

2205 011

VI ZR 70/60

V e r k ü n d e t
am 24. Januar 1961
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Fleischgroßhändlers Karl Pf[REDACTED] in D[REDACTED], Pr[REDACTED]-
A[REDACTED]-Straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Gerhard E [REDACTED], Maschinenfabrik, Heizungsbau und
Autoreparatur in Pre[REDACTED]/Ho[REDACTED], Wa[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 24. Januar 1961 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Dr. Kleine-
weyers, Dr. Bode, Dr. Hauß und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandes-
gerichts in Schleswig vom 23. Dezember 1959 wird zurück-
gewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 25. August 1953 befuhr der Beklagte mit seinem 1,65 m breiten Personenkraftwagen (Mercedes 170 S) die Bundesstraße ■ in Richtung K■■. Als er sich gegen 16 Uhr in der Gemarkung T■■■ zwischen P■■ und Pre■■ befand, fuhr vor ihm in derselben Richtung ein von dem Fahrer Sch■■ gesteuerter Omnibus der Klägerin (Fabrikat "G■■ und St■■", Baujahr 1941) mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/st auf der rechten Fahrbahnseite. Der Autobus war 2,35 m breit, seine Länge betrug etwa 9 m. Die Fahrbahn war 5,20 m breit, mit grauem Kleinpflaster belegt und nach den Seiten hin leicht gewölbt. Auf der linken Seite - in Richtung Pre■■ gesehen - befand sich eine etwa 5-6 cm hohe Bordsteinkante, an die sich ein etwa 1,20 m breiter Rad- und Fußweg anschloß; es folgte dann ein mit Bäumen bewachsener Grasstreifen. Zur rechten Seite der Fahrbahn befand sich ein Sandstreifen von etwa 30 cm, an den sich ebenfalls ein mit Bäumen besetzter Grasstreifen anschloß. Die Straße verlief gerade und war übersichtlich. Es herrschte trockenes Wetter.

Als der Beklagte den Omnibus der Klägerin erreicht hatte, setzte er mit einer Geschwindigkeit von 70-75 km/st zum Überholen an. Während des Überholvorgangs geriet er ins Schleudern. Es kam zu einem Unfall beider Fahrzeuge, über dessen Einzelheiten die Parteien streiten. Der Personenkraftwagen geriet an einen links stehenden Straßenbaum und kam schließlich mit der Hinterseite im linken Straßengraben zum Stehen. Der Omnibus fuhr gegen einen auf der rechten Straßenseite stehenden Baum. Beide Fahrzeuge erlitten Totalschaden. Der Beklagte, der Fahrer Sch■■ und 12 Fahrgäste des Omnibusses wurden beim Unfall erheblich verletzt.

- 3 -

Die Haftpflichtversicherung des Beklagten hat an die Klägerin zum Ausgleich ihres Schadens insgesamt 9.132,25 DM gezahlt.

Die Klägerin hat Ersatz ihres über diesen Betrag hinausgehenden Schadens verlangt und dazu vorgetragen: Der Beklagte habe den Unfall fahrlässig herbeigeführt. Er habe mit dem Überholen begonnen, ohne Warnzeichen zu geben und sich davon zu überzeugen, ob der Omnibusfahrer seine Überholabsicht überhaupt erkannt habe. Beim Überholen habe der Personenwagen die linke Bordsteinreihe berührt, sei ins Schleudern gekommen und mit seinem Vorderteil gegen die Vorderachse des Autobus gestossen und habe diesen dadurch nach rechts gedrückt. Der Personenwagen sei dann wieder nach links über die Bordsteinkante auf den Fußweg geraten. Hier habe er einen links stehenden Straßenbaum gestreift, wobei er sich die linke Seite der Hinterachse abgerissen habe. Durch den Anprall gegen den Baum sei der Personenkraftwagen mit der hinteren Seite wiederum nach rechts auf die Fahrbahn geschleudert worden. Er habe mit seinem rechten hinteren Kotflügel und dem Seitenteil erneut gegen den Autobus gestoßen und sei dann anschließend in den Graben geraten. Der Autobus sei durch die Anstöße auf die rechte Grasböschung geraten und dort mit der rechten Vorderseite gegen einen Baum gestoßen. Sch. habe vergeblich versucht, durch Gegenlenken wieder auf die Fahrbahn zu gelangen. Der Unfall sei ausschließlich vom Beklagten verschuldet worden. Sch. habe jede den Umständen nach erforderliche Sorgfalt beobachtet. Die Klägerin hat ihren Schaden an Reparaturkosten für den Autobus, an Nebenkosten anlässlich des Unfalls, Einnahmeausfällen, Aufwendungen infolge Ausfalls des Autobus und weiteren entgangenen Gewinn auf insgesamt 57.978,38 DM unter Abzug der vom Beklagten geleisteten Zahlung beziffert. Sie hat diesen Betrag und Zinsen eingeklagt.



Der Beklagte hat geltend gemacht, daß der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG gewesen sei, den der Omnibusfahrer Sch. verschuldet habe. Dieser habe sein Fahrzeug etwas nach links gelenkt, als er - der Beklagte - während des Überholens mit seinem Personenwagen etwa die Mitte des Autobus erreicht hatte. Dadurch sei er zum Ausweichen nach links gezwungen worden. Er habe wegen der geringen Breite der Straße versuchen müssen, über die Bordsteinkante nach links auf den Fußweg zu fahren. Dabei habe sein Wagen die Borsteinkante gestreift und sei ins Schleudern gekommen. Er sei dann gegen die linke Seite des Omnibus gestossen und dann erneut nach links geschleudert worden. Dann sei er gegen den Baum, sowie anschließend in den linken Straßengraben geraten. Die Schuld am Unfall trage allein der Autobusfahrer, der während des Überholens nach links abgewichen sei, ohne zu prüfen, ob er ihn dadurch gefährde. Dieser hätte auch den Zusammenstoß des Autobus mit dem Baum durch rechtzeitiges Bremsen vermeiden können.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Die Klägerin machte mit ihrer Berufung einen Teilanspruch von 10 000 DM geltend. Das Berufungsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, da die Klägerin bewiesen habe, daß der Unfall vom Beklagten fahrlässig verursacht worden sei, für sie aber ein unabwendbares Ereignis darstelle.

Mit der Revision möchte der Beklagte die Zurückweisung der von der Klägerin gegen die landgerichtliche Entscheidung eingelegten Berufung - also Klageabweisung - erreichen. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat folgendes festgestellt:

Der Omnibus fuhr rechts auf der gewölbten Straße, als der Beklagte zum Überholen ansetzte. Sch. hielt zum rechten Straßenrand einen Sicherheitsabstand von 30-40 cm ein. Der 2,35 m breite Omnibus fuhr also mit seinen linken Rädern etwas auf der linken Hälfte der Fahrbahn. Bei einer Fahrbahnbreite von 5,20 m benötigte der Omnibus somit insgesamt 2,65-2,75 m. Er kam also 10 bis höchstens 20 cm über die Mitte auf die linke Hälfte der Fahrbahn. Damit blieben dem Beklagten während des Überholens stets mindestens 2,45 m zwischen dem linken Bordstein und dem mit ca. 40 km/st Geschwindigkeit fahrenden Omnibus. Bei einer Gesamtbreite des überholenden Personenwagens von 1,65 m hatte der Beklagte also stets mindestens 80 cm Spielraum. Nach dem vom Beklagten vorgelegten Gutachten Ge., dem das Berufungsgericht insoweit gefolgt ist, durfte der Beklagte unter solchen Umständen überholen. Gerhards meint sogar, das Überholen habe unter den obwaltenden Umständen weder Schwierigkeiten noch Gefahren geboten, die über das übliche Maß hinausgingen. Es ist dem Berufungsgericht darin zuzustimmen, daß der Beklagte hier nicht überhaupt von einem Überholen hätte absehen müssen, um die verkehrserforderliche Sorgfalt zu beachten. Ein guter Fahrer kann auf einer geraden Straße in ganz geringem Abstand an einem Bordstein vorbeifahren, ohne eine Gefahr zu setzen.

Das Berufungsgericht kommt jedoch mit Recht zur Annahme eines fahrlässigen Verhaltens, weil der Beklagte den Bordstein gestreift hat. Hierbei liegt die Feststellung zugrunde, daß der Omnibus während des Überholvorgangs seine Fahrtrichtung unverändert beibehalten hat und nicht weiter nach links geraten ist.

Das Berufungsgericht hat seine Feststellung über diese gleichbleibende Fahrweise des langjährig als Autobusfahrer tätigen Sch. rechtsirrtumsfrei u.a. auf dessen ihm glaubhaft erscheinende Aussage als Zeugen und die des Beifahrers Stanke gestützt. Das Gericht hat sich auch ausdrücklich mit der Behauptung des Beklagten befaßt, die Einsenkung vor der Unfallstelle habe zu einem Abbiegen nach links geführt. Im übrigen hat das Berufungsgericht bei seiner Würdigung der Fahrweise es nicht, wie die Revision meint, nur auf die Angaben der Insassen des Omnibus abgestellt, sondern die Aussage des unbeteiligten und hinter dem Omnibus in seinem Volkswagen herfahrenden Handelsvertreters B. als maßgeblich bezeichnet. Insoweit sind keine die Beweiswürdigung betreffenden Rechtsfehler gegeben.

Es ist zwar richtig, daß auf gewölbten Straßen immer ein leichtes Gegensteuern erforderlich ist, um den Wagen in einem gleichmässigen Abstand vom Fahrbahnrand zu halten. Ein erfahrener Führer muß dadurch aber nicht wesentlich von seiner geraden Linie abweichen. Eine Schwankung von insgesamt bis zu 10 cm hat das Berufungsgericht berücksichtigt. Für die Annahme der Revision, die unmittelbar voraufgegangene Überholung durch einen anderen Wagen habe den Autobusfahrer veranlaßt, ein wenig nach rechts auszuweichen und dann zur Straßenmitte zurückzukehren, bietet der Sachvortrag keinen Anhalt.

Die Tatsache, daß Sch. nicht fortlaufend im Rückspiegel beobachtete, ob er überholt werden würde, hat mit der Feststellung seines gleichbleibenden Abstandes von der Straßenseite nichts zu tun. Die Revision kann auch die Feststellung über seine Fahrweise nicht damit zu Fall bringen, daß sie auf mehrere Möglichkeiten des Unfalls hinweist. Die von dem Berufungsge-

richt getroffene Feststellung wird schließlich nicht durch den Hinweis erschüttert, der Beklagte sei ein sicherer und erfahrener Fahrer, der nicht ohne Grund den Bordstein streifen werde.

Da unstreitig die Klägerin selbst die äusserste nach § 7 Abs. 2 StVG zu erfordernde Sorgfalt beobachtet hat, ist vom Berufungsgericht zu Recht geprüft worden, ob auch Schulz als Fahrer des Omnibus jede den Umständen des Falles entsprechende Sorgfalt angewandt hat. Die Revision wendet sich zu Unrecht gegen die Ausführung des Berufungsgerichts, daß unter den gegebenen Umständen von Sch. keine andere Fahrweise zu verlangen war. Dieser durfte mit seinem mit vielen Fahrgästen besetzten Omnibus einen Sicherheitsabstand einhalten, da ein sandiger Streifen nicht die gleiche Sicherheit bot wie die feste Straße. In dem Einhalten eines Sicherheitsabstandes liegt kein Verstoß gegen § 8 Abs. 2 StVO; denn der Omnibus ist kein langsam fahrendes Fahrzeug in diesem Sinne, wie die Revision meint. Im übrigen gewährt das Rechtsfahrgebot einen gewissen Spielraum (vgl. BGH Urteil vom 24. Juni 1958 - VI ZR 166/57 = LM Nr. 3 zu § 8 StVO = MDR 1958, 762 = NJW 1958, 1630 = VersR 1958, 550 = VRS 15, 164). Hier bestand auch keine Notwendigkeit, auf den zulässigen und erforderlichen Sicherheitsabstand zu verzichten. Für überholende Fahrzeuge blieb stets mindestens eine freie Fahrbahn von 2,45 m. Damit war für Personenwagen ein Überholen ohne besondere Gefahr möglich. Deshalb bestand keine Verpflichtung, den rückwärtigen Verkehr zu beobachten, denn eine andere Fahrweise war bei Überholung durch Personenwagen nicht nötig. Daß Lastkraftwagen versuchen würden, hier zu überholen, brauchte Sch. nicht anzunehmen. In diesem Zusammenhang ist erheblich, daß der Beklagte, wie er selbst durch das Gutachten eines Sachverständigen klarlegte, bei dieser Verkehrslage gefährlos überholen konnte. Bestand nämlich für einen sorg-

fältigen Kraftfahrer kein Anlaß, von einem Überholen abzusehen, so war für den Omnibusfahrer kein Anlaß gegeben, heran-
nahenden Personenwagen einen grösseren Fahrraum zum Überholen
zu gewähren.

Die Revision wendet sich auch vergeblich gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts, Sch● habe durch den Zusammenstoß des Personenkraftwagens mit dem von ihm gesteuerten Omnibus einen Schock erlitten, so daß von ihm erst nach Ablauf einer Schreck- und Reaktionszeit von 1,5 Sekunden ein zweckmässiges, auf Vermeidung weiterer Schäden gerichtetes Handeln habe gefordert werden können. Hat Sch●, wie das Berufungsgericht feststellt, durch den unerwarteten Anstoß einen Schock erlitten, so ist die angenommene Schreck- und Reaktionszeit nicht zu beanstanden. Die Auffassung des Sachverständigen Gerhards, der Omnibus habe möglicherweise vor dem Auffahren auf den Baum angehalten werden können, beruht darauf, daß dieser Sachverständige ein sofortiges Bremsen fordert. Soweit die Revision Berechnungen unter Annahme einer Reaktionszeit von 0,5 bis 0,75 Sekunden anstellt und glaubt, dann sei vielleicht der Unfall vermieden worden, wird die zuzubilligende Schreckzeit nicht berücksichtigt.

Die Revision meint weiter, das Berufungsgericht habe verkannt, daß Sch● unstreitig 40 m vor dem Baum erstmals mit dem Personenwagen in Berührung gekommen sei, es habe also seiner Berechnung nicht 29 m zugrunde legen dürfen. Hierbei verkennt die Revision, daß nach dem Inhalt der Akten und den Angaben der Zeugen im allgemeinen von zwei Berührungen zwischen den beiden Wagen die Rede war. Auch die Strafurteile gehen stets von zwei Berührungen aus, von denen die erste mit dem linken Vorderrad des Omnibus erfolgte, während der zweite Anprall später geschah, nachdem der Personenwagen seinerseits einen Baum berührt hatte. Das Berufungsgericht hat sich bei

seinen Ausführungen nur auf diesen letzten Anstoß bezogen, weil die erwähnte erste Berührung nicht dazu beigetragen habe, daß Sch■■ die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor. Die somit entscheidende Anstoßstelle liegt aber höchstens 29 m vor dem Baum, gegen den der Omnibus geriet.

Damit erweisen sich alle Revisionsrügen als unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Dr. Hauß

Heinrich Meyer