Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB § 839 Ca, Fe

Zum Umfang der Pflicht der Bundesautobahnverwaltung die Benutzer der Überholspur einer Autobahn vor einem Auffahren auf ein sich auf der äußersten linken Seite der Überholspur langsam fortbewegendes und unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen erst auf kurze Entfernung wahrnehmbares Arbeitsfahrzeug der Bahnverwaltung zu sichern.

BGH Urt. vom 17. Mai 1965 - III ZR 23/64 OLG Hamm (Westf.)
LG Bielefeld

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 23/64 **URTEIL**

Verkündet am

17. Mai 1965
Scheibl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

1.)

2.)

3.)

- Prozeßbevollmächtigter:

gegen

1.)

2.)

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Mai 1965 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Beyer, Dr. Hußla, Gähtgens und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen des Erstklägers und der Drittklägerin wird unter Zurückweisung der Anschlußrevision des Erstbeklagten das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm (Westf.) vom 9. Dezember 1963 aufgehoben, soweit es die Zahlungsansprüche der Kläger zu 1) und 3) teilweise dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und eine teilweise Ersatzpflicht des Beklagten zu 1) gegenüber den Klägern zu 1) und 3) festgestellt hat. In diesem Umfang wird das Urteil dahin gefaßt:

Der Anspruch des Klägers zu 1) auf Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes, sein Zahlungsanspruch auf Ersatz von Kleiderschaden sowie der Zahlungsanspruch der Klägerin zu 3) auf Ersatz von Kraftfahrzeugschaden sind bis zur Höhe der bei einem Mitverschulden zur Hälfte zustehenden Beträge dem Grunde nach gerechtfertigt.

Der Zahlungsanspruch des Klägers zu 1) auf Ersatz von Heilungskosten ist bis zur Höhe des bei einem Mitverschulden zur Hälfte zustehenden Betrages insoweit dem Grunde nach gerechtfertigt, als nicht öffentliche Versicherungsträger darauf Leistungen zu erbringen haben.

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Es wird festgestellt: Der Beklagte zu 1) ist verpflichtet, dem Kläger zu 1) und der Klägerin zu 3) die Hälfte allen weiteren Schadens aus dem Unfall vom 9. Juni 1960 zu ersetzen, soweit nicht öffentliche Versicherungsträger auf den Schaden Leistungen zu erbringen haben.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Landgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 9. Juni 1960 gegen 13.55 Uhr befuhr der seit 1943 auf dem rechten Auge praktisch erblindete Erstkläger, den - früheren - Zweitkläger neben sich, mit einem Personenkraftwagen Mercedes 220 S, dessen Halterin die Drittklägerin ist, bei bedecktem Himmel, jedoch klarer Sicht und trockener Fahrbahn die Bundesautobahn von Hannover nach Köln. Nachdem er in der Nähe der Ortschaft Brönninghausen, Kreis Bielefeld, eine leichte Rechtskrümmung durchfahren hatte, schickte er sich an, in der sich anschließenden Linkskrümmung einen auf der rechten Fahrbahnseite mit einer Geschwindigkeit von 60 km/st fahrenden Lastzug zu überholen. Zu diesem Zweck benutzte er die Überholfahrbahn mit einer Geschwindigkeit von 130 km/st. Der an diese Überholfahrbahn grenzende Mittelstreifen war stark bewachsen. Plötzlich tauchte vor dem Erstkläger ein - vom linken Fahrbahnrand aus gesehen - 1,40 m in die Überholfahrbahn ragender Arbeitswagen des Erstbeklagten (ein 1,80 m breiter und 2 m hoher Lastkraftwagen) auf,

der hinten mit zwei seitlich hervorragenden, rotweiß gestreiften Fahnen und einer auf dem Führerhaus befindlichen und gelbes Licht ausstrahlenden Turm-Rundum-Leuchte versehen war. Außerdem war die Rückwand des Kastenaufbaus des Lastkraftwagens mit rotweißen Streifen bemalt. Dieser Lastwagen, der von dem - früheren - Zweitbeklagten gesteuert wurde, war von der Autobahnmeisterei Brackwede des Erstbeklagten zur Sicherung eines auf dem bewachsenen Mittelstreifen arbeitenden, aus vier Arbeitern mit zwei Motorrasenmähern bestehenden Mähtrupps eingesetzt. Er fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 6 - 8 km/st hinter dieser Mähkolonne her, führte Arbeitsgeräte und Ersatzteile mit sich und war nach hinten lediglich in der beschriebenen Weise gekennzeichnet, im übrigen aber während der Fahrt weder durch Warnposten noch in anderer Weise abgesichert. Die Sicht des Erstklägers auf dieses Fahrzeug war durch die Linkskrümmung der Bundesautobahn sowie den Bewuchs des Mittelstreifens beschränkt. Als er es bemerkte, glaubte er, sein eigenes Fahrzeug vor dem Arbeitswagen, den er wegen dessen geringer Geschwindigkeit als stehenden Kraftwagen ansah, nicht mehr zum Halten bringen zu können. Nach seiner Auffassung blieb zwischen dem Arbeitswagen und dem zu überholenden Lastzug auch nicht genügend Raum, um zwischen diesen Fahrzeugen durchfahren zu können, da er davon ausging, daß sich beim Abbremsen seines Fahrzeugs der Lastzug und der Arbeitswagen etwa auf gleicher Höhe befinden würden, wenn er diese Fahrzeuge erreicht haben würde. Er entschloß sich daher, sein Fahrzeug unter starker Abbremsung nach rechts zu ziehen in der Hoffnung, daß der Aufprall auf den Lastzug weniger wuchtig sein würde als auf den von ihm als stehend angesehenen Arbeitswagen. Der Personenkraftwagen prallte darauf auf den Anhänger des auf der rechten Fahrbahnseite fahrenden Lastzuges, von dort auf den

Arbeitswagen und an einen Baum auf dem Mittelstreifen. Dort kam er erheblich beschädigt zum Stillstand. Der Erst- und der Zweitkläger erlitten schwere Verletzungen, die ihre Einlieferung ins Krankenhaus und ihre spätere ambulante ärztliche Versorgung erforderlich machten.

In dem gegen den Erstkläger anhängig gemachten Strafverfahren wurde nach der Einholung von Gutachten die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt, weil für ihn der Unfall unvorhersehbar und unvermeidbar gewesen sei.

Die Kläger haben die beiden Beklagten auf Grund unerlaubter Handlung, den Erstbeklagten auch als Halter, den Zweitbeklagten als Fahrer des Arbeitswagens, auf Schadensersatz verklagt. Sie haben dabei dem Erstbeklagten vorgeworfen, er habe keine Anordnungen getroffen, einmal, um den starken Baum- und Strauchbewuchs auf dem Mittelstreifen, der in die Fahrbahn hineingeragt und die Sicht verkürzt habe, zu beschneiden, zum anderen, um den auf der Überholfahrbahn langsam fahrenden, infolge der Linkskrümmung der Autobahn und des starken Baumbewuchses erst auf 108 m deutlich erkennbaren Arbeitswagen durch Warnposten, Absperrungen oder Warntafeln gegen den nachfolgenden Verkehr zu sichern. Im einzelnen haben Erstkläger und Drittklägerin beantragt,

die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner zu zahlen:

an den Erstkläger für Heilungskosten	3 316,77 DM
für Kleiderschaden	450,-- DM
sowie ein angemessenes Schmerzensgeld,	
an die Drittklägerin für Kraftfahrzeugschaden	10 603,30 DM

sowie die gesamtschuldnerische Verpflichtung der beiden Beklagten festzustellen, vorbehaltlich des Übergangs von Schadensersatzansprüchen auf öffentliche Versicherungsträger den beiden Klägern auch allen weiteren entstandenen und noch entstehenden Unfallschaden zu ersetzen.

Zu diesem Feststellungsantrag haben sie behauptet, die als Unfallfolgen bestehenden Dauerschäden würden für den Erstkläger noch zukünftig erhebliche Nachteile mit sich bringen, die Drittklägerin habe Anwaltsgebühren aufbringen müssen und habe sich von dem Erstkläger wie von dem Zweitkläger deren Ansprüche auf Ersatz von Verdienstausfall abtreten lassen, habe auch Transportkosten für die Abholung des Zweitklägers im Firmenwagen gehabt.

Die Beklagten haben die Abweisung der Klage beantragt und geltend gemacht, die Sicht am Unfallort sei gut, eine weitere Sicherung des Arbeitswagens nicht erforderlich gewesen, der Erstkläger habe durch unaufmerksames Fahren infolge seiner Erblindung auf dem rechten Auge den Arbeitswagen zu spät erkannt und trage die alleinige Verantwortung an dem Unfall.

Das Landgericht hat das Verhalten des Erstklägers für grob verkehrswidrig und die allein in Betracht zu ziehende Unfallursache gehalten und hat demgemäß die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufungen der Kläger

gegenüber dem Erstbeklagten die Zahlungsansprüche des Erstklägers und der Drittklägerin dem Grunde nach zu 1/4, die des Zweitklägers dem Grunde nach für voll

gerechtfertigt erklärt, insoweit sie nicht auf öffentliche Versicherungsträger übergegangen seien; es hat ferner die Verpflichtung des Erstbeklagten festgestellt, vorbehaltlich des Übergangs von Schadensersatzansprüchen auf öffentliche Versicherungsträger dem Zweitkläger allen weiteren Unfallschaden und dem Erstkläger sowie der Drittklägerin 1/4 des weiteren Unfallschadens zu ersetzen.

Die Berufungen gegen den Zweitbeklagten hat es zurückgewiesen.

Der Erstkläger und die Drittklägerin beantragen demgegenüber mit ihren Revisionen,

das oberlandesgerichtliche Urteil insoweit aufzuheben, als die gegen den Erstbeklagten gerichteten Zahlungsansprüche dem Grunde nach sowie der Feststellungsantrag - vorbehaltlich des Übergangs der Schadensersatzansprüche auf öffentliche Versicherungsträger - anstatt zu 3/4 nur zu 1/4 für gerechtfertigt erklärt worden sind, und in diesem Umfang der Klage stattzugeben.

Der Erstbeklagte, der Anschlußrevision eingelegt hat, will weiterhin das Klagebegehren des Erstklägers und der Drittklägerin abgewiesen sehen. Die Revisionskläger bitten um Zurückweisung der Anschlußrevision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht zutreffend, auch von keiner der Parteien beanstandet, davon aus, daß als eine Haftung des Erstbeklagten aus unerlaubter Handlung nur eine Amtshaftung gemäß § 839 BGB, Art. 34 GG in Betracht komme, und bejaht dies mit der Begründung:

Die zuständigen Bediensteten des Erstbeklagten hätten es zwar im Gegensatz zu dem Klagevortrag nicht pflichtwidrig unterlassen, den starken Baum- und Strauchbewuchs auf dem Mittelstreifen der Autobahn beschneiden zu lassen; denn der Bewuchs sei im Unfallbereich ordnungsmäßig gewesen und habe keine besondere Unfallquelle dargestellt. Die in den Strafakten des Erstklägers (18 Ms 91/60 StA Bielefeld) befindlichen Lichtbilder (Bl. 4-6 dieser Akten) ließen klar erkennen, daß Zweige und Äste der auf dem Mittelstreifen befindlichen Bäume und Sträucher im unteren Bereich, auf den es hier ankomme, nicht nennenswert in die Fahrbahn hineingeragt hätten, jedenfalls solche den Rand des Mittelstreifens überragende Zweige den Verkehr auf der Überholfahrbahn nicht behindert hätten. Dies gehe auch aus den am 13. Juli 1960 - als der Bewuchs noch nicht geändert worden war - gefertigten Lichtbildern in der Hülle Blatt 111 und Bl. 139, 130 GA hervor und werde durch die Ausführungen des Gutachters Schmidtke im Strafverfahren nicht widerlegt. Allerdings sei die Sicht in der Linkskrümmung für den Verkehr auf der Überholfahrbahn dadurch behindert gewesen, daß der Mittelstreifen mit Bäumen bestanden und belaubt gewesen sei; dieser deutlich und rechtzeitig erkennbare Zustand sei aber verkehrstechnisch erforderlich, um bei Dunkelheit eine Blendwirkung durch auf der Gegenfahrbahn entgegenkommende Fahr-

zeuge auszuschließen. Diese Sichtbehinderung durch den Bewuchs des Mittelstreifens müsse von dem Verkehrsteilnehmer hingenommen werden und sei von dem Kläger bei seiner Fahrweise zu bedenken gewesen.

Jedoch sei den Bediensteten des Erstbeklagten vorzuwerfen, daß sie keine Maßnahmen getroffen hätten, um den Arbeitswagen weitergehend zu sichern und den rückwärts auf der Überholfahrbahn nahenden Verkehr vor dem Wagen zu warnen. Zu solchen Maßnahmen habe umso mehr Veranlassung bestanden, als infolge der Linkskrümmung der Autobahn im Unfallbereich und durch den Bewuchs auf dem Mittelstreifen für die auf der Überholfahrbahn fahrenden Verkehrsteilnehmer eine Sichtbehinderung vorgelegen habe, die eine Beobachtung der Verkehrsvorgänge auf der Überholspur auf weite Sicht verhindert habe, was sich insbesondere bei mit etwa 150 - 160 st/km fahrenden Fahrzeugen habe ungünstig auswirken können. Dabei hätten die Bediensteten des Erstbeklagten ihre Entscheidung, ob und wie der eingesetzte Arbeitswagen kenntlich zu machen oder zu sichern sei, nicht davon abhängig machen dürfen, ob die von den schnell fahrenden Verkehrsteilnehmern eingehaltene Geschwindigkeit jeweils verkehrsgerecht wäre oder nicht. Hierbei hätten die Bediensteten nicht unbeachtet lassen dürfen, daß der Arbeitswagen höchstens 8 st/km zurücklegte und damit für die rückwärts schnell herannahenden Verkehrsteilnehmer ein fast stehendes Hindernis mit einer entsprechend großen Gefährdung gewesen sei. Diese für die Bediensteten als Kenner der Bundesautobahnstrecken vorhersehbaren Umstände hätten sie unbeschadet der "Vorläufigen Anweisung zur Kenntlichmachung von Arbeits- und Gefahrenstellen an den Reichsautobahnen" vom 10. Juli 1939 veranlassen sollen, für eine auf größere

Entfernung sichtbare Absicherung des Arbeitswagens zu sorgen. Wenn diese Anweisung in § 3 Teil C Ziff. 1 eine Kennzeichnung von fahrenden Baufahrzeugen oder fahrendem Arbeitsgerät am Fahrzeug selbst für ausreichend erkläre und nur bei stehenden Fahrzeugen eine zusätzliche Sicherung durch das Aufstellen eines Warnpostens mit roter Fahne für erforderlich halte, so sei zu bedenken: Diese Anweisung aus dem Jahre 1939 sei durch die Wandlungen im Straßenverkehr, durch den Fortschritt in Technik und Wirtschaft sowie die Verkehrsdichte und die heute von Kraftfahrzeugen gefahrenen Geschwindigkeiten überholt. Die Bediensteten hätten daher insbesondere angesichts der im Unfallbereich anzutreffenden Verhältnisse in entsprechender Auslegung des § 1 Ziff. 1 der Anweisungen (Arbeitsstellen an und auf den Fahrbahnen der Reichsautobahnen und sonstige Gefahrenstellen für den durchgehenden Verkehr sind zur Verhütung von Unfällen durch Verkehrszeichen und Absperrungen ausreichend kenntlich zu machen) zusätzliche Sicherungen ergreifen müssen, wie das Aufstellen von Absperrvorrichtungen, von Warnschildern, Geschwindigkeitsbegrenzungsschildern oder das Aufstellen von Warnposten mit Warnflagge etwa 200 bis 300 m hinter dem Arbeitswagen, um die von dem auf der Überholfahrbahn befindlichen Arbeitswagen ausgehende Gefahr jeweils von rückwärts herannahenden Verkehrsteilnehmern kenntlich zu machen. Bedenken wegen etwaiger Verkehrsstauungen oder wegen der Rücksichtslosigkeit einzelner Verkehrsteilnehmer hätten dabei kein Hindernis sein dürfen. Auch auf die Gefahr für Leib und Leben, die durch diese zusätzliche Absicherung für die etwa aufzustellenden Warnposten entstehen könnte, könne sich der Erstbeklagte nicht mit Erfolg berufen. Zu beachten sei insoweit, daß bereits die vorläufige Anweisung aus dem Jahre 1939 das Aufstellen von Warnposten ausdrücklich vorsehe

und daß auch andere Autobahnämter, so die von dem Erstbeklagten aufgeführten Autobahnämter München, Frankfurt/Main und Hannover, bei Mäharbeiten auf dem Mittelstreifen die Aufstellung von Warnposten mit einer Warnflagge anordneten. Ferner habe der Erstbeklagte am Unfalltage im Rahmen der Sicherung der Mähkolonne auf der Gegenfahrbahn jeweils dann einen Warnposten aufgestellt, wenn seine Arbeiter mit dem Motorrasenmäher auf die Fahrbahn hätten ausweichen müssen. In all' diesen Fällen sei demnach trotz einer etwaigen Gefahr für Leib und Leben ein Warnposten aufgestellt worden. Das hätte mithin auch im vorliegenden Falle möglich sein müssen.

Neben der Haftung aus § 839 BGB, Art. 34 GG nimmt das Berufungsgericht eine Haftung des Erstbeklagten als Halter des Arbeitswagens nach § 7 StVG an.

Es schränkt jedoch die Haftung des Erstbeklagten gegenüber dem Erstkläger und der Drittklägerin auf 1/4 ein, weil der Erstkläger den Unfall in erheblichem Maße mitverschuldet habe, und weil die Drittklägerin sich dieses Mitverschulden des Erstklägers als Halterin des Mercedes-Pkw anrechnen lassen müsse (§§ 7, 17 StVG).

Zwar habe der Kläger, da er im wesentlichen das Vermögen eines Zweiäugigen zur Abschätzung von Entfernungen besitze, sich mit seinem Mercedes-Personenkraftwagen in den Verkehr der Autobahn begeben dürfen. Er habe aber nicht beachtet, daß im Unfallbereich seine Sicht durch die Linkskrümmung der Autobahn und durch den Bewuchs auf dem Mittelstreifen verkürzt worden sei, und sei nicht, wie geboten, auf Sicht gefahren. Seine Sichtweite habe lediglich 130 m

betragen. Er habe zudem selbst erklärt, daß er von dem Arbeitswagen 60 bis 80 m entfernt gewesen sei, als er ihn "in Sicht" bekommen und sein Fahrzeug sofort scharf abgebremst habe. Dabei sei zu berücksichtigen, daß er den Lastzug auf der rechten Fahrbahnseite, den er habe überholen wollen, im Auge habe behalten müssen und so von der Beobachtung der Überholfahrbahn kurz abgelenkt worden sei. Bei einer Sichtweite von 130 m sei eine Geschwindigkeit von 130 st/km zu hoch gewesen. Bereits bei einer mittleren Bremsverzögerung von 6,5 m je Sekunde betrage allein der Anhalteweg 128 m. Dazu sei die mit einer Sekunde anzusetzende Zeit zu bedenken, die der Erstkläger zu einer kurzen Beobachtung des Lastzuges während des Überholvorgangs innerhalb der Sichtweite von 130 m benötigt habe und die mit 0,8 bis 1 Sekunde zu veranschlagende Reaktions- und Bremsansprechzeit; in diesem Zeitraum habe der Kläger mit seinem Fahrzeug etwa 70 m (36 m in einer Sekunde) zurückgelegt, so daß er als reine Bremsstrecke nur mehr weitere 60 m zur Verfügung gehabt habe. Nur bei einer Geschwindigkeit von 100 st/km hätte der Kläger noch vor dem Arbeitswagen anhalten können, zumindest seinen abgebremsten Wagen zwischen dem auf der rechten Fahrbahnseite fahrenden Lastzug und dem Arbeitswagen des Erstbeklagten hindurchsteuern können, da der Abstand zwischen diesen Fahrzeugen 2,85 m, die Breite des Personenkraftwagens dagegen nur 1,74 m betragen habe.

II. 1.) Von den Rügen, die die Beteiligten hiergegen erheben, seien zunächst die der Anschlußrevision behandelt. Dabei ist die Nachprüfung, da das Berufungsgericht eine Schadensersatzpflicht der Beklagten ohne Beschränkung auf materielle Schäden und Einschränkungen nach dem Straßenverkehrsgesetz angenommen hat, auf den Tatbestand einer unerlaubten Handlung nach § 839 BGB, Art. 34 GG auszurichten.

Die Anschlußrevision gibt in erster Linie dem Kläger die Schuld an dem Unfall, weil er angesichts der Unübersichtlichkeit der Fahrstrecke zu schnell gefahren sei, sich bei dem Überholen nicht damit entlasten könne, daß er durch den Überholvorgang kurz abgelenkt worden sei, und meint, das Berufungsgericht habe bei seinen Anforderungen an die von dem Beklagten zu treffenden Maßnahmen nicht beachtet, daß auch auf Autobahnen nur auf Sicht gefahren werden dürfe, daß also der notfalls durch Erschrecken vor einem auftauchenden Hindernis verlängerte Anhalteweg noch innerhalb der Sichtweite liegen müsse. Die Anschlußrevision wendet sich, indem sie den Vortrag des Beklagten als entgegen § 286 ZPO übergangen beanstandet und auf wiederholte tödlich verlaufene Unfälle von Warnposten verweist, dagegen, daß das Berufungsgericht die Aufstellung von Warnposten verlange, und bezeichnet die übrigen vom Berufungsgericht verlangten Sicherungsvorkehrungen (Absperrvorrichtungen, Warnschilder und Geschwindigkeitsbegrenzungen) als unsachgemäß oder zu umständlich.

Diese Ausführungen vermögen indessen den Bestand des angefochtenen Urteils nicht zu erschüttern. Denn ein Fahrzeug, das auf der dem Schnellverkehr dienenden Überholspur der Autobahn steht oder nur mit Kriechgeschwindigkeit fährt, kann, wenn es wie hier infolge Krümmung der Autobahn und Bewuchses des Mittelstreifens erst spät erkannt werden kann, von rückwärts mit hoher Geschwindigkeit herannahenden Autofahrern leicht zum Verhängnis werden. Die bedauerlich hohe Zahl der Auffahrunfälle auf den Autobahnen zeigt, daß viele Kraftfahrer entweder so schnell fahren, daß sie entgegen dem Gebot, auf Sicht zu fahren, nicht mehr in der überschaubaren Strecke anhalten können oder daß sie nicht aufmerksam genug fahren. Das alles und die Grundregel des § 1 StVO,

die jede Gefährdung und vermeidbare Behinderung eines anderen Verkehrsteilnehmers untersagt, hatten die verantwortlichen Fachkräfte des Erstbeklagten zu bedenken. Vor einem Arbeitsfahrzeug, das sich langsam auf der Autobahn bewegt, wird der Verkehr zwar in aller Regel ausreichend gewarnt sein, wenn es in der Weise, wie es hier geschehen war, besonders kenntlich gemacht ist. Denn so gekennzeichnet kann es auf den weitaus überwiegenden Fahrbahnstrecken auch von schnellfahrenden Kraftfahrzeugen bereits so rechtzeitig wahrgenommen werden, daß die Fahrer selbst bei hohen Geschwindigkeiten ihrer Fahrzeuge sich noch rechtzeitig entsprechend einrichten können. Bei dem hier interessierenden Streckenabschnitt aber lag die Besonderheit vor, daß ein Kraftfahrer auf der Überholspur infolge der Krümmung der Bahn und des dichten Bewuchses des Mittelstreifens nur eine für eine Autobahn ungewöhnlich herabgesetzte Sicht hatte. Deshalb hätten sich die zuständigen Bediensteten des Beklagten, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, nicht mit den Maßnahmen des § 3 der Vorläufigen Anweisung vom 10. Juli 1939 begnügen dürfen, sondern hätten für eine weitere Sicherungsmaßnahme besorgt sein müssen. Letzteres lag umso näher, als der mit Kriechgeschwindigkeit sich fortbewegende Arbeitswagen augenscheinlich mehr einem stehenden als einem fahrenden Fahrzeug gleichzusetzen ist. Als weitere Sicherungsmaßnahme bot sich die Anbringung eines Warnzeichens links von der Überholspur (etwa mit der Aufschrift "Langsames Fahrzeug voraus" oder dergl.) an, das auf den sich ganz links auf der Überholspur fortbewegenden und erst verhältnismäßig spät wahrnehmbaren Arbeitswagen als auf eine außergewöhnliche Gefahr hinwies. Die Aufstellung eines solchen Warnzeichens und gegebenenfalls seine Versetzung im Krümmungsbereich der Autobahn je nach dem Fortschreiten der Mäharbeiten wäre sachgemäß gewesen und hätte hier, wo es um

die Sicherung von Menschenleben ging, auch keine unzumutbare Arbeitserschwernis mit sich gebracht. Dafür, daß der Kläger ein solches Warnzeichen mißachtet hätte, bietet sich nach dem Parteivortrag kein hinreichender Anhalt an. Ob die Aufstellung von Warnposten ein taugliches Sicherungsmittel gewesen wäre, kann dahingestellt bleiben, so daß die diese Frage verneinende Revisionsrüge auf sich beruhen bleiben kann.

Alles in allem kann sonach den verantwortlichen Beamten des Erstbeklagten der Vorwurf einer Fahrlässigkeit im Sinne des § 276 BGB nicht erspart werden.

2.) Die Revisionen des Erstklägers und der Drittklägerin greifen, indem sie die Bestimmung des § 286 ZPO als verletzt rügen, vergeblich die Auffassung des Berufungsgerichts an, wonach der Baum- und Strauchbewuchs auf dem Mittelstreifen an der Unfallstelle ordnungsgemäß gewesen sei und die Beamten des Erstbeklagten daher nicht dafür hätten Sorge zu tragen brauchen, daß der Bewuchs zurückgeschnitten werde.

Wenn das angefochtene Urteil anhand der genannten Lichtbilder ausführt, es hätten Zweige und Äste der auf dem Mittelstreifen stehenden Bäume und Sträucher im unteren Bereich nicht nennenswert in die Fahrbahn hineingeragt, auf jeden Fall den Verkehr nicht behindert, so ist damit ein Hineinragen für so geringfügig erklärt worden, daß es als für das Unfallgeschehen bedeutungslos angesprochen werden muß. Eine solche kein besonderes Fachwissen voraussetzende Feststellung konnte das Berufungsgericht entgegen der Meinung der Revision ohne Heranziehung eines Sachverständigen treffen.

Selbst wenn von dem Mittelstreifen aus Zweige und Äste übergehangen und in gewissem Umfang die Sicht für den Benutzer der Überholspur behindert haben sollten, so hätte sich der Verkehr und damit auch der Erstkläger auf diesen ohne weiteres wahrnehmbaren Zustand einrichten müssen. Unter diesen Umständen brauchte das Berufungsgericht auch nicht den Zeugen P[redacted] einzuvernehmen, dessen Nichteinvernahme die Revisionen der Kläger beanstanden.

Zu Unrecht werfen die Revisionen dem Berufungsgericht vor, es habe die abweichende Meinung des Sachverständigen Schmidtke über die Belaubungsverhältnisse mit der aktenwidrigen Auffassung abgetan, der Sachverständige habe bei seiner Meinungsbildung lediglich die Bilder Nr. 5 und 6 auf Blatt 6 der Strafakten verwertet. Der Sachverständige berücksichtigt auf Blatt 2 seines Gutachtens vom 2. November 1961 auch die Bilder Nr. 1-8 auf Bl. 4-7 der Akten, er legt aber auf Blatt 8 des Gutachtens den Lichtbildern Nr. 5 und 6 auf Blatt 6 der Akten das ausschlaggebende Gewicht bei. Abgesehen davon bleibt auf jeden Fall zu Ungunsten der Revisionen zu bedenken einmal die Überlegung des Berufungsgerichts, daß der Gutachter die Belaubungsverhältnisse zur Zeit des Unfalls nicht gesehen habe, zum anderen, daß es in das tatrichterliche Ermessen des Berufungsgerichts fällt, wenn es die Bilder Nr. 1 und 2 als für die maßgeblichen Sichtverhältnisse in erster Linie aufschlußreich würdigt. Wenn das Berufungsgericht weder eine Ortsbesichtigung - zur Zeit geänderter Belaubungsverhältnisse - vorgenommen noch ein Obergutachten eingeholt hat, hat es sich nicht außerhalb der Schranken gestellt, die dem Ermessen des Tatrichters gezogen sind.

Insoweit die Revisionen ferner rügen, das Berufungsgericht habe das 3%ige Gefälle der Autobahn im Unfallbereich und den Umstand nicht bedacht, daß Zweige und Äste, die im mittleren und oberen Bereich in die Fahrbahn hineinragten, die Sicht behindert oder doch vermutlich dem Kraftfahrer das trügerische Bild vermittelt hätten, er könne den Verkehr noch auf eine größere Entfernung im Auge behalten als es tatsächlich der Fall gewesen sei, können sie aus dem zu einem Überhang von Ästen und Zweigen in die Überholspur bereits Gesagten keinen Erfolg haben. Bei dieser Sachlage kann dahingestellt bleiben, ob ein Kraftfahrer das von der Revision aufgezeigte trügerische Bild hätte gewinnen können, wenn ihm tatsächlich die Sicht durch Zweige verdeckt gewesen wäre.

Zusammengenommen hat das Berufungsgericht ohne ersichtlichen Rechtsirrtum die Auffassung gewonnen, daß der Erstkläger seine Fahrgeschwindigkeit nicht so eingerichtet hat, daß notfalls auch der durch Erschrecken vor einem auftauchenden Hindernis verlängerte Anhalteweg noch innerhalb der Sichtweite lag. Dann aber hat der Erstkläger schuldhaft zum Unfall beigetragen.

III. Die Verteilung der beiderseitigen Verantwortlichkeit an dem Unfall, bei der das Berufungsgericht mit Recht § 17 StVG herangezogen hat, ist zwar grundsätzlich Sache des Tatrichters; der Revisionsrichter darf nur im Rahmen der erhobenen Rügen überprüfen, ob das Berufungsgericht von zutreffenden rechtlichen Erwägungen ausgegangen ist, alle wesentlichen Umstände in Betracht gezogen und nicht gegen Verfahrensregeln, Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen hat.

Das Berufungsgericht sieht die von dem Personenkraftwagen wie die von dem Arbeitswagen ausgehende Betriebsgefahr für erhöht an. Da das Arbeitsfahrzeug mit seiner geringen Geschwindigkeit mit 1,40 m Breite auf der äußersten linken Seite der Überholfahrbahn gefahren sei, sei von ihm im Hinblick auf den auf der Überholspur sonst üblichen Schnellverkehr eine Betriebsgefahr ausgegangen, die das gewöhnliche Maß überstiegen habe. Die Betriebsgefahr des Personenkraftwagens sei deshalb erhöht gewesen, weil der Wagen mit einer Geschwindigkeit von 130 st/km auf der Überholfahrbahn gefahren sei und einen Lastwagen habe überholen wollen. Die erhöhte Betriebsgefahr des Personenkraftwagens sei als größer anzusehen. Auch die Schuld des Erstklägers überwiege. Er habe in grober Weise gegen die "goldene Regel" des Fahrens auf Sicht verstoßen, dadurch die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs weiter erheblich erhöht und wegen dieses verkehrswidrigen Verhaltens in gesteigertem Maße für die Unfallfolgen einzustehen. Demgegenüber bestehe das Verschulden der Bediensteten des Erstbeklagten lediglich darin, daß sie dieses verkehrswidrige Verhalten des Erstklägers nicht in ihre Erwägungen einbezogen und wegen der Möglichkeit eines solchen fehlsamen Verhaltens eines Verkehrsteilnehmers den Arbeitswagen nach rückwärts nicht voll ausreichend abgesichert hätten.

Diese Ausführungen halten dem, was die Revisionen der Kläger gegen sie vorbringen, nicht stand. Der Fehler des Erstklägers, der auch die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs erhöhte, bestand darin, daß er, ohne die erforderliche Sicht zu haben, auf der Überholspur ohne ausreichend erscheinende Ausweichmöglichkeit mit 130 st/km fuhr. Dieser Fehler wurde

ihm aber erst dadurch zum Verhängnis, daß auf der nicht weit genug einsehbaren Überholspur der Autobahnstrecke, die dem Schnellverkehr dient, und zwar in die äußerste linke Seite der Spur hineinragend, ein nach rückwärts nicht genügend abgesicherter Arbeitswagen des Erstbeklagten "dahinkroch" und für den nachfolgenden, rascher fahrenden Verkehrsteilnehmer zu einer ungewöhnlichen Gefahr wurde. Mit Rücksicht darauf sind - und dem ist das Berufungsgericht nicht in dem erforderlichen Ausmaß gerecht geworden - die Beamten des Erstbeklagten als diejenigen anzusehen, die die erste und Hauptursache für den Unfall gesetzt haben. Das Verschulden der Beamten ist, worin den Revisionen recht zu geben ist, nicht nur im Blick darauf zu würdigen, daß die Beamten das verkehrswidrige Verhalten des Erstklägers nicht in ihre Überlegungen einbezogen, sondern im Blick darauf, daß sie nicht Vorsorge dagegen trafen, daß auf der Autobahn eine Gefahrenquelle wie hier entstand. Doch ist auch unter diesem Gesichtswinkel betrachtet das Verschulden der Beamten, denen im gewissen Umfang die Fassung der vorläufigen Richtlinien über die Sicherung fahrender Fahrzeuge zugutezuhalten ist, geringer zu veranschlagen als das des Erstklägers, der mit dem Verstoß gegen das Fahren auf Sicht eine "goldene Regel" des Straßenverkehrs mißachtet hat.

Ist nach dem Gesagten der Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen Schädiger und Geschädigtem, wie sie der Tatrichter vorgenommen hat, nicht beizupflichten, so nötigt dies doch nicht zur Zurückverweisung der Sache an den Tatrichter. Denn dann, wenn wie hier die für die Abwägung maßgebenden Umstände feststehen, kann auch der Revisionsrichter

die schuldhafte Mitverursachung auf Verletzer und Verletzten verteilen. Der Senat tut dies in der Weise, daß er diese je zu 1/2 dem Erstbeklagten sowie dem Erstkläger und der Drittklägerin aufbürdet. Für die Haftung aus dem Straßenverkehrsgesetz gilt nichts anderes.

Unangefochten hat das Berufungsgericht angenommen, daß sich Schadensersatzforderungen der Klägerseite um die Beträge vermindern, die sie wegen des Unfalls von öffentlich-rechtlichen Versicherungsträgern zu erhalten haben. Was die den Klägern dem Grunde nach zuzusprechenden Ansprüche aus Amtshaftung anlangt, so handelt es sich insofern streng genommen nicht um einen Rechtsübergang auf öffentliche Versicherungsträger. Denn die von diesen Trägern zu leistenden Zahlungen stellen eine anderweite Ersatzmöglichkeit im Sinne des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB dar, so daß insoweit Ansprüche der Kläger nicht entstehen und demgemäß auch nicht übergehen konnten. In dem Verfahren über den Grund des Anspruchs und über die Feststellungsansprüche braucht im übrigen der Frage, in welcher Höhe Ansprüche der Kläger wegen dieses anderweiten Ersatzes anfallen, nicht nachgegangen zu werden. Denn für das Revisionsgericht liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, daß Zahlungen der öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger der Höhe nach die Schadensersatzansprüche der Revisionskläger erreichen oder gar übersteigen würden. Nach dem Berufungsurteil verbleiben den Revisionsklägern selbst bei einer Mithaftung von 3/4 noch mit Sicherheit Forderungen. Für Sachschaden und Schmerzensgeld kommen Ansprüche der öffentlichrechtlichen Versicherung von vornherein nicht in Betracht.

Entsprechend dem Gesagten ist das angefochtene Urteil so wie geschehen teilweise aufzuheben und neu zu fassen. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges überläßt der Senat dem Landgericht, an das die Sache zur weiteren Behandlung im Betragsverfahren ohnehin zurückgeht.

Dr. Kreft Dr. Beyer Dr. Hußla

Gähtgens Dr. Reinhardt