

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 276 Cg

Zur Frage, unter welchen Umständen es einen Schuldvorwurf gegen einen Kraftfahrer begründet, wenn er auf das Platzen eines Reifens seines Kraftwagens während der Fahrt falsch reagiert.

BGH, Urt. v. 16. März 1976 - VI ZR 62/75 - OLG Hamm
LG Münster

19

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 62/75

URTEIL

Verkündet am
16. März 1976
W a l z ,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Arbeiters Paul R [REDACTED] ,
W [REDACTED] , A [REDACTED] straße [REDACTED] ,
2. der Haftpflichtunterstützungskasse Kraftfahrender
Beamter Deutschlands a.G., C [REDACTED] , B [REDACTED] platz,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [REDACTED] -

gegen

den Magazinverwalter Anton S [REDACTED] ,
Cl [REDACTED] , L [REDACTED] straße [REDACTED] ,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. März 1976 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Scheffen, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 27. November 1974 aufgehoben.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Grundurteil des Landgerichts Münster vom 19. Dezember 1973 geändert.

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 25. Juli 1972 befuhr der Erstbeklagte mit seinem bei der Zweitbeklagten haftpflichtversicherten Pkw Citroen 2 CV die Bundesautobahn zwischen Münster und Wuppertal mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/st. In dem Wagen fuhren seine Schwester und deren Ehemann, der Kläger, mit. Plötzlich platzte infolge äußerer Einwirkung unbekannter Art der linke Hinterreifen und damit



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

der Schlauch des Pkw. Das Fahrzeug schleuderte schräg nach rechts gegen die Leitplanke, geriet auf die Fahrbahn zurück, stieß mit einem folgenden Pkw zusammen und blieb nach weiteren Schleuderbewegungen total beschädigt an der rechten Leitplanke stehen. Die Ehefrau des Klägers erlitt schwere Verletzungen, an deren Folgen sie noch am Unfalltage verstarb. Auch der Kläger und der Erstbeklagte trugen schwere Verletzungen davon. Die Auswertung der Spuren an der Unfallstelle hat ergeben, daß der Erstbeklagte nach dem Platzen des Reifens stark gebremst und dadurch das Schleudern ausgelöst hat.

Der Kläger begehrt Ersatz der Kosten für die Beerdigung seiner Ehefrau, Ersatz der Kosten für eine Hausgehilfin sowie ein angemessenes Schmerzensgeld. Er meint, der Erstbeklagte habe den Unfall schuldhaft herbeigeführt, weil das Bremsen nach dem Platzen eines Reifens einen schweren Fahrfehler darstelle.

Die Beklagten haben demgegenüber im wesentlichen geltend gemacht, dem Erstbeklagten könne aus seiner Schreckreaktion unter dem unmittelbaren Eindruck des explosionsartigen Entweichens der Luft des linken Hinterrads kein Schuldvorwurf gemacht werden.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grund nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit ihrer Revision erstreben sie weiter die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht nimmt an, der Erstbeklagte habe den Unfall schuldhaft verursacht, deshalb hafteten beide Beklagten nach den §§ 823 Abs. 1, 844, 847 BGB, 3 Nr. 1 PflVersG. Der Erstbeklagte (im folgenden: der Beklagte) habe auf längere Zeit hin stark gebremst und dadurch die Schleuderbewegung des Fahrzeugs nach rechts verursacht. Statt dessen hätte er Gas wegnehmen und den Wagen ausrollen lassen müssen, wobei er das wegen des geplatzten linken hinteren Reifens zu erwartende leichte Ziehen nach links durch vorsichtiges Gegenlenken hätte ausgleichen können. Zwar habe ihn der Eintritt der Gefahrenlage durch den völligen Luftverlust des Reifens, verbunden mit einem explosionsartigen Knall, schuldlos überrascht. Daher wäre für ihn, falls er sofort hätte Anhalten müssen, eine Schreckzeit von einer Sekunde in Betracht gekommen. Hier gehe der Vorwurf aber nicht dahin, daß er verspätet oder gar nicht, sondern daß er falsch reagiert habe. Zu bremsen sei eine offensichtlich falsche Reaktion gewesen. Es gehöre zum Wissensstand eines jeden ausgebildeten Fahrschülers, daß in solchen Situationen nicht gebremst werden dürfe, weil sonst das Fahrzeug nicht in der Spur bleibe. Der Beklagte habe darüber hinaus unmittelbar nach Einsetzen der Bremswirkung, also nach Ablauf von etwa einer Sekunde ab Beginn der Reaktionszeit, bemerkt, daß der Wagen ins Schleudern

kam. In dieser Lage hätte er, auch angesichts einer schreckbedingten ersten Fehlreaktion, den Bremsvorgang abbrechen und versuchen können, durch Gegenlenken die nun schon begonnene Bewegung des Fahrzeugs nach rechts zu ändern. Statt dessen habe er einen weiteren schweren Fahrfehler begangen, nämlich das Bremsen fortgesetzt und sogar bis zum Blockieren verstärkt.

II.

Die Annahme des Berufungsgerichts, der Beklagte habe den Unfall fahrlässig herbeigeführt, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Mit Recht rügt die Revision, daß das Berufungsgericht die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Beklagten im vorliegenden Fall überspannt hat.

1. Nach ständiger Rechtsprechung ist das falsche Reagieren eines Verkehrsteilnehmers dann kein Verschulden, wenn er in einer ohne sein Verschulden eingetretenen, für ihn nicht voraussehbaren Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung hat und deshalb nicht das Richtige und Sachgemäße unternimmt, um den Unfall zu verhüten, sondern aus verständlicher Bestürzung objektiv falsch reagiert (RGZ 92, 38; BGH Urt. v. 25.10.1951 - III ZR 8/50 - LM Nr. 2 zu § 286 A ZPO; Urt.v. 18.12.1967 - 4 StR 501/67 - VRS 34, 434, 435 und v. 5.4.1968 - 4 StR 63/68 - VRS 35, 177; Senatsurteile vom 20.11.1952 - VI ZR 2/52 - VRS 5, 87; vom 24.6.1953 - VI ZR 319/52 - VersR 53, 337; vom 3.12.1957 - VI ZR 251/56 - VersR 58, 165; vom 15.6.1971 - VI ZR 195/69 - VersR 71, 909, 910).

16

Davon geht im Grundsatz auch das Berufungsgericht aus. Seiner Ansicht jedoch, ein solcher Fall liege hier nicht vor, vermag der Senat nicht zu folgen.

a) Das Berufungsgericht meint, der Beklagte könne sich auf die (soeben angeführten) Rechtsgrundsätze nicht berufen, weil er eine "offensichtliche Fehlreaktion" eingeleitet habe; jeder ausgebildete Fahrschüler wisse, daß in solchen Situationen nicht gebremst werden dürfe. Daran ist richtig, daß ein solches theoretisches Wissen darüber, was zu tun ist, wenn während der Fahrt die Luft aus einem Reifen entweicht, von jedem durchschnittlichen Kraftfahrer erwartet werden darf. Er muß, wie das Berufungsgericht zutreffend sagt, dementsprechend versuchen, durch Gaswegnehmen und Gegensteuern in erster Linie das zu befürchtende Ausbrechen des Wagens zu verhindern, außerdem die Geschwindigkeit durch Ausrollenlassen zu vermindern. Gebremst hingegen gerät erfahrungsgemäß in solchem Falle der Wagen aus seiner Fahrtrichtung und kann dann, insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten, u.U. nicht mehr abgefangen werden. Der objektiv gewiß zu bejahende Fahrfehler des Beklagten hat sich vorliegend so ausgewirkt.

Im allgemeinen wird das Entweichen der Luft aus einem Reifen während der Fahrt auch nicht so plötzlich auftreten, daß der Kraftfahrer keine ausreichende Gelegenheit mehr hat, am Fahrverhalten seines Wagens zu erkennen, daß dieser unruhig wird und aus der Spur drängt. Ein durchschnittlicher

Kraftfahrer muß, wenn er dem Maßstab des § 276 BGB gerecht werden will, auch eine solche Lage beherrschen können; gerät er dennoch ohne Not in Panik und reagiert falsch, etwa wie hier durch starkes Bremsen, so wird sein Verschulden an einem dadurch verursachten Unfall in der Regel nicht verneint werden können.

Eine andere Beurteilung ist jedoch geboten, wenn der Kraftfahrer während der Fahrt von der Gefahrenlage, wie sie beim Platzen eines Reifens eintritt, plötzlich und unvermutet überrascht wird, so daß er angesichts der von ihm gefahrenen hohen Geschwindigkeit zu einer ruhigen Überlegung, was geschehen ist, und Besinnung darauf, wie er nun zu reagieren hat, nicht mehr fähig ist. So lag es hier: Der verunglückte Kraftwagen war mit Schlauchreifen ausgerüstet. Der Schlauch des linken Hinterreifens platzte, wie das Berufungsgericht feststellt, mit einem "explosionsartigen Knall"; die Luft entwich also nicht allmählich, sondern mit einem Schlage aus dem Reifen. In einer solchen, während der Fahrt nicht voraussehbaren Gefahrenlage kann dem Kraftfahrer, der keine praktische Schulung in der Bewältigung solcher Situationen hat, nicht mehr vorgeworfen werden, daß er schuldhaft falsch reagiert hat. Es liegt dann nicht anders als in sonstigen Fällen, in denen ein Kraftfahrer von einer gefährlichen Verkehrslage überrascht wird, die zum Schrecken und zur Bestürzung oder gar Panik führen kann. Da er im ersten Augenblick zu ruhiger Überlegung nicht fähig ist, kann von ihm auch nicht erwartet werden, daß er sich darauf besinnt, was ihm für einen solchen Fall theoretisch in der Fahrschule gesagt worden war. Auch verkehrserfahrene

und sorgfältige Kraftfahrer können, ohne daß ihnen das als Verschulden angelastet werden dürfe, in derartigen Situationen instinktiv etwas Falsches tun, um der Gefahr zu begegnen. Das plötzliche Bremsen des Beklagten - so wie in den häufigen Fällen des Ausweichens in die falsche Richtung - ist eine typische instinktive Reaktion auf das zunächst vom Fahrer nicht deutbare Geschehen aus einer psychischen Lage heraus, die er nicht verschuldet hat.

Zu Unrecht zieht das Berufungsgericht für seine gegenteilige Ansicht das Urteil des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofes vom 5. April 1968 (4 StR 63/68 = VRS 35, 177) an. Dort ist dem Fahrer deswegen ein Schuldvorwurf gemacht worden, weil er nach Erkennen einer Gefahr (aus einer nicht einsehbaren Kurve entgegenkommender Lastzug, der über die Mittellinie der Fahrbahn geraten war), mit deren Auftreten er überdies rechnen mußte, noch mehr als zwei Sekunden zum Handeln zur Verfügung hatte. Im vorliegenden Fall aber brauchte der Beklagte weder mit dem plötzlichen Platzen des linken Hinterreifens zu rechnen, noch hatte er längere Zeit zur Überlegung zur Verfügung; er wurde vielmehr überrascht und meinte, mehr dem Instinkt als einer Überlegung folgend, schuldlos, zu allererst der Gefahr eines Abkommens des Fahrzeugs von der Spur durch Bremsen begegnen zu müssen.

b) Die Ausführungen im angefochtenen Urteil könnten allerdings auch dahin verstanden werden, daß insoweit, nämlich bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Beklagten in der ersten Phase des Geschehens-

ablaufs gleich nach dem "explosionsartigen Knall", auch das Berufungsgericht dem Beklagten keinen subjektiven Vorwurf machen will. Es wirft ihm jedoch als weiteren (schweren) Fahrfehler vor, er habe, obwohl er unmittelbar nach Einsetzen der Bremswirkung bemerkt habe, daß der Wagen jetzt ins Schleudern komme, nicht den Bremsvorgang abgebrochen und versucht, nach links gegenzulenken, wie es allein richtig gewesen wäre, sondern weiter gebremst und das sogar bis zum Blockieren verstärkt.

Auch dabei überspannt aber das Berufungsgericht die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Beklagten, wenn es sein objektiv falsches Fahrverhalten als fahrlässig wertet (vgl. RGRK zum BGB, 12. Aufl. § 276 Rdnr. 16). Selbst wenn die - übrigens von der Revision bekämpfte - Feststellung zugrunde gelegt wird, daß ein Schleudern des Pkw in diesem Augenblick durch Abbruch des Bremsmanövers und Gegensteuern noch hätte verhindert werden können, so verkennt das Berufungsgericht, daß ein normaler Kraftfahrer überfordert sein kann, wollte man auch in dieser Phase des Geschehens von ihm fahrtechnisch richtige Überlegungen und deren Umsetzung bei der Bedienung des Pkw's verlangen. Es kann schon zweifelhaft sein, ob bei einem "explosionsartigen Knall" eine Zeitspanne von einer Sekunde seit der Reaktion auf das Platzen des Reifens, wie sie das Berufungsgericht dem Beklagten bis zum Beginn des Schleuderns nach rechts gewährt, angesichts der Überraschung und Bestürzung und der dadurch ausgelösten Verwirrung für den durchschnittlichen Kraftfahrer ausreichend ist, um sich darauf zu besinnen, was nunmehr fahrtechnisch geboten war,

und sich sofort dementsprechend zu verhalten. Wesentlich ist jedenfalls folgendes: Die - vom Berufungsgericht selbst festgestellte - Tatsache, daß nunmehr das Fahrzeug infolge der Bremsung nach rechts auf die Leitplanke zuzufahren begann, und zwar mit immer noch recht erheblicher Geschwindigkeit, außerdem ins Schleudern geriet, stellte eine erneute und zusätzlich überraschende Gefahrensituation für den Beklagten dar, die geeignet war, seine Bestürzung und Panik zu vergrößern. Sehr erfahrene und kaltblütige Kraftfahrer mögen solchen Situationen gewachsen sein; daher würde, wenn hier eine Haftung des Beklagten aus § 7 StVG in Frage stünde, diese nicht zu verneinen sein. Von einem Durchschnittskraftfahrer, auf den es § 276 BGB abstellt, kann das trotz aller theoretischen Kenntnisse nicht erwartet werden. Wenn er objektiv falsch reagiert und wie hier der Beklagte etwa verzweifelt versucht, die einmal eingeleitete Bremsung noch zu verstärken, um den Aufprall auf die rasch näher kommende Leitplanke zu vermeiden, so kann nicht schon festgestellt werden, daß er fahrlässig gehandelt hat.

2. Hat der Erstbeklagte somit nicht schuldhaft gehandelt, so entfällt eine Haftung aus unerlaubter Handlung nach §§ 823 ff BGB, ebenso die des Zweitbeklagten aus § 3 Nr. 1 PflVersG. Auf die weiteren Revisionsrügen kommt es infolgedessen nicht mehr an. Da der Kläger und dessen Ehefrau Insassen des Pkw waren, haften die Beklagten auch nicht nach den Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes (§ 8 a StVG).

Nach allem ist die Berufung der Beklagten gegen das Grundurteil des Landgerichts begründet und mußte zur Abweisung der Klage führen.

Dr. Weber

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann