III ZR 126/57

45

Verkündet

2359 007

lt. Protokoll am 2. Juni 1958
Ficser, Justizangestellter als
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Stadt K a s s e l, vertreten durch ihren Magistrat

Beklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. Möhring -

gegen

1.) den Rentner Hermann H[redacted], K[redacted], A[redacted]

2.) den Schneidermeister Gustav B[redacted],
Immenhausen Kreis H[redacted], P[redacted]str. [redacted],

Kläger, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1): Rechtsanwalt Prof. Dr. [redacted] -

- Prozeßbevollmächtigter zu 2): Rechtsanwalt [redacted] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 2. Juni 1958 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Wolany und Dr. Beyer

für Recht erkannt:

Die Revision der beklagten Stadt gegen das Urteil des 2. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 2. Mai 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden der beklagten Stadt auferlegt.

Von Rechts wegen

IJ

Tatbestand:

Um die Mittagstunde des 9. Mai 1953 steuerte der Feuerwehrmann W[redacted], von einem Einsatz zurückkommend, den 14 t schweren Kranwagen der Berufsfeuerwehr der beklagten Stadt mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 30 st/km stadteinwärts über die Holländische Straße in Kassel. Diese Straße ist Bundesstraße (Nr. 7) und verläuft über den Holländischen Platz hinaus geradlinig, bis sie auf die Bremer Straße stößt. Auf sie trifft am Holländischen Platz von rechts etwa im rechten Winkel die Wolfhagerstraße, von halb rechts im Winkel von schätzungsweise 135 Grad die Untere Königstraße, die ihrerseits ungefähr geradlinig auf der anderen Seite des Holländischen Platzes als Henschelstraße weiterführt. Der Holländischen Straße sind durch Vorfahrtsschilder alle anderen Straßen untergeordnet.

W[redacted] fuhr mit dem Kranwagen auf seiner rechten Straßenseite und beabsichtigte, am Holländischen Platz, der in der Fahrtrichtung W[redacted] etwas nach links hängt und Kopfsteinpflaster aufweist, in die Untere Königstraße einzubiegen. Ein Sprühregen, der kurz zuvor begonnen hatte, hatte zu einem Schmierfilm auf dem Kopfsteinpflaster des Platzes geführt. W[redacted] bremste kurz, um die Geschwindigkeit des Wagens noch mehr herabzusetzen, und schlug gleichzeitig das Steuer nach rechts ein. Der Wagen folgte aber den Einschlag des Lenkrades nicht und geriet ins Rutschen.

In diesem Augenblick bemerkte W[redacted] das von dem Kläger Bindbeutel gesteuerte Motorrad (Hubraum 198 ccm), auf dessen Soziussitz der Kläger H[redacted] saß. B[redacted] befuhr mit einer Geschwindigkeit, die ungefähr der eines Radfahrers entsprach, in entgegengesetzter Richtung von der Stadtmitte die Untere Königstraße, die an der Einmündung auf den Holländischen Platz etwa 12 1/2 m breit ist und

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

zum Holländischen Platz etwas abfällt. Er wollte nach links in die Holländische Straße einbiegen. Er hielt sich mit seinem Motorrad ungefähr 1 m rechts von der - in seiner Fahrtrichtung gesehen - äußersten rechten Schiene der etwa in der Mitte der Straße verlaufenden doppelten Gleise der Straßenbahn und hatte von der seine Fahrbahn begrenzenden rechten Bordsteinkante, die an dieser Einmündungsstelle auf einer Strecke von etwa 20 m um 3 m gegenüber den Verhältnissen weiter oberhalb zurückgesetzt ist, einen seitlichen Abstand von ungefähr 5 m.

W[redacted] trat beim Anblick des Motorrades die Vierradbremse. Dadurch wurden die Räder des Wagens blockiert. Der Wagen rutschte in seiner alten Fahrtrichtung weiter quer über die Einmündung der Unteren Königstraße auf die linke Straßenhälfte, erfaßte das Motorrad des Klägers B[redacted], schob es noch etwa 8 m vor sich her und befand sich, als er endlich zum Stillstand kam, mit seinem linken vorderen Kotflügel noch 1,60 m von der linken Bordsteinkante am Beginn der Unteren Königstraße entfernt. Die Rutschspur des Feuerwehrwagens betrug insgesamt mehr als 20 m. Außer Sachschaden trugen beide Kläger beträchtliche Körperschäden davon.

Der Fahrer W[redacted] wurde in dem gegen ihn anhängig gemachten Strafverfahren in erster Instanz wegen fahrlässiger Körperverletzung und Übertretung der Straßenverkehrsordnung zu einer Geldstrafe von 25 DM verurteilt, in der Berufungsinstanz jedoch freigesprochen (12 Cs 407/53 AG Kassel). Die Kläger machen dem Fahrer W[redacted] verkehrswidrige Fahrweise zum Vorwurf und nehmen die beklagte Stadt aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung (Amtspflichtverletzung) und aus § 7 des Straßenverkehrsgesetzes auf Schadensersatz in Anspruch. Ihre Klage richtete sich zunächst auch gegen

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

den Fahrer W[redacted], ist jedoch insoweit vom Landgericht rechtskräftig abgewiesen worden. Beide Kläger verlangen Zahlung bezifferter Beträge, Freistellung von einzelnen Verbindlichkeiten sowie ein angemessenes Schmerzensgeld und begehren weiter die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz allen weiteren, ihnen aus dem Unfall noch entstehenden Schadens. Der Kläger B[redacted] verlangt außerdem Zahlung einer laufenden Rente (monatlich 400 DM ab 1. September 1954).

Die beklagte Stadt hat - ebenso wie der zunächst mitverklagte Fahrer W[redacted] - um Abweisung der Klage gebeten und geltend gemacht: Der Unfall sei auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen. Dieses sei darin zu suchen, daß bei dem schweren Kranwagen unvorhergesehene und unvorhersehbare Eigenschwingungen aufgetreten seien, denen zufolge der Wagen dem Lenkeinschlag nicht mehr habe folgen können. Sie haben sich ferner auf ein Mitverschulden des Klägers B[redacted] berufen mit der Begründung, daß dieser nicht ganz rechts gefahren und die Vorfahrt des Kranwagens nicht beachtet habe.

Das Landgericht hat die Verpflichtung der beklagten Stadt festgestellt, den Klägern allen zukünftigen Schaden aus dem Unfall zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf öffentliche Versicherungsträger übergehen. Es hat ferner die übrigen Klageansprüche gegen die beklagte Stadt mit Ausnahme eines Anspruchs des Klägers B[redacted] auf Ersatz von Kurkosten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, soweit sie nicht auf öffentliche Versicherungsträger übergegangen sind.

Das Oberlandesgericht hat einen der bezifferten Klageansprüche des Klägers B[redacted] in Höhe von 525 DM nebst

Zinsen (Verdienstausfall der Tochter Irene) abgewiesen, im übrigen jedoch die Berufung der beklagten Stadt zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf völlige Abweisung der Klage weiter. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Angesichts dessen, daß der Kranwagen der Beklagten bei der hier interessierenden Fahrt von einem Einsatz der Feuerwehr zurückkam, die Fahrt mithin im Rahmen des hoheitlichen Tätigkeits- und Aufgabengebietes der beklagten Stadt stattfand, sind die Vorinstanzen zutreffend davon ausgegangen, daß die rechtliche Grundlage für die von den Klägern geltend gemachten Ansprüche außer in den Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes in den Bestimmungen des § 839 BGB iVm Art. 34 GG zu suchen ist. Insoweit erhebt die Revision auch keine Bedenken.

II.

1.) Das Berufungsgericht hat zunächst ausgeführt: Gegen die Feststellung, daß am Unfalltage überhaupt Eigenschwingungen des Kranwagens, auf die die Beklagte den Unfall zurückführen wolle, aufgetreten seien, bestünden Bedenken. Aber wenn man trotz all dieser - vom Berufungsgericht im einzelnen dargelegten - Bedenken von Eigenschwingungen des Wagens am Unfalltage ausgehen wolle, dann sei "jedenfalls dem Landgericht uneingeschränkt in der Fest-

stellung zu folgen, daß solche Schwingungen geringfügig gewesen sind und die Steuerbarkeit des Wagens nicht wirklich beeinträchtigt haben."

Diese Feststellung greift die Revision in verschiedener Hinsicht mit verfahrensrechtlichen Rügen an.

a) Die Revision macht einmal geltend: Das Berufungsgericht gründe seine Feststellung u. a. darauf, daß weder der Fahrer noch die Mitfahrenden etwas von solchen Schwingungen bemerkt hätten. Das widerspreche den vorhergehenden Ausführungen im Berufungsurteil, wonach die Strafkammer in ihrem freisprechenden Urteil solche Feststellungen für die Mitfahrenden Bö[redacted] und R[redacted] getroffen habe. Wenn das Berufungsgericht meine, es sei nicht ersichtlich, wie die Strafkammer zu ihrer Feststellung gekommen sei, weil die Zeugen weder bei der Polizei noch beim Amtsgericht und auch nicht bei der Zivilkammer etwas davon bekundet hätten, so verkenne damit das Berufungsgericht, daß die Strafkammer ihre Feststellungen pflichtgemäß auf die vor ihr gemachten Aussagen gestützt habe. Das Berufungsgericht habe mithin die in der Strafverhandlung gemachten Aussagen der Zeugen unzureichend gewürdigt.

Diese Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hingewiesen, daß das Strafkammerurteil (S. 7) zwar erwähne, der Wagen habe nach den Aussagen der Zeugen Bö[redacted] und R[redacted] am Unfalltage plötzlich Eigenschwingungen gezeigt, daß es sich nach der Fassung dieser Bemerkung aber nicht um eine eigene Feststellung der Strafkammer, sondern um eine Wiedergabe der Auffassung des Sachverständigen Thiele handele. Das Berufungsgericht fährt dann weiter fort, daß beide Zeugen jedenfalls im polizeilichen Ermittlungsverfahren und in der

Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht derartiges auch nicht andeutungsweise bekundet hätten, so daß nicht zu erkennen sei, wie die Strafkammer oder der Sachverständige Thiele zu einem solchen Sachverhalt gekommen seien. Soweit das Berufungsgericht mit diesen Ausführungen hat sagen wollen und gesagt hat, daß das Strafkammerurteil nicht eindeutig erkennen lasse, ob die Zeugen Bö[redacted] und R[redacted] überhaupt von Eigenschwingungen des Wagens etwas bekundet haben und ob die Strafkammer eine eigene dahingehende Feststellung habe treffen wollen, so ist das zutreffend, und dem Berufungsgericht kann der Vorwurf, die "in der Strafkammerverhandlung gemachten Aussagen" nicht zureichend gewürdigt zu haben, nicht gemacht werden. Wenn das Berufungsgericht mit der Begründung, daß die genannten Zeugen weder im polizeilichen Ermittlungsverfahren, noch vor dem Amtsgericht, noch in dem vorliegenden Rechtsstreit etwas über Eigenschwingungen bekundet hätten, der Zeuge M[redacted], der nach seinen Bekundungen rechts neben dem Fahrer im Kranwagen gesessen habe, sogar ausdrücklich erklärt habe, von Eigenschwingungen nichts gemerkt zu haben, die eigene Feststellung getroffen hat, die Mitfahrenden hätten von Schwingungen nichts bemerkt, so ist das verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden. Gegen die Feststellung, daß der Fahrer selbst Schwingungen nicht bemerkt habe, hat auch die Revision nichts vorgebracht.

b) Gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, die Eigenschwingungen des Kranwagens seien, wenn sie überhaupt aufgetreten seien, jedenfalls geringfügig gewesen, bringt die Revision folgendes vor: Wenn das Berufungsgericht für wesentlich halte, daß der Sachverständige Irsch bei seinen Probefahrten keine Eigenschwingungen des Fahrzeugs beobachtet habe, so verkenne es, daß dieser seine Versuche nicht zu denselben Bedingungen wie am Unfalltage gemacht habe, insbesondere nicht bei einem Untergrund, der zu einem

"Schmierfilm" geführt habe, sondern ohne verschmierte Straße und nachdem es schon einige Zeit geregnet habe.

Auch diese Rüge ist verfehlt. Der Sachverständige hat in seinem Ergänzungsgutachten im einzelnen dargelegt, welche Probefahrten und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen er sie durchgeführt hat. Er hat keineswegs verkannt, daß sich bei einem späteren Versuch die Verhältnisse, wie sie zur Zeit des Unfalles bestanden, nicht in allen Einzelheiten wiederherstellen lassen. Er hat dementsprechend nicht die von ihm bei den Probefahrten gewonnenen Ergebnisse ohne weiteres auch für die Unfallfahrt maßgeblich sein lassen, sondern lediglich daraus, daß er bei den unter den verschiedensten Bedingungen durchgeführten Probefahrten eine gute Straßenlage und kein auf Eigenschwingungen beruhendes "Aufschaukeln" oder "Nicken" des Fahrzeugs festgestellt hat, den Schluß gezogen, daß er sein erstes Gutachten im Ergebnis im vollen Umfang aufrechterhalten müsse. Dieses ging dahin, daß Eigenschwingungen, wenn am Unfalltage überhaupt aufgetreten, nur von untergeordneter Bedeutung gewesen seien. Wenn das Berufungsgericht dem gefolgt ist, so läßt sich dagegen mithin nicht sagen, vom Berufungsgericht sei verkannt worden, daß der Sachverständige die Versuche nicht zu denselben Bedingungen wie am Unfalltage angestellt habe.

c) Die Revision wirft dem Berufungsgericht ferner vor, bei der Würdigung des Gutachtens Irsch nicht berücksichtigt zu haben, daß der Sachverständige selbst einen Vorbehalt für den Fall gemacht habe, daß die Eigenschwingungen noch bewiesen würden. In dem Gutachten (vom 19. Januar 1955) heißt es dazu wörtlich: "Die Eigenschwingungen des neuen, modernen Fahrzeugs stellen mindestens in diesem Fall kein unabwendbares Ereignis dar, es sei denn, daß

dieses noch bewiesen wird". Diese Formulierung zeigt, daß der Vorbehalt sich gar nicht auf den Beweis der Eigenschwingungen, sondern auf den Beweis eines unabwendbaren Ereignisses beziehen sollte. Aber selbst wenn man annehmen wollte, daß der Vorbehalt sich auf den Nachweis von Eigenschwingungen beziehen sollte, könnte dem Berufungsgericht nicht der Vorwurf unzureichender Würdigung der Ausführungen des Sachverständigen gemacht werden. Denn zur Frage der Eigenschwingungen hat der Sachverständige entscheidend in seinem zweiten Gutachten (vom 7. September 1955) nach Durchführung eigener Fahrversuche Stellung genommen, und der in dem ersten Gutachten insoweit noch enthaltene Vorbehalt wurde dadurch - wenn er sich überhaupt auf den Beweis der Eigenschwingungen bezogen haben sollte - gegenstandslos.

d) Ein weiterer Revisionsangriff geht dahin, das Berufungsgericht habe gegenüber dem Gutachten Irsch das entgegenstehende Gutachten Thiele, der vor der Strafkammer als Sachverständiger und in dem vorliegenden Rechtsstreit als sachverständiger Zeuge gehört wurde, "nur unvollkommen abgewogen". Thiele hat sein Gutachten vor der Strafkammer mündlich erstattet, und der Inhalt des Gutachtens ist lediglich in den Gründen des Strafkammerurteils wiedergegeben. Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe nicht gewürdigt, daß Thiele sein Gutachten vor der Strafkammer eindeutig dahin abgegeben habe, daß der Unfall auf die Eigenschwingungen des Wagens zurückzuführen sei, so ist das verfehlt. Einmal läßt das Strafkammerurteil gar nicht mit Sicherheit erkennen, daß der Sachverständige den Unfall allein auf Eigenschwingungen zurückgeführt hat, da in dem Urteil die Rede davon ist, daß der Sachverständige weiter ausgeführt habe, der Unfall sei möglicherweise auch dadurch begünstigt

worden, daß etwa die Mitte des Holländischen Platzes leicht nach links abfalle. Zum anderen kann dem Berufungsgericht der Vorwurf eines Verfahrensverstoßes nicht gemacht werden, wenn es nicht ohne weiteres von den Ausführungen des Sachverständigen Thiele in dem Strafverfahren ausgegangen ist (wogegen zudem erhebliche prozessuale Bedenken erhoben werden könnten), sondern wesentlich auf das abgestellt hat, was Thiele als sachverständiger Zeuge in dem vorliegenden Verfahren bekundet hat.

e) Schließlich bemängelt die Revision in dem hier interessierenden Zusammenhang, daß das Berufungsgericht dem Antrag der Beklagten auf Einholung eines Obergutachtens nicht stattgegeben habe. Sie meint, hier seien die Voraussetzungen gegeben gewesen, unter denen nach der Entscheidung des V. Zivilsenats vom 7. März 1953 - V ZR 97/52 - (MDR 1953, 605) die Pflicht zur Einholung eines Obergutachtens zu bejahen ist (besonders schwierige Fragen oder grobe Mängel der vorhandenen Gutachten). Das trifft jedoch nicht zu. Einen "groben Mangel" des Gutachtens Irsch, dem das Berufungsgericht im wesentlichen gefolgt ist, hat die Revision nicht dartun können; er ist auch nicht zu erkennen. Weiter kann nicht anerkannt werden, daß die Frage der Eigenschwingungen des Unfallwagens derartige Schwierigkeiten biete, daß allein deswegen die Einholung eines Obergutachtens geboten gewesen wäre. Ganz abgesehen davon ging es hier entscheidend um die Tatfrage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang gerade bei der Unfallfahrt tatsächlich Eigenschwingungen des Kranwagens aufgetreten sind. Wenn das Berufungsgericht diese Frage auf Grund der Bekundungen der an der Fahrt selbst beteiligt gewesenen Zeugen und des auf eigenen Fahrversuchen beruhenden Gutachtens Irsch unter Würdigung auch der Angaben des

Sachverständigen (Zeugen) Thiele entschieden hat, ohne noch ein weiteres Obergutachten einzuholen, so sind dagegen verfahrensrechtliche Bedenken nicht zu erheben.

Der Vortrag der Revision in der mündlichen Verhandlung ging offenbar davon aus, daß die Einholung eines weiteren (Ober-) Gutachtens von der Beklagten noch zur Ermittlung anderer Unfallursachen beantragt gewesen sei. Das war aber nicht der Fall.

2.) Die Revision wendet sich weiter gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Kranwagen durch das beim Einbiegen auf den Holländischen Platz erfolgte erste - leichte - Bremsen ins Rutschen gekommen sei, und macht dazu geltend: Das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß sich in der Unfallkurve ein quer über die Straße fahrendes Industriegleis befinde. Das Rutschen könne auf die Wirkung dieses Gleises unabhängig von dem leichten Bremsen zurückzuführen sein. Hierzu hätte das Gericht angesichts der sich widersprechenden Auffassungen des Sachverständigen Irsch und des Sachverständigen Thiele im Strafverfahren Ermittlungen anstellen und einen besonderen Sachverständigen heranziehen müssen, da es sich insoweit um besonders schwierige Fragen der allgemeinen Lebenserfahrung und des physikalischen Fachwissens handele. Damit kann die Revision jedoch keinen Erfolg haben.

Sowohl der Sachverständige Irsch wie auch das Berufungsgericht haben, wie sich aus ihren Ausführungen ergibt, berücksichtigt, daß sich auf der Straße "Schienenwege" befinden, und es ist kein Anhalt dafür gegeben, daß damit nur die Straßenbahnschienen und nicht auch die Industriegleise gemeint seien.

Wenn die Revision im übrigen mit ihren auf ein beigefügtes Gutachten gestützten längeren technischen und physikalischen Ausführungen das Ergebnis des Berufungsgerichts, daß das Bremsen das Rutschen des Kranwagens verursacht habe, angreift, so bewegt sie sich damit auf dem Gebiet der tatrichterlichen Beweiswürdigung, die der Nachprüfung durch das Revisionsgericht grundsätzlich verschlossen ist. Daß das Berufungsgericht zu seinem Ergebnis unter Verletzung von Verfahrensvorschriften, Denkgesetzen oder Erfahrungssätzen gelangt sei, ist nicht ersichtlich. Insbesondere handelte es sich bei der Frage, ob das Bremsen des Kranwagens unter den obwaltenden Umständen das Rutschen zur Folge gehabt habe, keineswegs um eine so schwierige Frage, daß es dem Berufungsgericht als Rechtsfehler zur Last gelegt werden könnte, wenn es außer dem Sachverständigen Irsch über diese Frage des Ursachenzusammenhangs zwischen Abbremsen und Rutschen des Kranwagens nicht noch einen besonderen Sachverständigen gehört hat.

3.) Gegen die Bejahung eines Verschuldens des Fahrers W[redacted] seitens des Berufungsgerichts erhebt die Revision in mehrfacher Hinsicht ebenfalls Bedenken:

a) Die Revision bringt zunächst vor: die Annahme des Berufungsgerichts, der Fahrer W[redacted] habe jedenfalls die gebotene Sorgfalt verletzt, wenn er Eigenschwingungen des Fahrzeugs nicht in Rechnung gesetzt habe, sei fehlsam, stelle einen logischen Widerspruch zu der Annahme der Geringfügigkeit und Seltenheit des Auftretens von Eigenschwingungen dar. Damit kann die Revision jedoch nichts erreichen.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts (S. 12/13 des Berufungsurteils), auf die sich dieser Revisionsan-

griff bezieht, tragen die Entscheidung nicht. Sie beziehen sich auf den - vom Berufungsgericht verneinten und deshalb lediglich unterstellten, hypothetischen - Fall, "mäßige Eigenschwingungen des Kranwagens hätten mit zu dem Rutschen und zu dem Unfall beigetragen". Da das Berufungsgericht in Eigenschwingungen des Fahrzeugs eine (Mit-) Ursache für den Unfall überhaupt nicht gesehen hat, ist es unerheblich, ob dem Berufungsgericht darin gefolgt werden könnte, wie es für den - hypothetischen-Fall, daß tatsächlich Eigenschwingungen zu dem Unfall beigetragen hätten, die Verschuldensfrage beantwortet hat.

b) Sodann legt die Revision in längeren Ausführungen dar, daß der Fahrer W[redacted] nicht verpflichtet gewesen sei, "seine an sich mäßige Geschwindigkeit von ca. 25 - 30 km durch Einschalten eines niederen Ganges oder durch Bremsen vor der leichten Rechtskurve noch weiter herabzusetzen."

Das Berufungsgericht macht jedoch dem Fahrer W[redacted] überhaupt nicht den Vorwurf, mit zu großer Geschwindigkeit gefahren zu sein. Das Berufungsgericht sieht das Verschulden des Fahrers W[redacted] vielmehr allein darin, daß er im Augenblick des Einbiegens auf den Holländischen Platz leicht gebremst und nach Beginn des Rutschens die Vierradbremse kräftig und anhaltend betätigt habe. Es bemerkt dazu, wenn W[redacted] die Geschwindigkeit seines Wagens hätte herabsetzen wollen, so hätte er das bei der gegebenen Situation vor dem Einbiegen auf den Holländischen Platz tun müssen. Die Ausführungen der Revision, das Berufungsgericht habe dem Fahrer W[redacted] aus der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit zu Unrecht einen Schuldvorwurf gemacht, gehen deshalb ins Leere.

c) Nach Auffassung der Revision sieht das Berufungsgericht zu Unrecht ein Verschulden des Fahrers W[redacted] darin,

daß er zuerst leicht gebremst und später die Vierradbremse betätigt hat. Die Revision hat jedoch einen Rechtsfehler des Berufungsgerichts nicht aufzuzeigen vermocht. Das erste leichte Bremsen ist erfolgt "im Augenblick des Einbiegens auf den Holländischen Platz, also schon in der Kurvenfahrt, auf nassem, glatten Kopfsteinpflaster" und war durch eine plötzlich aufgetretene, unvorhersehbare Verkehrssituation nicht erzwungen. Das Berufungsgericht ist bei dieser Sachlage in Übereinstimmung mit dem Gutachten Irsch zu dem Ergebnis gekommen, der Fahrer hätte, wenn er glaubte, seine Geschwindigkeit zur Überquerung des Holländischen Platzes noch herabmindern zu müssen, dies vor dem Einbiegen auf den Platz tun müssen, jedenfalls habe "das Bremsen bei beginnendem Regen auf einer Straße mit Schienenwegen und mit schlechtem Kopfsteinpflaster, auf dem sich eine Schmierschicht gebildet hatte, und bei gleichzeitiger Kurvenfahrt" den fahrtechnischen Erfordernissen widersprochen. Das Berufungsgericht hat sonach dem Fahrer W[redacted] daraus einen Vorwurf gemacht, daß er sich nicht rechtzeitig auf das Überqueren des Holländischen Platzes in einer Weise, wie sie bei der gegebenen Situation (besonders schweres Fahrzeug, beginnender Nieselregen, nach einer Seite etwas abfallender Platz mit Kopfsteinpflasterung und verschiedenen Schienenwegen) geboten war, eingestellt und die ihm selbst erforderlich erschienene Herabminderung seiner Geschwindigkeit nicht vorher vorgenommen hat. Wenn es dementsprechend bei der Besonderheit des Falles "das Bremsen zu einem falschen und höchst gefährlichen Zeitpunkt als Fahrlässigkeit des Fahrers" gewertet hat, so läßt das einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Das gleiche gilt für den weiteren Vorwurf, den das Berufungsgericht dem Fahrer macht, nämlich für die "kräftige und anhaltende Betätigung der Vierradbremse nach Be-

ginn des Rutschens, die erst recht verhinderte, daß der Fahrer den Wagen wieder in die Gewalt bekam." Die Revision meint dazu, daß dieses Bremsen nicht fehlerhaft gewesen sei und nicht als Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, sondern als Zeichen eines gewissenhaften Fahrens und als unwillkürliche Reaktion gewertet werden müsse. Im einzelnen braucht hierzu jedoch nicht weiter Stellung genommen zu werden; insbesondere kann offen bleiben, ob die Betätigung der Vierradbremse zur Herbeiführung des Unfalls mit beigetragen hat und ob eine andere Verhaltensweise des Fahrers den Unfall vermieden oder gemildert hätte. Denn selbst wenn man annehmen wollte, daß die Betätigung der Vierradbremse dem Fahrer nicht als schuldhafte Pflichtverletzung zugerechnet und auch die Ursächlichkeit zwischen diesem Verhalten und dem Zusammenstoß nicht bejaht werden könnte, so ist doch jedenfalls dem Fahrer sein zeitlich vorher liegendes Verhalten und das erste Bremsen, das das den Unfall verursachende Rutschen des Kranwagens ausgelöst hat, als Fahrlässigkeit zur Last zu legen, so daß es nicht darauf ankommt, ob gegen den Fahrer auch noch weitere Vorwürfe zu erheben sind. Von Bedeutung würde diese Frage allenfalls dann werden können, wenn das Verschulden des Fahrers W[redacted] gegen ein solches des Klägers B[redacted] abgewogen werden müßte. Das aber ist, wie noch zu erörtern sein wird, nicht der Fall.

III.

Die Revision ist weiter der Meinung, daß dem Kläger B[redacted] entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts der Vorwurf eines erheblichen Mitverschuldens zu machen sei.

1.) Gegenüber den Ausführungen der Revision, daß der Kläger B[redacted] mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 9 Abs. 3 StVO (Vorbeifahren an Haltestellen der Straßenbahn) und des § 13 StVO in der damals geltenden Fassung (Einbiegen in eine "Hauptstraße") mit mäßiger Geschwindigkeit hätte fahren müssen, ist darauf hinzuweisen, daß B[redacted] nach dem Tatbestand des Berufungsurteils lediglich "mit einer Geschwindigkeit, die ungefähr der eines Radfahrers entsprach", gefahren ist. Wegen der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit kann bei dieser Sachlage nichts gegen B[redacted] hergeleitet werden.

2.) Die Revision vertritt weiter die Auffassung: Der Kläger B[redacted] hätte an der äußersten rechten Straßenseite fahren müssen. Die Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 2 StVO (vor dem Links-Einbiegen Einordnung möglichst weit links), die das Berufungsgericht habe zum Zuge kommen lassen, sei hier nicht anwendbar.

Wenn die Revision meint, die Vorschrift über das Links-Einordnen vor dem Abbiegen nach links gelte nur im Rahmen eines ständig fließenden Verkehrsstromes, gelte also nicht, wenn - wie hier - keine weiteren Fahrzeuge da seien, die ein Ausscheren aus der Kolonne erfordern, so ist dazu zu sagen: Die Vorschrift über das Einordnen nach links vor dem Links-Abbiegen hat den Zweck, den sonstigen Verkehr fließend zu erhalten, um die Gefahr, die das Abbiegen nach links für den fließenden Verkehr schafft, möglichst auszuräumen. Wenn aus diesem Zweck der Vorschrift - Schutz des fließenden Verkehrs- auch zu folgern ist, daß sie bei Straßen, die ihrer Art nach einen fließenden Verkehr nicht aufweisen (z.B. nicht stark

befahrene Landstraßen), in der Regel nicht gilt, so hängt doch andererseits ihre Anwendbarkeit nicht davon ab, ob auf einer Straße, die regelmäßig fließenden Verkehr aufweist, im Einzelfall ein solcher Verkehr stattfindet oder nicht (vgl. Entscheidung des VI. Zivilsenats in DAR 1955, 63). Bei einer - nicht völlig unbedeutenden - Straße im inneren Stadtbereich einer Großstadt, um die es sich hier handelt, kann mithin die Anwendbarkeit der in Rede stehenden Vorschrift nicht in Frage gestellt werden, selbst wenn im Einzelfall ein fließender Verkehr nicht stattfand.

Der Hinweis der Revision, das Einbiegen dürfe nicht schon in der zu verlassenden Straße beginnen, sondern "erst an der Stelle, in die eingebogen wird", ist verfehlt, weil der Kläger B[redacted] vor dem Zusammenstoß noch gar nicht "eingebogen" war, sondern sich lediglich auf der zu verlassenden Straße links "eingeordnet" hatte.

Weiter macht die Revision geltend: Da B[redacted] von der Unteren Königstraße über den Holländischen Platz fahren und dann erst in die Holländische Straße hätte einbiegen wollen, hätte er mit Rücksicht darauf, daß vor der Holländischen Straße noch die Wolfhager Straße links abzweige, zuerst noch ganz rechts bleiben müssen. Diese Auffassung wird jedoch der gegebenen Verkehrssituation nicht gerecht. Die Untere Königstraße setzt sich jenseits des Holländischen Platzes in der Henschelstraße fort. Nach rechts, aus der Richtung Königstraße - Henschelstraße gesehen, zweigen zwei Straßen vom Holländischen Platz ab, nach links ebenso, und zwar nach scharf links die Wolfhager Straße und nach halblinks die Holländische Straße. Für den Verkehrsteilnehmer, der aus der Unteren Königstraße kommt, liegt mithin der Fall des Links-Einbiegens nicht nur vor, wenn er in die Wolfhager Straße einbiegen

will, sondern auch dann, wenn er an der Einfahrt dieser Straße vorbei in die Holländische Straße einbiegen will. Angesichts dessen, daß von diesem Fahrweg nach rechts drei Straßen abzweigen, würde er den fließenden Verkehr stark behindern, wenn er auf der Unteren Königstraße bis zur Einmündung auf den Holländischen Platz ganz rechts und in dieser Richtung auf den Holländischen Platz weiterfahren und erst, wie die Revision es für richtig halten will, mitten auf dem Platz sich nach links absetzen würde. Er verhält sich vielmehr verkehrsgerecht, wenn er sich bereits vor der Einmündung der Unteren Königstraße nach links einordnet. Dadurch gibt er den fließenden Verkehr für alle diejenigen frei, die in Verlängerung der Unteren Königstraße geradeaus in die Henschelstraße fahren oder in eine der beiden nach rechts abzweigenden Straßen einbiegen wollen. Diejenigen Verkehrsteilnehmer aber, die gleichfalls in die Holländische Straße einfahren wollen, werden durch dieses Einordnen nach links ebenso wenig behindert wie die, die nach links in die Wolfhager Straße einbiegen wollen. Das Entsprechende gilt für den Gegenverkehr. Daraus, daß B[redacted] auf der linken Seite der rechten Fahrbahnhälfte der Unteren Königstraße fuhr, kann ihm deshalb ein Vorwurf nicht gemacht werden.

Daß der Kläger B[redacted] sich einer Vorfahrtsrechtsverletzung schuldig gemacht habe, trifft nicht zu. Denn er hat durch sein Verhalten dem Kranwagen das ihm zustehende Vorfahrtsrecht nicht genommen und es nicht beeinträchtigt. Die Revision hat insoweit auch keine Bedenken geltend gemacht.

Das Berufungsgericht hat auch mit Recht verneint, daß angesichts der Bestimmung des § 48 Abs. 1 StVO (Sonder-

rechte u. a. für die Feuerwehr im Feuerlöschdienst) dem Kläger B[redacted] ein Vorwurf gemacht werden könne. Denn nach dem festgestellten Sachverhalt hat B[redacted] ein etwaiges Vorrecht des Feuerwehrwagens nicht mißachtet und hat dessen Fahrt nicht gestört. Die Revision hat auch in dieser Beziehung keine Angriffe erhoben.

IV.

Bei der Abwägung der von dem Kranwagen der Feuerwehr ausgehenden Betriebsgefahr (und des Verschuldens des Fahrers W[redacted]) auf der einen und der Betriebsgefahr des Kraftrades des Klägers B[redacted] auf der anderen Seite sind die Vorinstanzen zu dem Ergebnis gekommen, daß der Schaden so überwiegend durch den 14 t schweren Kranwagen verursacht worden sei, daß demgegenüber die von dem Motorrad ausgehende Betriebsgefahr als Unfallursache nicht mehr ins Gewicht falle. Gegen diese - dem Tatrichter obliegende und deshalb nur auf dabei etwa vorgekommene Rechtsfehler in der Revisionsinstanz nachprüfbare - Abwägung lassen sich rechtliche Bedenken nicht erheben.

V.

Die Revision gegen das Berufungsurteil erweist sich nach alledem als unbegründet.

Die Kosten des erfolglos gebliebenen Rechtsmittels hat die beklagte Stadt nach der Vorschrift des § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Geiger Dr. Kreft Dr. Arndt

Wolany Dr. Beyer