

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 76/65

URTEIL

Verkündet am

10. Januar 1967

Kriegl

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

des Arztes Dr. Paul H [REDACTED], S [REDACTED],
S [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma Elisabeth R [REDACTED], I [REDACTED]
T [REDACTED], W [REDACTED], W [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Januar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 2. März 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte befuhr am 18. Mai 1961 gegen 16 Uhr mit seinem Porsche-PKW die Autobahn Heidelberg-Karlsruhe in südlicher Richtung. In der Gemarkung Bruchsal benutzte er die Überholspur mit einer Geschwindigkeit von 150 km/st. Er überholte, stets links bleibend, erst einen Opel-PKW (Fahrer L■■■■) und dann den Volkswagen des Diplomingenieurs G■■■■. Nunmehr befanden sich rechts vor ihm noch ein Lieferwagen und davor ein Lastkraftwagen. Der Lieferwagen lenkte nach links auf die Überholspur. Um nicht auf ihn aufzufahren, bremste der Beklagte und zog seinen Wagen nach links. Sein Porsche-PKW geriet auf den Grünstreifen, überschlug sich mehrmals und wurde dann auf

die Gegenfahrbahn geschleudert. Hier prallte er gegen den Lastzug der Klägerin, der in nördlicher Richtung fuhr. Die linke Vorderachse des Triebwagens brach, der Lastzug kippte um und wurde insgesamt schwer beschädigt. Sein Fahrer und Beifahrer wie auch der Beklagte kamen mit Verletzungen davon.

Eine dem Beklagten um 17.20 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Blutalkoholgehalt nach Widmark von 0,24 ‰, nach der ADH-Methode von 0,32 ‰. Der vor dem Beklagten auf die Überholspur gelenkte Lieferwagen konnte nicht ermittelt werden. Der Beklagte ist in einem Strafverfahren mangels Beweises rechtskräftig freigesprochen worden.

Der Haftpflichtversicherer des Beklagten hat an die Klägerin unter Vorbehalt 10.000 DM gezahlt. Die Klägerin hat ihren verbleibenden Sach- und Vermögensschaden auf 51.363,66 DM berechnet und diesen Betrag nebst Zinsen vom Beklagten gefordert. Sie hat behauptet, der Beklagte habe sich noch 150 bis 200 m hinter dem mit 90 km/st fahrenden Lieferwagen befunden, als dessen Ausscheren nach links erkennbar wurde. Er habe die Möglichkeit, seine Geschwindigkeit rechtzeitig herabzusetzen und der des Lieferwagens anzupassen, versäumt und zu spät gebremst, weil er entweder unaufmerksam gewesen sei oder aber beabsichtigt habe, noch links an dem ausscherenden Fahrzeug vorbeizugelangen. Das gereiche ihm zum Verschulden, während der Unfall für den Fahrer der Klägerin unabwendbar gewesen sei.

Der Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Er hat



JLaw – Gesetze und Urteile

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

behauptet, sein Abstand von dem Lieferwagen habe nur noch 50 m betragen, als dieser erkennbar auf die Überholspur hinüberwechselte. In dieser plötzlichen, unvorhersehbaren Gefahr habe er nicht anders handeln können, als er es getan habe. Überdies müsse ihm eine durch den Schreck verlängerte Reaktionszeit zugebilligt werden. Die Klägerin habe jedenfalls für die Betriebsgefahr ihres schweren Lastzuges einzutreten.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision erstrebt der Beklagte weiterhin die Klageabweisung.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat den Beklagten im Hinblick auf seine hohe Geschwindigkeit für verpflichtet gehalten, besonders konzentriert zu fahren und auf die erkennbar werdende Überholungsabsicht eines vor ihm befindlichen Fahrzeugs sofort zu reagieren. Es hat festgestellt, daß es dem Beklagten bei der geforderten Aufmerksamkeit und Entschlußbereitschaft möglich gewesen wäre, seine Geschwindigkeit rechtzeitig der des verkehrswidrig ausscherenden Lieferwagens anzugleichen und dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßes zu vermeiden. Die hiernach verspätete und zum Unfall führende Reaktion des Beklagten ist ihm als Verschulden angelastet worden, wogegen dem Fahrer der Klägerin eingeräumt worden ist, daß er nichts zur Abwendung des Aufpralls zu tun vermochte.

te. Das Berufungsgericht hat deshalb die volle Haftung des Beklagten dem Grunde nach bestätigt.

Die Revision wendet sich zu Unrecht gegen den Ausgangspunkt des Berufungsurteils. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, daß beim gleichzeitigen Überholen mehrerer Fahrzeuge sorgfältig darauf zu achten ist, ob eines von ihnen Anstalten macht, seinerseits zu überholen und deshalb nach links auszubiegen. Das gilt auch für den Schnellverkehr auf der Autobahn (vgl. die Urteile des erkennenden Senats vom 21. Februar 1961 - VI ZR 107/60 = VersR 61, 444, 445 und vom 17. Oktober 1961 - VI ZR 36/61 = VersR 61, 1121). Soweit in diesen Entscheidungen ausgesprochen worden ist, daß der Überholende mit der plötzlichen Sperrung seiner Fahrbahn durch ein von rechts nach links überwechselndes Fahrzeug nicht zu rechnen brauche, ist damit immer nur der Ansicht entgegengetreten worden, daß der Überholende seine eigene Fahrweise von vornherein auf solche Verkehrsverstöße einzurichten habe. Unter Ablehnung dieser Ansicht hat der erkennende Senat eine Überholgeschwindigkeit von 120 km/st auf der Autobahn für grundsätzlich zulässig gehalten. Nirgends ist aber ausgesprochen worden, daß sich der Überholende von dem unstatthaften Ausscheren eines der rechts befindlichen Fahrzeuge überraschen lassen dürfe. In einem solchen Vorgang liegt die typische, immer gegenwärtige Gefahr des Überholens von Kolonnen. Der schnellere Verkehrsteilnehmer muß deshalb ständig darauf achten, ob sie sich zu verwirklichen droht, und gegebenenfalls zur sofortigen Reaktion bereit sein; denn er ist in erster Linie für die reibungslose Durchfüh-

rung seines Überholmanövers verantwortlich. Die Zubilligung einer Schreckzeit kommt nur bei unvorhersehbar aufgetretenen Gefahrenlagen in Betracht, weil der Kraftfahrer unmöglich gegen jede kritische Entwicklung der Verkehrslage gewappnet sein kann, die lediglich denkbar ist, ohne dem Bewußtsein durch die Umstände nahegelegt zu werden (st. Rspr., vgl. Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht 16. Aufl., § 1 StVO Anm. 7 mit Nachw.). Von einem solchen, verständigerweise nicht zu vermutenden Ereignis kann keine Rede sein, wenn aus der rechts vor dem Überholenden befindlichen Fahrzeugkette ein Wagen nach links ausschert, um seinerseits zu überholen. Mag ein derartiges Verhalten auch im Einzelfall grob verkehrswidrig sein, so stellt es doch - gerade auf der Autobahn - einen erfahrungsgemäß häufigen und besonders gefährlichen Verstoß dar, dessen Auswirkungen durch genaue Beobachtung der eingeholten Kolonne nach Kräften vorgebeugt werden muß.

Das Berufungsgericht hat dem Beklagten nicht vorgeworfen, am Entstehen der Gefahrenlage mitschuldig zu sein, was der Zubilligung einer Schreckzeit ebenfalls entgegengestanden hätte. Es ist deshalb hier nicht darauf einzugehen, ob die Geschwindigkeit von 150 km/st beim gleichzeitigen Überholen mehrerer Fahrzeuge statthaft war. Grundsätzlich befreit das Fehlen einer allgemeinen Begrenzung den Benutzer der Autobahn nicht von der Verpflichtung, seine Geschwindigkeit entsprechend § 9 Abs. 1 StVO einzurichten. Mit Sicherheit ist die Gefahr des Überholvorgangs durch die sehr hohe Geschwindigkeit des Beklagten in mehrfacher Hinsicht erhöht wor-

den. Ein Verkehrsteilnehmer, der selbst überholen wollte, konnte sich bei der Beobachtung im Rückspiegel leicht über die außerordentlich rasche Annäherung des verhältnismäßig kleinen, aus der Tiefe des Verkehrs heranschließenden Porschewagens täuschen. Dem Beklagten standen für die Beobachtung der vor ihm befindlichen Fahrzeugreihe nur kürzeste, möglicherweise nicht ausreichende Zeiträume zur Verfügung. Bei auftretender Gefahr war sein Bremsweg schon rechnerisch sehr lang. Hinzu kam - wie er selbst vorträgt -, daß er es bei der Geschwindigkeit von 150 km/st nicht hätte wagen dürfen, die volle Bremsleistung seines Fahrzeuges zu beanspruchen. Wenn das Berufungsgericht gleichwohl die Geschwindigkeit von 150 km/st beim Überholen der Fahrzeugkette nicht beanstandet hat, so muß ihm jedenfalls darin beigetreten werden, daß der Beklagte bei seiner Fahrweise zu einem Höchstmaß an Konzentration und Reaktionsbereitschaft verpflichtet war.

Es ist deshalb rechtlich nichts dagegen zu erinnern, daß dem Beklagten als Reaktions- und Bremsansprechzeit nur der für sofortiges Handeln gültige Erfahrungswert von 0.9 Sekunden eingeräumt worden ist. Dasselbe gilt für die angenommene Bremsverzögerung von 4 m/sec^2 . Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, daß sich bei der hohen Geschwindigkeit eine Vollbremsung wegen der Schleudergefahr verbot. Es stimmt darin mit dem Sachverständigen Dr. Lossagk überein, dessen Gutachten der Beklagte vorgelegt hat und in dem eine Geschwindigkeitsminderung von 3 bis 4 m/sec^2 als unterstellbar bezeichnet worden ist. Das Berufungsgericht konnte diesem Zugeständnis den

oberen Wert entnehmen, ohne deshalb seinerseits einen Sachverständigen beauftragen zu müssen. Es ist gerichts bekannt, daß der "Porsche" auch in seinem Bremsverhalten ein auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegtes Fahrzeug ist, mit dem beträchtlich stärkere Verzögerungen als 4 m/sec^2 erzielt werden können. Die Autobahn decke war trocken. Mit Blick auf diese Umstände durfte sich das mit Verkehrssachen befaßte Berufungsgericht das Urteil zutrauen, daß der vom sachverständig beratenen Beklagten als möglich eingeräumte Verzögerungswert von 4 m/sec^2 tatsächlich ohne Schleudergefahr erzielbar gewesen wäre.

Das Ergebnis hing hiernach nur noch von der Entfernung ab, auf die der Beklagte bei pflichtgemäßer Aufmerksamkeit erstmals das beginnende Ausscheren des Lieferwagens erkennen konnte. Das Berufungsgericht hat sie mit mindestens 70 bis 75 m festgestellt. Es hat errechnet, daß dieser Abstand ausreichte, um den "Porsche" auf 90 km/st abbremsen zu können, ohne dabei näher als etwa 27 m an den Lieferwagen heranzufahren.

Zu Unrecht wirft die Revision dem Berufungsgericht vor, es habe diese Berechnung auf sehr vagen Schätzungen aufgebaut, die fehlsam wie feststehende Werte behandelt worden seien. Von einiger Unsicherheit waren allenfalls die Entfernungsangaben. Dem hat das Berufungsgericht dadurch Rechnung getragen, daß es die untersten, vom Standpunkt des Beklagten günstigsten Schätzungsbeiträge zugrunde gelegt hat. Die Bekundungen des Opel-Fahrers Lakus sind gänzlich außer Betracht gelassen wor-

den, obwohl ihnen ungeachtet der offenbaren Fehlschätzungen immerhin hätte entnommen werden können, daß sich der Beklagte noch hinter diesem Fahrzeug und damit beträchtlich hinter dem vorausfahrenden Volkswagen befunden haben muß, als das Ausscheren des Lieferwagens erkennbar wurde. Der Fahrer des Volkswagen (G■■■■) hat den eigenen Abstand zum Lieferwagen mit mindestens 50 m und den des Beklagten für den kritischen Zeitpunkt mit etwa 75 bis 100 m angegeben. Den ersten Abstand hatte G■■■■ unmittelbar und auch für gewisse Zeit vor Augen, weil er mit annähernd gleicher Geschwindigkeit hinter dem Lieferwagen geblieben ist; der Tatrichter hat die Angabe als verlässlich erachtet. Er hat dabei nicht übersehen, daß sich die Strecke von 50 m in der polizeilichen Niederschrift auf die Entfernung zwischen Porsche- und Lieferwagen bezog; dem ausdrücklich befragten Zeugen ist geglaubt worden, daß insoweit ein Irrtum vorgelegen haben muß. Ob dieser dadurch entstanden ist, daß der Polizeibeamte den Zeugen - wie er meint - falsch verstanden hat, brauchte entgegen der Ansicht der Revision nicht geklärt zu werden. Das Berufungsgericht konnte der durch die späteren Vernehmungen gestützten Erklärung des Zeugen jedenfalls entnehmen, daß er etwas dergartiges nicht hat sagen wollen. Bei der Schätzung des eigenen Abstandes von dem aufholenden Porschewagen hat G■■■■ stets betont, daß er auf seine Beobachtungen im Rückspiegel angewiesen sei und deshalb für den Zeitpunkt der erkennbar werdenden Gefahr nur Mindest- und Höchstwerte anzugeben vermöge. Es ist richtig, daß er selbst bei diesen Beträgen geschwankt hat. Der unterste Wert, den er allenfalls für möglich gehalten hat, betrug je-

doch 25 m, was einer Gesamtentfernung zwischen Porsche- und Lieferwagen von 75 m entspricht. Das Berufungsgericht durfte diese Angabe zugrunde legen, weil der Fahrer G. ungeachtet des mit Recht eingeräumten Spielraums sehr wohl zu beobachten vermochte, daß der kritische Abstand auf keinen Fall geringer gewesen ist. Anders hätte G. nicht - wie er bekundet hat - schon während der Betrachtung im Rückspiegel besorgen können, selbst in den heraufziehenden Unfall verwickelt zu werden.

Im übrigen hat sich das Berufungsgericht nicht allein auf die Aussage G. gestützt. Es hat zusätzlich erwogen, daß mindestens zwei Sekunden zwischen dem erkennbar werdenden Ausscheren des Lieferwagens und dem Augenblick vergangen sein müssen, wo er nach der eigenen Darstellung des Beklagten "wie eine Wand" auf der Überholspur auftauchte. In dieser Zeit holte der Beklagte bei ungebremster Fahrt um rund 70 m auf, so daß sein Abstand auch aus diesem Grunde keinesfalls kleiner gewesen sein kann.

Danach bestehen gegen die Feststellung der Ausgangsentfernung keine rechtlichen Bedenken. Die Berechnung des Berufungsgerichts erweist sich damit als insgesamt unangreifbar. Aus ihr ergibt sich, daß der Beklagte entweder unaufmerksam gefahren sein muß oder daß er - wofür einiges sprechen könnte - zunächst versuchen wollte, vermöge seiner hohen Geschwindigkeit noch links an dem bereits ausscherenden Lieferwagen vorbeizukommen. In beiden Fällen steht sein Verschulden außer Frage.

Daß auf Seiten der Klägerin ein unabwendbares Ereignis vorlag, hat das Berufungsgericht knapp, aber ausreichend damit begründet, daß ihr Fahrer der plötzlichen, von dem schleudernden Porschewagen ausgehenden Gefahr nicht begegnen konnte und daß technische Mängel des Lastzuges ausscheiden. Mehr war im Hinblick auf den tatsächlichen Verlauf nicht zu sagen; auch die Revision führt keine weiteren Gesichtspunkte an.

Nach alledem war die Revision des Beklagten als unbegründet zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Haus

Dr. Pfretzschner