

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 262/64

URTEIL

Verkündet am

22. September 1966  
Scheibl, Justiz-  
Obersekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Stadt K [REDACTED],  
vertreten durch den Rat der Stadt,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die L [REDACTED]  
R [REDACTED] vertreten durch ihren Vorstand,  
D [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [REDACTED] -.

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Arndt, Gähtgens, Keßler und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der beklagten Stadt werden - unter ihrer Zurückweisung im übrigen - das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 13. Oktober 1964 teilweise aufgehoben und das Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Köln vom 18. Januar 1963 teilweise geändert, soweit diese Entscheidungen die beklagte Stadt betreffen; das Urteil wird in der Hauptsache insoweit dahin neu gefaßt:

Die bezifferten Zahlungsansprüche gegen die beklagte Stadt werden dem Grunde nach im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes für gerechtfertigt erklärt.

Es wird festgestellt, daß die beklagte Stadt verpflichtet ist, der Klägerin im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes alle weiteren Schäden, die der Witwe Martha C. [REDACTED] geb. C. [REDACTED] in Köln aus Anlaß des Verkehrsunfalles vom 30. November 1959 entstehen, in der Höhe zu erstatten, in der die Klägerin der Witwe C. [REDACTED] Sozialversicherungsleistungen zu erbringen hat.

Die beklagte Stadt hat die Kosten der bisherigen Rechtsmittelverfahren zu tragen.

Von Rechts wegen

- 3 -

**Tatbestand:**  
-----

Die klagende Landesversicherungsanstalt hat der Witwe des bei einem Verkehrsunfall getöteten Autoschlossers Georg Christoph aus Köln Sozialversicherungsleistungen zu erbringen und macht die auf sie angeblich übergegangenen Ersatzansprüche der Witwe gegen den Schädiger geltend.

Der Versicherte wurde am 30. November 1959 gegen 11.30 Uhr bei klarem, trockenem Wetter auf dem Hohenstaufenring in Köln von einem Straßenbahnzug der beklagten Stadt erfaßt und so schwer verletzt, daß er an den Folgen des Unfalls am 8. Januar 1960 starb. Zum Unfall kam es, als der Versicherte im Begriff war, den Hohenstaufenring an der Kreuzung Lindenstraße auf einem durch Ampeln gesicherten Fußgängerüberweg in west-östlicher Richtung zu überschreiten. Der Überweg führt über das in der Mitte des Hohenstaufenringes in eigenem Bahnkörper verlegte doppelte Schienenpaar der Straßenbahn. Der Fußgängerverkehr wird durch Ampeln im Zweiertakt (Grün-Rot) freigegeben oder gesperrt; Ampeln befinden sich nur jeweils auf den gegenüberliegenden Gehwegen, nicht auch auf der Gleiszone. Die Gleiszone ist außerhalb der Straßenkreuzungen von der Fahrstraße durch Bordsteine abgetrennt, so daß für den Fahrverkehr für beide Richtungen selbständige Bahnen geschaffen sind.

Die Klägerin hat vorgetragen:

Der Versicherte habe die Fahrbahn betreten, als die Fußgängerampel an der gegenüberliegenden (östlichen) Seite des Hohenstaufenringes "grün" gezeigt habe. Während des Überquerens sei die Ampel auf "rot" gesprungen. Er sei gezwungen gewesen, mit Rücksicht auf den nunmehr von beiden Seiten einsetzenden Verkehr zwischen den beiden

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



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos [\(mobile App\)](#)  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile



Fahrbahnen im Bereich der Gleiszone zu warten. Dieser Aufenthalt in der Gleiszone sei mit Gefahr für Leib und Leben der Fußgänger verbunden, weil der Abstand zwischen den Rändern der Fahrbahn zu den Gleisen sowie der Abstand zwischen den Gleispaaren zu knapp bemessen sei. Der Versicherte habe einen von rechts vom <sup>Barbarossaplatz</sup> kommenden Straßenbahnzug bemerkt und sei nun einen Schritt zurückgetreten, um von diesem nicht erfaßt zu werden. In diesem Augenblick habe ihn ein von der anderen Seite (vom Rudolfplatz) herankommender Straßenbahnzug angefahren. Dieser Straßenbahnzug müsse beim Rudolfplatz vorzeitig abgefahren sein, sei zu schnell gefahren und habe trotz der drohenden Gefahr nicht rechtzeitig gebremst.

Die Beklagte hafte als Betriebsunternehmerin nach dem Reichshaftpflichtgesetz und daneben aus unerlaubter Handlung, nämlich wegen des Verschuldens ihrer Fahrer, wegen ungenügender Überwachung und Belehrung der Straßenbahnbediensteten sowie wegen der fehlerhaften Einrichtung des Fußgängerüberweges mit seinen Verkehrsampeln, der sicherer hätte hergerichtet werden müssen. Bei der damaligen Ampelschaltung hätte ein Fußgänger jederzeit in die Lage kommen können, auf dem Mittelstreifen warten zu müssen; dann müsse der Mittelstreifen in einem Zustand sein, der es gestatte, sich dort ohne Gefährdung durch die von beiden Seiten kommenden Straßenbahnen und Kraftwagen aufzuhalten.

Die Leistungen der Klägerin an die Witwe betrügen ab 1. November 1961 monatlich 162,30 DM und seien damit geringer als ihr Einkommensausfall.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte für die Zeit bis zum 31. Oktober 1961 zur Zahlung von 3.670,70 DM nebst Zinsen und ab 1. November 1961 bis zum 30. September 1977 (dem mutmaßlichen natürlichen Tod des am 26. Oktober 1903 geborenen Versicherten) zur Zahlung einer monatlichen Rente von 162,30 DM zu verurteilen, sowie festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet sei, der Klägerin auch sämtliche zukünftigen Erhöhungen ihrer Aufwendungen für die Witwe C [REDACTED] im Rahmen des Übergangsfähigen Schadens zu ersetzen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen, hilfsweise den Anträgen nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes und nur mit der Maßgabe zu entsprechen, daß sie lediglich hinsichtlich der nach den gesetzlichen Bestimmungen auf die Klägerin übergegangenen Ansprüche hafte, auch die Haftung bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres des Versicherten zu begrenzen.

Sie hat zur Begründung ausgeführt:

Der Unfall beruhe allein auf dem fehlerhaften Verhalten des Versicherten. Dieser habe die Straße betreten, als die Fußgängerampel bereits rotes Licht gezeigt habe. Im übrigen habe er auf der Mitte des Überwegs im Schienenbereich hinreichend Platz gehabt, um der Straßenbahn und dem anderen Verkehr auszuweichen; der Raum zwischen Fahrbahnkante und der ersten Schiene habe 1,50 m betragen. Die Verkehrsanlage sei für aufmerksame Verkehrsteilnehmer völlig sicher. Der Getötete habe infolge Kopflosigkeit und Unaufmerksamkeit den von links kommenden Straßenbahnzug nicht bemerkt und sei unüberlegt sowie überraschend in dessen Fahrbahn zurückgetreten, statt mit zwei Schritten vorwärts den Schienenraum zu verlassen.

Das sei für den Fahrer des Straßenbahnzuges nicht vorhersehbar gewesen. Er sei am Rudolfplatz erst auf das Signalzeichen "Freie Fahrt" abgefahren, habe eine mäßige Geschwindigkeit eingehalten und bei erkannter Gefahr sofort gebremst. Die Forderungen seien auch der Höhe nach übersetzt.

Das Landgericht hat die bezifferten Ansprüche wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsbegehren entsprochen. Es hat angenommen, daß die Beklagte als Stadt und Bahnunternehmerin es versäumt habe, auf einem gefährlichen Überweg die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Das Berufungsgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, aber die dem Feststellungsantrag entsprechende Urteilsformel genauer gefaßt.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihre Anträge weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:  
-----

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung wie folgt begründet:

Die Beklagte hatte nach § 823 Abs. 1 BGB, weil sie es schuldhaft unterlassen habe, durch geeignete Maßnahmen einer Verwirrung und Gefährdung der Fußgänger auf dem Überweg vorzubeugen und ihnen eine gefahrlose Überschreitung der Straße zu ermöglichen:

Der Hohenstaufenring sei an der Unfallstelle 25 m breit. Für diese Strecke benötige ein Fußgänger bei üblicher Gehweise 15 bis 20 Sekunden, bei langsamer Gangart 20 bis 26 Sekunden. Die Fußgängerampel habe damals für 28 Sekunden grünes Licht gegeben; 8 Sekunden später wäre der Fahrverkehr an der Kreuzung eröffnet worden. Deshalb sei es einem Fußgänger, der gegen Ende der Grünphase der Ampel zulässigerweise die Fahrbahn betreten habe, nicht mehr möglich gewesen, den Hohenstaufenring in seiner ganzen Breite vor dem Einsetzen des Verkehrs zu überschreiten. Er wäre darauf angewiesen gewesen, auf dem Mittelstreifen den Beginn der nächsten Grünphase abzuwarten. Das aber sei mit Gefahr für Leib und Leben verbunden gewesen. Denn der Zwischenraum zwischen Schiene und Fahrbahnrand habe jeweils 1,30 m und zwischen den beiden Gleispaaren 1,40 m betragen. Ein solcher nicht mit Abgrenzungen versehener Randstreifen von nur etwas mehr als 1 m reiche nicht aus, um einem Fußgänger bei einsetzendem Fahrzeugverkehr den Aufenthalt auf dem Mittelstreifen gefahrlos zu ermöglichen, zumal die Kraftfahrzeuge die ganze Breite der Fahrbahn in Anspruch nähmen und die Straßenbahnwagen die Schienen überragten. Schon eine geringfügige Bewegung des Fußgängers, eine unbewusste Reaktion auf den gefährlich nahe vorbeifließenden Verkehr oder das Aufplattern eines Kleidungsstückes durch Wind könne ihm gefährlich werden. Damit habe die Beklagte schuldhaft ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt. Das hätte durch einfache und zumutbare Mittel geändert werden können.

Es sei auch erwiesen, daß der Versicherte die Fahrbahn erst betreten habe, als die für ihn maßgebende Fußgängerampel grünes Licht gezeigt habe. Andererseits sei

davon auszugehen, daß der Straßenbahnzug von der Haltestelle am Rudolfplatz erst abgefahren sei, als der Signalgeber ihm freie Fahrt gezeigt habe. Der Versicherte habe auf der Mitte des zweiten, ostwärtigen Schienenpaares gezögert, sei dann zurückgetreten und dabei von der Straßenbahn erfaßt worden. Das könne nicht als Verschulden gewertet werden. Bei größerer Sorgfalt hätte er das Herankommen beider Straßenbahnen allerdings sehen müssen. Er hätte den Unfall möglicherweise vermeiden können, wenn er wenige Schritte vorwärts statt zurück getan hätte. Aber die Beschaffenheit des Überwegs in Verbindung mit der Ampelschaltung sowie die entstandene Verkehrssituation seien geeignet gewesen, den Versicherten zu verwirren. Er hätte darauf vertrauen können, daß ein durch Grünlicht freigegebener Fußgängerüberweg ein gefahrloses Überqueren der Straße gestatte. Er habe sich beim Erreichen der ostwärtigen (zweiten) Schiene unversehens einer gefährlichen Verkehrssituation gegenübergesehen. Er sei dadurch unsicher geworden und in Verwirrung geraten, habe unschlüssig gezögert und dann die urheilvervollen Schritte zurückgetan, weil die Straßenbahn von rechts schon bis auf 60 - 70 m herangekommen sei.

Für eine Beschränkung der Haftung bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres des Versicherten bestehe nach der Rechtsprechung kein Anlaß (BGHZ 9, 179).

## II.

Die dagegen eingelegte Revision hat nur zum Teil Erfolg.

1.) Das Berufungsgericht hat allerdings die Haftungsgrundlage verkannt.

Anspruchsgrundlage ist bei einer Haftung wegen Verschuldens hier nicht die privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht, sondern eine Amtspflichtverletzung. Ein Anspruch wegen Amtspflichtverletzung entfiel jedoch, weil die Leistungen der Sozialversicherungsträger für die Witwe einen anderweitigen Ersatz darstellen, so daß nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB Amtshaftungsansprüche für die Witwe nicht entstanden, also auch nicht auf die Klägerin übergehen konnten.

Die Straßenverkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus dem Zustand einer Straße, nämlich aus der Zulassung eines öffentlichen Verkehrs auf öffentlichen Wegen durch die Straße entstehen können. Der Pflichtige muß die Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren schützen, die ihnen aus dem Zustand der Straße bei zweckgerechter Benutzung drohen. Dagegen ist es Sache der Verkehrsbehörden, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen und die Einrichtungen für die Regelung des Verkehrs so zu gestalten, daß sie ihrem Zweck gerecht werden, den Verkehr zu erleichtern und Verkehrsgefahren zu verhüten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dürfen keine neuen Gefahrensituationen schaffen. Sie müssen so gestaltet sein, daß sie den Verkehr so sicher wie möglich halten und seine möglichst gefahrlose Abwicklung ermöglichen. Diese Pflichten der Verkehrsbehörden sind Amtspflichten, die ihnen allen Verkehrsteilnehmern gegenüber obliegen, die die Straße nach der Art ihrer Verkehrseröffnung benutzen dürfen. Insbesondere ist es nach § 3 Abs. 4 StVO Amtspflicht der Verkehrsbehörden, die Bestimmungen zu treffen, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen

sind; dagegen gehören die ordnungsmäßige Anbringung und Unterhaltung dieser Einrichtungen nach § 3 Satz 3 StVO zur Straßenverkehrssicherungspflicht. Das ist ständige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (zuletzt BGH Urt.v. 26. Mai 1966 - III ZR 59/64, zur Veröffentlichung bestimmt).

2.) Hier lag die entscheidende Unfallursache darin, daß die Ampeln am Fußgängerüberweg und in der Nähe so geschaltet waren, daß sie für einen Fußgänger unter Umständen eine Verkehrssituation herbeiführten, die ihn verwirren und gefährden konnten. Die geringen Abstände zwischen Schienen und Fahrbahn sind dem Versicherten nur deshalb zum Verhängnis geworden, weil er im Vertrauen auf eine Sicherung durch Ampeln die Überquerung der Fahrbahn begann, während die Ampeln so geschaltet waren, daß sie ihn gerade nicht ständig sicherten, sondern die Straße für den Fahrverkehr so früh frei gaben, daß der Versicherte in Gefahr geriet. Die Ampelanlage hat also - kurz gefaßt - den Versicherten an einer gefährlichen Straßenstelle irregeführt. Die Ampeln hätten beispielsweise anders geschaltet oder der Mittelstreifen mit besonderen Ampeln versehen oder es hätte bei der gewählten Schaltung ein breiterer Aufenthaltsraum zwischen Bordstein und Schienen im Bereich des Gleiskörpers geschaffen werden müssen. Das alles gehörte zum Pflichtenkreis der Verkehrsbehörden und nicht zur Straßenverkehrssicherungspflicht, auch nicht zur Verkehrssicherungspflicht des Bahnunternehmers. Die entscheidenden verletzten Pflichten gehörten also zum Bereich der Amtspflichten der Beklagten, sodaß die Verurteilung wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht bestehen bleiben

kann, andererseits ein übergangsfähiger Anspruch aus fahrlässiger Amtspflichtverletzung wegen der anderweitigen Sicherung des Versicherten nicht entstand.

Damit erledigen sich alle Rügen der Revision, die sich auf eine schuldhaftige Amtspflichtverletzung der Organe und Bediensteten der Beklagten beziehen.

Eine Haftung der Beklagten ergab sich dann lediglich aus dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl 207).

Nach § 1 dieses Gesetzes haftet der Betriebsunternehmer u.a., wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet wird, für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht ist. Er hat nach § 3 Abs. 2 insbesondere der Witwe für den ihr entgehenden Unterhalt Schadensersatz zu leisten.

Die Voraussetzungen dieses Anspruchs sind nach dem Sachverhalt gegeben und werden von der Revision nicht in Abrede gestellt.

Wegen der nach diesem Gesetz bestehenden Haftungshöchstgrenze muß die Urteilsformel entsprechend geändert werden.

3.) Nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes entfällt oder beschränkt sich allerdings die Haftung bei mitwirkendem Verschulden des Getöteten. Das muß sich auch die Witwe entgegenhalten lassen. Denn der Grundgedanke des § 846 BGB gilt auch für die entsprechenden Ansprüche des § 3 Abs. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes.

a) Das Berufungsgericht hat insoweit folgendes ausgeführt:

Der Versicherte sei noch bei Grünlicht auf die Straße getreten. Er habe beim Einsetzen des Fahrzeugverkehrs erst den Gleiskörper erreicht gehabt und hätte dort verweilen müssen. Das sei mit Gefahr für Leib und Leben verbunden gewesen. Der Versicherte habe gezögert, als er die Mitte des ostwärtigen (zweiten) Schienenpaares erreicht gehabt habe. Er hätte den Unfall vermieden, wenn er wenige Schritte voraus statt rückwärts getan hätte. Bei größerer Aufmerksamkeit hätte er die von rechts kommende Straßenbahn rechtzeitig sehen und die von links kommende Straßenbahn früher wahrnehmen können. Er hätte am westlichen Rande stehen bleiben können, bevor eine Bedrohung durch die aus beiden Richtungen herankommenden Straßenbahnzüge eingetreten sei. Sein Verhalten sei ihm aber nicht als Verschulden anzulasten.

Die Beschaffenheit des Überwegs in Verbindung mit der Ampelschaltung und die Verkehrssituation im Augenblick des Unfalls seien geeignet gewesen, ihn zu verwirren. Er hätte darauf vertrauen dürfen, den gegenüberliegenden Bürgersteig ungefährdet zu erreichen, wenn der Phasenwechsel der Ampeln ihn auf der Fahrbahn überraschte. Er hätte deshalb zunächst nicht auf den übrigen Verkehr zu achten brauchen. Auf dem zweiten Schienenpaar habe er sich unversehens einer gefährlichen Verkehrssituation gegenüber gesehen. Es könne ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er sich gescheut habe, den schmalen Randstreifen östlich des Schienenkörpers zu betreten, weil er sich dort nicht für ungefährdet zu halten brauchte. Es sei kein Verschulden, daß er - unvorhergesehen mit der gefährlichen Verkehrssituation

konfrontiert - unsicher geworden und in Verwirrung geraten sei, deshalb zunächst unschlüssig gezögert und dann die unheilvollen Schritte zurückgetan habe, ohne vorher nach links zu schauen. Die Straßenbahn von rechts sei immerhin bis auf 60 - 70 m herangekommen. Die Verhaltensweise des unverschuldet in eine Gefahrensituation geratenen Verkehrsteilnehmers sei nicht danach zu beurteilen, wie er sich bei klarer und vernünftiger Überlegung hätte verhalten können. Auch hier könne sein falsches Verhalten angesichts der subjektiv gerechtfertigten Bedrohung und in seiner unverschuldeten Verwirrung noch nicht als Verschulden gewertet werden, zumal die von rechts kommende Straßenbahn geklingelt habe und er nun in einer instinktiven Reaktion zurückgetreten sei, ohne nach links zu schauen.

b) Diese Wertung läßt Rechtsfehler, die allein das Revisionsgericht zu prüfen hat, nicht erkennen.

Das Berufungsgericht hat den Begriff der Fahrlässigkeit nicht verkannt. Es hat nicht übersehen, daß der Versicherte sich falsch verhalten hat und durch ein geringes Maß von Sorgfalt sein Leben gerettet hätte. Aber nicht jedes Fehlverhalten im modernen motorisierten Schnell- und Massenverkehr braucht als vorwerfbares Verschulden gewertet zu werden. Der vom Oberlandesgericht aufgestellte Grundsatz ist rechtlich nicht zu beanstanden, daß eine falsche, fast instinktive Reaktion in einer unverschuldet entstandenen und als gefährlich aufgefaßten Lage nicht immer als vorwerfbar gewertet zu werden braucht. Das Berufungsgericht ist daher vom richtigen rechtlichen Ausgangspunkt an die Wertung des Falles herangegangen. Es hat alle entscheidenden Gesichtspunkte ver-

wertet, so daß das Ergebnis bei Anwendung dieser Grundsätze auf die Besonderheiten des Einzelfalles durch den Tatrichter aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden kann.

c) Die einzelnen Angriffe der Revision bleiben insoweit erfolglos:

Das Berufungsgericht hat die Feststellung, daß der Versicherte noch bei Grünlicht die Straße betreten habe, auch auf die Bekundung der Zeugin S. gestützt. Die Revision meint, dem Berufungsgericht habe die Sachkunde zur Bewertung dieser Aussage gefehlt, weil die Zeugin eine Epileptikerin mit Gedächtnislücken sei. Das Berufungsgericht hat das nicht übersehen. Es hat eingehend erörtert, warum es trotzdem dieser Zeugin bei dieser ganz einfachen Beobachtung folgt. Der Zivilsenat eines Oberlandesgerichts bedarf zu einer solchen Bewertung nicht der Zuziehung eines Sachverständigen.

Die Revision wertet das Verhalten des Versicherten bereits als Verschulden. Sie stellt dar, was der Versicherte alles hätte tun und lassen können, um den Unfall zu verhindern, und meint, seine Kopflosigkeit und Verwirrung dürfe nicht entschuldigt werden. Das Berufungsgericht hat das alles aber in den Kreis seiner Erwägungen gezogen und gewürdigt. Es hat trotzdem das folgenschwere Fehlverhalten des Versicherten in diesem kurzen Augenblick wegen der Besonderheiten der Begleitumstände noch nicht als vorwerfbar gewürdigt. Ein Rechtsfehler ist darin, wie ausgeführt, nicht zu finden.

Das Berufungsgericht hat hilfsweise erwogen, daß mindestens die Beklagte den ihr obliegenden Beweis für ihre Behauptung nicht erbracht habe, der Versicherte habe die Straße bereits bei Rotlicht betreten. Die Revision

meint, das sei für die Ansprüche aus Verschuldenshaftung unrichtig. Das kann dahingestellt bleiben, denn bei den allein gegebenen Ansprüchen aus dem Reichshaftpflichtgesetz muß die Beklagte die für ein Mitverschulden wesentlichen Tatsachen beweisen. Dazu gehörte dieser Vortrag; der Beweis ist insoweit nicht erbracht.

4.) Die Revision der Beklagten muß daher mit der Maßgabe zurückgewiesen werden, daß die Haftung auf das Reichshaftpflichtgesetz beschränkt ist, da das Urteil auch sonst Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten nicht erkennen läßt.

Bei den derzeitigen Haftungsgrenzen des Reichshaftpflichtgesetzes und den geringen geltend gemachten Anspruch ist nicht ersichtlich, daß sich die Haftungsgrenze zu Gunsten der Beklagten irgendwann praktisch auswirken wird. Der ausdrückliche Ausspruch einer teilweisen Klagabweisung war bei dieser Rechtslage zur Zeit nicht zulässig. Auch hat der Senat deshalb die ganzen Kosten der Revision nach § 92 ZPO der Beklagten auferlegt.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Gähthgens

Keßler

Dr. Reinhardt