

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung (nur zu 1)

72388 097

Gesetz: StVO §§ 9 Abs 1, 13; Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung v. 7.12.1934 (RGBl I, 1237) § 13 Abs 1 Satz 2; Dienst-anweisung zur Durchführung der StVZO und StVO zu § 9 StVO; Runderlaß des Chefs der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern v. 30.5. 1939 (RMinBl Innere Verwaltung 1227).

Rechtssätze: 1) Die Anbringung der gelben Ortstafel ist nicht entscheidend für den Beginn der geschlossenen Ortschaft. Maßgebend sind die tatsächlichen Verhältnisse. Die in der Dienst-anweisung zur Durchführung der StVZO und StVO zu § 9 StVO und in dem Runderlaß des Chefs der Deutschen Polizei vom 30. Mai 1939 (RMinBl Innere Verwaltung 1227) unter I getroffene Anordnung, daß für die Anwendung der Vorschriften über Höchstgeschwindigkeiten die geschlossene Ortschaft an der auf der rechten Seite aufgestellten Ortstafel beginnt, ist für die Gerichte nicht bindend.

2) Das Vorfahrtsrecht geht nicht schon dadurch verloren, daß ein Wartepflichtiger sich anschickt, es zu verletzen. Der Vorfahrtsberechtigte muß jedoch von der Durchführung der Vorfahrt dann Abstand nehmen, wenn er bei gehöriger Aufmerksamkeit in einem Zeitpunkt, in dem er den Unfall noch hätte verhindern können, erkennen mußte, daß der Wartepflichtige das Vorfahrtsrecht verletzen würde.

Aktenzeichen: III ZR 284 / 51

Urteil vom 28. Januar 1952

OLG Frankfurt
(LG Marburg)

Verkündet am 28. Januar 1952
Pieser, Just. Ang. als
Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

des Architekten Albert V [REDACTED] in T [REDACTED], Kreis F [REDACTED]
a.d.E [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Mechanikermeister Hans H [REDACTED] in G [REDACTED], Kreis
B [REDACTED] a.d.L [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

.. Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 14. Januar 1952 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,
Dr. Bock und Rietschel

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil
des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main), I. Zivilsenat
in Kassel, vom 19. Juni 1951 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an
das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

9

- 2 -

Tatbestand:

Der Beklagte hatte mit seinem Lastkraftwagen am 27. Januar 1950 von etwa 9.30 bis gegen 15.30 Uhr vor dem Hause der Druckerei Sch[REDACTED] in der 5,80 m breiten Bahnhofstraße am Ortsausgang von G[REDACTED] auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Seite gehalten. Er war dann wieder angefahren und im Begriff, schräg von der linken auf die rechte Fahrbahnseite hinüberzuwechseln, als sich ihm aus der Gegenrichtung ein von dem Kläger gesteuertes, dem Alfred P[REDACTED] in R[REDACTED] gehöriges Zündapp 200 ccm Motorrad näherte. Der Kläger versuchte, in seiner Fahrtrichtung gesehen, links vor dem Lastkraftwagen vorbeizufahren, wurde aber von ihm erfaßt und verlor die Herrschaft über das Motorrad. Er kam zu Fall und stürzte etwa 12 m hinter der Unfallstelle die 6 m hohe Böschung der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Seite der Bahnhofstraße hinunter. Hierbei erlitt er einen komplizierten Bruch des rechten Beines, das ihm in der Folgezeit bis auf einen Stumpf von 14 cm Länge abgenommen werden mußte. Außerdem wurde das Motorrad erheblich beschädigt.

Der Lastkraftwagen des Beklagten hat eine Breite von 2,20 m, sein Achsabstand beträgt 4 m. Zur Zeit des Unfalls befand sich der rechte vordere Kotflügelrand des Lastkraftwagens noch 1,30 m vom - in Fahrtrichtung des Beklagten gesehen - rechten Rand der gepflasterten Fahrbahn entfernt. Hinter dem Lastkraftwagen auf der in Fahrtrichtung des Klägers gesehen rechten Fahrbahnseite



war zu diesem Zeitpunkt die Straße in etwa 1,70 m Breite frei. Der Lastkraftwagen hatte nach dem Anfahren eine Gesamtstrecke von 23,50 m bis zur Unfallstelle zurückgelegt. In der Fahrtrichtung des Klägers gesehen fällt die Straße zur Unfallstelle leicht ab. Sie war für den aus Richtung Mornshausen kommenden Kläger nach Durchfahren einer Rechtskurve bis zum Standpunkt des Lastkraftwagens des Beklagten vor dem Anfahren von einem Punkt aus zu übersehen, der von der Unfallstelle rund 86 m entfernt war. Der Beklagte ist im ersten Gang mit höchstens 8 km Geschwindigkeit gefahren, der Kläger hatte in der Kurve eine Geschwindigkeit von 30 bis 40 km, die er nach Durchfahren der Kurve noch erhöht hat, so daß das Berufungsgericht für die zwischen dem Scheitelpunkt der Kurve und der Unfallstelle durchfahrene Strecke im Mittel von einer Geschwindigkeit des Klägers von 45 km in der Stunde ausgegangen ist. Beide Parteien waren mit der Örtlichkeit gut vertraut. Die gelbe Ortstafel mit der Aufschrift "Gladenbach" befindet sich erst etwa 250 m stadteinwärts hinter der Unfallstelle (in Fahrtrichtung des Klägers gesehen).

Der Kläger verlangt mit der Klage von dem Beklagten Ersatz eines Teils seiner baren Auslagen und der Kosten der von ihm selbst durchgeführten Ausbesserung des Motorrades in Höhe von insgesamt 545,90 DM, ein Schmerzensgeld nach richterlicher Festsetzung, eine lebenslängliche Rente ab 27. Januar 1950 nach richterlicher Festsetzung und Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Ersatz des

weiteren dem Kläger durch den Unfall entstandenen und in Zukunft noch entstehenden Schadens.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt, das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten gegen dieses Urteil zurückgewiesen. Mit seiner Revision verfolgt der Beklagte seinen Antrag auf Klageabweisung weiter, hilfsweise beantragt er Zurückverweisung der Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet.

1. Die Revision wendet sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Beklagte den Unfall schuldhaft verursacht habe. Das Berufungsgericht hat das von ihm angenommene Verschulden des Beklagten mit folgenden Ausführungen begründet: Bei den festgestellten Geschwindigkeiten der Parteien ergebe sich aus den örtlichen Verhältnissen, daß der Kläger, aus der Kurve herauskommend, in das Gesichtsfeld des Beklagten getreten sei, als dieser gerade angefahren gewesen sei. Bei entsprechender Aufmerksamkeit habe der ortskundige Beklagte, der gewußt habe, daß die geschlossene Ortslage erst etwa 250 m stadteinwärts begonnen habe, sich sagen müssen, daß sich der Kläger in Anbetracht der ihm in diesem Straßenabschnitt

gestatteten höheren Geschwindigkeit mit seinem Motorrad schnell nähern werde. Von einem Erlöschen des Vorfahrtsrechts des Klägers könne keine Rede sein, denn der Kläger habe dieses Vorfahrtsrecht deutlich erkennbar in Anspruch genommen, wie die schnelle Annäherung des Klägers und sein dann erfolgendes Hinüberfahren auf die Mitte der Straße unmißverständlich zu verstehen gegeben habe. Der Beklagte habe schon auf Grund seines gegen § 15 Abs 2 StVO verstoßenden Haltens auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Seite der Straße eine relative Gefahrenlage beim Anfahren aus dieser Stellung geschaffen und habe daher beim Überqueren der Fahrbahn besondere Sorgfalt beobachten müssen. Diese habe aber der Beklagte unterlassen, denn er habe den Fahrdamm in einem ziemlich spitzen Winkel überquert und auch dadurch den Kläger zu einer falschen Beurteilung seines weiteren Verhaltens veranlaßt.

a) Die Revision hält die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Kläger an der Unfallstelle eine Geschwindigkeit von mehr als 40 km habe einhalten dürfen und der Beklagte daher mit einer solchen Geschwindigkeit des Klägers habe rechnen müssen, für richtig. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts habe sich der Unfall nämlich nicht außerhalb, sondern innerhalb der geschlossenen Ortschaft zugetragen, so daß der Kläger nach § 9 Abs 1 Buchst a StVO mit keiner höheren Geschwindigkeit als 40 km in der Stunde habe fahren dürfen. Der Kläger habe als Einheimischer die

Örtlichkeit genau gekannt und habe gewußt, daß er sich innerhalb der geschlossenen Ortslage befunden habe. Daß die Ortstafel an falscher Stelle angebracht gewesen sei, sei ohne Bedeutung.

Wird davon ausgegangen, daß die Unfallstelle innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegen hat, so hätte der Kläger in der Tat nach § 9 Abs 1a StVO nicht mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km in der Stunde fahren dürfen, und der Beklagte hätte nicht damit zu rechnen brauchen, daß der Kläger eine höhere Geschwindigkeit einhielt. Der Kläger ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts mit einer Geschwindigkeit von 45 km in der Stunde gefahren. Er hätte also die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde jedenfalls nur unerheblich überschritten. Eine geringe Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit durch ein entgegenkommendes Kraftfahrzeug mußte jedoch der Beklagte auf alle Fälle in Rechnung stellen und seine Fahrweise hierauf einrichten. Er konnte den Kläger bei genügender Aufmerksamkeit zu einer Zeit erblicken, als sich sein Wagen noch ganz auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Fahrbahnseite befand. Auch wenn der Beklagte davon ausgegangen sein sollte, der Kläger werde mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km in der Stunde herankommen, so hätte er angesichts der vom Berufungsgericht festgestellten örtlichen Verhältnisse auf alle Fälle Zweifel daran haben müssen, ob es ihm bei seiner geringen Geschwindigkeit gelingen würde, vor dem Herannahen des Klägers die andere Fahrbahnseite zu erreichen und dem Kläger die ungehinderte

Weiterfahrt zu ermöglichen. Schon derartige begründete Zweifel hätten aber den Beklagten davon abhalten müssen, die Überquerung der Straße fortzusetzen, ehe der Kläger vorbeigefahren war. Selbst wenn also die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der Unfallstelle nur 40 km in der Stunde betragen hätte, würde ein Verschulden des Beklagten nicht deshalb ausgeschlossen sein, weil der Kläger diese Geschwindigkeit um 5 km in der Stunde überschritten hat.

b) Ferner macht die Revision geltend, es sei rechtsirrig, daß das Berufungsgericht bereits in dem vorschriftswidrigen Halten des Lastkraftwagens auf der linken Straßenseite eine Ursache des Unfalls gesehen habe. Dieses vorschriftswidrige Halten könne für den erst viele Stunden später bei der Wiedereingliederung in den Straßenverkehr entstandenen Unfall im Rechtssinn nicht mehr ursächlich gewesen sein. Für den Lastkraftwagen des Beklagten sei die Straße im Zeitpunkt des Anfahrens auf einer Länge von 110 m frei gewesen, demgemäß habe dem Anfahren verkehrsrechtlich nichts im Wege gestanden.

Das Berufungsgericht hat angenommen, daß der Beklagte durch sein gegen § 15 Abs 2 StVO verstoßendes Halten auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Seite der Straße eine Gefahrenlage beim Anfahren aus dieser Stellung geschaffen habe, und daraus die Verpflichtung des Beklagten gefolgert, beim Überqueren der Fahrbahn besondere Vorsicht zu beobachten. Diese Ausführungen sind entgegen der Ansicht der Revision nicht zu beanstanden. Das

Berufungsgericht leitet die Haftung des Beklagten nicht daraus her, daß er vorschriftswidrig auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Seite gehalten hat, sondern daraus, daß er beim Überqueren der Fahrbahn von links nach rechts nicht die erforderliche besondere Sorgfalt beobachtet hat. Daß derjenige, der den auf derselben Straße fortlaufenden Verkehr kreuzen will, zu erhöhter Vorsicht verpflichtet ist, ist in Schrifttum und Rechtsprechung anerkannt (Müller Straßenverkehrsrecht, 16. Aufl § 13 StVO Anm 32 mit Nachweisen). Hier kommt noch hinzu, daß der Beklagte von links nach rechts hinüberfuhr, also die Kreuzung des Verkehrs an dieser Stelle regelwidrig von der linken Seite aus vornahm. In einem solchen Falle darf aber ein Kraftfahrer nur unter Anwendung gespanntester Aufmerksamkeit und aller nur irgendwie möglichen Vorsichtsmaßnahmen sein verkehrsgefährdendes Unternehmen durchführen (RGZ 132. 100 ff (1027)). Diese besondere Sorgfalt hat aber der Beklagte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht beobachtet, er hat vielmehr, wie das Berufungsgericht ausführt, den Fahrdamm in einem ziemlich spitzen Winkel überquert und dadurch den Kläger zu einer falschen Beurteilung seines weiteren Verhaltens veranlaßt. Diese Feststellungen des Berufungsgerichts werden von der Revision nicht ausdrücklich angegriffen, sie lassen auch keinen Rechtsirrtum erkennen. Diese Rüge der Revision ist daher nicht begründet.

c) Außerdem bekämpft die Revision die Annahme des Berufungsgerichts, daß dem Kläger gemäß § 13 Abs 4 StVO

ein Vorfahrtsrecht gegenüber dem Beklagten zugestanden habe. Sie führt aus, dieses Vorfahrtsrecht sei deshalb erloschen, weil der Kläger erkannt habe, daß der Beklagte im Begriff gewesen sei, die Straße zu überqueren. In dem Augenblick, als der Kläger mit seinem Motorrad in Sichtweite des Unfallortes gekommen sei, habe der Beklagte mit seinem Lastkraftwagen bereits die in Fahrtrichtung des Klägers gesehen rechte Straßenseite gesperret und damit für den Kläger ein Verkehrshindernis gebildet, auf das der Kläger habe Rücksicht nehmen müssen. Der Kläger habe daher unter Verminderung seiner Geschwindigkeit dem Beklagten Gelegenheit geben müssen, sein bereits in Gang befindliches Eingliederungsmanöver zu Ende zu führen.

Diesen Ausführungen der Revision kann nicht beigegeben werden. Die Revision erkennt das Wesen des Vorfahrtsrechts. Dieses gestattet dem Vorfahrtsberechtigten, darauf zu vertrauen, daß ihm der andere Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt überlassen werde. Der Vorfahrtsberechtigte kann daher grundsätzlich seine Geschwindigkeit beibehalten und sich darauf einrichten, daß der Vorfahrtspflichtige ihn vorbeifahren lassen werde (RGVAE 1937, 56 Nr 68). Daß hier ein Vorfahrtfall gegeben war, ergibt sich nach den Grundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins bereits daraus, daß die Fahrzeuge der Parteien bei dem Kreuzen der Fahrbahn durch den Beklagten zusammengestoßen sind (OLG Neustadt DAR 1951, 112 Nr 53). Der Beweis des ersten Anscheins ist hier von dem Beklagten

nicht ausgeräumt worden. Aus der Sachlage ergibt sich vielmehr, daß vor dem Eintreffen der Fahrzeuge der Parteien auf dem Schnittpunkt der von ihnen eingehaltenen Fahrwege die Gefahr des Zusammenstoßes begründet war. Daß die Entfernung des Lastkraftwagens des Beklagten bis zu diesem Schnittpunkt zu der Zeit, als der Kläger aus der Kurve herauskam und für den Beklagten sichtbar wurde, wesentlich geringer war als die Entfernung von der Kurve bis zur Unfallstelle, steht der Annahme eines Vorfahrtfalles nicht entgegen, denn es sind nicht nur die beiderseitigen Entfernungen, sondern auch die beiderseitigen Geschwindigkeiten in Rechnung zu stellen (RGJW 1930, 1957 Nr 26). Der Beklagte fuhr aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sehr langsam, während der Kläger eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km in der Stunde innehielt. Dies hätte der Beklagte berücksichtigen und daher dem Kläger das ihm zustehende Vorfahrtsrecht einräumen müssen.

Es ist auch für das Bestehen des Vorfahrtsrechts ohne Bedeutung, daß der Beklagte schräg über die Straße gefahren ist und dem Kläger daher nur einen Teil der Fahrbahn versperrt hat. Das Vorfahrtsrecht ist bereits dann verletzt, wenn der zur Gewährung der Vorfahrt Verpflichtete den Berechtigten an der freien Durchfahrt behindert, indem er ihn zum Ausbiegen oder zur Ermäßigung der Geschwindigkeit zwingt (OLG München VAE 1937, 533 Nr 778). Die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Beklagte das Vorfahrtsrecht des Klägers durch Außerachtlassung der er-

forderlichen Sorgfalt verletzt hat und der Unfall ursächlich hierauf zurückzuführen ist, ist daher nicht zu beanstanden.

d) Zu Unrecht nimmt die Revision an, das Berufungsgericht stehe auf dem Standpunkt, daß die bloße abstrakte Möglichkeit, ein Verkehrsteilnehmer könne herankommen, die Wartepflicht des die Fahrbahn Kreuzenden auslöse. Der Revision ist zwar zuzugeben, daß diese Ansicht rechtsirrig wäre (OLG München VAE 1939, 334 Nr. 485). Aus dem angefochtenen Urteil ist jedoch nicht zu entnehmen, daß das Berufungsgericht in dieser Hinsicht einem Rechtsirrtum unterlegen ist. Das Berufungsgericht stellt ausdrücklich fest, daß der Beklagte mit seinem Lastkraftwagen bereits angefahren war, als der Kläger mit seinem Motorrad in sein Gesichtsfeld trat. Es macht dem Beklagten ersichtlich nicht zum Vorwurf, daß er überhaupt mit seinem Lastkraftwagen angefahren ist, sondern es erblickt ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten lediglich darin, daß er nicht die nötige Sorgfalt beobachtet hat, nachdem er des Klägers ansichtig geworden war. Diese Rüge geht daher ebenfalls fehl.

e) Die Revision ist der Ansicht, der Unfall sei zwar für den Kläger, nicht aber für den Beklagten vorhersehbar gewesen, denn er habe nicht damit rechnen können, daß ein entgegenkommendes Fahrzeug seine Geschwindigkeit nicht nur nicht verringern, sondern sogar noch erhöhen und nicht rechts, sondern links vorbeifahren würde. Dem

ist entgegenzuhalten, daß der Beklagte dem Kläger, wie ausgeführt ist, die Vorfahrt einzuräumen hatte. Der Beklagte hatte also darauf zu achten, daß er den Kläger nicht zu einer Verminderung seiner Geschwindigkeit oder zum Ausbiegen zwang. Daraus folgte für ihn die Verpflichtung, den auf dem Motorrad herannahenden vorfahrtsberechtigten Kläger im Auge zu behalten, während er die Straße überquerte, und sein Verhalten so einzurichten, daß er den Kläger nicht behinderte (RGSt 73, 187 ff [1917]; OLG Celle in RechtdKraftf 1949, 25 Nr 1). Wäre der Beklagte dieser Verpflichtung nachgekommen, so hätte er aber alsbald erkennen müssen, daß der Kläger auf seinem Fahrzeug schneller herankam, als der Beklagte offenbar angenommen hatte. Hierauf hätte sich der Beklagte einstellen und notfalls sofort anhalten müssen. Der Beklagte ist jedoch weiter gefahren, und gerade deswegen ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit gegen ihn berechtigt. Dadurch daß der Kläger seine Geschwindigkeit nach der Durchfahrt durch die Kurve noch erhöhte und links vorbeifuhr, wird das Verschulden des Beklagten nicht ausgeräumt. Selbst wenn der Kläger nicht berechtigt gewesen wäre, mit der von ihm inne gehaltenen Geschwindigkeit zu fahren, so würde nach dem oben Ausgeführten dadurch ein Verschulden des Beklagten nicht ausgeschlossen. Das Ausbiegen des Klägers nach links mag unsachgemäß gewesen sein, dieses Ausbiegen war aber nur eine Folge des schuldhaften Verhaltens des Beklagten, der dem Kläger das ihm zustehende Vorfahrtsrecht nicht eingeräumt hatte. Daß die Verletzung des Vorfahrtsrechts des Klägers durch den Beklagten im Rechtssinne ursächlich für den eingetretenen Unfall gewesen ist,

kann füglich nicht bezweifelt werden.

f) Die Revision gibt zu, daß der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Beklagte sein Fahrzeug zum Stehen gebracht hätte, nachdem er den Motorradfahrer herankommen sah. Sie meint jedoch, daß der Beklagte dann durch die Schrägstellung seines Fahrzeugs den Kläger zum Verlassen seiner rechten Fahrbahn und zum Vorbeifahren auf der linken Fahrbahnseite genötigt hätte. Damit hätte der Beklagte aber gleichzeitig bei aufkommenden Fahrzeugen von rechts diese Fahrbahn durch eigenes Verschulden gesperrt und wäre dadurch zu einem ausgesprochenen Verkehrshindernis geworden. Er habe geglaubt, daß er durch Fortsetzung seiner Schrägfahrt die für ihn von hinten und von vorne freie rechte Straßenseite gewinnen würde, und er habe sich darauf verlassen können, daß der ihm entgegenkommende Kläger rechts hinter seinem Lastkraftwagen vorbeifahren oder gegebenenfalls seine Fahrtgeschwindigkeit ermäßigen würde. Nachdem aber der Kläger, für den Beklagten nicht vorhersehbar, im letzten Augenblick auf die linke Straßenseite gefahren sei, habe für den Beklagten keine Möglichkeit mehr bestanden, den Unfall abzuwenden.

Diesen Erwägungen der Revision kann nicht zugestimmt werden. Der Beklagte hätte, als er den Kläger herankommen sah, unter allen Umständen sofort halten müssen, da ihm bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht hätte verborgen bleiben können, daß er den vorfahrtberech-

tigten Kläger möglicherweise behindern würde, wenn er das Kreuzen der Fahrbahn fortsetzte. Eine Behinderung des fließenden Verkehrs war für den Beklagten hierdurch nicht zu befürchten. Wie er zutreffend ausführt, konnte er aus Richtung G [REDACTED] kommende Fahrzeuge nicht behindern, da diese die rechte Fahrbahn benutzten, während der Beklagte sich noch ganz auf der linken Seite der Straße befand. Der in Fahrtrichtung des Beklagten gesehen auf der linken Fahrbahn nahende Kläger, den der Beklagte als Vorfahrtberechtigten durchfahren lassen mußte, hätte ausreichend Platz dazu gehabt, wenn der Beklagte sofort gehalten hätte, da irgendwelche andere Fahrzeuge, die ihn daran hätten hindern können, nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sich nicht an der Unfallstelle befanden oder sich dieser näherten. Das sofortige Anhalten war also für den Beklagten die allein gebotene Maßnahme, und es gereicht ihm zum Vorwurf, daß er sie nicht ergriffen hat. Ob der Beklagte noch zu der Zeit, als der Kläger nach links ausbog, den Unfall hätte verhindern können, ist für die Frage seines Verschuldens ohne Bedeutung. Selbst wenn ihm zu dieser Zeit eine Abwendung des Unfalls nicht mehr möglich war, so liegt sein Verschulden doch in seinem vorausgegangenen Verhalten.

Die Annahme eines Verschuldens des Beklagten an dem Unfall durch das Berufungsgericht erscheint daher rechtsirrtumsfrei. Mit Recht hat das Berufungsgericht daher den Beklagten sowohl aus § 7 KfzG als auch aus § 823 BGB schadenersatzpflichtig angesehen.

2. Die Revision wendet sich weiterhin dagegen, daß das Berufungsgericht ein Mitverschulden des Klägers verneint hat. Sie ist der Ansicht, daß auf alle Fälle ein erhebliches Mitverschulden des Klägers gegeben sei.

Das Berufungsgericht hat die Annahme eines Mitverschuldens des Klägers aus folgenden Gründen abgelehnt: Der Kläger habe den Lastkraftwagen des Beklagten bei seiner Annäherung an die Unfallstelle zunächst noch ganz auf der - in seiner Fahrtrichtung gesehen - rechten Seite der Fahrbahn erblickt, und er habe damit rechnen dürfen, daß der die Straße ganz allmählich überquerende Beklagte zur Ermöglichung des Vorfahrtsrechtes des Klägers zunächst nur bis zur Straßenmitte hinüberfahren und dort anhalten werde. Auch darin, daß der Kläger nach links statt nach rechts ausgebogen sei, sei ein Mitverschulden des Klägers nicht zu erblicken; wenn auch auf der rechten Fahrbahnseite, vom Kläger aus gesehen, die Straße im Augenblick des Unfalls in etwa 1,70 m Breite offen gewesen sei, so könne doch für die Beurteilung des Verhaltens des Klägers nicht diese Situation, sondern nur der visuelle Eindruck des Klägers zugrunde gelegt werden, der er bei der Annäherung an den Lastkraftwagen des Beklagten etwa 40 m zuvor gehabt habe. In diesem Augenblick sei aber für den Kläger auf seiner rechten Fahrbahnseite eine Durchfahrtmöglichkeit nicht gegeben gewesen, da zu dieser Zeit der Lastkraftwagen sich noch ganz auf der rechten Fahrbahnseite des Klägers befunden habe.

a) In der Rechtsprechung ist anerkannt, daß - wenn auch ein Kraftfahrer nicht ganz allgemein mit verkehrswidrigem Verhalten anderer Wegebenutzer zu rechnen hat und sich hierauf einzurichten braucht - er doch solche Unbesonnenheiten in Betracht ziehen muß, die nach der allgemeinen Erfahrung erwartet werden können (RGDAR 1930, 12 Nr 12). Der Vorfahrtberechtigte darf daher trotz seiner Befugnis, grundsätzlich die Fahrt in derselben Richtung mit derselben Geschwindigkeit fortzusetzen, auf sein Vorfahrtrecht nicht pochen und ist verpflichtet, dann von der Durchführung der Vorfahrt Abstand zu nehmen, wenn er bei gehöriger Aufmerksamkeit in einem Zeitpunkt, in dem er den Unfall noch hätte verhindern können, hätte erkennen müssen, daß der Vorfahrtspflichtige das Vorfahrtrecht verletzen würde (RGVAE 1936, 436 Nr 371a, RGVAE 1940, 189 Nr 301; KGJW 1937, 765 Nr 39; OLG Neustadt DAR 1951, 112 Nr 53; OLG Celle RechtdKraftf 1949, 25 Nr 1). Ein Mitverschulden des Klägers könnte also nur dann verneint werden, wenn er so lange, wie es ihm möglich war, den Unfall zu verhindern, nicht damit zu rechnen brauchte, daß sein Vorfahrtrecht von dem Beklagten mißachtet werden würde. Das Berufungsgericht hat dies angenommen und dazu erwogen, daß der Kläger ohne Verschulden habe erwarten können, der Beklagte werde zur Ermöglichung der Vorfahrt des Klägers nur bis zur Straßenmitte fahren und dort halten. Dem kann nicht beigetreten werden. Eine solche Erwartung mag dann gerechtfertigt sein, wenn ein vorschrittsmäßig auf der rechten Seite fahrendes Kraftfahrzeug nach links einbiegt. In diesem Falle ist es gebräuchlich, daß das einbiegende Fahrzeug, falls die

Verkehrslage es gebietet, in der Mitte der Fahrbahn notfalls anhält, um den fließenden Verkehr vorbeizulassen (Müller, § 13 StVO Anm 35; OLG Dresden VAE 1940, 189 Nr 303 und 1941, 166 Nr 205). Hier lagen die tatsächlichen Verhältnisse aber wesentlich anders. Der Lastwagen des Beklagten befand sich auf der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Fahrbahnseite und fuhr deshalb nach rechts hinüber, um die für ihn richtige Fahrbahnseite zu gewinnen. Unter diesen Umständen konnte sich aber der Kläger nicht darauf verlassen, daß der Beklagte nur bis zur Mitte fahren und dort halten würde. Es lag vielmehr die Annahme nahe, daß der Beklagte auf alle Fälle versuchen werde, auf die richtige Fahrbahnseite hinüberzufahren. Hiermit mußte daher der Kläger rechnen. Auf eine Verletzung seines Vorfahrtsrechts hatte sich der Kläger daher nicht erst in dem Zeitpunkt einzustellen, in dem er bemerkte oder bemerken mußte, daß der Beklagte über die Mitte der Strasse hinausfuhr. Entscheidend ist vielmehr der Zeitpunkt, in dem der Kläger bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte erkennen können, daß der Beklagte sich anschickte, von der in seiner Fahrtrichtung gesehen linken Fahrbahnseite nach rechts hinüber zu fahren. Von diesem Augenblick an mußte der Kläger angesichts der Fahrweise des Beklagten auf eine Verletzung seines Vorfahrtsrechts durch den Beklagten gefaßt sein, und es trifft ihn ein Mitverschulden, wenn er es nach diesem Zeitpunkt schuldhaft unterlassen hat, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um den Unfall zu vermeiden, insbesondere seine Fahrgeschwindigkeit zu vermindern.

Da das Berufungsgericht keine Feststellungen darüber getroffen hat, wie lange vor dem Unfall der Kläger das Abbiegen des Beklagten nach rechts erkannt hat oder hat erkennen müssen und ob der Kläger in diesem Zeitpunkt bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt noch in der Lage gewesen wäre, den Unfall zu verhindern, mußte schon aus diesem Grunde das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zwecks weiterer Aufklärung der tatsächlichen Verhältnisse an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

b) Ein weiterer Rechtsirrtum des Berufungsgerichts liegt darin, daß es für die Beurteilung des Verhaltens des Klägers nicht die Lage unmittelbar vor dem Unfall, sondern seinen "visuellen Eindruck, den er bei der Annäherung an den Lastkraftwagen des Beklagten etwa 40 m zuvor gehabt hat", zugrundegelegt hat. Jeder Kraftfahrer, der ein anderes Fahrzeug seine Fahrbahn kreuzen sieht, muß damit rechnen, daß dieses Fahrzeug sich weiterbewegt und in dem Augenblick, in dem sein eigenes Fahrzeug die Kreuzung erreicht, sich an einem anderen Punkt befindet, als es zu dem früheren Zeitpunkt gewesen ist. Der Kläger mußte mithin entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts berücksichtigen, daß der Lastkraftwagen des Beklagten in der Zeit, in der der Kläger die Strecke von 40 m zurücklegte, ebenfalls ein Stück weitergefahren war, mag die von dem Beklagten in dieser Zeit zurückgelegte Strecke mit Rücksicht auf die geringe Geschwindigkeit des Lastkraftwagens auch nur verhältnismäßig kurz gewesen sein. Es würde daher ein Verschulden des Klägers

darstellen können, wenn er tatsächlich nicht in Rechnung gestellt haben sollte, daß die Stellung des Lastkraftwagens, der sich in - wenn auch langsamer-Fahrt befand, nach Ablauf dieser Zeit eine andere sein mußte. Dieses Verschulden könnte allerdings nur dann zu einer Anwendung des § 254 BGB führen, wenn es für die Entstehung des Schadens ursächlich gewesen ist. Würde dem Kläger auch dann, wenn er die Fortbewegung des Lastkraftwagens berücksichtigt hätte, kein Vorwurf daraus gemacht werden können, daß er nicht hinter sondern vor dem Lastkraftwagen vorbeigefahren ist, so würde die Anwendung des § 254 BGB entfallen. Nach den bisher von dem Berufungsgericht getroffenen Feststellungen ist nicht auszuschließen, daß der Kläger ohne sein Verschulden in eine für ihn nicht vorhersehbare besondere Gefahrenlage geraten war, in der ihm keine Zeit zu ruhiger Überlegung blieb. Wer aber in einer solchen Lage kopflos wird und deswegen nicht die richtigen und sachgemäßen Maßnahmen trifft, um einen Unfall zu verhindern, handelt regelmäßig noch nicht fahrlässig (Urteil des erkennenden Senats vom 25. Oktober 1951 - III ZR 8/50 mit weiteren Nachweisen). Bei der von ihm vorzunehmenden weiteren Aufklärung wird das Berufungsgericht daher auch diese Erwägungen zu berücksichtigen haben.

c) Der Vorwurf eines Mitverschuldens gegen den Kläger könnte auch dann begründet sein, wenn er, wie die Revision geltend macht, an der Unfallstelle nur mit einer Geschwindigkeit von 40 km hätte fahren dürfen und er daher eine zu hohe Geschwindigkeit im Zeitpunkt des Unfalls gehabt hätte.

9

Wenn auch seine Geschwindigkeit nur um 5 km zu hoch gewesen wäre, so wäre doch diese geringe Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit eine wesentliche Ursache für den Unfall gewesen. Bei einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde legt ein Kraftfahrer 14 m in der Sekunde zurück, bei 45 km dagegen 12,5 m. Für die Entfernung von der Kurve bis zur Unfallstelle, die 86 m betrug, brauchte der Kläger also, wenn er mit 40 km Geschwindigkeit fuhr, fast 8 Sekunden, wenn er dagegen mit 45 km Geschwindigkeit fuhr, weniger als 7 Sekunden. Bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde wäre somit der Kläger rund eine Sekunde später an der Unfallstelle eingetroffen. In einer Sekunde hätte der Beklagte mit seinem Lastkraftwagen, da er eine Geschwindigkeit von 8 km in der Stunde einhielt, eine Strecke von 2,20 m zurückgelegt. Der vordere rechte Kotflügelrand des Lastkraftwagens des Beklagten befand sich zur Zeit des Unfalls nur noch 1,30 m vom Rand der rechten Fahrbahnseite, in seiner Fahrtrichtung gesehen, entfernt. Auch wenn berücksichtigt wird, daß der Beklagte schräg über die Straße fuhr, hätte doch diese eine Sekunde ausgereicht, um den Lastkraftwagen fast ganz auf die rechte Fahrbahnseite gelangen zu lassen, so daß für den Kläger auf alle Fälle genügend Platz geblieben wäre, um hinter dem Lastkraftwagen vorbeizufahren. Der Unfall wäre also mit aller Wahrscheinlichkeit vermieden worden, wenn der Kläger statt mit 45 km nur mit 40 km Geschwindigkeit gefahren wäre. Ein Verschulden des Klägers, das darin liegen würde, daß er die zulässige Höchstgeschwindigkeit, wenn auch nur um

5 km in der Stunde, überschritten hat, könnte daher bei einer gemäß § 9 KrftzG. § 254 BGB vorzunehmenden Abwägung der Schadensursachen von erheblicher Bedeutung sein.

Nach § 9 Abs 1a StVO beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften 40 km je Stunde. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß sich der Unfall außerhalb der geschlossenen Ortschaft ereignet habe und der Kläger daher mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km in der Stunde habe fahren dürfen. Diese Annahme gründet es darauf, daß die gelbe Ortstafel in Fahrtrichtung des Klägers gesehen erst 250 m hinter der Unfallstelle stadteinwärts angebracht ist. Dem kann nicht gefolgt werden, denn die Anbringung der gelben Ortstafel ist, wie die Revision mit Recht geltend macht, nicht entscheidend für den Beginn der geschlossenen Ortschaft.

Der Begriff der "geschlossenen Ortschaft" ist weder in der Straßenverkehrsordnung (außer in § 9 findet sich der Begriff in §§ 14, 21, 27 und 44 StVO) noch in der Straßenverkehrszulassungsordnung, die - ebenso wie die Anlage 1 zur StVO unter A III Abs 8 - den sachlich gleichbedeutenden (Müller § 14 StVO Anm 3) Ausdruck "geschlossener Ortsteil" verwendet (vgl. § 55 StVZO), näher bestimmt. Einen Anhalt für die Auslegung dieses Begriffs gewährt jedoch § 13 Abs 1 Satz 2 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 (RGBl I, 1237), in der der Begriff "geschlossene Ortslage", der ebenfalls mit dem Begriff "geschlossene Ortschaft" gleichbedeutend ist. (Emmerling DR 1939, 1493), genau um-

schrieben ist. Nach dieser Vorschrift ist geschlossene Ortslage "der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend mit Wohnhäusern, gewerblichen oder öffentlichen Bauten bedeckt ist; einzelne unbebaute Baustellen, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht". Es bestehen keine Bedenken, diese Begriffsbestimmung auch für den Begriff "geschlossene Ortschaft" im Sinne des § 9 StVO zu verwenden (vgl auch die Dienstanweisung zur Durchführung der Straßenverkehrszulassungsordnung und der Straßenverkehrsordnung zu § 9 StVO).

In dieser Dienstanweisung ist allerdings entsprechend einem Runderlaß des Chefs der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern vom 30. Mai 1939 (RMinBl Innere Verwaltung 1227) zu § 9 StVO weiter bestimmt:

"Für die Anwendung der Vorschriften über Höchstgeschwindigkeiten beginnt die geschlossene Ortschaft an der auf der rechten Straßenseite aufgestellten Ortstafel; sie endet an der auf der linken Straßenseite angebrachten Ortstafel, die, dem Ortsinnern zugekehrt, als Aufschrift den Namen des nächsten verkehrswichtigen Ortes (Nahziel) an der Straße trägt. Die Ortstafeln gewinnen somit eine wesentlich höhere Bedeutung für die Beachtung der Verkehrsvorschriften, als es früher der Fall war."

Wenn es sich bei diesen Bestimmungen auch nicht nur um eine bloße Anweisung an die Behörden und die mit der Regelung und Überwachung des Straßenverkehrs betrauten Beamten handelt, sie sich vielmehr ebenso an die Verkehrsteilnehmer selbst richten, so stellen sie doch keinen auch den Richter bindenden Gesetzesbefehl dar (aa Müller § 9 StVO Anm d; Schifferer StVO 7. Aufl § 9 Anm 6). Durch eine Dienstanweisung konnte der Inhalt der Straßenverkehrsordnung ebensowenig abgeändert werden wie durch einen Erlaß des Chefs der Deutschen Polizei, der keine Befugnis zu einer solchen Änderung hatte. Das erkennt auch Müller (aaO), der der Dienstanweisung bindende Wirkung für den Richter nur mit einer Einschränkung zusprechen will. Diese Einschränkung, die Anordnung der Dienstanweisung binde nur dann, wenn die Ortstafel tatsächlich an der Grenze der geschlossenen Ortslage stehe, ist aber für die hier zu entscheidende Frage von ausschlaggebender Bedeutung. Die Ansicht von Müller führt nämlich zu demselben Ergebnis, zu dem auch der Senat gelangt ist:

Da die gelben Ortstafeln gemäß Anlage 1 zur StVO A III Abs 8 nur an den Grenzen der geschlossenen Ortsteile aufzustellen sind und im allgemeinen damit gerechnet werden kann, daß dieser Anordnung Genüge geschehen ist, wird grundsätzlich davon ausgegangen werden können, daß die "geschlossene Ortschaft" erst an der Stelle beginnt, an der die Ortstafel steht. Das schließt aber nicht aus, daß im Einzelfall die Tafel nicht an der richtigen Stelle aufgestellt ist und die geschlossene Ortschaft daher schon vor der Tafel beginnt, denn maßgebend ist nicht die Anbringung der Ortstafel, entscheidend sind vielmehr die tatsächlichen Bebauungsverhältnisse. Sind diese der-

art, daß sie nach der oben angeführten Begriffsbestimmung die Merkmale einer "geschlossenen Ortschaft" ergeben, so liegt auch dann eine solche vor, wenn die Ortstafel erst weiter zum Ortskern hin steht. Ob aber diese Merkmale gegeben sind, hat der Richter zu entscheiden (Müller, § 55 StVZO Anm 17 - im Ergebnis übereinstimmend auch BGH (1.Ferienstrafsenat) VerkBl 1951, 472 Nr 66).

Gegen die hier vertretene Ansicht wendet sich Guelde (DR 1939, 1494), der aus dem im Verkehrsrecht geltenden Grundsatz, daß verkehrsrechtlich wichtige Begriffe ausschließlich durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen ihren Ausdruck finden sollen, den Schluß ziehen will, auch Geschwindigkeitsbegrenzungen müßten durch entsprechende Verkehrszeichen kenntlich gemacht werden. Derartige Verkehrszeichen seien nach der Dienstanweisung die gelben Ortstafeln, auf sie müsse sich der Kraftfahrer verlassen können. Dieser Angriff geht jedoch deshalb fehl, weil die Straßenverkehrsordnung die Einhaltung der in § 9 Abs 1 StVO angeordneten Höchstgeschwindigkeiten zur allgemeinen Pflicht gemacht hat, deren Erfüllung unter den in § 9 StVO geregelten Voraussetzungen stets zu erfolgen hat. Der Gesetzgeber hat also gerade davon abgesehen, die Verpflichtung zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von der Anbringung entsprechender Verkehrszeichen abhängig zu machen. Selbst wenn eine solche Regelung aus Zweckmäßigkeitsgründen vorzuziehen wäre, könnte sie doch nur durch den Gesetzgeber selbst, nicht aber durch Anordnungen dazu nicht berufener

Stellen eingeführt werden.

Das Berufungsgericht ist ersichtlich davon ausgegangen, daß die geschlossene Ortslage erst an der Orts-
tafel begonnen hat, das angefochtene Urteil enthält
demgemäß keinerlei Feststellungen darüber, wie die ört-
lichen Verhältnisse des Teiles der Bahnhofstraße in G
[REDACTED], in der sich der Unfall ereignet hat, gewesen
sind. Es hatte von seiner Rechtsansicht aus auch keine
Veranlassung, die Bebauungsverhältnisse dieses Teiles
der Straße und die sonstigen Umstände, aus denen sich
ergeben könnte, daß dieser Teil der Bahnhofstraße ge-
schlossene Ortschaft ist, näher aufzuklären und in den
Kreis seiner Betrachtungen einzubeziehen. Hätte es aber
diese Aufklärung, auf die es nach dem Ausgeführten an-
kommt, vorgenommen, so erscheint es nicht ausgeschlossen,
daß das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gelangt wäre,
daß dieser Teil der Bahnhofstraße bereits innerhalb
der geschlossenen Ortschaft liegt. In den Strafakten, die
ausweislich des Tatbestandes Gegenstand der mündlichen
Verhandlung gewesen sind, befindet sich eine Skizze der
Unfallstelle. Auf dieser sind an der in Fahrtrichtung
des Beklagten gesehen linken Seite der Bahnhofstraße
eine Reihe von Häusern eingezeichnet. Die andere Seite
ist allerdings nicht bebaut, anscheinend jedoch nur des-
wegen, weil dort die Böschung steil abfällt. Nach dieser
Skizze ist daher nicht auszuschließen, daß die tatsäch-
lichen Bebauungsverhältnisse an der Unfallstelle es zu-
lassen, die Begriffsmerkmale einer geschlossenen Ort-

schaft (vgl dazu Emmerling DR 1939, 1492) als gegeben anzunehmen. Hierbei kann noch von Bedeutung sein, daß sich auf der in Fahrtrichtung des Beklagten gesehen linken Seite der Bahnhofstraße ein Bürgersteig befindet - dies ergibt sich ebenfalls aus der Unfallskizze und ist außerdem in dem Protokoll des Berufungsgerichts über die Augenscheinseinnahme vom 26. April 1951 ausdrücklich erwähnt. Auch dieser Umstand ermöglicht einen Hinweis darauf, daß die Unfallstelle bereits innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegen sein kann (vgl OLG Frankfurt in Recht dKraftf 1932, 296 Nr 286, Müller § 55 StVZO Anm 17).

Auch die Frage, ob die Unfallstelle innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt, wird daher von dem Berufungsgericht noch näher zu klären sein.

Sollte das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kommen, daß die Unfallstelle sich innerhalb der geschlossenen Ortschaft befand, so würde feststehen, daß der Kläger die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde nicht eingehalten hat. Die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit würde dem Kläger aber nur dann zum Vorwurf gemacht werden können, wenn er gewußt oder nur infolge von Fahrlässigkeit nicht gewußt hat, daß er sich innerhalb der geschlossenen Ortschaft befand. Zwar besteht kein Zweifel daran, daß der Kläger die tatsächlichen Bebauungsverhältnisse an der Unfallstelle als Ortsansässiger genau gekannt hat. Jedoch bleibt die Möglichkeit offen, daß er durch einen Rechtsirrtum entschuldigt ist. Der Kläger

hat jedoch bisher keinerlei Tatsachen vorgetragen, die die Annahme eines Rechtsirrtums zulassen könnten, sodaß dem Senat insoweit eine Nachprüfung nicht möglich ist.

Der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat lediglich darauf hingewiesen, daß ihm deshalb aus der Einhaltung einer Geschwindigkeit von 45 km kein Vorwurf gemacht werden könne, weil das Berufungsgericht diese Geschwindigkeit als zulässig angesehen habe. Es könne ihm nicht zum Verschulden gereichen, daß er der gelben Orts- tafel dieselbe Bedeutung zugemessen habe wie das Berufungs- gericht. Dem ist entgegenzuhalten, daß die von der Recht- sprechung des Reichsgerichts für die Annahme des Verschul- dens eines Beamten bei Amtspflichtverletzungen entwickel- ten Grundsätze, auf die sich der Kläger anscheinend be- rufen will, keinesfalls ausdehnend auf andere Haftungs- tatbestände angewandt werden können. Aus dieser Erwägung könnte daher ein das Verschulden des Klägers ausschließen- der Rechtsirrtum keinesfalls hergeleitet werden. Sollte der Kläger nunmehr Tatsachen, die die Annahme eines Rechts- irrtums begründen könnten, in der neuen Verhandlung vor dem Berufungsgericht geltend machen, so wird sie das Be- rufungsgericht gegebenenfalls zu würdigen haben.

Falls das Berufungsgericht in der neuen Verhandlung zu der Annahme eines Mitverschuldens des Klägers gelangen würde, wird es dieses zu berücksichtigen und eine Abwä- gung gemäß § 9 KrfzG, § 254 BGB vorzunehmen haben.

3. Ein Schadensausgleich nach § 17 KrfzG kommt deswegen nicht in Frage, weil es sich bei dem von dem Beklagten gefahrenen Motorrad um ein Kraftrad mit einem Hubraum unter 250 ccm handelte, also um ein Kleinkraft-
rad im Sinne des § 27 KrfzG. Bei Beteiligung eines Kleinkrafttrades an einem Unfall ist § 17 KrfzG nicht anwendbar (Müller § 27 KrfzG Anm A II).

Die Revision hat zwar nicht gerügt, daß die Vorinstanzen auch den Anspruch auf Zahlung der Reparaturkosten für das dem Kläger nicht gehörige Motorrad dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt haben. Insoweit können hier jedoch deswegen gegen das angefochtene Urteil Bedenken bestehen, weil nicht ersichtlich ist, daß der Kläger, wenn ihn an dem Unfall kein Verschulden trifft, dem Eigentümer gegenüber verpflichtet gewesen ist, die Schäden unentgeltlich auszubessern. Der auf die Beschädigung des Motorrades zurückzuführende Schaden könnte also in Wahrheit nicht dem Kläger, sondern dem Eigentümer des Motorrades entstanden sein, und es könnten daher Zweifel bestehen, ob der Kläger auch diesen Schaden in eigenem Namen geltend machen kann. Das Berufungsgericht wird in der neuen Verhandlung gegebenenfalls auch diese Frage zu prüfen haben.

Da das Berufungsurteil aus sachlich-rechtlichen Gründen aufzuheben ist, so bedarf es keines Eingehens auf die erhobene Verfahrensrüge. Das Berufungsgericht wird jedoch weiter zu berücksichtigen haben, daß ein keine Sum-

me enthaltender Feststellungsanspruch nicht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden kann (RGZ 131, 119 ff [125]). Das Urteil wird daher gegebenenfalls anders gefaßt werden müssen.

Dr. Delbrück Dr. Kleinewefers Dr. Gelhaar Dr. Bock Rietschel