

Nachschlagewerk: ja

BGHZ : nein

StVO § 1

Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muß grundsätzlich die Strecke, die der Nachfolgende in der Reaktions- und Bremsansprechzeit, also in der Regel in einer Sekunde, zurücklegt, deutlich übersteigen.

Es ist zweckmäßig, sich bei der Wahl des Abstandes an der am Tachometer abzulesenden Geschwindigkeit zu orientieren. Wählt der Kraftfahrer für den Abstand zu seinem Vordermann soviel Meter wie die halbe Tachozahl ausmacht, so wird er in der Regel selbst unter schwierigen Verhältnissen in der Lage sein, auch bei plötzlichem Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs einen Zusammenstoß zu vermeiden.

BGH, Urt. v. 3. November 1967 - VI ZR 90/66 - OLG Karlsruhe
LG Baden-Baden

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 90/66

URTEIL

Verkündet am

3. November 1967
K r i e g l ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kraftfahrers Erwin O [REDACTED] ,
V [REDACTED] , F [REDACTED] -straße [REDACTED] ,

Beklagten, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Architekten Josef L [REDACTED] ,
A [REDACTED] , Im Ge [REDACTED] [REDACTED] ,

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. November 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinr. Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten O. wird das am 18. April 1966 anstelle der Verkündung zugestellte Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe - 5. Zivilsenat in Freiburg - aufgehoben. Die Sache wird zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am . 1958 gegen 19.00 Uhr kam es auf der Bundesstraße zwischen Fa. und Ö. (bei Kilometer ,) zu einem Verkehrsunfall, bei dem der Kläger geschädigt wurde. Zu dieser Zeit fuhr der Altwarenhändler Konrad R. mit einem Lastkraftwagen der Firma Wilhelm Pa. auf der Bundesstraße in einer Fahrzeugkolonne in südlicher Richtung (Of.). Obwohl Gegenverkehr herrschte, versuchte er, den mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st vor ihm fahrenden Personenkraftwagen (Mercedes) des Fahrers Günter G. zu überholen. Dabei streifte er diesen Wagen mit dem rechten Kotflügel seines Fahrzeugs und geriet dadurch nach links in die Fahrbahn des Gegenverkehrs. Auf der Gegenfahrbahn prallte der von



R■■■ gesteuerte Lastwagen mit dem Personenkraftwagen (Ford W51M) des aus der Gegenrichtung kommenden Klägers fast frontal zusammen. Der Wagen des Klägers hatte eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 50 km/st und war ebenfalls in einer Kolonne gefahren. In die beiden zusammenge- stoßenen Fahrzeuge fuhr der hinter dem Kläger fahrende und von dem Beklagten gesteuerte Lastzug der K■■■-Ge- nossenschaft B■■■-B■■■ ungebremst mit einer Geschwin- digkeit von 48 km/st hinein. Er fuhr mit erheblicher Wucht auf die linke Seite des Personenkraftwagens in Höhe des Fahrersitzes auf, so daß dieser Wagen über den rechten Fahrbahnrand hinaus mehrere Meter weit (etwa 6 bis 7 m) ins Feld geworfen wurde. Der von R■■■ gefahrene Lastwagen wurde ebenfalls erfaßt. Er wurde um die eigene Achse gedreht und im Bogen in die Gegenrichtung geschleu- dert, so daß er auf der westlichen Fahrbahnseite in umge- kehrter Richtung zum Stehen kam. Der Beklagte brachte seinen Lastzug erst einige Meter hinter der Zusammenstoß- stelle zum Halten. Der Kläger wurde nach dem Aufprall des Lastzuges aus seinem Wagen herausgeschleudert; er erlitt schwere Verletzungen. Sein Wagen wurde total zerstört.

Der Kläger hat geltend gemacht: Den Unfall habe nicht nur Karl R■■■ durch sein verkehrswidriges Über- holen verschuldet. Vielmehr habe auch der Beklagte fahr- lässig verkehrswidrig gehandelt, indem er hinter dem Kläger mit einer Geschwindigkeit von 48 km/st in einem Abstand von nur 10 bis 15 m gefahren sei. Bei einem Sicher- heitsabstand von 48 m (sog. Tachoabstand), wie er hier er- forderlich gewesen sei, hätte er rechtzeitig bremsen können, so daß er nicht auf die zusammengestoßenen Fahr- zeuge aufgefahren wäre.

Für seinen Schaden hat der Kläger den Altwarenhändler Konrad R. - nach dessen Tode die Erben Franz und Rosa R. - und den Beklagten nach § 823 BGB sowie die Firma Wilholm Pl. und die K. Genossenschaft B.-B. als Halter der am Unfall beteiligten Fahrzeuge nach § 7 StVG verantwortlich gemacht.

Der Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Er hat erwidert: Der Zusammenstoß sei allein durch das grobe Verschulden des Konrad R. verursacht worden. Er, der Beklagte, habe zu dem vorausfahrenden Kraftwagen des Klägers mit 25 m einen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten. Da man in einer Kolonne gefahren sei, sei er nicht verpflichtet gewesen, einen größeren Abstand zu halten. Bei einer Geschwindigkeit von 48 km/st hätte aber auch ein Abstand von nur 15 m ausgereicht, um bei plötzlichem Bremsen des Vorausfahrenden einen Zusammenstoß zu verhüten. Bei seiner Fahrweise habe er sich allenfalls auf ein plötzliches Bremsen des vor ihm fahrenden Wagens, nicht aber auf einen Zusammenstoß ohne normale Bremsung und erst recht nicht auf ein Zurückschleudern des vorausfahrenden Wagens einzurichten brauchen. Er sei nicht verpflichtet gewesen, einen größeren Sicherheitsabstand als den Weg einzuhalten, den sein Lastzug in der Reaktions- und Bremsansprechzeit von einer Sekunde zurückgelegt habe, nämlich 13,4 m bei einer Geschwindigkeit von 48 km/st. Bei etwa gleichem Bremsweg beider Fahrzeuge sei er auch bei einem Abstand von 15 m in der Lage gewesen, rechtzeitig anzuhalten.

Das Landgericht hat Franz und Rosa R. sowie den Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger

folgende Zahlungen zu leisten:

- a) 52.564,56 DM nebst Zinsen,
- b) vom 1. Januar 1961 bis 31. Dezember 1962 eine monatliche Rente von 1 666 DM nebst Zinsen abzüglich schon gezahlter 6 944,91 DM,
- c) vom 1. Januar 1963 bis 31. Dezember 1963 eine monatliche Rente von 1 666 DM nebst Zinsen abzüglich der von den Sozialversicherungsträgern gezahlten 4 064 DM,
- d) ein Schmerzensgeld von 20.000 DM nebst Zinsen abzüglich bereits gezahlter 5 000 DM.

Ferner hat das Landgericht festgestellt, daß Franz und Rosa R. sowie der Beklagte als Gesamtschuldner verpflichtet sind

a) dem Kläger vom 1. Januar 1964 bis 7. August 1976, längstens jedoch bis zum Tode des Klägers, eine monatliche Rente von 1 666 DM nebst Zinsen jeweils vom Fälligkeitstage an zu zahlen abzüglich der von der Bundesversicherungsanstalt Berlin und der Pensionsversicherungsanstalt Wien entrichteten oder zu entrichtenden Beträge,

b) dem Kläger allen weiteren Schaden zu ersetzen, der ihm aus dem Unfall noch entsteht, soweit seine Forderung nicht auf Sozialversicherungsträger übergegangen ist.

Im übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Den Erben des Konrad R. ist die Beschränkung ihrer Haftung auf den Nachlaß des Verstorbenen vorbehalten worden.

Gegen dieses Urteil hat nur der Beklagte Erwin O. Berufung eingelegt. In der Berufungsinstanz hat der Kläger mit Zustimmung des Beklagten den Schmerzensgeldanspruch in der Hauptsache für erledigt erklärt, nachdem der Haftpflichtversicherer des Konrad R. die noch offenen 15.000 DM Schmerzensgeld an den Kläger gezahlt hat.

Das Oberlandesgericht hat in einem Zwischen- und Teilurteil die Berufung des Beklagten insoweit zurückgewiesen, als

1. das Urteil des Landgerichts davon ausgeht, daß eine gesamtschuldnerische Haftung des Beklagten O. aus unerlaubter Handlung für die Schadensfolgen aus dem Unfall begründet ist

2. die Ersatzpflicht des Beklagten für den künftigen Schaden in Nr. 3 des landgerichtlichen Urteils feststellt ist.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Antrag, die Klage abzuweisen, weiter. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten vor, er habe nicht den erforderlichen Abstand zu dem vor ihm fahrenden Personenkraftwagen des Klägers eingehalten. Es hält für bewiesen, daß er mit seinem Lastzug in einem Abstand von 10 bis 15 m hinter dem Wagen des Klägers ge-

fahren ist, und meint, dieser Abstand sei bei der Geschwindigkeit von 48 km/st, die der Lastzug unstreitig eingehalten hat, zu gering gewesen. Der Beklagte, so nimmt das Berufungsgericht weiter an, habe durch seine verkehrswidrige Fahrweise den Schaden des Klägers mitverursacht und sei deshalb nach den Deliktsvorschriften verpflichtet, neben den Erben des Konrad R~~u~~ ebenfalls für den Schaden des Klägers einzustehen.

II. Zu billigen ist die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Beklagte keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu seinem Vordermann eingehalten hat.

Ein Kraftfahrer muß in der Regel seinen Abstand von einem vor ihm fahrenden Kraftfahrzeug so bemessen, daß er ein Auffahren auch dann vermeiden kann, wenn der Vorfahrende plötzlich hält oder seine Geschwindigkeit stark herabsetzt (Urteile des BGH vom 9. Januar 1959 - 4 StR 423/58 - VRS 16, 277 und vom 12. November 1959 - III ZR 155/58 - NJW 1960, 243; vgl. auch BGHSt 17, 223 und die Urteile des BGH in VRS 5, 597 und 609 sowie in VRS 10, 98). Welcher Abstand erforderlich ist, um diesen Anforderungen zu genügen, hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab. Dabei fällt in dem jetzt zu entscheidenden Falle besonders ins Gewicht, daß auf der vielbefahrenen Bundesstraße 3 bei Dunkelheit in beiden Fahrtrichtungen zügiger Kolonnenverkehr herrschte und daß der Beklagte in einer dieser Kolonnen mit Abblendlicht fuhr. Unter solchen Verhältnissen muß der Kraftfahrer in erhöhtem Maße mit überraschend eintretenden Verkehrsbehinderungen rechnen, die seinen Vordermann zu unerwartetem und unvorhersehbarem Abbremsen zwingen können.

Allerdings brauchte der Beklagte nicht damit zu rechnen, daß ein Fahrzeug des Gegenverkehrs trotz der ihm entgegenkommenden Kolonne verkehrswidrig überholen und frontal auf den vor dem Beklagten fahrenden Kraftwagen aufprallen werde, so daß dieser unvermittelt und ruckartig zum Stehen kam (vgl. BayObLG in NJW 1955, 1766; OLG Hamm in DAR 1963, 249 und OLG Köln in VRS 17, 154). Er brauchte daher den Abstand zu seinem Vordermann nicht auf diese Möglichkeit einzurichten. Davon ist aber auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es hat bei der Ermittlung des vom Beklagten einzuhaltenden Abstandes ausdrücklich hervorgehoben, der Beklagte habe sich bei seiner Fahrweise nicht auf ein solches ruckartiges Anhalten seines Vordermanns, wohl aber auf eine Notbremsung, also auf ein plötzliches scharfes Bremsen mit entsprechenden Bremsweg einstellen müssen. Dem ist zuzustimmen.

Bei der Prüfung des hierfür zu fordernden Sicherheitsabstandes hat das Berufungsgericht mit Recht davon abgesehen, eine Faustregel anzuwenden, die während des Krieges bei der Wehrmacht für das Kolonnenfahren üblich war. Danach sollte der Abstand soviel Meter betragen wie die Geschwindigkeit in Fahrkilometern, so daß z.B. ein Kraftfahrer bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/st einen Abstand von 50 m einhalten müßte. Dieser sogenannte Tachoabstand, von dem auch der Kläger ausgeht, ist unnötig groß und läßt sich oft (besonders im Stadtverkehr) nicht einhalten. Zudem beschwört ein zu großer Abstand die Gefahr herauf, daß überholende Fahrzeuge in diese Lücke hineinfahren und dadurch den Sicherheitsabstand unter das gebotene Maß verringern (so zutreffend Lienen in NJW 1959, 1574). Ein Abstand dieser Größe ist auch unter solchen Erschwernissen, wie sie das zügige Kolonnenfahren bei Dunkelheit mit sich bringt, nicht zu fordern.

Ebensowenig geht es an, den Sicherheitsabstand mit dem Anhalteweg des nachfolgenden Fahrzeugs gleichzusetzen, denn das vorausfahrende Fahrzeug legt - abgesehen von dem hier nicht zu berücksichtigenden Fall des sofortigen ruckartigen Haltens - in der Regel noch den Bremsweg zurück, bevor es zum Stehen kommt. Dem nachfolgenden Fahrer steht daher zum gefahrlosen Anhalten nicht nur sein Abstand zu dem Vordermann, sondern auch noch dessen Bremsstrecke zur Verfügung.

Andererseits kann aber auch die Ansicht des Beklagten nicht gebilligt werden, daß als Abstand eine Wegstrecke genüge, die das nachfolgende Fahrzeug in der Reaktions- und Bremsanspruchszeit, also in der Regel in einer Sekunde zurücklegt. Gewiß gibt diese Strecke einen ersten Anhaltspunkt für das Prüfen des erforderlichen Abstandes. Sie kann aber nicht genügen, um auch bei plötzlichem Bremsen des Vordermannes ein Auffahren mit Sicherheit zu verhüten. In Rechtsprechung und Literatur wird vielmehr mit Recht gefordert, daß der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug grundsätzlich die Strecke, die der Nachfolgende in der Reaktions- und Bremsanspruchszeit von einer Sekunde zurücklegt, deutlich übersteigen muß (BayObLG in NJW 1955, 1766, und DAR 1962, 58; OLG Düsseldorf in VRS 29, 460; OLG Hamm in DAR 1960, 120 und 1963, 249; OLG Köln in VRS 17, 154 und VRS 26, 52; OLG Stuttgart in DAR 1956, 249; Lienen in NJW 1959, 1574; Maase in DAR 1957, 226; Minte in DAR 1957, 69; Mühlhaus in DAR 1967, 260 und Weigelt in DAR 1959, 98; vgl. auch Nitzsch in DAR 1962, 177 und in NJW 1964, 1263). Dem Nachfolgenden wird das Abbremsen seines Vordermannes normalerweise erst beim Aufleuchten der Bremslichter, also in einem Zeitpunkt erkennbar, in dem bei dem vorausfahrenden Fahrzeug schon

die Bremsen zu wirken beginnen. Für den Nachfahrenden beginnt in diesem Zeitpunkt des Aufleuchtens der Bremslichter erst die Reaktions- und Bremsansprechzeit. Da seine Bremsen erst nach deren Ablauf zu wirken beginnen, nähert sich während dieser Zeit das nachfolgende Fahrzeug ungebremsst dem vorausfahrenden. Auch ein sorgfältiger Kraftfahrer kann seine Aufmerksamkeit nicht ausschließlich auf das vorausfahrende Fahrzeug richten. Er muß vielmehr auch den übrigen Verkehr beobachten und Verkehrszeichen beachten. Daraus können sich Verzögerungen in der Reaktion ergeben. Nimmt man hinzu, daß sich für die einander folgenden Fahrzeuge auch unterschiedliche Bremswege (Unterschiede in der Bremsverzögerung) ergeben können, so leuchtet ein, daß ein Auffahren nur dann mit Sicherheit vermieden werden kann, wenn der Abstand zu dem Vordermann deutlich die Strecke übersteigt, die der Nachfolgende in der Reaktions- und Bremsansprechzeit, also regelmäßig in einer Sekunde zurücklegt.

Hiernach kann nicht zweifelhaft sein, daß der Abstand, den der Beklagte mit seinem Lastzug zu dem Personenkraftwagen des Klägers eingehalten hat, diesen Anforderungen nicht genügte. Bei einer Geschwindigkeit von 48 km/st legte der Lastzug in einer Sekunde 13,4 m, also eine Strecke zurück, die etwa dem Abstand von 10 bis 15 m entspricht, in dem der Beklagte hinter dem Wagen des Klägers gefahren ist. Dieser Abstand bot keine Gewähr dafür, daß in einer plötzlichen Gefahrenlage ein Auffahren vermieden wurde.

Das Berufungsgericht hat den Mindestabstand, den der Beklagte hätte einhalten müssen, mit 17 m angenommen. Seine Erwägungen, die zu diesem Ergebnis geführt haben,

enthalten einen Irrtum, weil das Berufungsgericht seiner Berechnung eine Fahrgeschwindigkeit des Beklagten von 45 km/st zugrunde gelegt hat. In Wirklichkeit ist an Hand der Tachographenscheibe eindeutig festgestellt worden, daß die Geschwindigkeit im Zeitpunkt des Unfalls 48 km/st betrug. Schon das ergibt, wenn man im übrigen der Berechnungsweise des Berufungsgerichts folgt, einen größeren Abstand.

Maase (DAR 1957, 226) und Weigelt (DAR 1959, 98) setzen den Mindestabstand der Strecke gleich, die das Fahrzeug in 1 1/2 Sekunden zurücklegt. Das würde bedeuten, daß bei einer Geschwindigkeit von 48 km/st ein Abstand von rund 20 m erforderlich wäre. Ein solcher Abstand mag für den Normalfall ausreichen (Ebenso Mühlhaus in DAR 1967, 260). Er kann aber nicht für Verhältnisse genügen, wie sie hier bestanden haben. In einer solchen Lage ist vielmehr mit Lienen (NJW 1959, 1574) zu fordern, daß der Abstand mindestens der halben Tachozahl entspricht, also soviel Meter beträgt, wie die Hälfte der Fahrgeschwindigkeit ausmacht. Danach mußte der Beklagte am Unfalltage einen Abstand von mindestens 24 m zu dem Wagen des Klägers einhalten. Das entspricht in etwa der Strecke, die in 1,8 Sekunden zurückgelegt wurde.

Eine Orientierung an der Tachozahl hat den Vorteil für sich, daß sie leicht zu handhaben ist. Von einem Kraftfahrer kann nicht erwartet werden, daß er zur Ermittlung des angemessenen Abstandes zu seinem Vordermann Berechnungen darüber anstellt, welche Strecke sein Fahrzeug in einem bestimmten Zeitraum zurücklegt. Das ist nicht möglich, aber auch nicht erforderlich, denn es ist ausreichend, daß er auf Grund der jeweiligen Verkehrslage

abschätzt, welcher Abstand erforderlich ist, um auch bei einem plötzlichen Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs einen Zusammenstoß zu vermeiden. Dabei gibt ihm seine am Tachometer abzulesende Geschwindigkeit einen wichtigen Anhaltspunkt. Wählt er für den Abstand zu seinem Vordermann soviel Meter wie die halbe Tachozahl beträgt, so ist er in der Regel auch unter schwierigen Verhältnissen, wie sie hier bestanden haben, in der Lage, ein Aufprallen zu verhindern.

Nicht zu billigen ist die Ansicht des Landgerichts, daß ein Abstand eingehalten werden müsse, der dem in zwei Sekunden zurückgelegten Weg entspricht (hier 27 m). Für diese Meinung beruft sich das Landgericht zu Unrecht auf das Urteil BGHSt 17, 223. Dieser Entscheidung lag ein Fall zugrunde, in dem ein Kraftfahrer auf einer Steigung eine höhere Geschwindigkeit einhielt als der vor ihm fahrende Lastzug, den er überholen wollte. Sie betrifft nicht die hier interessierende Frage nach dem Abstand, der bei gleicher Geschwindigkeit der einander folgenden Fahrzeuge einzuhalten ist. Daher kann sie im vorliegenden Falle nicht zum Vergleich herangezogen werden (vgl. auch Nitzsch in NJW 1964, 1263).

Mit Recht hat das Berufungsgericht keine Schreckzeit zugunsten des Beklagten berücksichtigt. Er mußte, wie schon dargelegt wurde, auf der stark befahrenen Durchgangsstraße (B 3), auf der in beiden Fahrtrichtungen in Kolonnen gefahren wurde, mit Überraschungen rechnen, die seinen Vordermann zwingen konnten, plötzlich scharf zu bremsen. Das gilt umso mehr, als er bei der Dunkelheit, die schon herrschte, mit Abblendlicht fuhr und deshalb nicht in der Lage war, die Verkehrsverhältnisse genau zu

übersehen und etwaige Verkehrsbehinderungen rechtzeitig wahrzunehmen. Der Beklagte mußte deshalb neben dem übrigen Vorkehr in besonderem Maße auf das in der Kolonne vor ihm fahrende Fahrzeug achten und reaktionsbereit sein, falls sein Vordermann plötzlich bremste. In einer solchen Lage ist dem Fahrer keine besondere Schreckzeit zuzubilligen.

Die Revision irrt, wenn sie meint, das Berufungs-urteil enthalte zur Frage der Schrecksekunde einen Widerspruch. Soweit auf Seite 20 des Urteils gesagt wird, daß ein Kraftfahrer erfahrungsgemäß vor Betätigung der Fahrzeugbremsen eine Schrecksekunde brauche, bezieht sich das ersichtlich nicht auf den Beklagten, sondern auf das von diesem einzuschätzende Verhalten seines Vordermanns. Das ist umso mehr anzunehmen, als auch der folgende Satz von dem vorausfahrenden Personenkraftwagen spricht. Jedenfalls lassen die übrigen Ausführungen des Berufungsgerichts deutlich erkennen, daß es dem Beklagten neben der stets zu berücksichtigenden Reaktions- und Bremsansprechzeit keine besondere Schreckzeit gewähren will.

Zusammenfassend ergibt sich, daß der Beklagte schuldhaft gegen § 1 StVO verstoßen hat, weil er dem Wagen des Klägers ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand gefolgt ist.

III. Dagegen rechtfertigen die bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts noch nicht die Annahme, daß zwischen der verkehrswidrigen Fahrweise des Beklagten und dem Aufprall ein ursächlicher Zusammenhang bestanden hat. Zwar wird die Ursächlichkeit ohne weiteres bejaht werden können, wenn ein Kraftfahrer, der einen zu geringen

Abstand zu seinem Vordermann eingehalten hat, auf ein Fahrzeug auffährt, das nach plötzlichem Bremsen zum Halten kommt. Sie ist aber dann näher zu prüfen, wenn das vorausfahrende Fahrzeug nicht durch Abbremsen, sondern wie im vorliegenden Falle unvermittelt und ruckartig, also auf eine Weise zum Stehen kommt, auf die sich der Kraftfahrer nicht einzustellen braucht. In einem solchen Falle ist es möglich, daß es auch bei Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zu dem Aufprall gekommen wäre. Ein verkehrswidriges Verhalten ist aber nur dann ursächlich für einen Schaden, wenn sicher ist, daß es bei verkehrsgerechtem Verhalten nicht zu dem Schaden gekommen wäre (BGHSt 17, 1; vgl. auch BayObLG in DAR 1962, 58 für den Fall des Auffahrens). Daher war in dem hier zu entscheidenden Falle zu prüfen, ob der Aufprall auf den Wagen des Klägers bei Einhalten des verkehrsgerechten Abstandes von 24 m vermieden worden wäre. Das ist bisher nicht festgestellt.

Das Berufungsgericht ist bei der Prüfung des ursächlichen Zusammenhangs davon ausgegangen, daß der Personenkraftwagen des Klägers infolge der Kollision mit dem Lastkraftwagen des Konrad R. in eine Drehbewegung geraten sei. Es meint, der Wagen des Klägers hätte sich bei einem Abstand von 27 m und damit bei einer um nahezu 1 Sekunde verlängerten Anfahrzeit des Lastzuges nicht mehr an der Aufprallstelle befunden. Diese Feststellung läßt allein noch keinen sicheren Schluß darauf zu, wie der Unfall bei einem Abstand von 24 m verlaufen wäre. Zudem steht sie auch in Widerspruch zu Feststellungen, die das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang getroffen hat, denn bei der Prüfung, ob der Wagen des Klägers bei dem Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden Lastkraftwagen

dem Lastzug des Beklagten entgegengeschleudert wurde, nimmt das Berufungsgericht im Gegensatz zu seiner späteren Feststellung an, die Drehbewegung, in die der Wagen des Klägers durch den seitlichen Aufprall des entgegenkommenden Lastwagens versetzt wurde, sei noch vor dem Auffahren des von dem Beklagten gesteuerten Lastzuges beendet gewesen.

Hiernach kann das angefochtene Urteil mit der Begründung, die das Berufungsgericht ihm gegeben hat, nicht bestehen bleiben. Es war vielmehr aufzuheben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. In der neuen Verhandlung wird, notfalls mit Hilfe eines Sachverständigen zu klären sein, wie der Unfall bei Einhalten des verkehrsgerechten Abstandes von 24 m verlaufen wäre.

Der Beklagte könnte nicht zur Verantwortung gezogen werden, wenn es mit Rücksicht auf das ruckartige Anhalten des Personenkraftwagens auch bei einem Abstand von 24 m zwischen dem Lastzug des Beklagten und dem Wagen des Klägers zu einem Zusammenstoß mit den gleichen Folgen gekommen wäre. Wäre bei verkehrsgerechtem Verhalten (24 m Abstand) ein geringerer Schaden entstanden, so könnte die Ersatzpflicht des Beklagten nur für die Differenz zwischen dem hypothetischen geringeren und dem tatsächlich eingetretenen höheren Schaden bejaht werden.

Soweit bei der Prüfung der Kausalität Zweifel verbleiben, müssen sie für die Ansprüche aus § 823 BGB zu Lasten des beweispflichtigen Klägers, im Rahmen des § 18 StVG jedoch zu Lasten des Beklagten gehen.

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Meyer

Dr. Pfretzschner