

sei die Geschwindigkeit durch Gasgeben beschleunigt worden. Den Unfall habe D. verschuldet, weil sein Wagen auf der Fahrbahn und nicht auf dem daneben liegenden Randstreifen gehalten habe. Hinzu komme, daß er verabsäumt habe, einen Dreibock aufzustellen, und bei dem Signalgeben die Fahrbahn links von seinem Wagen versperrt und dadurch die Ehefrau des Klägers gezwungen habe, in einer für die Fahrgeschwindigkeit zu scharfen Kurve auf die linke Fahrbahnhälfte auszuweichen. Allein dadurch sei das Schleudern verursacht worden.

Der Kläger hat beantragt, die Verklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 13 027,05 MDN Schadensersatz zu verurteilen.

Die Verklagten haben Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Es sei noch nicht dunkel gewesen. Der Kläger und seine Ehefrau hätten die Umrisse des haltenden Wagens bereits auf 300 m Entfernung erkannt. Frau R. hätte den schleudernden Wagen durch Gasgeben abfangen müssen.

Das Kreisgericht hat, nachdem es über die Ursache des Unfalls ein Gutachten des Sachverständigenkollektivs B. von der Kraftfahrzeugtechnischen Anstalt Dresden und ein Zweitgutachten von Prof. T. vom Institut für Straßenbau, Straßenverkehr und Anlagen des Flugverkehrs der Hochschule für Verkehrswesen eingeholt hatte, die Klage abgewiesen. Es hat sich im Ergebnis den Gutachten angeschlossen und ausgeführt:

Es könne dahingestellt bleiben, ob Frau R. und D. sich zunächst verkehrsmäßig richtig verhalten oder gegen die Autobahnordnung (ABO) oder die Straßenverkehrsordnung (StVO) verstoßen hätten. Der Schaden sei durch das Umstürzen des Wagens des Klägers eingetreten. Dazu sei es gekommen, weil seine Ehefrau auf das unebene Nebengelände gefahren sei, und zwar infolge Schleuderns. Nach den Bekundungen von Frau R. und ihrer Tochter sei der Wagen erst ins Schleudern gekommen, als Frau R. wieder nach rechts gelenkt habe. Dem entspreche, daß auf der vom Kläger vorgelegten Skizze die „erzwungene Spur“ ziemlich flach und weit von dem zwischen den beiden Fahrbahnen liegenden Mittelstreifen verlaufe. Damit stimmten auch die Angaben von Frau R. in der Hauptverhandlung im Strafverfahren überein, wonach sie noch ein Stück am Mittelstreifen und dann nach rechts gefahren sei, ferner die damalige Aussage des Klägers, er habe beim Vorbeifahren noch Beobachtungen gemacht, und auch die Aussage des Verklagten D., Frau R. hätte vermeiden können und müssen, den Wagen so stark nach rechts einzuschlagen, daß er ins Schleudern geriet. Hierzu sei sie durch D. nicht veranlaßt worden. Dessen Verhalten sei dafür nicht mehr ursächlich.

Die Berufung des Klägers hat das Bezirksgericht nach Besichtigung der Unfallstelle und Rekonstruktion des Unfalls unter Zuziehung des Sachverständigen T. zurückgewiesen. Zur Begründung hat es im wesentlichen ausgeführt:

Da Frau R. bis zur Annäherung auf 50 m an das haltende Fahrzeug keine Anstalten getroffen habe, nach links auszuweichen, und auch die Absicht des Vorbeifahrens dem ihr in etwa 50 m Entfernung folgenden Kraftfahrer nicht durch Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers kenntlich gemacht habe, könne D. kein Vorwurf gemacht werden, daß er dem sich schnell nähernden Fahrzeug entgegengefahren sei und Lichtsignale mit der Stablampe gegeben habe, um ein von ihm befürchtetes Auffahren auf seinen Wagen zu verhindern. Der Wagen der Verklagten habe auf der rechten Seite der Fahrbahn unter Benutzung des befestigten Randstreifens in einem Abstand von 0,30 m vom Rande, d. h. von der neben der Autobahn befindlichen Grasfläche gehalten. Der Abstand zwischen ihm und dem Mittelstrich habe etwa 3,10 m betragen. Hinzu komme die Breite der Überholfahrbahn von etwa 3,75 m, insgesamt also 6,85 m. Diese Breite habe — auch wenn man berücksichtige, daß D. an der linken Seite seines Wagens mit der Stablampe dem Fahrzeug des Klägers entgegengelaufen sei und sich hierbei dem Mittelstrich bis auf etwa 1,00 m genähert habe — völlig ausgereicht, um ohne Schwierigkeit an dem haltenden

Pkw vorbeizufahren. Es hätten hierfür immer noch etwa 4,25 m bis 4,50 m zur Verfügung gestanden.

Das Bezirksgericht kommt zu dem Ergebnis, daß die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit, mit der der Wagen des Klägers den Pkw der Verklagten passiert habe, das Schleudern mit herbeigeführt habe. Wenn der Wagen beim Rechtsabbiegen zu schleudern begonnen habe, so ergebe sich daraus, daß Frau R., anstatt zunächst längs des Mittelstreifens weiterzufahren und erst allmählich wieder nach rechts abzubiegen, das Lenkrad viel zu früh und zu hastig nach rechts herumgerissen habe. Das habe zu dem Unfall geführt. Auch die Fahrversuche bei der Rekonstruktion hätten ergeben, daß der Unfall durch eine aufmerksame, der Verkehrssituation entsprechende Fahrweise zu vermeiden gewesen wäre.

Der Präsident des Obersten Gerichts hat die Kassation dieses Urteils beantragt. Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Für die rechtliche Beurteilung des Streitfalls kann dahingestellt bleiben, ob für das Halten des Kraftfahrzeugs der Verklagten auf der Autobahn die Voraussetzungen des § 9 Abs. 1 ABO gegeben waren. In der Regel wird das Halten zur Nachfüllung von Benzin aus einem mitgeführten Reservebehälter nicht als Notfall im Sinne dieser Bestimmung anzuerkennen sein, da von einem Kraftfahrer erwartet werden muß, daß er den Kraftstoffverbrauch annähernd richtig einschätzt und rechtzeitig an einer an der Autobahn befindlichen Tankstelle tankt oder auf einem Parkplatz oder Parkweg aus dem Reservebehälter Kraftstoff nachfüllt. Darauf, ob D. im vorliegenden Fall diese Unterlassung mit Rücksicht auf den älteren Typ des von ihm geliehenen Fahrzeugs und einen über die Norm hinausgehenden Kraftstoffverbrauch möglicherweise nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, kommt es jedoch nicht an, da das Halten des Fahrzeugs als solches keine rechtlich relevante Ursache für den Unfall war. Da der Wagen unter Benutzung des befestigten Randstreifens an der rechten Seite der Fahrbahn hielt — wobei es ebenfalls nicht als rechtserheblich ins Gewicht fallen kann, daß er nicht an der äußersten rechten Seite des Randstreifens, sondern etwa 30 cm davon entfernt hielt —, hätte die Ehefrau des Klägers ihn, da er nur etwa 50 cm der Fahrbahn in Anspruch nahm, ohne Schwierigkeiten passieren können.

D. hat die Stellung des haltenden Fahrzeugs nicht durch eine rote Signallampe 50 bis 60 m rückwärts vom Fahrzeug am rechten Seitenstreifen oder durch einen 50 cm hohen, mit drei roten Rückstrahlern versehenen Dreibock angezeigt. Nach Auffassung des Bezirksgerichts hat er hierdurch gegen § 9 Abs. 2 ABO verstoßen. Diese Bestimmung legt fest, daß bei Nebel oder Dunkelheit eine rote Signallampe oder ein Dreibock aufzustellen ist. Nach § 18 StVO sind bei Dunkelheit die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen in Betrieb zu nehmen und entsprechend § 9 Abs. 2 ABO der Dreibock aufzustellen, wenn Fahrzeuge und Personen in einer Entfernung von etwa 100 m nicht mehr deutlich wahrzunehmen sind. Für die Auffassung des Bezirksgerichts spricht, daß es die beiden Fahrzeugführer für erforderlich gehalten haben, die Beleuchtungseinrichtungen in Betrieb zu nehmen, und weiter die Tatsache, daß am Unfalltag die Sonne um 19.53 Uhr unterging, die Dämmerungszeit etwa 41 Minuten betrug, die Dämmerung also gegen 20.34 Uhr in den Zustand der völligen Dunkelheit überging und sich der Unfall gegen 20.30 Uhr ereignete. Die Frage der Pflichtwidrigkeit dieser Unterlassung kann aber dahingestellt bleiben.

Auch zwischen einer etwa pflichtwidrigen Unterlassung der Aufstellung des Dreibocks und dem Unfall bestehen keine rechtlich relevanten Kausalbeziehungen.