

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 29/71

URTEIL

Verkündet am
16. Mai 1972
Kriegl,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Arbeiters Pietro M [REDACTED], R [REDACTED]/Provinz
A [REDACTED], Sizilien/Italien, Via F [REDACTED] M [REDACTED] Nr. [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Chemiearbeiter Ananio P [REDACTED], W [REDACTED]-B [REDACTED],
G [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Mai 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Pehle und der Bundesrichter Dr. Bode, Sonnabend, Dunz und Scheffen

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 11. Januar 1971 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 28. Februar 1968 befand sich der Beklagte mit seinem Fiat (600 ccm) auf dem Wege zur Arbeitsstelle in W [REDACTED] / B [REDACTED] auf der 7 m breiten, mit Rauhasphalt versehenen, jedoch feuchten B [REDACTED] T [REDACTED] Straße. Als er sich zwischen 5.50 - 5.55 Uhr der rechter Hand befindlichen Papierfabrik E [REDACTED] näherte, erfaßte er mit dem rechten vorderen Kotflügel auf der für ihn linken Fahrbahnhälfte den damals 53-jährigen Kläger, der die

- 3 -

Fahrbahn aus der Sicht des Beklagten von rechts nach links überquerte. Der Kläger war bei Schichtwechsel aus der Papierfabrik gekommen und wollte den auf der gegenüberliegenden Straßenseite haltenden Linienbus erreichen. Es war zur Unfallzeit dunkel. Aus der Sicht des Beklagten verläuft die Straße in Höhe des Werksgebäudes der Fabrik in einer unübersichtlichen Rechtskurve. Die Geschwindigkeit war auf 50 km/h begrenzt. Die gegenseitige Sicht der Parteien war zeitweise dadurch behindert, daß ein anderer Arbeiter der Fabrik, B [REDACTED], seinen Volkswagen (1200 ccm) aus der Fahrtrichtung des Beklagten gesehen etwa 2 m vor dem Werkseingang am rechten Fahrbahnrand, mit den rechten Rädern auf dem Gehweg, abgestellt hatte. Der Kläger erlitt schwere Verletzungen (traumatisches Intercebral-Hämatom), wodurch er arbeitsunfähig ist.

Der Kläger nimmt den Beklagten auf Zahlung von 11.399,66 DM nebst Zinsen (3/4 des ihm entstandenen Vermögensschadens und 3/4 von 10.000 DM Schmerzensgeld) und auf Feststellung künftiger Schadensersatzverpflichtung in Höhe von 3/4 in Anspruch.

Er hat geltend gemacht, der Beklagte sei in der Kurve durch überhöhte Geschwindigkeit (60 km/h) auf die linke Fahrbahnhälfte geraten. Wegen des Schichtwechsels hätte er mit besonderer Vorsicht fahren müssen. Auch hätte er den Unfall durch



ein Ausweichen nach rechts vermeiden können.

Der Beklagte hat seinen Antrag auf Klageabweisung damit begründet, er sei mit höchstens 50 km/h gefahren. Der Kläger sei für ihn plötzlich hinter dem abgestellten Volkswagen aufgetaucht und habe die Fahrbahn, ohne sich über den Fahrverkehr zu unterrichten, schnellen Schrittes überquert. Der Unfall sei für ihn unabwendbar gewesen.

Das Landgericht hat ausgehend von einer Schadensaufteilung 1 : 1 die Leistungsklage dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt und der Feststellungsklage zur Hälfte stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung des Beklagten unter Zurückweisung der Anschlußberufung des Klägers die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht hält den Beweis dafür, daß der Unfall für den Beklagten ein unabwendbares Ereignis war (§ 7 Abs. 2 StVG) nicht für erbracht. Es mißt jedoch bei der nach §§ 9 StVG, 254 BGB

vorzunehmenden Abwägung dem Mitverschulden des Klägers ein so großes Gewicht bei, daß der Beklagte von jeder Haftung freizustellen sei. Dabei hält es ein Verschulden des Beklagten nicht für bewiesen. Da ungeklärt sei, in welcher Entfernung der Kläger hinter dem abgestellten Volkswagen die Fahrbahn betrat, welche genaue Gehrichtung er einschlug, wie schnell er sich bewegte, an welcher Stelle der Anstoß stattfand und wie weit der Volkswagen dem Beklagten die Sicht versperrte, könne nicht festgestellt werden, welche Strecke der Kläger von dem Augenblick an, als der Beklagte ihn erstmals sehen konnte, bis zum Unfallort zurücklegte und wieviel Zeit er für diesen Weg benötigte. Es sei nicht auszuschließen, daß diese Entfernung geringer gewesen sei, als der bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 50 km/h benötigte Bremsweg (ohne Reaktionszeit). Ein Verschulden des Beklagten sei somit nicht bewiesen. Dagegen habe der Kläger den Unfall verschuldet, weil er die Fahrbahn zügigen Schrittes überschritten habe, ohne sich zuvor über den Fahrverkehr zu vergewissern. Gegenüber dieser entscheidenden Unfallursache trete die normale Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges völlig zurück.

Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision mit Erfolg.

I. Abweichend von der Meinung des Landgerichts hält das Berufungsgericht es nicht für erwiesen, daß der Kläger wegen des herannahenden Fahrzeugs 2 - 3 m hin- und hergelaufen sei. Es hält die diesbezügliche Aussage des Zeugen F. [REDACTED] für "zu unsicher", weil er den Kläger erst "kurz" vor dem Unfall gesehen habe, während die beiden anderen vom Landgericht vernommenen Zeugen B. [REDACTED] (Fahrer des abgestellten Volkswagens) und R. [REDACTED] (Fußgänger auf dem Gehweg vor dem Werksgebäude), obwohl sie den Weg des Klägers über die Fahrbahn verfolgt hätten, ein solches Hin- und Herlaufen nicht wahrgenommen hätten.

Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht stand.

Zwar deutet der Hinweis des Berufungsgerichts, der Zeuge F. [REDACTED] habe den Kläger erst "kurz" vor dem Unfall gesehen, auf eine von der landgerichtlichen Wertung dieser Zeugenaussage im objektiven Bereich abweichende Beweiswürdigung hin, die auch ohne eine Vernehmung des Zeugen vor dem Berufungsgericht zulässig wäre. Jedoch lassen die Ausführungen des Berufungsgerichts insofern eine vollständige Würdigung aller diesen Fragenkomplex betreffenden Umstände vermissen, als weder geklärt ist, welche Zeitspanne

der Zeuge F [REDACTED] unter dem von ihm gebrauchten Begriff "kurz" versteht, noch auch die Unfalldarstellung des Zeugen F [REDACTED] mit den beiden anderen Zeugen B [REDACTED] und R [REDACTED] erörtert worden ist. Möglicherweise haben die beiden letztgenannten Zeugen diese Einzelheit des Unfallablaufs nicht für erwähnenswert gehalten oder zwar nicht beobachtet, aber auch nicht ausgeschlossen; möglicherweise konnte der Zeuge B [REDACTED] keine entsprechende Beobachtung machen, weil er - wie sich aus seiner Aussage ergibt - gerade in dem Zeitpunkt, als der Kläger über die Straße eilte, zeitweise durch eine Orientierung im Außenspiegel seines Fahrzeugs abgelenkt war.

Darüber hinaus schließt die Formulierung des Berufungsgerichts, die Aussage des im Zeitpunkt seiner Vernehmung 70 Jahre alten Zeugen F [REDACTED] sei "zu unsicher", die Möglichkeit nicht aus, daß es damit die subjektive Glaubwürdigkeit des Zeugen in Frage stellen wollte. Will das Berufungsgericht aber bezüglich der subjektiven Glaubwürdigkeit eines Zeugen von der Würdigung durch das Gericht erster Instanz abweichen, so ist es in der Regel verpflichtet, den Zeugen nochmals selbst zu vernehmen, weil nur der unmittelbare Eindruck die Gewähr dafür bietet, die Urteilsfähigkeit, das Erinnerungsvermögen und die Wahrheitsliebe eines Zeugen und damit den Beweiswert seiner Aussage richtig beurteilen zu

können (BGH Urt. v. 1. Oktober 1964 - VII ZR 225/62 - LM ZPO § 398 Nr. 3 = NJW 1964, 2414; v. 3. März 1970 - VI ZR 197/68 - VersR 1970, 619; v. 28. Januar 1972 - V ZR 183/69 - NJW 1972, 584).

Bei Zugrundelegung der Aussage des Zeugen F[REDACTED] hätte der Unfall, wie der vom Landgericht beauftragte Sachverständige B[REDACTED] dargelegt hat, mit Sicherheit vermieden werden können. Schon wegen dieser Verfahrensfehler war das angefochtene Urteil aufzuheben und an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

II. Das Berufungsurteil hält den Angriffen der Revision aber auch insoweit nicht stand, als sie sich auf die vom Beklagten bei den gegebenen Verhältnissen zu beobachtende allgemeine Sorgfalt beziehen.

1. Die Revision meint zunächst, entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichts müsse dem Beklagten als Verschulden angelastet werden, daß es ihm nicht gelungen sei, das Fahrzeug während der Vollbremsung auf der rechten Seite der Fahrbahn zu halten.

Insoweit ist ein Rechtsfehler des Berufungsurteils zwar nicht festzustellen, Denn ein Verstoß

gegen den Grundsatz, daß Kraftfahrer einem die Straße überquerenden Fußgänger nach Möglichkeit nicht in dessen Gehrichtung ausweichen, sondern hinter ihm vorbeifahren sollen (BGH Urt. v. 19. Mai 1970 - VI ZR 40/69 - VersR 1970, 818 m.w.Nachw.), ist dem Kraftfahrer dann nicht als Verschulden anzulasten, wenn ihm durch die Ausführung einer Vollbremsung keine Möglichkeit blieb, eine Ausweichbewegung durchzuführen oder wenn ein etwaiges Fehlverhalten die Folge einer durch eine schuldhafte Handlungsweise des Fußgängers bedingte Schreckreaktion war.

Hiervon geht das Berufungsgericht aber aus, wenn es feststellt, daß der Beklagte auf den Kläger erstmals reagieren konnte und mußte, als dieser in unwiderlegt verhältnismäßig kurzer Entfernung vor ihm auf der Fahrbahn auftauchte.

2. Die Revision beanstandet jedoch zu Recht, daß das Berufungsgericht bei den hier gegebenen Umständen eine Fahrgeschwindigkeit des Beklagten von 50 km/h nicht für übersetzt hält und deren Ursächlichkeit für den Unfall verneint.

a) Wie schnell im Einzelfall gefahren werden darf, hängt von der konkreten Verkehrslage ab. Nach § 9 Abs. 1 der im Streitfall noch anzuwendenden StVO a.F. ist der Kraftfahrer verpflichtet, seine

Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, den Verpflichtungen im Verkehr zu genügen und das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten.

Der Umstand, daß die Straße im Unfallbereich vor dem Werksgebäude der Papierfabrik Erfurth eine unübersichtliche Rechtskurve bildet, in der sich eine Omnibus-Haltestelle befand, brauchte den Beklagten für sich allein zwar noch nicht zu veranlassen, seine Geschwindigkeit merklich unter die durch Beschilderung ausdrücklich zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu drosseln, da er davon ausgehen durfte, daß die Beschilderung diesen ständig vorhandenen Gegebenheiten Rechnung trug.

Auch die Tatsache, daß an der Haltestelle gerade ein Omnibus hielt, was möglicherweise Fußgänger veranlassen konnte, hinter dem Omnibus auf die Fahrbahn zu treten oder die Straße von der anderen Seite aus eilig zu überqueren, um den Omnibus noch zu erreichen, forderte nicht allgemein eine Verringerung der Geschwindigkeit, wenn ein genügender Sicherheitsabstand eingehalten wurde. Für die Vorbeifahrt an einem haltenden Omnibus hat der Bundesgerichtshof entschieden, der Kraftfahrer sei regelmäßig nicht verpflichtet, seine Fahrweise darauf einzustellen,

daß hinter dem haltenden Omnibus Fußgänger unachtsam die Fahrbahn zu überqueren suchen. Vielmehr brauche er sich in der Regel nur darauf einzurichten, daß Fußgänger hinter dem haltenden Omnibus einige Schritte unachtsam in die Fahrbahn treten, um sich einen Überblick über den Verkehr zu verschaffen. Demgemäß wird es als genügend angesehen, daß Kraftfahrer entweder ihre Geschwindigkeit so einrichten, daß sie vor einem plötzlich in die Fahrbahn tretenden Fußgänger anhalten können (sog. Anhaltegeschwindigkeit) oder zu dem haltenden Omnibus einen angemessenen Abstand (etwa 2 m) einhalten (BGHSt 13, 169 = Urt. v. 27. Mai 1959 - 4 StR 49/59 - NJW 1959, 1547; BGH Urt. v. 26. Juli 1963 - 4 StR 258/63 - VRS 25, 262 = LSE Nr. 1777; v. 10. April 1968 - 4 StR 62/68 - VRS 35, 114 = LSE Nr. 1780; v. 21. Februar 1967 - VI ZR 145/65 - VersR 1967, 582; Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht 18. Aufl. § 9 Anm. 10; Jagusch, Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 20 Anm. 4). Braucht der Kraftfahrer somit, wenn kein besonderer Anlaß für eine gefährliche Situation vorliegt (wie z.B. die Anwesenheit von Kindern, verkehrsungeübten alten Menschen), nicht mit einem unbesonnen Verhalten der aus dem Omnibus aussteigenden und hinter diesem zur Überquerung der Straße ansetzenden Fußgänger zu rechnen, so kann für Fußgänger, die den Omnibus von der gegenüberliegenden Straßenseite aus noch zu erreichen suchen, im allgemeinen

nichts anderes gelten, sofern der Kraftfahrer darauf vertrauen kann, daß sie sich verkehrsrecht verhalten werden.

Dieser Vertrauensgrundsatz, der dem Bedürfnis Rechnung trägt, den Straßenverkehr zügig zu gestalten und insbesondere zu Zeiten der Verkehrsspitzen nicht zum Erliegen zu bringen, befreit Kraftfahrer jedoch nicht von der Pflicht, der Fahrbahn und ihren Seitenbereichen in Höhe einer Omnibushaltestelle, an der ein Omnibus angekommen ist oder abfahrbereit steht, im Hinblick auf die Straße überquerende Fußgänger ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen (BGH Urt. v. 9. April 1968 - VI ZR 27/67 - VersR 1968, 702; OLG Hamm VRS 25, 70). Muß ein Kraftfahrer bei Schichtwechsel vor dem Werksausgang einer Fabrik mit verstärktem Fußgängerverkehr rechnen, zumal wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Linienomnibus hält, und ist ihm die Sicht auf den Bereich des rechten Fahrbahnrandes zeitweise durch einen dort abgestellten Personenkraftwagen genommen, so ist er verpflichtet, diesen besonderen Gegebenheiten durch Herabsetzung der Geschwindigkeit in einem Ausmaß Rechnung zu tragen, das es ihm ermöglicht, das Fahrzeug auf kurze Entfernung zum Stehen zu bringen. Gerade bei einem Schichtwechsel um 6 Uhr morgens muß erfahrungsgemäß mit eiligen Fußgängern gerechnet werden, die

ihren Arbeitsplatz pünktlich antreten müssen oder bei Schichtende den Omnibus zur Heimfahrt noch erreichen wollen und es, von der Nachtschicht ermüdet, besonders in vorgerücktem Alter, eher als sonst an der bei Überquerung der Fahrbahn gebotenen Aufmerksamkeit fehlen lassen. Dieser besonderen Sorgfaltspflicht wird die Einhaltung einer Geschwindigkeit von 40 - 50 km/h angesichts der zusätzlichen Sichtbehinderung durch den abgestellten PKW nicht gerecht.

Das Berufungsgericht erkennt diese besondere Sachlage, wenn es die dem Beklagten erkennbaren und die ihm als Ortskundigem ohnehin bekannten Umstände, nämlich Werksausgang, Schichtwechsel und Bushaltestelle, nur im Zusammenhang damit erörtert, es sei dem Beklagten beim Bremsvorgang keine Reaktionszeit zuzubilligen, diese Umstände aber nicht bei Prüfung der gebotenen Geschwindigkeit berücksichtigt.

Zu einer Erörterung dieser besonderen Gegebenheiten bestand umso mehr Anlaß, als der Zeuge F [REDACTED], der über eine 47jährige Erfahrung als Privatchauffeur verfügt, die Geschwindigkeit des Beklagten im Hinblick darauf, daß gerade Schichtwechsel war, bei dem Leute hin und her über die Straße liefen, als "viel zu hoch" bezeichnete und seinen Eindruck dahin zusammenfaßte, daß "das nicht gut gehen" könne. Auch der Zeuge R [REDACTED]

war gerade aus dem Omnibus ausgestiegen und hatte die Fahrbahn überquert, um seine Fröhschicht in der Papierfabrik E [REDACTED] anzutreten. Auf Grund dieser Bekundungen wird zu prüfen sein, ob bei Annäherung des Beklagten an die Unfallstelle ein durch Schichtwechsel (etwa 60 bis 70 Personen) und Omnibushaltestelle bedingter Fußgängerverkehr über die Fahrbahn herrschte, der ihn zu einer wesentlichen Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Veranlassung geben mußte.

b) Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob die vom Beklagten bei der Einfahrt in die Kurve mit "höchstens 50 km/h" eingeräumte Geschwindigkeit überschritten war, weil jedenfalls nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden könne, daß eine etwaige Geschwindigkeitsüberschreitung für den Zusammenstoß ursächlich gewesen sei. Auch gegen diese Erwägung wendet sich die Revision mit Erfolg, da sie einen Denkfehler enthält. Nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt hatte der Kläger sich in schräger Richtung zügig bzw. eilig auf die Haltestelle zubewegt. Er hatte die Mitte der 7 m breiten Fahrbahn bereits überschritten. Der Anstoß fand mit dem rechten vorderen Kotflügel statt, wobei die 9 m lange Blockierspur in starker Schrägstellung nach links, also vom Kläger weg

verlief. Der Abstand zum linken Fahrbahnrand wurde bei Beginn der Blockierspur mit 3,40 m und an deren Ende mit 1,35 m gemessen. Bei dieser Sachlage hätte der Anstoß bei einer geringeren Fahrgeschwindigkeit des Beklagten vermieden werden können.

III. Das Berufungsgericht wird bei der erneuten Beweiswürdigung die Aussage des Zeugen F. nicht schon deshalb als unglaubwürdig werten dürfen, weil der Kläger selbst sich zunächst nicht darauf berufen hat, hin- und hergelaufen zu sein. Vielmehr wird zu berücksichtigen sein, daß der Kläger - wie er behauptet und wofür Art und Schwere der beim Unfall erlittenen Verletzungen sprechen - eine retrograde Amnesie hat und sich an die Einzelheiten des Unfalls nicht erinnern kann.

Ferner wird das Berufungsgericht prüfen müssen, ob sich nicht der Zeitraum, den der Kläger vom Betreten der Fahrbahn bzw. der gegenseitigen Sichtmöglichkeit bis zum Anstoß benötigte, anhand des vom Sachverständigen erstellten Zeit-Weg-Diagramms mit hinreichender Sicherheit schätzen läßt.

Da weitere Feststellungen erforderlich sind,
bedarf es derzeit keiner Stellungnahme zu der
Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Be-
triebsgefahr des Kraftwagens des Beklagten gegen-
über dem Eigenverschulden des Klägers völlig
zurücktrete.

Pehle

Dr. Bode

Sonnabend

Dunz

Scheffen