

Nach dem festgestellten Sachverhalt ist davon auszugehen, daß Frau R., die die Schlußleuchten des Wagens des Verklagten auf eine Entfernung von etwa 200 bis 300 m wahrgenommen, das Fahrzeug auf eine Entfernung von etwa 50 m als haltend erkannt und in diesem Zeitpunkt ihren Wagen bereits leicht nach links gelenkt hatte, ohne Komplikationen den haltenden Wagen der Verklagten passiert hätte.

Aus dem vorher Gesagten folgt aber gleichzeitig, daß eine bis auf eine Annäherung von etwa 50 m an das haltende Fahrzeug der gegebenen Verkehrssituation nicht angemessene Fahrweise der Frau R. — ungenügende Verminderung der Geschwindigkeit und Nichteinstellen auf diese Situation durch bereits früheres Ausweichen — ebenfalls nicht als für den Unfall ursächlich in Betracht gezogen werden kann.

Rechtlich bedeutsame Ursache für den Unfall kann nach alledem erst das spätere Verhalten der Beteiligten sein. Hier kommt zunächst das Verhalten des Verklagten D. in Betracht. Nach den Feststellungen des Bezirksgerichts ist er, als sich das Fahrzeug des Klägers dem haltenden Wagen bis auf etwa 50 m genähert hatte, diesem schräg in die Fahrbahn bis auf etwa 1 m an den die Fahrbahn aufteilenden Mittelstrich entgegengelaufen und hat mit einer Stablampe Lichtzeichen gegeben. Das ist — entgegen der in den bisher erstatteten Gutachten und im Urteil des Bezirksgerichts vertretenen Auffassung — ein in erheblichem Maße verkehrswidriges *s ch u l d h a f t e s* Verhalten. Für dessen rechtliche Beurteilung ist nicht entscheidend, ob D. befürchten konnte, daß der nur mit wenig verminderter Geschwindigkeit näher kommende Wagen des Klägers, dessen Fahrerin bis auf eine Entfernung von etwa 50 m noch nicht zu erkennen gegeben hatte, in welcher Weise sie der Verkehrssituation zu begegnen beabsichtigte, u. U. auf das haltende Fahrzeug auffahren würde.

Eine Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers durch Frau R. war nicht erforderlich, da sie, nachdem sie den Wagen der Verklagten als haltend erkannt hatte, nicht genötigt war, diesen unter Benutzung der linken Fahrbahnhälfte zu überholen. Die linke Hälfte der Fahrbahn ist nur für überholende Fahrzeuge bestimmt (§ 6 Abs. 1 ABO). Überholen bedeutet das Vorbeifahren an einem sich auf derselben Fahrbahn in gleicher Richtung *b e w e g e n d e n* Verkehrsteilnehmer. Sie hätte, wenn dem nach der gegebenen Verkehrssituation nichts entgegenstand — das war im vorliegenden Fall nicht ersichtlich, da auf der rechten Hälfte der Fahrbahn noch 3,25 m zur Verfügung standen —, danach den haltenden Wagen der Verklagten auf der rechten Hälfte der Fahrbahn passieren können. Hierzu war aber die Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers nicht erforderlich.

Auch wenn D. die Befürchtung haben konnte, daß der Wagen des Klägers möglicherweise auf das haltende Fahrzeug auffahre, und ihm nicht zum Vorwurf gemacht oder es auch als zweckmäßig angesehen würde, daß er das herankommende Fahrzeug durch Lichtzeichengeben auf den haltenden Wagen aufmerksam machte, hätte er hierzu aber keinesfalls derart weit, nämlich bis auf etwa 1 m an den Mittelstrich, d. h. von der seitlichen Begrenzung seines Wagens noch etwa 2 m in die Fahrbahn (noch dazu in Richtung des entgegenkommenden Fahrzeugs) hineinlaufen dürfen. Den Gutachten ist zwar darin zuzustimmen, daß es nicht richtig gewesen wäre, wenn er sich hinter seinen Wagen gestellt hätte, weil er dadurch einmal die Schlußleuchten des Wagens hätte verdecken können und sich andererseits selbst bei einem Auffahren des Wagens des Klägers großer Gefahr ausgesetzt hätte. Er hätte sich aber nahe neben seinen Wagen stellen und seitlich mit ausgestrecktem Arm die Lichtsignale geben können. Bei

einem Hineinlaufen in die Fahrbahn bis auf etwa 1 m an den Mittelstrich hat er sich übrigens zumindest in eben demselben Maße wie bei einem Aufstellen hinter seinem Wagen gefährdet. Ein Hineinlaufen in die Fahrbahn bedeutet auf jeder Straße und noch mehr bei dem schnellen Verkehr auf der Autobahn eine erhebliche Verkehrsgefährdung. Aus diesem Grunde ist auch beim Halten von Fahrzeugen auf der Autobahn in Notfällen jeder Unnötige Aufenthalt an der linken Fahrzeugseite sowie das Betreten der Fahrbahn zu vermeiden. Wenn bei dringenden Reparaturen ein Aufenthalt an der linken Fahrzeugseite nicht zu umgehen ist, muß darauf geachtet werden, daß sich die ausführende Person während der Reparatur so dicht wie möglich am Fahrzeug aufhält (*S c h n e i d e r / S c h u b e r t / W i t t*, Straßenverkehrsordnung und Autobahnordnung, Erläuterte Ausgabe, Berlin 1959, Anm. 1 Abs. 3 zu § 9 ABO, S. 282; vgl. auch §29 der ASAO 361).

Ob das Verhalten des Verklagten D. den Unfall allein verursacht oder mitverursacht hat oder aber mit Rücksicht auf das weitere Verhalten der Frau R. als Ursache des Unfalls ausscheidet, hängt von folgendem ab:

Blieb Frau R. wegen des Hineinlaufens des Verklagten D. in die Fahrbahn keine ausreichende Überlegungsfrist und Reaktionsmöglichkeit, um anders zu reagieren als mit der von ihr gewählten Fahrweise — d. h. schärferes Linkslenken des Fahrzeugs mit der Folge, daß sie bis in die Nähe des Mittelstreifens geriet und, um diesen nicht zu überfahren, alsbald wiederum schärferes Rechtslenken mit der Folge des Schleuderns und schließlich des Umkippen des Wagens —, dann würde sein Verhalten alleinige Ursache des Unfalls sein. Hierbei kann nicht das Können eines besonders befähigten Fahrers als Maßstab zugrunde gelegt werden, sondern es ist auszugehen von den Möglichkeiten, wie sie auch ein weniger erfahrener Kraftfahrer bei der gegebenen Verkehrssituation gehabt hätte. Auch wird es nicht als Mitverursachung anzusehen sein, wenn Frau R. statt eines vielleicht möglichen Bremsens dem Verklagten D. auszuweichen versucht hätte. Sie war in diesem Zeitpunkt zu einer Augenblicksentscheidung genötigt. Diese Zwangslage beruhte auf dem Hineinlaufen des Verklagten D. Ein Verhalten, das durch ein vorangegangenes verkehrswidriges Handeln eines anderen Verkehrsteilnehmers zwangsläufig herbeigeführt wurde, scheidet als rechtlich relevante Unfallursache aus.

Bestanden aber für Frau R. keine erheblichen objektiven oder subjektiven Hinderungsgründe, besser zu reagieren, ist jedoch ihre Fahrweise unter Berücksichtigung des erheblich verkehrswidrigen Verhaltens des Verklagten D. immerhin verständlich — hierbei kann nicht außer acht gelassen werden, daß sich alles innerhalb weniger Sekunden abspielte und sie zunächst durch das Verhalten des D. verwirrt worden ist —, dann wird eine Mitverursachung des Unfalls durch sie in Betracht kommen. In diesem Fall war ihr Verhalten durch das vorangegangene Verhalten des D. zwar nicht zwangsläufig herbeigeführt, aber doch nicht unwesentlich beeinflusst, so daß das Verhalten beider rechtlich relevante Unfallursache ist.

Schließlich besteht auch die Möglichkeit — das Bezirksgericht hat insoweit keine genügenden Feststellungen getroffen —, daß Frau R., auch wenn sie zunächst genötigt war, schärfer nach links zu lenken und dadurch in die Nähe des Mittelstreifens geriet, der Situation durch Gegenlenken in der Weise begegnete, daß sie zunächst eine mehr oder weniger große Strecke am Mittelstreifen entlangfuhr, erst dann scharf nach rechts lenkte — obwohl sie in der Lage war, allmählich wieder auf den rechten Teil der Fahrbahn zu gelangen —