

23

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 77/72

Verkündet am
19. Juni 1973

in dem Rechtsstreit


Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Automobilkaufmanns Walter S 
B  S  - S , V  Straße ,
2. der L  L ,
D , S  Straße ,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.  -

g e g e n

die Schülerin Ursula K 
B  S , B  Straße ,
gesetzlich vertreten durch ihre Eltern, den Landwirt
Friedrich K  und Frau Hildegard K , ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v.  -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Juni 1973
durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter
Dunz, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Hamm vom 19. Januar 1972 wird mit der Maß-
gabe zurückgewiesen, daß der Feststellungs-
anspruch gegen die Zweitbeklagte nur im Rahmen
ihrer Leistungspflicht aus dem Versicherungs-
vertrag besteht.

Die Kosten der Revision fallen den Beklagten
zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Erstbeklagte befuhr am 28. Mai 1969 gegen
9.00 Uhr mit seinem bei der Zweitbeklagten haftpflicht-
versicherten Pkw in B S außerhalb geschlosse-
ner Ortschaft die Breder Straße aus Richtung Schötmar
kommend in Richtung Hollenstein. Die Fahrbahn war 5,70 m
breit und trocken. Auf der Gegenfahrbahn hielt gegenüber
einer Gaststätte hart am Fahrbahnrand ein privater Linien-
bus. Als sich der Erstbeklagte mit einer Geschwindigkeit
von mindestens 70 km/h dem Omnibus näherte, bemerkte
er, daß die damals gerade 10 Jahre alte Klägerin auf
ihrem Fahrrad - hinter dem Bus hervorkommend - in seine

Fahrbahn geriet. Er bremste sein Fahrzeug scharf ab, konnte jedoch einen Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Die Klägerin wurde mit ihrem Fahrrad mehrere .. Meter durch die Luft geschleudert und blieb auf einem neben der Fahrbahn gelegenen Acker liegen, auf dem auch der Pkw des Erstbeklagten nach Hinterlassung einer Bremsspur von 29,2 m zum Stehen kam. Die Bremsspur begann vor dem Omnibus in einem Abstand von 20 cm von dem - in Fahrtrichtung des Erstbeklagten gesehen - rechten Fahrbahnrand. Die Klägerin erlitt einen mehrfachen Schädelbruch mit Hirnprellung und weiteren Knochenbrüchen; sie befand sich fast zwei Monate in stationärer Behandlung.

Die Klägerin hat mit der Behauptung, sie sei etwa 10-15 m vor dem Bus zur Fahrbahnmitte gefahren und habe an dem Bus vorbeifahren wollen, ein angemessenes Schmerzensgeld unter Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens verlangt. Außerdem hat sie die Feststellung der Ersatzpflicht bezüglich der Hälfte ihres zukünftigen immateriellen und materiellen Schadens begehrt.

Landgericht und Oberlandesgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht hat - gestützt auf das im ersten Rechtszug eingeholte Gutachten - festgestellt, daß der Zusammenstoß zwischen dem von dem Erstbeklagten



gesteuerten Pkw und der Klägerin etwa 2 m hinter dem Heck des Omnibusses erfolgte und daß der Erstbeklagte mindestens 27,6 m vor dem Anstoßpunkt eine Situation erkannte, die ihn zur Notbremsung veranlaßte. Aus der Breite des Pkw von 1,55 m, des Busses von 2,50 m und der Fahrbahn von 5,70 m sowie dem seitlichen Abstand der Verzögerungsspur des Pkw von 20 cm zum Fahrbahnrand schließt das Berufungsgericht, der Erstbeklagte sei in einem Abstand von 1,50 m an dem Omnibus vorbeigefahren.

Diese trichterförmigen Feststellungen greift die Revision nicht an.

II.

1. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, dieser Sachverhalt rechtfertige den Vorwurf, der Erstbeklagte habe den Unfall fahrlässig verursacht. Der seitliche Abstand zum Bus von nur 1,50 m sei zu gering gewesen, um bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h ein sicheres Vorbeifahren an dem in Gegenrichtung haltenden Omnibus zu ermöglichen. Die Rechtsprechung verlange zum Schutze von Fußgängern, die hinter einem in Gegenrichtung haltenden Omnibus in die Fahrbahn treten, um sich einen Überblick über den Verkehr zu verschaffen, daß Kraftfahrer einen Abstand von mindestens 2 m zum Omnibus einhalten oder, wenn sie das nicht können, auf Anhaltengeschwindigkeit heruntergehen, um ihr Fahrzeug notfalls sofort zum Stehen zu bringen. Diese Grundsätze seien, so führt das Berufungsgericht aus, auch im vorliegenden Falle anzuwenden, da der Unterschied zwischen einem hinter dem haltenden Omnibus hervor-

tretenden Fußgänger und einem hinter dem Bus hervorkommenden und nicht schnell fahrenden Radfahrer nicht so groß sei, daß sich deswegen eine Anwendung der erwähnten Regeln verbieten würde. Da der Erstbeklagte bei der Vorbeifahrt an dem haltenden Omnibus den geforderten seitlichen Abstand von 2 m nicht habe einhalten können, sei er verpflichtet gewesen, die Geschwindigkeit seines Pkw auf Anhaltegeschwindigkeit herabzusetzen. Hätte er sich verkehrsgerecht verhalten und seine Geschwindigkeit entsprechend vermindert, hätte er den Unfall vermeiden können. Dazu hätte nach den Darlegungen des Sachverständigen sogar eine Verminderung der Geschwindigkeit auf 50 km/h genügt. Es könne offen bleiben, ob die Klägerin die Fahrbahn überqueren oder an dem haltendem Omnibus nur vorbeifahren wollte.

Bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Erstbeklagte die Gefährlichkeit seiner Fahrweise erkennen können und müssen. Auf den Vertrauensgrundsatz könne er sich nicht berufen, weil er in jedem Falle mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei.

2. Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten den Angriffen der Revision im Ergebnis stand.

a) Es kann hier offen bleiben, ob die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zum Schutz von Fußgängern, die hinter einem Omnibus unachtsam einige Schritte in die Fahrbahn treten, um sich einen Überblick über den Verkehr zu verschaffen (BGHSt 13, 169; Urt.v. 10. April 1968 - 4 StR 62/69 = NJW 1968, 1532 = VRS 35, 114; Senatsurteile v. 21. Februar 1967 - VI ZR 145/65 - VersR 1967, 582 und v. 16. Mai 1972 - VI ZR 29/71 = VersR 1972, 951 m.w.Nachw.), auch in Fällen angewendet

werden können, in denen ein (nicht schnell fahrender) Radfahrer hinter einem Omnibus hervorkommt.

Der vom Berufungsgericht gegen den Erstbeklagten erhobene Vorwurf, den Unfall fahrlässig verursacht zu haben, ist schon deshalb begründet, weil er seine Geschwindigkeit nicht bedeutend herabgesetzt hat, obwohl für ihn durch den auf der verhältnismäßig schmalen Straße in seiner Gegenrichtung haltenden Omnibus eine unklare Verkehrslage eingetreten war. Denn auch bei Einhaltung eines Abstandes von 1,50 m von dem haltenden Omnibus bestand für den Erstbeklagten hinter dem Bus noch ein ziemlich großer sog. "toter Raum", den er nicht einsehen konnte und aus dem heraus er nicht wahrgenommen werden konnte. Jeder Kraftfahrer, der wegen der gegebenen örtlichen Verhältnisse gezwungen ist, nahe an einem in der Gegenrichtung haltenden oder parkenden Fahrzeug entlangzufahren, muß wegen der damit verbundenen Gefahr seine Geschwindigkeit in vernünftigen Grenzen halten, und dies umso mehr, je geringer sein Abstand zu dem in der Gegenrichtung stehenden Fahrzeug wird, und je stärker seine Aufmerksamkeit durch die notwendige Beobachtung der für ihn rechten Fahrbahnseite in Anspruch genommen wird (BGH, Urt.v.8. Februar 1966 - VI ZR 159/64 = VersR 1966, 523). Bei den vom Berufungsgericht festgestellten örtlichen Verhältnissen (Abstand von nur 1,50 m vom haltenden Bus trotz Befahrens der äußersten rechten Fahrbahnseite, hügeliges Gelände, Nähe einer Straßeneinmündung) mußte vom Erstbeklagten verlangt werden, seine Fahrgeschwindigkeit auf weniger als 50 km/h herabzusetzen (vgl. auch BGH, Urt.v.24. November 1967 - 4 StR 493/67 = VRS 34, 283). Wäre er dieser Verpflichtung nachgekommen, so hätte er den Unfall, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, mit Sicherheit vermeiden können.

b) Für die Frage der Ursächlichkeit der Fahrweise des Erstbeklagten für den Unfall ist es entgegen der Auffassung der Revision unerheblich, ob er die Klägerin auch angefahren hätte, wenn er einen genügenden Abstand von dem Omnibus hätte einhalten können. Die Entscheidung, ob das Verhalten eines Verkehrsteilnehmers für einen Unfall ursächlich war, richtet sich grundsätzlich nur nach dem wirklichen Unfallverlauf, nicht aber nach einem nur gedachten (BGH, Urt.v.10. April 1968 aaO). Die Einhaltung eines größeren Abstandes war dem Kläger aber bereits nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht möglich.

III.

Auch die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Abwägung der beiderseitigen Unfallverursachung halten einer rechtlichen Prüfung stand. Sie werden auch von der Revision nicht beanstandet.

IV.

Die Haftung der Zweitbeklagten begründet das Berufungsgericht lediglich damit, sie hafte neben dem Erstbeklagten nach § 3 Nr. 1 und 2 PflVG als Gesamtschuldner. Das ist richtig. Das Pflichtversicherungsgesetz gibt dem Geschädigten aufgrund eines gesetzlich angeordneten Schuldbeitritts in der Person des Versicherers einen weiteren Schuldner für seinen Schadensersatzanspruch. Für die Grenzen, innerhalb deren dieser Schadensersatzanspruch auch gegen den Versicherer geltend gemacht werden kann, ist aber der Versicherungsvertrag maßgebend. Versicherungsvertragliche Grenze des Schadensersatzanspruches gegen den Versicherer ist deshalb z.B. die Deckungssumme.

Dies ist im Streitfall für den geltend gemachten Schmerzensgeldanspruch ohne Bedeutung, da er weit unter der Mindestversicherungssumme liegt. Der Feststellungsanspruch könnte dagegen unter Umständen die Zweitbeklagte zu Leistungen verpflichten, die die Deckungssumme übersteigen. Die dieser Tatsache nicht Rechnung tragende Urteilsformel kann vom Senat beschränkt werden. In dieser Ergänzung des Berufungsurteils ist freilich kein sachlicher Erfolg der Revision zu sehen.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann