

0400 061

20

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

StVO § 48 Abs. 1, 2 idF v. 29. März 1956 - zuletzt
geändert am 30. April 1964 -

Zu den Sorgfaltspflichten, welche die Fahrer eines
geschlossenen Verbandes ungewöhnlich langer und
breiter Transportfahrzeuge beim Einbiegen aus einer
Bundesautobahnausfahrt in eine Bundesstraße zu be-
achten haben.

BGH, Urt. v. 5. Oktober 1972 - III ZR 189/70 - OLG Celle
LG Lüneburg

1

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 189/70

URTEIL

Verkündet am
5. Oktober 1972
Schorm,
Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der B u n d e s r e p u b l i k D e u t s c h l a n d ,
in Prozeßstandschaft für das Vereinigte Königreich Groß-
britannien und Nord-Irland handelnd und vertreten durch
den Bundesminister der Finanzen, dieser vertreten durch
den Niedersächsischen Minister der Finanzen, dieser ver-
treten durch den Regierungspräsidenten in L [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte: Beklagten, Revisionsklägerin und
 Anschlußrevisionsbeklagten,
Rechtsanwälte Prof.Dr.Dr. [REDACTED]
und Prof.Dr. [REDACTED] -

gegen

die G a r t e n b a u b e r u f s g e n o s s e n s c h a f t ,
vertreten durch ihren Geschäftsführer, Direktor Alfried P [REDACTED],
K [REDACTED], G [REDACTED]straße [REDACTED].

- Prozeßbevollmächtigter: Klägerin, Revisionsbeklagte und Anschlußrevisionsklägerin,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 25. September 1972
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt,
Dr. Beyer, Dr. Hußla und Dr. Krohn

für Recht erkannt:

- I. Die Anschlußrevision der Klägerin gegen das
Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts Celle vom 5. November 1970 wird zurück-
gewiesen.
- II. Auf die Revision der Beklagten wird das be-
zeichnete Urteil teilweise aufgehoben und wie
folgt neu gefaßt:
 1. Auf die Berufung der Beklagten wird das
Grundurteil der 2. Zivilkammer des Land-
gerichts Lüneburg vom 15. April 1970 teil-
weise abgeändert:
 - a) Der Klageanspruch ist dem Grunde nach
zu einem Fünftel gerechtfertigt.
 - b) In diesem Umfange wird der Rechtsstreit
zur Entscheidung über die Höhe des An-
spruchs an das Landgericht zurückver-
wiesen.
 - c) In Höhe von 5.135,88 DM nebst 4 % Zin-
sen von 3.146,20 DM für die Zeit vom 5.
Juli 1968 bis einschließlich 13. Dezem-
ber 1968, von 3.954,52 DM für die Zeit



vom 14. Dezember 1968 bis zum 14. August 1969 und von 5.135,88 DM seit dem 15. August 1969 wird die Klage abgewiesen.

2. Die weitergehende Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.

III. Im übrigen wird die Revision der Beklagten zurückgewiesen.

IV. Die Kosten der Rechtsmittelzüge werden der Klägerin zu 4/5 und der Beklagten zu 1/5 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die klagende Berufsgenossenschaft macht gegen die beklagte Bundesrepublik aus übergegangenem Recht Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 4. Oktober 1967 gegen 13.45 Uhr auf der Bundesstraße ■■■/■■■ ereignete.

Der Gärtnermeister Hermann S■■■ befuhr zu der angegebenen Zeit mit seinem Lieferwagen, Marke Ford-Transit, diese Straße aus L■■■ kommend in Richtung So■■■. In seinem Fahrzeug befand sich auch seine Ehefrau, die bei der Klägerin versichert ist. Aus der Autobahnausfahrt So■■■-Ost, die in die genannte

Bundesstraße einmündet, kam Siems eine Kolonne der britischen Streitkräfte, die aus acht mit Panzern beladenen Schwertransportern (Tiefladern) bestand, entgegen. An der Spitze des Verbandes fuhr ein Jeep mit eingeschaltetem gelben Blinklicht. Nachdem S. [REDACTED] etwa fünf Transportfahrzeuge passiert hatte, bog das nächste aus der Autobahnausfahrt heraus und kam mit dem Vorderteil über die Mitte der hier 7,60 m breiten Bundesstraße in die Fahrbahnhälfte von S. [REDACTED] hinein. S. [REDACTED] bremste seinen Wagen ab, der auf der nassen Fahrbahn schleuderte und in den rechten Straßengraben geriet. Frau S. [REDACTED] erlitt dabei Verletzungen.

Die Klägerin erbrachte aus Anlaß des Unfalls Versicherungsleistungen für Frau S. [REDACTED]. Sie meldete die aus gesetzlichem Forderungsübergang abgeleiteten Ersatzansprüche gegen die beklagte Bundesrepublik bei dem zuständigen Amt für Verteidigungslasten an. Dieses lehnte die Ansprüche ab. Dagegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Klage.

Die Klägerin hat ihre Aufwendungen auf 6.419,85 DM beziffert und beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen zu verurteilen.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht den Klageanspruch dem Grunde nach nur zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und die Klage in Höhe eines Betrages von 3.209,92 DM nebst Zinsen abgewiesen.

Mit der zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte Klageabweisung in vollem Umfange. Die Klägerin begehrt mit ihrer Anschlußrevision die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Jede Partei bittet ferner, das Rechtsmittel des Gegners zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsurteil unterliegt auf Revision und Anschlußrevision in vollem Umfange der Nachprüfung durch den Senat. Zwar hat das Oberlandesgericht die Revision nur wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtsfrage, wieweit das Kolonnenvorrecht nach § 48 Abs. 2 StVO in der Fassung vom 29. März 1956 (BGBl I 327), diese zuletzt geändert am 30. April 1964 (BGBl I 305) - im folgenden StVO aF - reicht und inwieweit die Führer der Kolonnenfahrzeuge auf den übrigen Straßenverkehr Rücksicht nehmen müssen, zugelassen. Aber auch dann, wenn das Berufungsgericht die grundsätzliche Rechtsfrage bezeichnet, die ihm die Zulassung der Revision gerechtfertigt erscheinen läßt, ist die Nachprüfung durch das Revisionsgericht nicht auf diese Rechtsfrage beschränkt (BGHZ 9, 357 ff).

II.

Die Ansprüche der Klägerin und ihre Geltendmachung sind, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, nach den Vorschriften des Art. VIII

Abs. 5 des NATO-Truppenstatuts - NTS -, des Art. 41 des dazu getroffenen Zusatzabkommens - ZA - (vgl. Bekanntmachung vom 16. Juni 1963, BGBl I 428) sowie der Art. 6, 11, 12 des Ausführungsgesetzes zu diesem Abkommen - NTS AG - (BGBl 1961 II 1183) zu beurteilen. Dem Oberlandesgericht ist auch darin zuzustimmen, daß die klagende Berufsgenossenschaft die auf sie übergegangenen Ansprüche rechtzeitig angemeldet und gegen den ablehnenden Bescheid des Amtes für Verteidigungslasten fristgerecht Klage erhoben hat.

Da nach Art. VIII Abs. 5 NTS die Haftung der Beklagten sich nach den Bestimmungen richtet, die für die eigenen Streitkräfte der Bundesrepublik gelten, sind im Verhältnis der Parteien zueinander die Vorschriften der §§ 7, 11 StVG, 839 BGB, Art. 34 GG iVm § 1542 RVO maßgebend. Denn nach diesen Vorschriften würde sich die Haftung der Bundesrepublik bestimmen, wenn der Unfall unter sonst gleichen Umständen durch einen Soldaten der Bundeswehr verursacht worden wäre. Demnach finden nicht die allgemeinen Vorschriften über unerlaubte Handlungen (§§ 823, 831 BGB), sondern die Grundsätze der Amtshaftung (§ 839 BGB, Art. 34 GG) Anwendung. Denn der britische Soldat, der als Fahrer eines der Transportfahrzeuge den Unfall (mit-) verursacht hat, befand sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auf einer Dienstfahrt und die Dienstfahrt eines Angehörigen der Bundeswehr mit einem Dienstfahrzeug im Rahmen eines dienstlichen Auftrages würde Ausübung hoheitlicher Tätigkeit im Sinne des Art. 34 GG darstellen. Da dem an dem Unfall beteiligten englischen Soldaten allenfalls Fahr-

lässigkeit zur Last fällt, greift somit, was das Berufungsgericht verkannt hat, zugunsten der beklagten Bundesrepublik die Subsidiaritätsklausel des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB ein. Denn für die Geschädigte bilden die Ansprüche auf Versicherungsleistungen gegen Träger der Sozialversicherung anderweitige Ersatzmöglichkeiten im Sinne der genannten Vorschrift, so daß insoweit Amtshaftungsansprüche ausgeschlossen sind und auf die Klägerin nicht gemäß § 1542 RVO übergehen konnten. Die Klägerin hat vielmehr allein Ansprüche der Geschädigten nach §§ 7, 11 StVG kraft gesetzlichen Forderungsübergangs erworben (BGHZ 49, 267, 275 ff; BGH VersR 1968, 664 u. 695 sowie VersR 1970, 439; ferner Urteile des Senats vom 13. Juli 1972 - III ZR 107/69 - zum Abdruck in BGHZ bestimmt - und vom 13. Juli 1972 - III ZR 150/69 - zur Veröffentlichung bestimmt -).

III.

1. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, daß sich der Unfall beim Betriebe (§ 7 Abs. 1 StVG) des englischen Transportfahrzeugs, durch das Siems zum Bremsen veranlaßt wurde, ereignete. Das Oberlandesgericht hat einen Haftungsausschluß nach § 7 Abs. 2 StVG verneint, weil der Unfall kein unabwendbares Ereignis gebildet habe, sondern auf einem Verschulden des Transport- oder Einheitsführers beruhe. Dazu hat das Berufungsgericht folgende Erwägungen angestellt:

Die 3,90 m breiten und 18 m langen Transportfahrzeuge seien nach dem Einbiegen mit den linken Rädern auf der unterbrochenen Mittellinie der 7,60 m

breiten Bundesstraße gefahren und hätten (bei Geradeausfahrt) mit ihrer Karosserie etwas in die Gegenfahrbahn von S [REDACTED] (Breite 3,80 m) hineingeragt. Beim Einbiegen aus der Autobahnausfahrt in die Bundesstraße hätten die Transportwagen nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Fahrbahn von S [REDACTED] sogar mindestens zur Hälfte (1,90 m) in Anspruch nehmen müssen. Daher habe S [REDACTED] zum Vorbeifahren an dem einbiegenden Militärfahrzeug die Fahrbahn nur noch in einer Breite von 1,90 m zur Verfügung gestanden. Da aber sein Fahrzeug 1,96 m breit sei, sei seine Richtungsfahrbahn für ihn praktisch völlig gesperrt gewesen.

Zwar habe dem geschlossenen motorisierten Verband das Vorrecht aus § 48 Abs. 2 StVO aF zur ungehemmten Fortbewegung zugestanden. Dieses Vorrecht gelte auch gegenüber dem Gegenverkehr, wenn dessen Fahrbahn notwendigerweise mitbenutzt werden müsse. Dabei müsse jedoch auf den übrigen Straßenverkehr, insbesondere auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden. Dieser Grundgedanke des § 1 StVO aF gelte bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 48 Abs. 1 StVO aF und erst recht für das Kolonnenvorrecht nach § 48 Abs. 2 StVO aF. Dieses dürfe nicht ohne vorherige Warnung der übrigen Verkehrsteilnehmer ausgeübt werden. An der Spitze des Verbandes sei zwar ein Jeep mit gelbem Blinklicht und einer Warntafel gefahren. Auch sei ein Warnposten aufgestellt worden, um die aus Richtung So [REDACTED] kommenden Fahrzeuge anzuhalten. Hierdurch sei jedoch der Gegenverkehr nicht ausreichend davor gewarnt worden, daß die Tieflader beim Einbiegen etwa 1,90 m auf seine

Fahrbahn hinüberkommen würden. Deshalb wäre es erforderlich gewesen, im Einmündungsbereich der Autobahnausfahrt in die Bundesstraße einen zweiten Sicherungsposten aufzustellen, der die - wie S [REDACTED] - aus Richtung L [REDACTED] herannahenden Fahrzeugführer zum langsamen Vorbeifahren unter Zuhilfenahme des 1,50 m breiten unbefestigten Randstreifens rechts neben der Fahrbahn oder zum vorübergehenden Halten hätte veranlassen können. Der Kolonnen- oder Einheitsführer hätte für die Aufstellung eines zweiten Warnpostens Sorge tragen müssen. Da er dies schuldhaft unterlassen habe, stelle der Unfall kein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG dar.

2. Der Revision ist zuzugeben, daß diese Ausführungen nicht in allen Punkten der rechtlichen Nachprüfung standhalten.

a) Den Fahrern der britischen Militärfahrzeuge waren nach Art. 57 Abs. 4 Buchst. a ZA Abweichungen von den deutschen Vorschriften über das Verhalten im Straßenverkehr nur im Falle dringender militärischer Erfordernisse und unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gestattet. Unstreitig entsprachen die Dienstfahrt der Militärfahrzeuge und die damit wegen ihrer Größe zwangsläufig verbundene Abweichung von den deutschen Straßenverkehrsregeln dringenden militärischen Bedürfnissen. Damit war den Transportfahrzeugen der britischen Stationierungstreitkräfte dieselbe Sonderstellung eingeräumt wie den Fahrzeugen der nach § 48 Abs. 1 StVO aF (heute § 35 Abs. 1 StVO idF v. 16. November 1970, BGBl I 1565) bevorrechtigten Bundeswehr. Im Streitfalle findet noch

die Straßenverkehrsordnung idF vom 29. März 1956, zuletzt geändert am 30. April 1964, Anwendung, da sich der Unfall vor dem am 1. März 1971 erfolgten Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung vom 16. November 1970 (vgl. deren § 53 Abs. 1) ereignet hat.

Ferner stand dem geschlossenen Verband der britischen Transportfahrzeuge das sogenannte Kolonnenvorrecht nach § 48 Abs. 2 StVO aF (vgl. heute § 27 StVO idF vom 16. November 1970) zu. Da die deutschen Verkehrsvorschriften grundsätzlich - soweit das ZA keine Ausnahmeregelungen enthält - auch für die Stationierungsstreitkräfte gelten (Art. 57 Abs. 3 ZA), genießen sie - soweit nichts anderes bestimmt ist - im Straßenverkehr dieselben Vorrechte, wie sie für die Bundeswehr gesetzlich vorgesehen sind. Den britischen Militärfahrzeugen kamen, da sie zugleich die Voraussetzungen des § 48 Abs. 1 und Abs. 2 StVO aF erfüllten, beide Sonderrechte zugute. Die Tieflader durften daher abweichend von § 8 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 StVO aF ihre linke Fahrbahnhälfte mitbenutzen.

In der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und im Schrifttum ist anerkannt, daß die Freistellung des § 48 Abs. 1 StVO aF sich auch auf die Verkehrsregel des § 1 StVO bezog (Urteil des 4. Strafsenats in NJW 1952, 191; ferner Senatsurteile in BGHZ 20, 290, 294 f und BGHZ 37, 336, 339; Urteil des VI. Zivilsenats VersR 1967, 580, 581). Schon aus diesem Grunde waren die Fahrer der britischen Transportfahrzeuge entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts von der Beachtung des § 1 StVO aF befreit. Die von dem Oberlandes-

gericht aufgeworfene Frage, ob das Vorrecht nach § 48 Abs. 2 StVO aF allein von der Einhaltung des § 1 StVO aF entband, bedarf daher keiner Entscheidung.

b) Die Sonderstellung, die den durch § 48 Abs. 1 Satz 1 StVO aF bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern eingeräumt wurde, enthob diese nicht der allgemeinen Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr. Die Vorschrift verlieh z.B. kein unbedingtes Vorfahrtrecht, sondern gestattete lediglich, das grundsätzlich weiterbestehende Recht eines nach den allgemeinen Regeln Vorfahrtberechtigten unter bestimmten Voraussetzungen zu "mißachten" (Senatsurteile in BGHZ 37, 336, 339 und NJW 1971, 616). Wollte der Fahrer von seinem Vorrecht nach § 48 Abs. 1 StVO aF Gebrauch machen, so mußte er das den übrigen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig und deutlich ankündigen. Denn die mit der Ausübung des Vorrechts verbundene Abweichung von den allgemeinen Verkehrsvorschriften war geeignet, andere Verkehrsteilnehmer zu verwirren und damit besondere Gefahren heraufzubeschwören (vgl. die vorgenannten BGH-Urteile NJW 1952, 191, 192; BGHZ 26, 69, 72 ff; 37, 336, 340 f).

Das Kolonnenvorrecht nach § 48 Abs. 2 StVO aF ging insofern über die Sonderrechte nach § 48 Abs. 1 StVO aF hinaus, als es an Kreuzungen und Einmündungen wie die Vorfahrt wirkte (BayObLG VRS 18, 66; Floegel/Hartung aaO § 48 StVO aF Anm. 6; Krumme/Sanders/Mayr aaO § 48 aF Anm. II 3; Haeger, NJW 1961, 764). Es galt beim Einbiegen des geschlossenen Verbandes in eine andere Straße auch gegenüber dem entgegenkommenden Verkehr (Floegel/Hartung aaO § 48

StVO aF Anm. 6; Haeger, NJW 1961, 764). Das Kolonnenvorrecht durfte jedoch von dem geschlossenen Verband der britischen Militärfahrzeuge nicht ohne Warnung der übrigen Verkehrsteilnehmer in Anspruch genommen werden (Floegel/Hartung aaO § 48 StVO aF Anm. 6; Krumme/Sanders/Mayr aaO § 48 StVO aF Anm. II 4 unter Hinweis auf den Runderlaß des Bundesverkehrsministers VerkBl 1962, 328; Schweinoch, DAR 1961, 265, 269). Eine Warnung des Gegenverkehrs war schon deshalb geboten, weil seine Fahrbahnhälfte bei dem Einbiegevorgang von den Transportfahrzeugen in nicht unerheblichem Maße mitbenutzt wurde. Es bedarf vorliegend keiner abschließenden Entscheidung der Frage, auf welche Weise die Warnung zu erfolgen hat und in welchem Verhältnis allgemein die Warnungspflicht zu den oben dargestellten Sorgfaltspflichten, die bei Ausübung der Sonderrechte aus § 48 Abs. 1 StVO aF gelten, steht. Denn hier hat die Kolonne mit der Ankündigung, daß sie von ihren Vorrechten aus § 48 Abs. 1 StVO aF Gebrauch machen wolle, ihren Sorgfaltspflichten nach dieser Vorschrift genügt und zugleich die übrigen Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren, die aus der Ausübung des Kolonnenvorrechts sich ergaben, ausreichend gewarnt.

c) Die entgegenkommenden Kraftfahrer wurden dadurch, daß der Jeep, der die Kolonne anführte, gelbes Blinklicht eingeschaltet hatte und eine gelbe Warntafel trug, in auffallender Weise darauf hingewiesen, daß sich ein Verband "ungewöhnlich breiter Fahrzeuge" (vgl. § 33 Abs. 6 StVO aF) näherte. Zutreffend erblickt das Berufungsgericht darin eine hinreichende Warnung der übrigen Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren, die von

der geradeaus fahrenden Kolonne ausgingen. Es meint jedoch, im Bereich der Einmündung habe es zusätzlicher Warnungsmaßnahmen, nämlich der Aufstellung eines Warnpostens auch in Richtung L [REDACTED] bedurft, da die überbreiten Transportwagen hier die Gegenfahrbahn blockiert und damit eine besondere Gefahrenlage geschaffen hätten.

Das Oberlandesgericht überspannt indes die Sorgfaltspflichten, wenn es verlangt, der Kolonnen- oder Einheitsführer habe auch den aus Richtung L [REDACTED] kommenden Verkehr durch einen (zweiten) Sicherungsposten vor der Kolonne warnen lassen müssen. Wie den Feststellungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, war für Fahrzeugführer, die bereits eingebogenen und wieder geradeaus fahrenden Tiefladern begegneten, ohne weiteres erkennbar, daß diese ihre gesamte Richtungsfahrbahn in Anspruch nahmen und außerdem mindestens 10 cm in die Gegenfahrbahn hineinragten. Da der Gegenverkehr nach den tatsächlichen Feststellungen des Oberlandesgerichts zudem sehen konnte und mußte, daß die mit Panzern beladenen, also gut erkennbaren Tieflader aus einer Autobahnausfahrt herausgefahren kamen, mußte sich den aus Richtung L [REDACTED] kommenden Fahrern bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt die Einsicht aufdrängen, daß die 18 m langen und 3,90 m breiten Fahrzeuge beim Einbiegevorgang erheblich weiter in die Gegenfahrbahn hineingelangen würden, als das beim Geradeausfahren der Fall war. Lag aber nach den gesamten Umständen die Gefahrensituation im Bereich der Einmündung für die entgegenkommenden Kraftfahrer offen zutage, so brauchten sie hierauf nicht noch durch einen Warnposten besonders hingewiesen zu werden. Die An-

nahme des Berufungsgerichts, der Kolonnen- oder Einheitsführer habe bei der Ausübung der Vorrechte aus § 48 Abs. 1 und 2 StVO aF gegen die allgemeinen Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr verstoßen, ist daher von Rechtsirrtum beeinflusst. Mit dieser Begründung kann somit ein unabwendbares Ereignis (§ 7 Abs. 2 StVG) nicht verneint werden.

Andererseits hat die hierfür beweispflichtige Beklagte auch nicht dargetan, daß die Fahrer der Militärfahrzeuge jede nach den Umständen des Falles mögliche Sorgfalt (§ 7 Abs. 2 Satz 2 StVG) beobachtet hätten. Nach dem Vortrag der Klägerin in der Berufungsinstanz geriet der Tieflader, durch den S. zum Bremsen veranlaßt wurde, beim Einbiegen weiter als unbedingt notwendig in dessen Richtungsfahrbahn. Legt man dieses Vorbringen zugrunde, so hat der Führer dieses Transportfahrzeuges nicht die gesteigerte Sorgfalt im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG beachtet. Dem angefochtenen Urteil ist nicht zu entnehmen, daß das Berufungsgericht diese Behauptung der Klägerin für widerlegt erachtet hat. Es hat lediglich ausgeführt, daß alle Transportfahrzeuge beim Einbiegen zwangsläufig mindestens die Hälfte der Gegenfahrbahn hätten in Anspruch nehmen müssen. Das schließt jedoch nicht aus, daß ein Tieflader noch weiter in die Fahrbahn von S. hinüberkam. Ob das der Fall war, läßt sich nicht mehr eindeutig klären, zumal der Fahrer dieses Transportfahrzeuges nicht zu ermitteln ist und daher nicht als Zeuge gehört werden kann. Da die Beklagte sich demnach nicht gemäß § 7 Abs. 2 StVG entlasten kann, muß sie sich die Betriebsgefahr des Tiefladers, vor dem S. bremste, zurechnen lassen.

IV.

1. Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß die klagende Berufsgenossenschaft, der entsprechend § 67 Abs. 2 VVG der Rückgriff gegen den seiner Ehefrau ebenfalls aus dem Unfall haftenden Ehemann S. verwehrt sei, sich an den außerhalb des Versicherungsverhältnisses stehenden Zweitschädiger (Beklagte) nur insoweit halten könne, als dieser im Innenverhältnis zum (familienangehörigen) Erstschädiger (Ehemann S.) den Schaden zu tragen habe. Mit dieser Ansicht befindet sich das Oberlandesgericht im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 54, 256, 257 ff = NJW 1970, 1844). Auch die Anschlußrevision erhebt insoweit keine Beanstandungen. Daher ist, wie es auch das Berufungsgericht getan hat, gemäß § 17 StVG abzuwägen, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Fahrer des englischen Militärfahrzeugs, das vor S. einbog, und von S. verursacht worden ist. Im Berufungsurteil ist zur Schadensverteilung folgendes ausgeführt (BU 11 ff):

S. treffe an der Entstehung des Unfalls ein Mitverschulden. Er habe gegen die §§ 1 und 9 StVO aF verstoßen, weil er angesichts der ihm entgegengekommenen Kolonne, obwohl er durch den mit gelbem Blinklicht und einer Warntafel vorausfahrenden Jeep gewarnt worden sei, nicht die genügende Vorsicht habe walten lassen, insbesondere zu schnell gefahren sei. Er habe im Hinblick auf die Länge und Breite der Tieflader damit rechnen müssen, daß sie beim Einbiegevorgang weit in seine Fahrbahnhälfte hineinkommen würden. S. hätte deshalb zum Vorbeifahren an der Autobahnausfahrt den Zwischenraum zwischen zwei Tief-

ladern benutzen müssen. Zudem habe seine Geschwindigkeit erheblich mehr als 50 km/h betragen und sei angesichts der Verkehrssituation überhöht gewesen. Schließlich habe er, obschon er durch das einbiegende Transportfahrzeug nicht überrascht worden sei, auf der nassen Fahrbahn zu heftig gebremst, so daß er ins Schleudern geraten sei.

Bei der Abwägung nach § 17 StVG sei folgendes zu berücksichtigen: Wenn auch die übrigen Verkehrsteilnehmer vor der von der Kolonne ausgehenden Gefahr gewarnt worden seien, so müsse doch die Betriebsgefahr der überbreiten und sehr langen Tieflader höher veranschlagt werden als die des von S. gesteuerten Lieferwagens. Dem - der Beklagten anzulastenden - Verschulden, das in der unterlassenen Aufstellung eines zweiten Warnpostens zu erblicken sei, stehe das schuldhaftes Fehlverhalten von S. beim Passieren der Ausfahrt gegenüber. Diese Umstände rechtfertigten eine hälftige Schadensverteilung.

2. Diese Abwägung nach § 17 StVG kann schon deshalb keinen Bestand haben, weil das Oberlandesgericht, wie oben ausgeführt, rechtsirrig zu Lasten der Beklagten berücksichtigt hat, daß die britische Truppeneinheit keinen zweiten Warnposten aufgestellt habe.

3. Die Anschlußrevision wendet sich dagegen, daß das Oberlandesgericht eine Mitverursachung des Unfalls durch S. angenommen und deshalb die Klage in Höhe von 3.209,92 DM nebst Zinsen (Hälfte der Klageforderung) abgewiesen hat. Mit ihren dagegen gerichteten Rügen dringt sie jedoch nicht durch.

a) Die Anschlußrevision meint, der Unfall sei für S■■■■ unvermeidbar gewesen. Das Berufungsgericht hat das jedoch rechtsbedenkenfrei mit der Begründung verneint, daß S■■■■ durch zu schnelles Fahren und unsachgemäßes Bremsen den Unfall schuldhaft herbeigeführt habe.

b) Die Auffassung der Anschlußrevision, S■■■■ habe nicht damit zu rechnen brauchen, daß ein Tieflader beim Einbiegen die gesamte Gegenfahrbahn versperren werde, steht bereits im Widerspruch zu den Tatsachenfeststellungen des Berufungsgerichts. Dieses geht in tatsächlicher Hinsicht davon aus, daß die Transportfahrzeuge die von S■■■■ benutzte Richtungsfahrbahn mindestens zur Hälfte in Anspruch nahmen, daß sich diese Fahrweise der Tieflader wegen der Breite des von S■■■■ gesteuerten Fahrzeugs aber als vollständige Sperrung seiner Fahrbahn ausgewirkt habe. Im übrigen beruht die Ansicht des Oberlandesgerichts, S■■■■ habe erkennen können und müssen, daß die Transportfahrzeuge beim Einbiegevorgang so weit in seine Richtungsfahrbahn hinüberkommen würden, daß diese für ihn praktisch gesperrt wurde, auf einer tatrichterlichen Würdigung der konkreten Verkehrssituation, die aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden ist.

c) Wenn die Anschlußrevision meint, für S■■■■ habe keine Verpflichtung bestanden, anzuhalten, so gilt das allenfalls für den Straßenabschnitt, den die Tieflader (geradeaus) befuhren, nachdem sie den Einbiegevorgang vollständig abgeschlossen hatten. Soweit jedoch die Tieflader beim Einbiegen die von S■■■■ benutzte Richtungsfahrbahn bis zu deren Mitte hin in Anspruch

nehmen mußten, war er gehalten, ihnen das aus dem Kolonnenvorrecht (§ 48 Abs. 2 StVO aF) folgende Vorfahrtsrecht einzuräumen. Dazu hätte er, wenn er nicht schon außerhalb des Einmündungsbereichs auf seiner Fahrbahn hätte anhalten wollen, um jeder Gefahr aus dem Weg zu gehen, im Schrittempo auf den unbefestigten Randstreifen fahren und dort stehenbleiben müssen, sofern nicht der Abstand zwischen zwei Tiefladern ersichtlich so groß war, daß er zwischen zwei Einbiegevorgängen die Autobahnausfahrt gefahrlos und ohne den Verband zu hemmen passieren konnte.

d) Erfolglos bleibt ferner die Rüge der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe Beweisantritte der Klägerin übergangen. Es war nicht gehalten, die Eheleute S. nochmals als Zeugen darüber zu vernehmen, ob der Tieflader in einer Entfernung von nur 20 m vor ihnen aus der Einmündung kam und auf ihre Fahrbahn hinübergeriet. Die Eheleute S. hatten bereits in erster Instanz bekundet, daß sie das Transportfahrzeug auf eine Entfernung von etwa 60 - 80 m wahrgenommen hatten. Das Berufungsgericht durfte daher nach seinem Ermessen von ihrer wiederholten Vernehmung absehen (§§ 523, 398 Abs. 1 ZPO). Es ist weder von der Revision vorgetragen noch sonst erkennbar, daß sich das Oberlandesgericht dabei von ermessenfehlerhaften Erwägungen hätte leiten lassen. Das gilt um so mehr, als die Klägerin ihren Antrag auf erneute Vernehmung der Zeugen nicht auf Umstände, die für eine solche Maßnahme hätten Anlaß geben können (z.B. Irrtum der Zeugen, Unklarheiten in ihren Aussagen usw.), gestützt hatte.

Hiernach hat das Berufungsgericht ohne Verfahrensverstöß die Feststellung getroffen, S. habe den Entschluß, zu bremsen, 60 bis 70 m vor der Einmündung gefaßt. Damit war dem weiteren Beweisantrag der Klägerin, einen Sachverständigen darüber zu hören, daß S., als er in einer Entfernung von 20 m den Tieflader aus der Ausfahrt herauskommen sah, sachgemäß reagiert habe, der Boden entzogen. Auch diesem Beweisantrag brauchte daher das Oberlandesgericht nicht zu entsprechen.

4. Die Abwägung nach § 17 StVG läßt demnach keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Klägerin erkennen. Daher war ihre Anschlußrevision zurückzuweisen.

V.

Dagegen ist es, wie oben unter IV 2 ausgeführt, aus Rechtsgründen zu beanstanden, daß das Berufungsgericht der Beklagten die Hälfte des Schadens auferlegt hat. Der Senat kann insoweit jedoch den Schadensausgleich nach § 17 StVG selbst vornehmen, da alle tatsächlichen Umstände feststehen und eine weitere Aufklärung nicht erzielt werden kann. Die Beklagte braucht sich, wie unter III 2 c ausgeführt, lediglich die für den Unfall mitursächliche Betriebsgefahr des Tiefladers anrechnen zu lassen, während zu Lasten der Klägerin außer der Betriebsgefahr des von S. gesteuerten Fahrzeugs auch das Verschulden des Fahrers in die Waagschale zu werfen ist. Zwar ist die Betriebsgefahr, die von dem ungewöhnlich breiten und langen Transportfahrzeug, das zudem die Gegenfahrbahn mitbenutzen mußte, ausging - wie auch das Berufungsgericht

angenommen hat -, trotz der Warnmaßnahmen höher zu veranschlagen als die Betriebsgefahr des von S [REDACTED] benutzten Lieferwagens Ford-Transit. Dem steht jedoch das grobe Verschulden von S [REDACTED], das zur Entstehung des Unfalls wesentlich beitrug, gegenüber. Er näherte sich, wie das Oberlandesgericht rechtsbedenkenfrei festgestellt hat, der Autobahnausfahrt, die hier erkennbar eine ganz erhebliche Gefahrenstelle bildete, auf der nassen Fahrbahn mit einer weit über 50 km/h liegenden, also ungewöhnlich übersetzten Geschwindigkeit, obwohl ihm bereits einige Tieflader, die seine Richtungsfahrbahn teilweise mitbenutzten, begegnet waren. Unter Abwägung dieser für den Schadensausgleich wesentlichen Umstände erscheint es dem Senat angemessen, die Klägerin 4/5 des Schadens selbst tragen zu lassen und der Beklagten lediglich einen Anteil von 1/5 aufzuerlegen. Auf die Revision der Beklagten war daher das Berufungsurteil teilweise aufzuheben und dahin neu zu fassen, daß der Klageanspruch dem Grunde nach nur zu 1/5 für gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen beziffert abgewiesen wird.

Der Senat hatte auch über die Kosten der Rechtsmittelzüge gemäß §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO abschließend zu entscheiden (vgl. BGHZ 20, 397). Die Klägerin ist in beiden Instanzen, da jeweils der gesamte Klageanspruch im Streit war, zu 4/5, die Beklagte zu 1/5 unterlegen.

Kreft

Bundesrichter Dr. Arndt
ist beurlaubt und orts-
abwesend; er kann daher
nicht unterschreiben.

Dr. Beyer

Kreft

Bundesrichter Dr. Hußla
befindet sich in stationärer
Krankenhausbehandlung und ist
dadurch an der Unterschriftsleistung
verhindert.

Kreft

Dr. Krohn