

Verkündet laut Protokoll
am 10. Juli 1952
Vogt, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit des

Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Wirtschafts-
minister in Düsseldorf,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den kaufmännischen Angestellten Hugo L. [REDACTED] in W. [REDACTED]
[REDACTED]-E. [REDACTED], Wi. [REDACTED]strasse [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Juli 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiß, Dr. Gelhaar,
Dr. Bock und Dr. Rotberg

für Recht erkannt:

1. Auf die Revision des verklagten Landes wird das
Urteil des I. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Düsseldorf vom 29. März 1951 insoweit aufgehoben,
als der bezifferte Klaganspruch und der Schmerzens-
geldanspruch gegen das verklagte Land zu mehr als
drei Vierteln dem Grunde nach für gerechtfertigt
erklärt und seine Schadensersatzpflicht zu mehr
als drei Vierteln festgestellt worden sind.

In diesem Umfang wird die Berufung des Klägers
gegen das Urteil der 3. Zivilkammer des Landge-

rechts in Wuppertal vom 28. Dezember 1949 zurückgewiesen.

2. Im übrigen wird die Revision des verklagten Landes zurückgewiesen.
3. Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden zu einem Viertel dem Kläger und zu drei Vierteln dem verklagten Land auferlegt.

Von Rechts wegen

T a t b e s t a n d :

Der Kläger wurde am 1. Juli 1947 von einem Personenkraftwagen angefahren und verletzt, als er nach Verlassen eines Strassenbahnzuges hinter diesem her auf die - in dessen Fahrtrichtung gesehen- linke Fahrbahnhälfte hinüberging, um die andere Strassenseite zu erreichen. Der Kraftwagen gehörte der Landesregierung Nordrhein-Westfalen und befand sich auf einer Dienstfahrt für das Wirtschaftsministerium. Er wurde von dem mitverklagten Fahrer gesteuert.

Der Kläger hält den Fahrer und das Land Nordrhein-Westfalen für schadensersatzpflichtig. Der Fahrer habe den Unfall dadurch verschuldet, dass er an einem in seiner Fahrtrichtung haltenden anderen Strassenbahnzug vorbeigefahren sei, obwohl der Fahrgastwechsel noch nicht beendet war. Er, der Kläger, habe sich darauf verlassen dürfen, dass er vor dieser Strassenbahn ungefährdet den gegenüberliegenden Fahrdamm queren könne. Er habe ausser schweren inneren Verletzungen, die längere Arbeitsunfähigkeit zur Folge gehabt hätten und deren Auswirkung für die Zukunft noch nicht zu übersehen sei, Schäden an seiner Kleidung davongetragen. Auch habe er erhöhte Aufwendungen für seine Ernährung bestreiten müssen.

Der Kläger hat demgemäss im ersten Rechtszug beantragt:

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 1.700 DM nebst 4 % Zinsen zu verurteilen;
2. festzustellen, dass sie verpflichtet seien, ihm auch allen künftigen Schaden aus dem Unfall zu ersetzen, soweit hierfür nicht die Berufsgenossenschaft eintrete.



Die Beklagten haben um Abweisung dieser Klage gebeten.

Sie haben geltend gemacht, der Kläger habe den Unfall ausschliesslich selbst verschuldet. Er hätte nämlich den Wagen der Beklagten, als er hinter dem Strassenbahnzug hervorlugte, aus dem er ausgestiegen war, in mässiger Fahrt aus der Gegenrichtung herankommen sehen müssen, zumal er durch ein Hupensignal des Wagens gewarnt gewesen sei. Vor dem Unfall habe an der Unfallstelle auch keine andere Strassenbahn gehalten, so dass der fliessende Verkehr nicht unterbrochen gewesen sei. Trotzdem habe sich der Kläger unter Vernachlässigung aller Vorsicht plötzlich eilig über die gegenüberliegende Fahrbahn begeben und sei dabei auf den Wagen der Beklagten, ohne dass dies vorausgesehen werden konnte, zugelaufen. Der Unfall sei für die Beklagten unabwendbar gewesen, weil sie mit mässiger Geschwindigkeit ganz die für sie rechte Fahrbahn eingehalten und den Wagen nach dem Unfall sofort zum Stehen gebracht hätten.

Das Landgericht hat nach Beweiserhebung unter Verwertung auch des Inhalts von Strafermittlungsakten (7 Is 990/47 der Staatsanwaltschaft Wuppertal) die Klage abgewiesen, weil der Kläger für den Unfall durch vorschriftswidrige Überquerung der stark befahrenen Fahrbahn allein verantwortlich sei, er insbesondere nicht bewiesen habe, dass in der Gegenrichtung ebenfalls eine Strassenbahn gehalten habe.

Seine hiergegen gerichtete Berufung führte zur Abänderung des angefochtenen Urteils nur insoweit, als auch die Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen abgewiesen worden war. Das Oberlandesgericht hat die Klage insoweit dem Grunde nach hinsichtlich des bezifferten Zahlungsanspruchs und des mit der Berufung neu eingeführten Schmerzens-

geldanspruchs sowie hinsichtlich des Feststellungsanspruchs für gerechtfertigt erklärt. Die Abweisung der gegen den Fahrer erhobenen Klage begründet das Oberlandesgericht damit, die Fahrt sei in Ausübung öffentlicher Gewalt durchgeführt worden, so dass für den aus ihr erwachsenen Schaden statt des nach Meinung des Berufungsgerichts schuldigen Fahrers nach den Grundsätzen der Amtshaftung allein das Land einzustehen habe. Die Strafakten waren auch Gegenstand der Berufungsverhandlung.

Das Land hat gegen seine Verurteilung dem Grunde nach Revision eingelegt, mit der es Abweisung der Klage auch insoweit erstrebt, als sie gegen Nordrhein-Westfalen gerichtet ist.

Entscheidungsgründe:

Die Revision des verklagten Landes ist zum Teil begründet.

Die Revision bemüht sich, die vom Oberlandesgericht auf Amtshaftung (§ 839 BGB in Verb mit Art 131 WeimVerf) und auf § 7 KrfzG gestützte Schadensersatzverpflichtung des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem Hinweis auszuräumen, dass der verletzte Kläger die alleinige Schuld an dem Unfall trage. Dieser Versuch kann nur insoweit Erfolg haben, als der Kläger ein Mitverschulden trifft.

Das Oberlandesgericht hält auf Grund eingehender Beweisaufnahme und unter Mitberücksichtigung des Inhalts der Strafermittlungsakten für erwiesen, dass die von dem Wagen des Landes benutzte Fahrbahn in dem Augenblick, in dem der Kläger sie zu überqueren begann, durch aus- und

einsteigende Fahrgäste einer in der Fahrtrichtung dieses Wagens haltenden Strassenbahn "blockiert" gewesen ist, dass insbesondere der Kläger nicht nach beendetem Fahrgastwechsel noch vor der bereits anfahrenden Strassenbahn die Fahrbahn zu überqueren versucht hat. Es geht ferner davon aus, dass der Kläger den Regierungswagen vor dem Unfall höchstens auf eine Entfernung von etwa 18 bis 20 m habe sehen können.

1. Ein Verfahrensverstoss ist hinsichtlich dieser Feststellungen nicht zu erkennen.

Es ist namentlich, entgegen der Annahme der Revision, nicht zu beanstanden, dass das Oberlandesgericht seine Überzeugung nicht nur auf den Inhalt der Strafermittlungsakten gestützt, sondern seine Beweisaufnahme auch auf bisher nicht gehörte Zeugen erstreckt und auf Grund ihrer Aussagen zu Ergebnissen gekommen ist, die mit dem Inhalt der Strafermittlungsakten, vor allem auch mit der eigenen Aussage des Klägers in diesen Akten, nicht übereinstimmen. Es ist entgegen der Meinung der Revision nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht sich nicht auf eine Würdigung der Strafakten im Wege des Urkundenbeweises beschränkte, sondern die weiter angetretenen Beweise, soweit sie ihm erheblich erschienen, pflichtgemäss erhob und das Ergebnis der Beweisaufnahme bei der Urteilsfindung berücksichtigte. Soweit die Revision die Beweiswürdigung des angefochtenen Urteils angreift, bewegt sie sich auf einem der Nachprüfung durch den Bundesgerichtshof entzogenen Gebiet. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Ausführungen der Revision über das Beurteilungsvermögen einzelner Zeugen, das das Oberlandesgericht nicht zutreffend bewertet habe. Erfahrungssätze

sind hierbei nicht verletzt. Die Bekundung des Strassenbahnfahrers Ei [REDACTED] bezüglich des Vorbeifahrens des Wagens der Landesregierung trotz nicht beendetem Fahrgastwechsel kann auch dann zuverlässig sein, wenn der Zeuge, der sich als Fahrer auf der Vorderplattform der von dem Regierungswagen eingeholten Strassenbahn befand, den Kläger beim Überqueren der Geleise zunächst nicht gesehen hatte. Seine Aussage wird ferner von der Revision zu Unrecht mit dem Hinweis angegriffen, es widerspreche der Erfahrung, dass nach Angabe des Zeugen Ei [REDACTED] zunächst Fahrgäste, die ein- oder ausgestiegen seien, geschimpft hätten und dass dann erst der Behördenwagen vorbeigefahren sei. Selbst wenn man die Aussage, was zweifelhaft sein mag, so auffassen wollte, wäre sie darum nicht widerspruchsvoll oder ihrem Inhalt nach unmöglich. Schimpfen können Fahrgäste auch, bevor ein Wagen an ihnen vorbei fuhr. Hierzu mochten sie gerade dann Anlass sehen, wenn sie sich beim Aus- und Einsteigen durch einen nachdrängenden Wagen behindert sahen. Die Gründe, warum das Oberlandesgericht der Aussage des Zeugen Ei [REDACTED] gefolgt ist, obwohl der Zeuge erstmalig viel später über den Unfallhergang gehört worden ist als ein grösserer Teil der anderen Zeugen, hat es in einer der Vorschriften des § 286 I 2 ZPO genügender Weise eingehend dargelegt. Desgleichen hat es hinreichend begründet, warum es der Aussage des rechts neben dem mitverklagten Fahrer sitzenden Zeugen B [REDACTED], damals Referatsleiter im Wirtschaftsministerium von Nordrhein-Westfalen, trotz der für ihn an sich bestehenden guten Beobachtungsmöglichkeit gegenüber dem sonstigen Beweisergebnis keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen hat. Auch die Nichtbeeidigung dieses Zeugen verstösst nicht gegen das Verfahrensrecht. Zeugen sind danach (§ 391 ZPO) nur zu beeidigen, wenn das Gericht dies mit Rücksicht auf

die Bedeutung der Aussage für geboten erachtet. Dass die Beeidigung aus dem zuletzt erwähnten Grunde nötig gewesen sei, macht die Revision selbst nicht geltend, da sie ja gerade seine Aussage für richtig hält. Darüber, ob die Bedeutung einer Aussage ihre Beeidigung erfordert, hat der Tatrichter nach pflichtgemäßem Ermessen zu befinden. Dieses Ermessen hat das Oberlandesgericht vorliegend ohne Rechtsverletzung dahin betätigt, dass es auf eine Beeidigung des Zeugen nicht ankomme, da er den für die Urteilsfindung wesentlichen Teil des Unfallherganges nicht wahrgenommen oder nicht mehr in Erinnerung habe. Die Revision kann die nach ihrer Meinung unzulängliche Auswertung der Aussage des Zeugen Bettendorf auch nicht damit rügen, dass unbestimmtere Aussagen, wenn sie nach längerer Zeit erfolgen, darum, weil sie gewöhnlich der Ausdruck erhöhter Vorsicht bei der Aussage seien, vielfach höher zu bewerten seien. Einen allgemeinen Erfahrungssatz dieses Inhalts gibt es nicht. Der Tatrichter ist gerade auch bezüglich der Schlüsse, die er aus der Art einer Aussage ziehen will, frei in der Bildung seiner Überzeugung von der Wahrheit oder Unwahrheit tatsächlicher Behauptungen (§ 286 ZPO). Ebenso frei ist der Tatrichter hinsichtlich der Entscheidung darüber, ob er Hilfstatsachen, hier den Standort der Strassenbahnen in einem bestimmten Zeitpunkt, ermitteln kann und will. Er hat hier von einer Feststellung über den Standort der Strassenbahnen abgesehen, weil nach seiner Meinung daraus Schlüsse auf die Richtigkeit der von den Beklagten gegebenen Sachdarstellung nicht gezogen werden konnten, sichere Feststellungen aber auch nicht möglich gewesen seien. Dieses Verfahren enthält namentlich keinen Verstoss gegen das Gebot der Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen. Dieses Gebot bezieht

sich nur auf Umstände, die zur Beeinflussung der Meinung des Gerichts über die Wahrheit erheblicher Tatsachenbehauptungen nach seiner Auffassung geeignet sind. Ein Vorwurf kann dem Oberlandesgericht in dieser Hinsicht umso weniger gemacht werden, als die Schlussfolgerungen, die die Revision aus dem vorliegenden Prozesstoff bezüglich der Richtigkeit der Unfalldarstellung der Beklagten ziehen möchte, denkgesetzlich keineswegs zwingend erscheinen.

2. Die hiernach verfahrensrechtlich einwandfrei gewonnenen tatsächlichen Feststellungen des Oberlandesgerichts rechtfertigen entgegen der Auffassung der Revision auch die Annahme eines Verschuldens des Fahrers des Regierungswagens an dem Unfall.

Das Oberlandesgericht sieht ein Verschulden des Fahrers darin, dass er trotz des noch nicht beendeten Ein- und Aussteigens der Fahrgäste nicht gehalten hat oder noch nicht mit der besonderen Vorsicht weiter gefahren ist, die mit Rücksicht auf den Fahrgastwechsel und sonst etwa die Fahrbahn überquerende Fussgänger sowie wegen der Enge der Fahrbahn geboten war, und dass er seine Geschwindigkeit nicht so herabgesetzt hat, wie dies zur Ermöglichung rechtzeitigen Haltens im Hinblick auf die besondere Gefährdung der Fussgänger erforderlich gewesen wäre.

Der Ansicht, dass den Fahrer des Regierungswagens ein Verschulden treffe, ist im Ergebnis beizutreten. Es trifft zunächst zu, dass der Fahrer mit Rücksicht auf die örtlichen Umstände zu ganz besonders vorsichtiger Fahrweise verpflichtet gewesen wäre. Für die Durchfahrt an der kurz vor der Unfallstelle haltenden Strassenbahn

stand nach der Feststellung des angefochtenen Urteils nur eine Fahrdammbreite von etwa 3 m zur Verfügung. Die Unfallstelle lag gegenüber dem Eingang zu einer grossen Fabrik. Es war unmittelbar vor Beginn der Arbeit, so dass ein lebhafter Fussgängerverkehr herrschte. Ein grösserer Teil der Fussgänger benutzte zur Anfahrt an die Arbeitsstelle oder zum Antritt des Heimweges die Strassenbahn und musste darum die Fahrbahn kreuzen. Dies traf auch für Arbeitnehmer zu, die, wie der Kläger, aus einem wenig vorher in der Gegenrichtung angekommenen Strassenbahnzug entstiegen waren. Bei einer solch schwierigen Verkehrslage hätte der Fahrer seine Fahrgeschwindigkeit, wie das Oberlandesgericht mit Recht verlangt, ganz erheblich herabsetzen müssen, um erforderlichenfalls sofort, d.h. vor dem Zusammenstoss mit einem Fussgänger, anhalten zu können. Hierzu war er namentlich während der Vorbeifahrt an der in seiner Richtung haltenden Strassenbahn verpflichtet, weil die Fahrbahn hier besonders eng und der Fahrgastwechsel, wie das Oberlandesgericht ausdrücklich annimmt, noch nicht beendet war. Nach § 9 IV StVO dürfen Kraftfahrzeuge an Haltestellen von Strassenbahnen, an denen Fahrgäste aus- und einsteigen, sofern keine Schutzinsel vorhanden ist, nur mit mässiger Geschwindigkeit und nur in solchem Abstand vorbeifahren, dass die Fahrgäste nicht gefährdet werden, Nötigenfalls haben die Fahrzeugführer anzuhalten. Diese Vorschrift dient an sich lediglich dem Schutze der Fahrgäste von Strassenbahnen. Sie zwingt den Kraftverkehr nur zur Rücksichtnahme auf solche Fahrgäste, die auf seiner Fahrbahnseite aus- oder einsteigen. Sie kam dem Kläger nicht unmittelbar zugute. Er war zwar aus einer Strassenbahn entstiegen. Er hatte jedoch die Bahn nach der anderen Seite hin verlassen und überquerte später die Fahrbahn des Regierungswagens nicht mehr als Fahrgast, sondern

als gewöhnlicher Fussgänger, der von der einen Strassenseite zur andern hinübergeht. Er tat dies auch nicht unmittelbar vor der in Fahrtrichtung des Regierungswagens haltenden Strassenbahn, sondern nach der Feststellung des Oberlandesgerichts in einer Entfernung von etwa 18 bis 20 m vor dieser Bahn. Gleichwohl hätte sich die Beachtung des § 9 IV StVO durch den Fahrer auch zu seinen Gunsten ausgewirkt. Hätte nämlich der Fahrer pflichtgemäss seine Geschwindigkeit während der Vorbeifahrt an der haltenden Strassenbahn auf nahezu Schrittgeschwindigkeit gedrosselt, so würde er auch das Strassenstück von etwa 18 bis 20 m bis zur Unfallstelle langsamer durchfahren haben. Er hätte sich dann besser auf das Verhalten des Klägers beim Überschreiten der Fahrbahn einstellen und erforderlichenfalls den Wagen vor dem Zusammenstoss mit ihm zum Stehen bringen können. Statt dessen war der Fahrer, wie das angefochtene Urteil auf Grund der Aussage des Zeugen Ei [REDACTED] für erwiesen hält, zügig durchgefahren. Er hatte dabei insbesondere nicht berücksichtigt, dass seine Fahrbahn gerade an dieser Stelle gegenüber dem Fabriкеingang und zur Zeit des Arbeitswechsels auch von Fussgängern überschritten werden könne, die sich mit Rücksicht auf die in kurzer Entfernung haltende Strassenbahn erfahrungsgemäss darauf zu verlassen pflegen, dass der fliessende Verkehr durch den noch nicht beendeten Fahrgastwechsel praktisch, wie das Oberlandesgericht es ausdrückt, blockiert ist, und jedenfalls in Folge des Fahrgastwechsels an der Sicht auf gleichwohl vorbeifahrende Fahrzeuge behindert sein können. Die Fahrweise des Regierungsfahrers verletzte unter diesen Umständen, wie das angefochtene Urteil mit Recht annimmt, dass nach § 1 StVO für jeden Verkehrsteilnehmer bestehende Gebot, sich so zu verhalten, dass kein anderer Teilnehmer am Strassenverkehr geschädigt wird.

Der Verstoss gegen diese Grundregel war fahrlässig, da der Fahrer bei Aufwendung der besonderen Vorsicht, zu der er bei der geschilderten besonderen Verkehrslage verpflichtet war, die gefahrerhöhenden Umstände hätte erkennen und berücksichtigen müssen. Seine Fahrlässigkeit war auch für den entstandenen Schaden ursächlich. Es bedarf daher keiner abschliessenden Entscheidung, ob eine Fahrlässigkeit nicht schon darin zu sehen ist, dass der Fahrer auf eine Entfernung von 18 bis 20 m den Kläger nicht gesehen oder sich auf dessen Verhalten nicht hinreichend eingestellt hat.

3. Bei der Entstehung des Schadens hat indessen, wie die Revision mit Recht ausführt, auch ein Verschulden des Klägers mitgewirkt.

Der Kläger mochte allerdings die Gelegenheit zur Überquerung der zur Fabrik hin gelegenen Fahrbahn für günstig halten, weil in ziemlicher Nähe die Strassenbahn hielt und durch den damit verbundenen Fahrgastwechsel noch den fliessenden Verkehr behinderte. Er durfte sich jedoch nicht völlig darauf verlassen, dass dieser Verkehr durch das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste gänzlich unterbrochen wurde. § 9 IV StVO verbietet, wie dargelegt, die Durchfahrt an einer haltenden Strassenbahn auch dann, wenn ein Fahrgastwechsel stattfindet, nicht grundsätzlich. Der Fussgänger muss deshalb, zumal dann, wenn er, wie im vorliegenden Fall, nicht zu den Fahrgästen im Sinne der bezeichneten Vorschrift gehört, trotz des Aus- und Einsteigens sorgfältig auf etwa doch von rechts herankommende Fahrzeuge achten. Hätte der Kläger dies getan, so hätte er den Wagen des verklagten Landes spätestens in dem Augenblick sehen müssen, als dieser die Strassenbahn überholt hatte. In diesem Augenblick wäre

der Wagen, wie schon bemerkt, etwa 18 bis 20 m vom Kläger entfernt gewesen. Dass er den Wagen nach seinen eigenen Angaben nicht schon hier, sondern erst unmittelbar vor dem Unfall erblickt hat, war fahrlässig. Diese Unachtsamkeit hat zur Entstehung des Schadens gleichfalls beigetragen. Sie führte dazu, dass der Kläger sich nicht richtig auf das herankommende Fahrzeug einstellte, sondern stattdessen in die Fahrtrichtung des Wagens hineinging und alsdann infolge der Bestürzung durch die plötzliche Erkenntnis der Gefahr kopflos sich so verhielt, dass auch für den Kraftfahrer die Vermeidung eines Zusammenstosses erschwert wurde.

4. Die auf § 7 KrfzG und § 839 BGB in Verbindung mit Art 131 WeimVerf beruhende Verantwortlichkeit des verklagten Landes für die Unfallfolgen wird durch das schadensursächliche Mitverschulden des verletzten Klägers gemindert. Für die Haftung des Landes als Halter aus dem Kraftfahrzeuggesetz ist dies durch § 9 aaO und seinen Hinweis auf § 254 BGB ausdrücklich angeordnet. Das Bestehen der gleichen Ausgleichspflicht gegenüber der Amtshaftung ist anerkannt (vgl Palandt 10. Aufl. Anm 10d zu § 839 BGB).

Der Umfang der Schadensersatzverpflichtung des verklagten Landes hängt hiernach namentlich davon ab, inwieweit der Unfallschaden vorwiegend durch die Betriebsgefahr des Wagens und die Fahrweise des Fahrers oder von dem Kläger verursacht worden ist. Die demgemäss notwendige Abwägung der beiderseits ursächlichen Umstände kann der Bundesgerichtshof vornehmen, weil die tatrichterlichen Feststellungen hierzu ausreichen. Ein Vergleich der Scha-

densursachen ergibt, dass der Unfall vorwiegend auf die Fahrweise des Wagens zurückzuführen ist. Seine vorschriftswidrige Geschwindigkeit hat zusammen mit der Gefährlichkeit von Kraftfahrzeugen überhaupt die Verletzung des Klägers herbeigeführt. Daneben tritt das Verhalten des Klägers in seiner Bedeutung für die Entstehung des Schadens zurück. Es beschränkt sich im wesentlichen auf eine gewisse Unaufmerksamkeit beim Überschreiten einer mutmasslich durch den Fahrgastwechsel blockierten Fahrbahn. Die Verwirrung, die den Kläger schliesslich an einem zweckmässigen Reagieren auf die zu spät erkannte Wagengefahr hinderte, ist in der Hauptsache auf die Schnelligkeit zurückzuführen, mit der der Wagen des verklagten Landes unerwartet aus der in ziemlicher Nähe befindlichen Gruppe der ein- und aussteigenden Fahrgäste auf den Kläger zufuhr. Eine Abwägung dieser schadensursächlichen Umstände lässt eine Verteilung des Unfallschadens in der Weise als gerecht erscheinen, dass das verklagte Land nur drei Viertel des Schadens zu ersetzen hat, während der Kläger ein Viertel des Schadens selbst zu tragen hat.

Der Revision des Landes war demgemäss insoweit stattzugeben, als das angefochtene Urteil hinsichtlich des bezifferten Klageanspruchs und des Schmerzensgeldanspruchs die Klage zu mehr als drei Vierteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Verpflichtung zum Ersatz von mehr als drei Viertel des weiteren und des künftigen Schadens festgestellt hat, letzteres unter Aufrechterhaltung der im angefochtenen Urteil ausgesprochenen Einschränkung, dass sich die Feststellung nicht bezieht auf den Schaden, hinsichtlich

5
dessen der Ersatzanspruch kraft Gesetzes auf soziale
Versicherungsträger übergegangen ist.

Die Kosten des Revisionsrechtzuges sind im Verhält-
nis des Erfolges verteilt worden (§§ 97, 92 ZPO).

Dr. Delbrück Die Bundesrichter Professor Dr. Meiß
und Dr. Gelhaar sind durch Urlaub an
der Unterschrift verhindert.

Dr. Delbrück

Dr. Bock

Dr. Rotberg.