm entstanden ist und noch entstehen wird, abzüglich gezahlter 4 075 DM zu ersetzen,
2. daß die Zweith Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten Revision und der Kläger Anschlußrevision eingelegt. Die Beklagten verfolgen ihr Begehren weiter, die Klage ganz abzuweisen. Der Kläger beantragt, seine Ansprüche in voller Höhe anzuerkennen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht würdigt das Ergebnis der vom Landgericht durchgeführten Beweisaufnahme dahin, daß die Beklagte den Unfall allein verschuldet habe. Sie habe angesichts der nassen Fahrbahn verkehrswidrig gehandelt, als sie ihr Fahrzeug scharf abgebremst habe. Ihre Behauptung, der Kläger habe sie durch zu dichtes Auffahren und ständiges Betätigen der Licht- hupе in eine zu enge Lücke auf der rechten Fahrspur gedrängt, sei nicht bewiesen. Ihr Fahrzeug sei nicht schon unmittelbar, nachdem sie nach rechts hinüber- gewechselt sei, ins Schleudern geraten. Vielmehr müsse angenommen werden, daß es dazu erst gekommen sei, als sie nach dem Wiedereinbiegen schon ein Stück geradeaus gefahren sei. Daher sei ihr Verschulden darin zu sehen, daß sie zwar in eine ausreichende Lücke auf der rechten Fahrspur eingefahren sei, den dort vorausfahrenden VW-Bus jedoch infolge Unauf- merksamkeit zu spät bemerkt habe und dadurch - statt rechtzeitig ihre Geschwindigkeit herabzusetzen - zu einer angesichts der nassen Fahrbahn zu heftigen Bremsung genötigt wurde, oder darin, daß sie erst zu einem Zeitpunkt in die Lücke gefahren sei, als

der Abstand zu dem VW-Bus bereits zu gering war und sie deshalb habe bremsen müssen. In diesem Falle, so wirft ihr das Berufungsgericht vor, habe sie zunächst noch den VW-Bus überholen müssen, um dann erst nach rechts zu gehen. Ein Mitverschulden des Klägers lasse sich nicht feststellen. Wohl müsse er sich die Betriebsgefahr seines EMW anrechnen lassen und deshalb ein Viertel seiner Schäden selbst tragen.

A. Zur Revision der Beklagten

I. ... Beide Parteien hatten, nachdem keiner der Zeugen Aussagen gemacht hatte, die die Kollision einleuchtend erklären konnte, dem Berufungsgericht Gutachten von ihnen beauftragter Sachverständiger eingebracht, die sich vor allem auf die Auswertung des Fahrtschreibers stützen, der in dem Lastzug D■■■■ eingebaut war. Die Gutachter haben versucht, aus dem Diagramm den genauen Zeitpunkt zu ermitteln, in welchem D■■■■, als er die sich vor ihm ereignende Kollision erkannte, seinen Lastzug abbremste. Sie haben ferner versucht, von diesem Brems-Zeitpunkt aus durch eine Zurückrechnung von dem Zeitpunkt, in dem D■■■■ nach dem Diagramm seinen Lastzug am Parkplatz zum Stehen brachte, die Stelle der Autobahn zu bestimmen, bei der der Kläger vom Wagen der Beklagten angestoßen worden war. Von diesen Berechnungen ausgehend, glaubten die Gutachter, weil die Stelle feststand, an der der EMW nach links durch die Barrieren

gebrochen war, auch feststellen zu können, welchen Tiefenabstand der FMW zu dem Ford gehabt hatte, als er überholte. Jedoch sind die Gutachter bei diesen Zeit-Weg-Berechnungen zu entgegengesetzten Ergebnissen gekommen. Der von der Beklagten beauftragte Gutachter hat errechnet, der Kläger sei mit seinem Fahrzeug höchstens 14,8 m und nicht, wie er behauptet hatte, mindestens 25 m hinter dem Wagen der Beklagten hergefahren.

1. Das Berufungsgericht ist keinem dieser beiden Gutachten gefolgt. Es hat auch nicht, wie die Beklagten es beantragt hatten, von sich aus einen Sachverständigen beauftragt. Bei dieser Entscheidung geht es davon aus, daß es bei der zwischen den Parteien streitigen Frage auf Genauigkeiten in der Größenordnung zwischen 1 m und 10 m ankomme. Nach Ansicht des Berufungsgerichts könnte ein Sachverständiger eine solche exakte Feststellung jedoch nur treffen, wenn die Feststellungen, von denen er bei seinen Berechnungen ausgehen müßte, ebenso präzise und verläßlich getroffen werden könnten. Dazu hat sich das Berufungsgericht nicht in der Lage gesehen. Zwischen den Parteien sei nämlich streitig, wie weit D. seinen Lastzug hinter den Parkplatz habe ausrollen lassen, bis er ihn zum Stehen gebracht hatte. Vor allem aber zeige das Diagramm keine solche deutliche Herabsetzung der Geschwindigkeit des Lastzuges, daß mit der erforderlichen Gewißheit festgestellt werden könnte, an dieser Stelle habe D. die sich vor ihm abspielende Kollision oder das Herüberkommen des Ulmer Mercedes erkannt.

2. Was die Revision hiergegen vorbringt, deckt keinen Verfahrensverstoß auf. Das Berufungsgericht hat nicht etwa erklärt, es halte sich selbst für sachkundig genug, um das, was die Privatgutachten errechnet hatten, zu widerlegen. Vielmehr hält es die Einholung eines gerichtlichen Gutachtens deshalb für untunlich, weil es dem Sachverständigen nicht genügend sichere Tatsachen an Hand geben könnte, von denen er bei seinen Berechnungen hätte ausgehen können. Dieser Standpunkt des Berufungsgerichts kann aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden. Vergeblich behauptet die Revision, die vom Berufungsgericht als unsicher angesehenen Ausgangstatsachen seien in Wahrheit ausreichend sicher festzustellen gewesen. Damit greift sie in unzulässiger Weise in die dem Tatrichter anvertraute Beweiswürdigung ein. Zwar hätte es, falls der Sachverständige von mehreren Möglichkeiten hätte ausgehen müssen, ausreichend für die Überzeugungsbildung des Berufungsgerichts sein können, wenn alle diese Möglichkeiten einen für die Beklagte günstigen Schluß gerechtfertigt hätten. Daß dies hier der Fall hätte sein können, hat aber das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei verneint.

II. Somit sah sich das Berufungsgericht genötigt, die Frage, ob die Beklagte schuldhaft gehandelt hat, an Hand des Geschehensablaufs, soweit er unstreitig ist, und der Zeugenaussagen zu beantworten. Was es hierzu ausführt, hält der Nachprüfung stand.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei of-

fenbar davon ausgegangen, daß die Beklagte die Richtigkeit ihres Verteidigungsvorbringens habe beweisen müssen, obschon es Sache des Klägers gewesen sei, die Einlassung der Beklagten zu widerlegen.

Die Rüge hat keinen Erfolg.

1. Hier spricht schon der erste Anschein für ein Verschulden der Beklagten. Sie ist in die Fahrspur des Klägers geraten, weil sie ins Schleudern gekommen war. Sie behauptet selbst nicht, sich schon gleich beim Einlenken auf die Normalspur, also infolge der damit verbundenen Schrägstellung der Vorderräder, gedreht zu haben. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist vielmehr davon auszugehen, daß ihr Fahrzeug, nachdem es das Einbiegen nach rechts beendet hatte und schon wieder ein Stück geradeaus gefahren war, ins Schleudern geriet, weil sie den Wagen heftig abbremsste. Wenn aber ein Kraftfahrer auf regennasser Straße rutscht oder schleudert und dabei auf die Gegenfahrbahn gerät, so zeigt das, daß der Fahrer es an der infolge der Nässe der Straße erforderlichen gesteigerten Sorgfalt hat fehlen lassen (Urteile des Senats vom 30. März 1965 - VI ZR 259/63 - VersR 1965, 690 und vom 19. Januar 1960 - VI ZR 16/59 - VersR 1960, 523). Zwar verteidigt sich die Beklagte damit, sie habe bremsen müssen, um nicht auf den vor ihr langsamer fahrenden VW-Bus aufzufahren, von dessen Vorhandensein auch das Berufungsgericht ausgeht. Das entlastet sie jedoch nicht. Denn da sie das Fahrzeug rechtzeitig vor sich sah oder sehen mußte, hätte sie

ihre Geschwindigkeit so einrichten müssen, daß sie dem Bus näher kam, ohne mit einer Stärke bremsen zu müssen, die auf der nassen Bahn zum Schleudern führen konnte (vgl. Urteil des Senats vom 4. Februar 1964 - VI ZR 243/62 - VersR 1964, 532).

2. Insofern war es also in der Tat Sache der Beklagten darzutun, daß sie in die Lage, heftig bremsen zu müssen, ohne ihre Schuld geraten sei. Davon könnte dann keine Rede sein, wenn sie, nachdem sie in eine an sich genügend lange Lücke eingefahren und dort schon ein Stück geradeaus gefahren war, nunmehr erst den VW-Bus gesehen oder jetzt erst erkannt hätte, daß dieser bedenklich langsamer als sie fuhr. Daß sie in diesem Falle infolge eigener Unaufmerksamkeit zu der verhängnisvollen Bremsung genötigt gewesen wäre, sagt das Berufungsgericht mit Recht. Rechtlich einwandfrei ist aber auch der Standpunkt des Berufungsgerichts, die Beklagte treffe auch dann ein Verschulden, wenn die Lücke zu gering gewesen sei, als daß sie sich, ohne bremsen zu müssen, noch hinter den langsamer vorausfahrenden VW-Bus hätte setzen dürfen. Da sie angesichts der nassen Fahrbahn jedes heftige Bremsen habe vermeiden müssen, hätte sie, so führt das Berufungsgericht aus, auch noch den VW-Bus überholen müssen, statt hinter ihm nach rechts zu gehen. Diese Ansicht des Berufungsgerichts ist rechtlich nicht zu beanstanden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Kläger die Beklagte durch allzu dichtes Auffahren und durch ständiges Blinken gedrängt hatte, sich hinter den VW-Bus zu

setzen. Ein solches Verhalten des Klägers hätte ihr die Verantwortung für ihre eigene Fahrweise nicht abgenommen.

III. Eine andere Frage ist jedoch, ob in dem Verhalten des Klägers ein unfallursächliches Mitverschulden liegt. In dieser Hinsicht halten die Ausführungen des Berufungsgerichts der rechtlichen Prüfung nicht stand.

1. Der Zeuge D. hat bekundet, der Kläger habe einen Abstand von 25 bis 30 m eingehalten. Dieser selbst hat erklärt, er sei mindestens mit einem Abstand von 25 m hinter der Beklagten hergefahren. Das Berufungsgericht konnte daher zwar die Behauptung der Beklagten, der Kläger sei ihr "praktisch Stoßstange an Stoßstange" gefolgt, für widerlegt ansehen. Auch durfte es davon ausgehen, daß dem Kläger nicht schon vorgeworfen werden könne, die Beklagte "gejagt" und gar in strafbarer Weise (§§ 240, 315 a StGB) gewaltsam genötigt zu haben, nach rechts zu gehen (vgl. BGHSt 18, 263). Das Berufungsgericht beachtet aber nicht, daß der Kläger auch dann, wenn er auf 25 m auffuhr, die Beklagte belästigen und behindern konnte (§1 StVO), weil er sie unsicher machte. Grundsätzlich hat der Autofahrer - auch auf der Autobahn - von seinem Vordermann einen Abstand einzuhalten, der die Strecke deutlich übersteigt, welche er in einer Sekunde zurücklegt (Senatsurteil vom 3. November 1967 - VI ZR 90/66 = NJW 1968, 450 = VersR 1968, 51). Der Abstand des Klägers hätte daher schon dann, wenn er

der Beklagten mit einer Geschwindigkeit von 100 km/st gefolgt wäre, mehr als 35 m, möglichst 50 m betragen müssen. Fuhr er, als er, nachdem die Beklagte den Lastzug passiert hatte, zum Überholen ansetzte, noch schneller, so hätte der Abstand noch größer sein müssen - dies vor allem, weil die Fahrbahn naß war.

Das in jenem Senatsurteil aufgestellte Gebot beruht allerdings zunächst auf dem Gedanken, es könne nur bei Einhaltung des geforderten Abstandes vermieden werden, daß ein Fahrzeug auf ein vorausfahrendes auffährt, falls dieses plötzlich bremst. Hier aber fuhren die Parteien nicht in einer Kolonne hintereinander; die vor der Beklagten liegende Überholspur war frei. Der Kläger mußte daher nicht damit rechnen, die Beklagte werde wegen vorausfahrender Kraftwagen plötzlich bis zum Stehenbleiben bremsen. Dazu hätte es aber aus anderen Gründen, auf die sich der Kläger in seiner Fahrweise hätte einstellen müssen, kommen können. Auch auf der Autobahn ist mit einem plötzlichen Bremsen des Vorausfahrenden zu rechnen. Da die Fahrbahn naß war, mußte der Kläger mindestens soviel Meter zurückbleiben, wie er innerhalb 1 1/2 Sekunden zurücklegte. Er durfte sich der Beklagten nicht soweit nähern, daß sie, bei Anlegung eines objektiven Maßstabes, Anlaß zu der Sorge hatte, es könne zu einem Unfall (Auffahren oder Schleudern) kommen, wenn sie beim Hinüberfahren nach rechts langsamer werde.

2. Dafür, daß die Beklagte sich bedrängt gefühlt hat, kann sprechen, daß der Kläger sie wiederholt

durch Blinkzeichen aufgefordert hatte, die Überholbahn freizumachen. Dies mußte ihre Sorge erhöhen, der zum Überholen entschlossene Kläger werde auffahren, wenn sie nicht alsbald nach rechts fahre. Zwar greift die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts, der Kläger habe nicht ständig, sondern nur zwei- oder dreimal geblinkt, vergeblich an, ebenso die Feststellung, die Beklagte habe nicht bewiesen, daß der Kläger auch geblinkt habe, als sie den Lastzug überholte. Der Kläger hatte aber schon geblinkt, als er noch 500 bis 600 m hinter ihr fuhr und sie auf die Überholspur gegangen war, um den Lastzug zu überholen. Der Schnellere hat jedoch auch auf der Überholspur kein Vorrecht gegenüber dem, der hier, weil er überholen will, mit Recht, wenn auch langsamer, fährt. Der Kläger durfte somit nicht schon blinken, als die Beklagte zum Überholen des Lastzuges ansetzte; § 12 Abs. 4 StVO berechnete ihn dazu nicht. Damit mußte er bei der Beklagten den Eindruck hervorrufen, er sei bereits darüber ärgerlich, daß sie ihm nicht beim Überholen des Lastzuges den Vortritt gelassen habe. Vor allem konnte sie in ihrer Entschlußfreiheit dadurch beeinträchtigt werden, daß der Kläger sie, nachdem sie an dem Lastzug vorbei war, durch erneutes Blinken wiederum aufforderte, nach rechts zu gehen, ob- schon sie dies, wie das Berufungsgericht mit Recht ausführt, möglicherweise nicht mehr hätte tun dürfen. Das Berufungsgericht meint zwar, § 12 Abs. 4 StVO verbiete es nicht, den auf der Überholspur Fahrenden aufzufordern, die Bahn freizugeben. Das

mag grundsätzlich richtig sein, kann aber dann nicht gelten, wenn der Vorfahrende, wie hier, nicht nach rechts gehen darf, weil er dort allzu nahe hinter ein anderes langsamer fahrendes Fahrzeug kommen würde.

3. Liegt das Verschulden der Beklagten darin, daß sie - statt auch noch den VW-Bus zu überholen - sich hinter diesen setzte und dadurch zum Bremsen genötigt war, so kann auch der Kläger schuldhaft gehandelt haben, wenn er sie zu dieser fehlerhaften Fahrweise aufforderte und durch unzulässig dichtes Auffahren drängte. Auch er sah den vorfahrenden VW-Bus und konnte möglicherweise ebenso wie die Beklagte erkennen, daß dieser so langsam fuhr, daß die Beklagte zu dem verhängnisvollen Bremsen genötigt sein könne.

Eine schuldhafte Mitverursachung des Unfalls durch den Kläger scheidet indes aus, wenn die Beklagte sich zu einem Zeitpunkt hinter den VW-Bus gesetzt haben sollte, als dieser noch genügend weit vor ihr war. In dem Verhalten des Klägers würde in diesem Fall kein unfallursächliches Verschulden mehr gelegen haben; die Beklagte wäre dann nur durch ihre eigene Unachtsamkeit zum Bremsen genötigt gewesen. Ob das Geschehen sich so abgespielt hat, hat jedoch das Berufungsgericht offen gelassen. Da dies indes rechtlich nicht angängig war, mußte das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache insoweit an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Das Berufungsgericht wird versuchen müssen zu klären, ob für die von ihm erwähnte Möglichkeit, die Beklagte habe nur infolge Unaufmerksamkeit bremsen müssen, in der Beweisaufnahme hinreichende Anhaltspunkte gegeben sind. Dabei wird es darauf ankommen, wie weit der VW-Bus von der Beklagten entfernt war, als sie sich hinter ihn setzte. Dazu erwähnt das Berufungsgericht zwar die Aussage des Klägers im Strafverfahren, nach der der VW-Bus 100 bis 150 m vor der Beklagten gefahren sei (BU S. 16). Ob aber das Berufungsgericht bei seiner Würdigung von der Richtigkeit dieser Angabe ausgegangen ist, ist dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen. Auch kommt es nicht allein darauf an, wie groß die Lücke zwischen dem Lastzug D [REDACTED] und dem VW-Bus war, in die sich die Beklagte einschob. Entscheidend ist, wie weit der VW-Bus in dem Zeitpunkt von ihr noch entfernt war, in welchem sie den Lastzug überholt hatte und wieder auf die rechte Fahrspur fuhr. Offenbar geht das Berufungsgericht davon aus, die Beklagte habe sich erst dann vor den Lastzug gesetzt, als sie ihn 50 - 70 m hinter sich gelassen hatte (BU S. 15). Diese Wegstrecke muß dann aber von der Lücke, in die der Kläger die Beklagte nach ihrer Behauptung gedrängt haben soll, abgezogen werden. Außerdem spielt eine Rolle, wie schnell der VW-Bus gefahren ist. Fuhr er deutlich langsamer als die Beklagte, etwa höchstens so schnell wie der Lastzug D [REDACTED], während sich die Beklagte ihm mit mindestens 80 km/st näherte, so könnte dies erklären, warum sie hat bremsen müssen. Dann würde die Möglichkeit, daß sie infolge eigener Unaufmerksamkeit hat bremsen müssen, zurücktreten.

Jedoch muß es dem Berufungsgericht überlassen bleiben, sich unter Berücksichtigung der aufgezeigten Gesichtspunkte eine Überzeugung vom Unfallhergang in der Richtung zu bilden, ob das, wie dargelegt, zu beanstandende Verkehrsverhalten des Klägers für die Fahrweise der Beklagten und damit den Unfall mitursächlich geworden ist. Reichen dazu die Ergebnisse der Beweisaufnahme nicht aus, so wird dies allerdings, da die Beklagte für ein Mitverschulden des Klägers beweispflichtig ist, zu ihren Lasten gehen.

4. Das Berufungsgericht hat die Haftung des Erstbeklagten nur aus § 7 StVG hergeleitet. Da dieser dann nur im Rahmen der Höchstgrenzen des Straßenverkehrsgesetzes haften würde, empfähle es sich, dies auch in der Formel des Urteils auszusprechen. Auch im übrigen gibt die Fassung der Urteilsformel zu Bedenken Anlaß. Das Berufungsgericht hat, wie sich aus den Ausführungen am Schluß der Entscheidungsgründe ergibt, ein Grundurteil erlassen. Nach der Urteilsformel hat es jedoch festgestellt, die Beklagten seien verpflichtet, dem Kläger $\frac{3}{4}$ seiner Schäden zu ersetzen. Das ist jedenfalls im vorliegenden Fall nicht ohne Bedenken. Der Kläger hatte nicht nur bezifferte Leistungsklage erhoben, deren Ansprüche dem Grunde nach für berechtigt erklärt werden konnten, sondern auch eine Feststellungsklage hinsichtlich der künftigen Schäden.

Das Berufungsgericht wird bei der neuen Entscheidung diesen Bedenken Rechnung zu tragen haben.

B. Zur Anschlußrevision des Klägers

Das Rechtsmittel ist unbegründet. Vergeblich bekämpft der Kläger die Feststellung des Berufungsgerichts, er habe nicht bewiesen, daß er die Kollision nicht habe vermeiden können (§ 7 Abs. 2 StVG).

1. Zu Unrecht beruft sich die Anschlußrevision darauf, auch nach Ansicht des Berufungsgerichts habe die Beklagte nicht bewiesen, daß der Kläger sie durch zu dichtes Auffahren oder ständiges Blinken bedrängt habe. Trotzdem konnte das Berufungsgericht ein unabwendbares Ereignis nicht für erwiesen ansehen, weil der Kläger dann hätte beweisen müssen, daß er die Beklagte nicht bedrängt hatte. Diesen Beweis hat das Berufungsgericht jedoch fehlerfrei als nicht geführt angesehen.

2. Die Anschlußrevision rügt ferner, jedenfalls sei ein etwaiger Fehler des Klägers nicht mehr ursächlich für das unsachgemäße Bremsen der Beklagten gewesen. Wenn diese in eine 150 bis 200 m große Lücke eingefahren sei, so sei sie nur infolge eigener Unachtsamkeit zum Bremsen genötigt gewesen. Auch diese Rüge greift nicht durch.

Es ist schon zweifelhaft, ob der Kläger nicht selbst dann, wenn der Abstand zu dem vorausfahrenden Bus an sich groß genug gewesen wäre, in Anbetracht der ihm nach § 7 Abs. 2 StGB obliegenden besonders er-

höhten Sorgfaltspflicht damit hätte rechnen müssen, daß die Beklagte beim Weiterfahren in der Lücke bremsen werde. Er als der Überholende war in erster Linie dafür verantwortlich, daß sein Überholmanöver reibungslos verlief. Er mußte sich daher vorher vergewissern, ob die Beklagte ohne jede Gefahr in die Lücke einscheren konnte, mochte diese auch für einen geübten Fahrer an sich groß genug gewesen sein. Doch kann dies dahinstehen. Das Berufungsgericht hält, wie ausgeführt, es auch für möglich, daß die Beklagte erst dann in die Lücke eingeschert ist, als diese zu kurz geworden war. Ist aber solcher Unfallverlauf möglich, so kann sich der Kläger nicht auf Unabwendbarkeit berufen. Denn dann ist zumindest nicht auszuschließen, daß es auch auf seinem Verschulden beruhte, wenn sich die Beklagte zu spät in die Lücke einordnete.

111

C.

Das Rechtsmittel des Klägers war somit zurückzuweisen, während auf die Revision der Beklagten das angefochtene Urteil insoweit, als es zu ihrem Nachteil erkannt hatte, aufzuheben war. In diesem Umfang mußte die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Es erschien zweckmäßig, diesem auch die Entscheidung über die gesamten Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen.

Engels

Dr. Bode

Meyer

Dr. Weber

Sonnabend