

11
12

BUNDESGERICHTSHOF

2069 040

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 31/64

URTEIL

Verkündet am

29. Juni 1965
Kriegl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Leo L. [REDACTED] in A. [REDACTED], Ob. N. [REDACTED]-
straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Adam S. [REDACTED], ebenda,

Beklagten, Berufungskläger, Berufungsbeklagten und Revi-
sionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Gebr. B. [REDACTED], Kraftwagen-Spedition,
in N. [REDACTED]

Klägerin, Berufungsklägerin, Berufungsbeklagte und Revi-
sionsbeklagte

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Juni 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 28. November 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 12. Dezember 1961 gegen 05.40 Uhr ereignete sich in Nürnberg an der Kreuzung der Fürther Straße mit der Adam-Klein-Straße ein Verkehrsunfall, an dem ein Lastzug der Klägerin und ein vom Zweitbeklagten gelenkter Omnibus der Erstbeklagten beteiligt waren.

Die Fürther Straße ist durch ein Doppelgleis der Straßenbahn, das in der Mitte des Straßenzuges liegt, zweigeteilt. Der Omnibus, mit dem Fahrgäste aus Amberg und Umgebung zu ihrer Arbeitsstätte beim Versandhaus "Quelle" nach Nürnberg fahren, war auf der nördlichen Fahrbahn vom Plärrer her in Richtung Fürth herangekommen und bog an der Kreuzung der Fürther Straße mit der Adam-Klein-Straße, die Straßenbahngleise und die südliche Fahrbahn der Fürther Straße überquerend, nach links in die Adam-Klein-Straße ein. Zu gleicher Zeit näherte sich auf der

südlichen Fahrbahn der Fürther Straße aus Richtung Fürth der von dem Fahrer F[REDACTED] gelenkte Lastzug der Klägerin. Als er die Kreuzung erreichte, ragte der Omnibus mit dem Heck noch in die südliche Fürther Straße hinein. Der Lastzug stieß mit der Stirnseite auf den Omnibus an dessen rechtem hinteren Einstieg. Bei dem Anprall wurde der Lastzug herumgeschleudert und erheblich beschädigt; der Anhänger stürzte um. Auch der Omnibus wurde beschädigt; der Zweitbeklagte und 23 Fahrgäste des Omnibusses wurden verletzt.

Zur Unfallzeit regnete es; die an der Kreuzung befindlichen Verkehrsampeln waren noch nicht in Betrieb.

Die Klägerin hat dem Zweitbeklagten das alleinige Verschulden an dem Unfall zugeschrieben; durch den Versuch, noch vor dem herannahenden Lastzug die südliche Fahrbahn der Fürther Straße zu überqueren, habe er die ihrem Fahrer zustehende Vorfahrt gröblich verletzt. Mit dem Verlangen nach Zahlung von 16.803,22 DM nebst Zinsen hat die Klägerin die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz des ihr entstandenen und durch Versicherungsleistungen nicht gedeckten Sachschadens in Anspruch genommen.

Die Beklagten haben erwidert, der Lastzug der Klägerin sei noch mindestens 100 m von der Kreuzung entfernt gewesen, als der Zweitbeklagte in diese eingebogen sei; der Zweitbeklagte habe damit rechnen können, daß er noch vor dem herankommenden Lastzug die südliche Fürther Straße völlig überquert haben werde. Als er mit dem größten Teil des Omnibusses bereits in der Adam-Klein-Straße gewesen sei, habe er jedoch abbremsen müssen, weil Fußgänger die Fahrbahn der Adam-Klein-Straße überschritten hätten. Der Unfall beruhe auf einem Verschulden des Fahrers der Klä-

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



rin. Angesichts des 100 m vor ihm die südliche Fürther Straße überquerenden Omnibusses habe dieser seine Fahrgeschwindigkeit so einrichten müssen, daß er den Lastzug nötigenfalls noch vor der Kreuzung habe zum Stillstand bringen können. Er habe jedoch erst 2,4 Sekunden vor dem Zusammenstoß gebremst, als er nur noch 35 m von dem Omnibus entfernt gewesen sei.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 3/4 für berechtigt erklärt, gegenüber der Erstbeklagten jedoch nur bis zum Höchstbetrag von 10.000 M.

Die Klägerin hat dieses Urteil mit der Berufung angegriffen, soweit ihr zu einem Viertel ein Mitverschulden ihres Fahrers angelastet worden ist.

Die Beklagten haben sich mit ihrer Berufung dagegen gewendet, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu mehr als zur Hälfte für berechtigt erklärt worden ist; sie haben beantragt, die weitergehende Klage abzuweisen und die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf die Berufung der Klägerin das landgerichtliche Urteil abgeändert; es hat die Klage - gegenüber der Erstbeklagten bis zum Höchstbetrag von 10.000 M - dem Grunde nach in vollem Umfang für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten weiter das Ziel ihrer Berufung.

Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat auf Grund der mit sachverständiger Hilfe ausgewerteten Diagramm-Scheiben beider Motorfahrzeuge festgestellt, daß der Lastzug der Klägerin nur noch wenig mehr als 70 m von der Kreuzung entfernt war, als der Omnibus der Beklagten von der nördlichen Fahrbahn der Fürther Straße nach links abzubiegen begann. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß der Zweitbeklagte bei dieser Sachlage spätestens vor dem Einfahren auf die südliche Fahrbahn der Fürther Straße hätte anhalten müssen, um dem Lastzug die ungehinderte Vorbeifahrt einzuräumen. Es erblickt darin, daß er seine Fahrt über die südliche Fahrbahn der Fürther Straße hinweg in die Adam-Klein-Straße hinein fortgesetzt hat, einen grob fahrlässigen Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften der §§ 1, 8 Abs. 3 Satz 3 StVO. Der Lastzug hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts allerdings bei einer Entfernung von 71 m von der Unfallstelle seine Fahrgeschwindigkeit von 57,5 km/st auf zunächst 40 km/st herabgemindert, und das Berufungsgericht hält dafür, daß es dem Erstbeklagten noch knapp gelungen wäre, vor dem Lastzug die Kreuzung zu überqueren, wenn er nicht wegen der Fußgänger hätte bremsen müssen, die vor ihm die Adam-Klein-Straße überschritten. Es ist aber der Meinung, dies könne keine andere Beurteilung rechtfertigen, weil das Verhalten des Zweitbeklagten schon von vornherein nicht gefahrlos gewesen sei. Aus seinen täglichen Fahrten, so hat es hierzu weiter ausgeführt, habe der Erstbeklagte gewußt, daß dort um jene Morgenstunde zahlreiche Personen ihrer Arbeitsstätte bei dem Versandhaus "Quelle" zustrebten; mit der Behinderung durch Fußgänger habe er rechnen und er habe die herankommenden Fußgänger auch erkennen müssen.

Diese Beurteilung läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Die Revision tritt ihr auch nur insoweit entgegen, als das Berufungsgericht das Verhalten des Zweitbeklagten als grob fahrlässig angesehen hat. Hiergegen bestehen jedoch keine rechtlich begründeten Einwendungen. Es spricht nichts dafür, daß das Berufungsgericht die Rechtsbegriffe der gewöhnlichen und der groben Fahrlässigkeit verkannt haben könnte und sich des Unterschiedes beider nicht bewußt gewesen sei. Ob anzunehmen war, daß sich der Zweitbeklagte eine grobe Fahrlässigkeit hat zuschulden kommen lassen, blieb danach aber lediglich noch eine Tatfrage, die im Revisionsverfahren nur im Rahmen des § 286 ZPO nachprüfbar ist (vgl. BGHZ 10, 14). Rügen, die in dieser Hinsicht beachtlich wären, hat die Revision nicht erhoben.

2. Im wesentlichen wendet sich die Revision dagegen, daß das Berufungsgericht dem Fahrer des Lastzuges der Klägerin nicht ebenfalls ein Verschulden an der Verursachung des Unfalls beigemessen hat. Auch insoweit hält das Berufungsurteil rechtlicher Nachprüfung jedoch stand.

a) Das Berufungsgericht hat zunächst geprüft, ob den Fahrer etwa darum ein Verschulden trifft, daß er mit dem Lastzug eine Fahrgeschwindigkeit von 57,5 km/st gehabt hat, bevor er diese 71 m vor der Stelle, an der es hernach zum Zusammenstoß kam, auf 40 km/st herabminderte. Es hat dies rechtsirrtumsfrei verneint. Wie es festgestellt hat, galt für die Fürther Straße, eine Vorfahrtsstraße mit getrennten Fahrbahnen, eine Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 60 km/st. Der Fahrer der Klägerin hat diese Geschwindigkeitsbegrenzung also nicht überschritten. Nichtsdestoweniger durfte er freilich nicht schneller fahren, als daß er jederzeit in der Lage war, seinen Ver-

pflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und den Lastzug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten (§ 9 Abs. 1 StVO). Das hat das Berufungsgericht indessen nicht verkannt. Vielmehr hat es sein besonderes Augenmerk gerade darauf gerichtet, ob nicht in Anbetracht der Verhältnisse, wie sie damals bestanden haben, der Fahrer der Klägerin die Fürther Straße nur mit einer geringeren Geschwindigkeit hätte befahren dürfen. Wenn es hierbei zu der Auffassung gelangt ist, daß bei dem geraden Verlauf der weithin zu überblickenden Straße, ihrer guten Ausleuchtung durch Straßenlaternen und dem nur schwachen Verkehr eine Fahrgeschwindigkeit von 57,5 km/st trotz des niedergehenden Regens nicht unzulässig hoch gewesen sei, so ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Daß die Revision mit der Rüge eines Verfahrensverstößes gegen § 286 ZPO¹ einer anderen Ansicht Raum zu geben sucht, muß vergebens bleiben. Es kann die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts nicht infrage stellen, daß es sich in seinem Urteil nicht auch noch über die einzelnen Umstände ausgesprochen hat, die von der Revision zur näheren Illustrierung der Sachlage hervorgehoben worden sind (vgl. BGHZ 3, 162, 175); an einer sachentsprechenden Beurteilung hat es das Berufungsgericht unzweifelhaft nicht fehlen lassen.

War es nicht unzulässig, daß der Lastzug mit einer Geschwindigkeit von 57,5 km/st gefahren ist, so kommt es für die Frage einer schuldhaften Unfallbeteiligung des Fahrers der Klägerin nicht darauf an, ob diese Fahrgeschwindigkeit für den Unfall ursächlich geworden ist.

b) Das Berufungsgericht hat sich nicht davon überzeugen können, daß sich der Fahrer der Klägerin bei der weiteren Annäherung an die Kreuzung schuldhaft verhalten und hierdurch zur Entstehung des Unfalls beigetragen hat.

Bei dieser Würdigung ist das Berufungsgericht von der zutreffenden Rechtsauffassung ausgegangen, daß der geradeausfahrende Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen darf, ein auf der Gegenfahrbahn entgegenkommender Linksabbieger werde sein Vorrecht auf ungehinderte Vorbeifahrt beachten, solange sich ihm kein erkennbarer Anlaß zu gegenteiliger Befürchtung bietet. Handelt es sich bei dem kreuzenden Überqueren der Fahrbahn des Geradeausfahrers durch einen entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer, wie es seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 1956 in § 8 Abs. 3 Satz 3 StVO geregelt ist, auch nicht um einen Vorfahrtfall im engeren gesetzestechnischen Sinne, so gilt doch auch hier der das gesamte Verkehrsrecht und insbesondere das Vorfahrtrecht beherrschende Vertrauensgrundsatz. Entscheidend ist daher, ob der Fahrer der Klägerin, als er erkennen konnte, sein Vorrecht werde vom Omnibusfahrer mißachtet werden, zumutbare Maßnahmen unterlassen hat, um den Unfall zu verhindern oder in seinen Auswirkungen abzumindern (Urt. d. erkennenden Senats vom 12. März 1963 - VI ZR 90/62 - VersR 1963, 633). Das Berufungsgericht hat indessen nicht mit Sicherheit feststellen können, wie weit der Fahrer der Klägerin noch von der Kreuzung entfernt war, als für ihn erkennbar wurde, daß der Omnibus in seine Fahrbahn einfahren werde, ohne seine Vorbeifahrt abzuwarten. Es hat für unwiderlegt gehalten, daß der Lastzug in dem entscheidenden Zeitpunkt schon zu nahe herangekommen war, als daß es dem Fahrer noch möglich gewesen wäre, den Last-

zug vor dem Zusammenstoß anzuhalten. Nach Ansicht des Berufungsgerichts läßt sich auch nicht feststellen, daß der Fahrer der Klägerin es schuldhaft versäumt habe, mit dem Lastzug durch eine Ausweichbewegung nach links an dem Omnibus vorbeizukommen.

Dieses Ergebnis tatrichterlicher Beweiswürdigung kann durch die Angriffe der Revision nicht erschüttert werden.

Die Revision meint, der Lastzug sei noch 100 m von der Kreuzung entfernt gewesen, als der Omnibus aus der nördlichen Fürther Straße nach links eingebogen sei; der Fahrer der Klägerin habe daher genügend Raum und Zeit gehabt, um auf das Einbiegen des Omnibusses zu reagieren und den Lastzug noch vor der Kreuzung zum Stillstand zu bringen. Die Revision bemängelt es mit Verfahrensrügen, daß das Berufungsgericht nicht zu entsprechenden Feststellungen gelangt ist. Sie kann hiermit keinen Erfolg haben.

Das Berufungsgericht hat es nicht unterlassen, sich mit den von der Revision angezogenen Aussagen der verschiedenen Zeugen auseinanderzusetzen. Es hat sie für widerspruchsvoll und zu ungenau gehalten, als daß aus ihnen sichere Schlüsse über die Entfernung des Lastzuges beim Einbiegen des Omnibusses gezogen werden könnten. Als zuverlässig festgestellt sieht es auf Grund der sachverständig ausgewerteten Diagramm-Scheiben nur an, daß der Fahrer der Klägerin in einer Entfernung von etwa 71 m von der Unfallstelle und etwa 5 1/2 Sekunden vor dem Zusammenstoß die Geschwindigkeit des Lastzuges von 57,5 km/st

auf zunächst 40 km/st herabgemindert hat und daß der Lastzug nur wenig mehr als 70 m von der Kreuzung entfernt gewesen ist, als der Omnibus von der nördlichen Fürther Straße nach links abzubiegen begann. Da die beiden Fahrbahnen der Fürther Straße durch den Gleiskörper der Straßenbahn voneinander getrennt waren, der Omnibus an der Kreuzung also erst noch die Doppelgleise der Straßenbahn überqueren mußte, bevor er an die südliche Fahrbahn der Fürther Straße herankam, diese selbst nach eigener Hervorhebung der Revision zwischen Straßengleisen und Bordstein ca. 16 m breit war und der Omnibus nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schließlich seine Fahrgeschwindigkeit vor dem Einbiegen merklich herabsetzte und erheblich langsamer fuhr als der Lastzug, konnte das Berufungsgericht aber ohne Rechtsvorstoß annehmen, daß der Fahrer der Klägerin noch nicht mit einer Verletzung seines Vorrechts auf ungehinderte Weiterfahrt zu rechnen brauchte, als der Omnibus aus der nördlichen Fahrbahn der Fürther Straße abzubiegen begann, daß er vielmehr darauf vertrauen durfte, der Omnibus werde noch anhalten, bevor er ihm in die Fahrbahn geriet. Mußte der Fahrer der Klägerin beim Beginn des Abbiegens des Omnibusses aus der nördlichen Fürther Straße aber nicht schon mit der Gefahr eines Zusammenstoßes rechnen, so kam es auch nicht auf die Klärung der Frage an, ob es ihm da noch möglich gewesen wäre, den Lastzug ohne Gefahrbremmung vor der Kreuzung zum Stillstand zu bringen. Daß hierüber, wie die Revision geltend macht, vom Berufungsgericht ein Sachverständiger hätte gehört werden müssen, kommt daher nicht in Betracht. Auch damit vermag die Revision nichts auszurichten, daß sie aus der Zeugenaussage des Fahrers F [REDACTED]

der Klägerin hervorhebt, der Omnibus sei "blitzschnell" eingebogen. Sie übersieht, daß sich diese Bekundung nicht auf den gesamten Vorgang des Fahrmanövers aus der nördlichen Fürther Straße in die Adam-Klein-Straße, sondern nur auf den Teil bezogen hat, den der Zeuge nach seiner Bekundung bewußt wahrgenommen und der mit dem Einfahren des Omnibusses in die Fahrbahn des Lastzuges eingesetzt hat. Das Berufungsgericht hat nach dem Inhalt seiner Urteilsausführungen die Aussagen des Zeugen nicht unberücksichtigt gelassen; daß es sich mit der von der Revision angeführten Bemerkung nicht besonders befaßt hat, tut seiner Beweiswürdigung keinen Abbruch.

Was die Frage betrifft, ob der Fahrer der Klägerin den Lastzug links hinter dem Omnibus hätte vorbei lenken können, so hat sich das Berufungsgericht entgegen der Rüge der Revision nicht darüber getäuscht, daß der Omnibus im Augenblick des Zusammenstosses nur mit dem hinteren Teil noch in die Fahrbahn des Lastzuges hineinragte; es hat dies im Tatbestand des Urteils als unstreitig festgestellt und in den Entscheidungsgründen nur gesagt, es steht nicht g e n a u fest, wie weit er noch in die Fahrbahn hineingeragt habe. Weiter hat es aber ausgeführt, auch als für den Lastzugfahrer erkennbar geworden sei, daß der Omnibus verkehrswidrig in die südliche Fahrbahn der Fürther Straße einfuhr, habe immer noch die Möglichkeit bestanden, daß der Omnibus doch noch anhalten werde; wie weit er sich auf der Straße befunden habe, als hiermit nicht mehr zu rechnen gewesen sei, lasse sich auch nicht annähernd feststellen. Gegen diese Beurteilung, bei der sich das Berufungsgericht erkennbar die Breite der Fahrbahn der Fürther Straße vor-

gegenwärtigt hat, ist rechtlich nichts einzuwenden. Blich unklar, ob der Omnibus nicht möglicherweise in der begonnenen Überquerung der südlichen Fahrbahn der Fürther Straße einhalten werde, um den Lastzug doch noch vor sich vorbeizulassen, so kann dem Fahrer der Klägerin kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er den Lastzug nicht nach links gelenkt hat, wo ihm nicht minder die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Omnibus drohte.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht hiernach eine schuldhafte Mitverursachung des Unfalls durch den Fahrer der Klägerin für unbewiesen gehalten.

3. Bei diesem Sachstand hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß die Erstbeklagte nach § 7 StVG und der Zweitbeklagte nach § 823 EGB und § 18 StVG der Klägerin schadensersatzpflichtig geworden sind und die Klägerin als Halterin des unfallbeteiligten Lastzuges nach § 7 StVG nur dessen Betriebsgefahr zu vertreten hat.

4. In Anwendung des § 17 StVG hat es das Berufungsgericht für gerechtfertigt gehalten, daß die Beklagten - und zwar die Erstbeklagte im Haftungsrahmen des Straßenverkehrsgesetzes - den gesamten Schaden der Klägerin zu tragen haben.

Die Revision wendet hiergegen ein, das Berufungsgericht habe es rechtsfehlerhaft unterlassen, die Betriebsgefahr des Lastzuges zu berücksichtigen. Das trifft jedoch nicht zu. Das Berufungsgericht hat die Betriebsgefahr des Lastzuges durchaus bedacht. Zwar hat es gesagt, sie sei durch die des Omnibusses mindestens "aufge-

wogen"; daß es die Betriebsgefahr des Lastzuges nicht aus der Betrachtung ausgeschieden hat, wie es bei dieser Ausdrucksweise scheinen könnte, macht aber der Zusammenhang mit den anschließenden Urteilsausführungen deutlich, in denen betont worden ist, die entscheidende Ursache für den Schadensfall sei das grob fahrlässige verkehrswidrige Verhalten des Zweitbeklagten gewesen; demgegenüber falle die Betriebsgefahr des Lastzuges nicht so erheblich ins Gewicht, daß es angebracht wäre, die Klägerin an der Schadenstragung zu beteiligen. Diese dem Bereich des tatrichterlichen Ermessens angehörende Schadensabwägung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden (vgl. Urteile des erkennenden Senats vom 13. November 1956 - VI ZR 239/55 - VersR 1957, 178; vom 30. Oktober 1962 - VI ZR 204/61 - VersR 1963, 163; vom 14. Juli 1964 - VI ZR 124/63 - VersR 1964, 1113).

Zu Unrecht macht die Revision schließlich noch geltend, bei der Schadensabwägung hätte berücksichtigt werden müssen, daß die Betriebsgefahr des Lastzuges durch Verschulden des Fahrers erhöht gewesen sei. Da ein Verschulden des Lastzugfahrers nicht bewiesen ist, konnte es bei der Schadensabwägung auch nicht als ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand in die Waagschale geworfen werden (Urt. d. erkennenden Senats vom 9. November 1956 - VI ZR 234/55 - VersR 1957, 63).

Die Revision ist somit unbegründet.

Nach §§ 97, 100 ZPO haben die Beklagten die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner