

571
Für das Nachschlagewerk !

Nicht für die Amtliche Sammlung !

Gesetz: StVO § 8 und § 27 Abs 2

Rechtssatz: Die Zweckbestimmung, in welcher Breite der Straßenkörper als Fahrbahn zu dienen bestimmt ist, muß äußerlich für den Verkehrsteilnehmer erkenntlich sein. Deshalb ist der Teil des Banketts, der innerhalb der Fluchtlinien der Straßenbäume liegt, soweit er sich in seiner äußeren Beschaffenheit von der Fahrbahn nur wenig unterscheidet, von der Straßenbauverwaltung frei von Verkehrshindernissen zu halten.

Aktenzeichen: III ZR 10/51

Urteil vom 20. Dezember 1951

OLG Hamm

Verkündet

am 20. Dezember 1951
Fieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung-
vertreten durch den Provinzialverband Westfalen, dieser
vertreten durch den Landeshauptmann, Abt. Straßenverwal-
tung, in Münster in Westfalen,

Beklagten, Berufungsklägerin und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma Transportunternehmen W [REDACTED] & Co., offene Handels-
gesellschaft, in G [REDACTED], T [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 22. November 1951 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Riese und der Bundesrichter Dr. Pagen-
darm, Dr. Kleinewefers, Dr. Bock und Rietschel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Hamm vom 14. November 1950 wird zurückgewie-
sen. Die Beklagte trägt die Kosten der Revi-
sion.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

In den frühen Morgenstunden des 17. März 1949, etwa gegen 4 Uhr, befuhr der Mitinhaber der Klägerin, Albert W■■■■, mit dem von ihm gelenkten unbeladenen Lastzug, dessen Eigentümerin und Halterin die Klägerin ist, die Reichsstraße 70 in Richtung von Ahaus nach Borken. Etwa 300 m vor dem Ortseingang des Dorfes Weseke erlitt er einen Autounfall. Er fuhr zunächst mit dem Lastzug über den Ausläufer eines rechts von der Fahrbahn liegenden 8 m langen und 1 m hohen Kieshaufens, streifte den unmittelbar hinter dem Kieshaufen - in Fahrtrichtung gesehen - stehenden Baum, fuhr darauf in einen hinter dem Baum lagernden etwa 4,50 m langen und 0,75 m hohen Splitthaufen hinein und darauf gegen den 7 m weiter stehenden nächstfolgenden Straßenbaum. Der Fahrer wurde am Kopf verletzt. An dem Lastkraftwagen entstand erheblicher Sachschaden.

An der Unfallstelle hat die Fahrbahn der fast geradlinig verlaufenden Straße eine Asphaltdecke von 5,20 m Breite. Zu beiden Seiten schließt sich ohne klare Abgrenzung ein stark ausgefahrener "Bankettstreifen" an, der nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts "auf der Unfallseite in einen Bogen ausläuft", und dessen Breite bis zur Baumgrenze 40 - 90 cm beträgt. Der Kieshaufen lagerte an der

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

Stelle seit November 1948. Der Splitt wurde im Januar 1949 angeschüttet.

Die Klägerin behauptet, der Fahrer habe an der Unfallstelle einem entgegenkommenden Lastwagen mit 2 Anhängern ausweichen müssen. Wegen der engen Fahrbahn sei er mit dem eigenen LKW, der 2,30 m breit sei, ganz nach rechts bis dicht an die Bäume herangefahren, um ungefährdet an dem Lastzug vorbeizukommen. Da eine scharfe Trennung der Fahrbahn von dem Bankett nicht festzustellen gewesen sei, habe der Fahrer den Randstreifen noch für den äußersten Teil der Fahrbahn gehalten. Er habe weder den dort lagernden Kieshaufen noch den Splitthaufen rechtzeitig erkennen können. In dem Augenblick, als er an dem Motorwagen des entgegenkommenden Lastzuges vorbeigefahren sei, habe er durch das Anfahren des Kieshaufens einen Schlag in die Steuerung bekommen. Gleich danach habe ihm ein zweiter Stoß, der durch das Hineinfahren in den Splitthaufen hervorgerufen sei, das Lenkrad aus der Hand geschlagen, worauf der Wagen gegen den Baum gefahren sei.

Die Klägerin hat weiter ausgeführt, der Unfall sei dadurch entstanden, daß das Straßenbaumaterial über die Baumgrenze hinaus bis auf das Bankett gelagert worden sei. Der Kieshaufen habe an der breitesten Stelle des Bankettstreifens bis auf 30 cm an die feste Fahrbahn herangereicht und damit etwa $1/2$

m über die Baumgrenze hinaus gelegen. Infolge der geringen Breite der Fahrbahn seien die Kraftfahrzeuge beim Ausweichen auf die Benutzung der Bankettstreifen angewiesen. Die Straßenbauverwaltung habe daher bis zum Beginn der Bauarbeiten die Straße für den Verkehr freihalten müssen, indem sie das Baumaterial hinter die Baumgrenze lagerte.

Die Klägerin fordert als Teilbetrag des ihr entstandenen Schadens einen Betrag von 2.000 M. Sie hat ursprünglich die Klage gegen den Provinzialverband Westfalen und auf dessen Anregung gegen die Bundesrepublik, vertreten durch den gleichen Provinzialverband, gerichtet. Als der beklagte Bund seine Verpflichtung zum Schadensersatz für Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bestritten hat, hat sie auch das Land Nordrhein-Westfalen und den Provinzialverband Westfalen als Gesamtschuldner mit dem Bund in Anspruch genommen, den Klagantrag aber in der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht nur gegen den beklagten Bund verlesen.

Der beklagte Bund bestreitet seine Passivlegitimation mit der Begründung, er habe erst am 1. April 1950 die Straßenbaulast für die ehemaligen Reichstraßen übernommen. Als Eigentümer könne er daher nur für Schadensereignisse nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes in Anspruch genommen werden.

Auch sachlich hat der beklagte Bund Einwendungen erhoben und dazu vorgetragen, die Straßenbauverwaltung habe das Material vorschriftsmäßig gelagert, da der Bankettstreifen nur leicht befestigt und nicht Bestandteil der Fahrbahn sei. Im übrigen seien der Kies- und Basaltsplitthaufen nur 30 cm über die Baumgrenze hinaus auf den Bankettstreifen ausgelaufen. Der größere Teil des Seitenstreifens, bis zur Fahrbahnkante etwa noch 60 cm, sei frei gewesen. Das lagernde Material sei daher weit genug von der Fahrbahn entfernt gewesen.

Der beklagte Bund hat ferner bestritten, daß der Fahrer der Klägerin einem entgegenkommenden Lastzug habe ausweichen müssen. Der Unfall sei vielmehr - so hat sie weiter behauptet - auf die Übermüdung des Fahrers zurückzuführen. Bei der bis dahin angeblich zurückgelegten Fahrstrecke habe der Fahrer keine Gelegenheit zum Ausruhen finden können.

Der beklagte Bund hat endlich behauptet, der Fahrer habe bei seiner polizeilichen Vernehmung nach dem Unfall den Zeugen Wa[REDACTED] und S[REDACTED] erklärt, er sei von einem entgegenkommenden Fahrzeug geblendet worden. Der Fahrer habe halten müssen, wenn er in der Sicht behindert gewesen sei.

Im Berufungsverfahren hat der beklagte Bund geltend gemacht, die Benutzung des Randstreifens durch Kraftfahrzeuge sei grundsätzlich unzulässig. Ein Befahren in Ausnahmefällen könne die Berechtigung der Straßenbauverwaltung, auf dem Bankettstreifen ihr Baumaterial zu lagern, nicht einschränken. Da der Kieshaufen nur 30 cm über die Baumgrenze hinausgeragt habe, habe der Fahrer der Klägerin nicht so weit auszuweichen brauchen. Wenn der Fahrer den Kieshaufen nicht bemerkt habe, dann sei die Beleuchtung des Fahrzeuges zu schwach gewesen. Er habe jedenfalls nicht drauflosfahren dürfen, sondern habe seine Fahrweise und Geschwindigkeit der Sichtweite der Beleuchtung anpassen müssen. Das gelte für die ausnahmsweise Benutzung eines Banketts in besonderem Maße. Daß der Fahrer mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren sei, ergebe sich aus der Wucht des Aufpralles gegen den Straßenbaum und dem dadurch herbeigeführten erheblichen Sachschaden, obwohl die Entfernung zwischen dem Anfahren des Kieshaufens und der eigentlichen Unfallstelle noch 16 m betragen habe. Der beklagte Bund folgert daraus, daß der Fahrer entweder geblendet gewesen oder bei der Nachtfahrt eingeschlafen sei.

Die Klägerin hat bestritten, daß ihr Fahrer während der Fahrt übermüdet gewesen oder gar eingeschlafen sei. Er sei erst am Abend vorher völlig

ausgeruht von Gelsenkirchen in die Gegend um Rheine gefahren. Während der Entladung des Lastzuges habe er im Führerhaus etwa 1 1/2 Stunden geschlafen. Er sei auch nicht von dem entgegenkommenden Lastzug geblendet worden. Bereits bei einer Entfernung von 300 m hätten beide Fahrzeuge abgeblendet. Das andere Fahrzeug habe allerdings trotz der Abblendung ein helles und starkes Licht gehabt. Ihr Fahrer habe jedoch die Fahrbahn als dunklen Streifen erkennen können, sowie die Baumreihe an seiner Fahrbahnseite gesehen. Den Rand zwischen Fahrbahn und Bankett habe er nicht unterscheiden können. Mit dem Abblenden der Scheinwerfer habe er zugleich durch Herunterschalten vom Schnellgang in den 4. Gang seine Geschwindigkeit ermäßigt, die bei der Begegnung der Lastzüge ungefähr 30 km/h betragen habe. Bei dem kleinen Licht habe er aber den Kieshaufen nicht früh genug gesehen.

Der Seitenstreifen sei nicht von dem asphaltierten Teil der Straße abgegrenzt und daher nicht als besondere Fahrbahn zu werten. Er sei vielmehr nur ein Teil der gesamten Fahrbahn, der zwar vorzugsweise dem Radfahr- und Fußgängerverkehr vorbehalten sei, den aber gerade beim Ausweichen und Überholen auch der Kraftfahrer benutzen dürfe, wenn dies sonst schwierig oder sogar unmöglich sein würde.

Der Kieshaufen an der Unfallstelle habe noch über das Bankett bis zu 50 cm in den befestigten Teil der Fahrbahn hineingereicht. Durch die lange Lagerung seien die Haufen immer weiter in die Fahrbahn getragen worden.

Da ihr Fahrer nur der auch von abgeblendeten Lampen ausgehenden Blendwirkung des entgegenkommen- den Fahrzeugs ausgesetzt gewesen sei, habe er nicht anzuhalten brauchen. Die Fahrgeschwindigkeit sei keinesfalls zu hoch gewesen und lasse sich auch nicht aus der Wucht des Aufpralls herleiten, da ein Lastzug infolge seines hohen Eigengewichts eine längere Strecke benötige, ehe er zum Stillstand komme.

Das Landgericht hat den Klaganspruch gegen die Beklagte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht den Klaganspruch nur zu zwei Dritteln für gerechtfertigt erklärt und wegen des Mehrbetrages die Klage abgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte völlige Abweisung der Klage, die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Die ordnungsgemäße gesetzliche Vertretung des beklagten Bundes (§ 274 Abs 2 Ziff 7 ZPO) ist gemäß § 56 ZPO jederzeit, auch noch im Revisionsrechtszug von Amts wegen zu prüfen (Stein-Jonas, Aufl 17, § 56 Anm II).

Der Bund wird im vorliegenden Rechtsstreit wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflichten auf einer bisherigen Reichsstraße als Eigentümer der jetzigen Bundesstraßen in Anspruch genommen. Die Verwaltung der Bundesstraßen obliegt nach Art 90 des GrundG im Auftrage des Bundes den Ländern, bzw. den nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften. Die Bundesregierung hat in § 7 der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen vom 3. Juli 1951 (Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, 1951, 230) angeordnet, daß die Länder den Bund in vermögensrechtlichen Angelegenheiten im Bereich der Auftragsverwaltung unter der Bezeichnung "Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -" gerichtlich vertreten. Die Länder werden in § 7 Abs 2 der Verwaltungsvorschrift ermächtigt, diese Vertretungsbefugnis auf nachgeordnete Landesbehörden allgemein oder im Einzelfall zu übertragen. Die Parteien gehen

davon aus, in dem Teil des Landes Nordrhein-Westfalen, auf dessen Gebiet sich der hier streitige Unfall ereignet hat, sei diese Vertretungsbefugnis auf "den Provinzialverband Westfalen" übertragen. Nun ist der Provinzialverband sicherlich keine nachgeordnete Landesbehörde, jedenfalls nicht in seinem hier als Vertreter der Beklagten aufgeführten Teil, denn als Repräsentant des Provinzialverbandes wird im Rubrum der Landeshauptmann, also der Vertreter des in der Provinz bestehenden Selbstverwaltungskörpers aufgeführt. Geht man nur von dem Wortlaut der Verwaltungsvorschrift aus, wonach die Länder die Vertretungsbefugnis auf "nachgeordnete Landesbehörden" übertragen können, könnte der Provinzialverband kraft Übertragung der Vertretungsbefugnis zur Vertretung des beklagten Bundes nicht ermächtigt sein; er könnte nur dann vertretungsbefugt sein, wenn das Land schlechthin durch den Provinzialverband vertreten würde, eine Voraussetzung, die im Lande Nordrhein-Westfalen nicht gegeben ist. Jedoch kann die Wendung "nachgeordnete Landesbehörden" in § 7 Abs 2 der Verwaltungsvorschrift im Hinblick auf Art 90 GrundG auch dahin verstanden werden, daß es dem Lande vorbehalten bleiben sollte, als Stelle, welche die Bundesstraßen zu betreuen hat, auch eine Selbstverwaltungskörperschaft zu bestimmen, denn Art 90 Abs 2 lautet: "Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesstraßen

im Auftrag des Bundes". Diese Wendung ist auf Grund der Ausführungen des Abgeordneten Dr. Höpker-Aschoff im parlamentarischen Rat (Protokoll des Hauptausschusses Seite 202/3) aufgenommen worden, um den Ländern die Möglichkeit zu geben, die Verwaltung des gesamten Straßenwesens in einer Hand, und zwar auch in der Hand der Provinzialverwaltung, zusammenfassen, wie es sich nach den Angaben von Höpker-Aschoff gerade in Westfalen nach dem Zusammenbruch besonders bewährt hatte. Deshalb kann im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, daß die Wendung "nachgeordnete Landesbehörde" nicht im technischen Sinne gebraucht ist, sondern in dem Sinne, wie er sich aus Art 90 Abs 2 GrundG ergibt. Mithin besteht die Möglichkeit, die Prozeßvertretung des beklagten Bundes entsprechend dem Landesrecht auch auf den Provinzialverband zu übertragen, obgleich er ein Selbstverwaltungskörper innerhalb des Landes ist.

Von dieser Möglichkeit hat das Land Nordrhein-Westfalen Gebrauch gemacht, wie sich aus der unter Ziff 2 erörterten rechtlichen Gestaltung der Verwaltung der bisherigen "Reichsstraßen" nach dem Zusammenbruch ergibt.

Der beklagte Bund wird daher in der Tat durch den Provinzialverband Westfalen, dieser wiederum durch den Landeshauptmann, gesetzlich vertreten. Ge-

gen die ordnungsmäßige gesetzliche Vertretung des beklagten Bundes bestehen daher keine Bedenken, wie auch die Parteien, insbesondere der beklagte Bund ausdrücklich erklärt haben.

2. Die Rechtsverhältnisse der "Reichsstraßen" können nur in Verbindung mit den Rechtsverhältnissen der Reichsautobahnen voll gewürdigt werden. Deshalb muß im Folgenden auch auf die Rechtslage der Reichsautobahnen eingegangen werden.

Durch das Gesetz über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl I 243) war das Deutsche Reich Träger der Straßenbaulast für die Reichsstraßen geworden; damit standen gemäß § 3 des Gesetzes vom Zeitpunkt der Übernahme der Straßenbaulasten die aus dem Eigentum an den Reichsstraßen sich ergebenden Rechte und Pflichten der Ausübung nach dem Deutschen Reich als dem Träger der Straßenbaulast zu; die Eigentumsverhältnisse an den zu "Reichsstraßen" erklärten Straßen blieben jedoch unverändert. Die Reichsstrassen wurden vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen verwaltet; er bediente sich nach § 4 des Gesetzes zur Erfüllung seiner Aufgaben der Länderverwaltungen, in Preußen der Provinzialverwaltung. Im Gegensatz dazu wurden die Reichsautobahnen damals auf Grund der im Reichsautobahngesetz in der Fassung vom 29. Mai 1941 (RGBl I 313)

und der Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes in der Fassung vom 29. Mai 1941 (RGBl I 315) getroffenen Regelung unmittelbar von den eigenen Organen des durch diese Gesetze geschaffenen Unternehmens "Reichsautobahnen", einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, verwaltet.

Nach dem Zusammenbruch entstanden durch den Fortfall handlungsfähiger Organe des Reiches und des Landes Preußen hinsichtlich der Verwaltung der "Reichsstraßen" im Gebiete der bisherigen Provinz Westfalen keine Schwierigkeiten, da dort die Verwaltung schon bisher durch die Provinzialverwaltung "im Auftrage des Reiches" ausgeführt worden war und die Organe der Provinzialverwaltung praktisch sofort nach dem Zusammenbruch ihre Tätigkeit wieder aufnahmen. In der Tat sind auch in der Folgezeit die "Reichsstraßen" von der Provinzialverwaltung weiter verwaltet worden.

Unsicherheiten ergaben sich nur für die Verwaltung der Reichsautobahnen, da die Organe des Reiches, zu denen im weiteren Sinn auch die Organe des Unternehmens "Reichsautobahnen" als die eines Sondervermögens des Reiches zu rechnen sind, nach dem Zusammenbruch ihre Tätigkeit eingestellt hatten. Durch Anordnungen der Besatzungsmächte wurde deshalb bestimmt, daß die Reichsautobahnen im Bereich der da-

maligen Provinz Westfalen in Zukunft von der Strassenbauverwaltung der Provinz verwaltet werden sollten. Wegen der näheren Einzelheiten wird insoweit auf die Ausführungen des Senats in dem zur Veröffentlichung vorgesehenen Urteil vom 20. Dezember 1951 - III ZR 97/51 - verwiesen.

Am 10. September 1946 wurde zwischen den Verkehrsministern der Länder der US-Zone und den von den Behörden der Britischen Militärregierung für die Britische Zone ernannten deutschen Vertretern ein "vorläufiges Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung" geschlossen (abgedruckt in Verkehrsblatt des amerikanischen und britischen Besatzungsgebiets 1947 S 2). Es wurden, "um den Plan einer gemeinsamen Verkehrsverwaltung zu verwirklichen", ein Verwaltungsrat für Verkehr, ein Beirat und Hauptverwaltungen der einzelnen Verkehrszweige (Eisenbahnen, Straßen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr) gebildet. Die Länder der US-Zone und die Verwaltungsbehörden der Britischen Zone verpflichteten sich zur Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats für Verkehr, wobei Gesetz- und Rechtsverordnungen in der amerikanischen Zone durch die Länder und in der britischen Zone durch die in der dort vorgeschriebenen Art und Weise erlassen werden sollten. Es wurde in Art 9 Abs 4 bestimmt:

"Die Beschlüsse und Anordnungen des Verwaltungsrates führen auf ihren Sachgebieten durch:

- a) unmittelbar
- b) durch die Länder in der US-Zone und durch die Verwaltungsbehörden in der britischen Zone:
 - 1. die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt für Wasserstraßen, welche nicht dem Interländer-, interzonalen und internationalen Verkehr dienen,
 - 2. die Hauptverwaltung der Straßen."

Ferner wurde in Art 9 Abs 5 bestimmt:

- "5. Bis zur endgültigen Entscheidung über die Finanzierung der deutschen Zentralbehörden werden die Autobahnen und Reichsstraßen unter Leitung der Hauptverwaltung der Straßen in der amerikanischen Zone durch die Länder und in der britischen Zone durch die zu bestimmenden Behörden erhalten und finanziert."

Weiter wurde durch die am 1. Dezember 1946 in Kraft getretene MilRegVO Nr 57 (ABl BrMilReg S 344) in den Angelegenheiten betreffend "Bau- und Unterhaltung von Verkehrsstraßen, die von staatlicher Bedeutung sind", den Ländern der britischen Zone die

"ausschließliche Gesetzgebung unter Befolgung der von der Militärregierung niedergelegten Grundsätze" übertragen; gleichzeitig wurde bestimmt, daß die "vollziehende Gewalt der Landesregierungen sich auf die Verwaltung dieser Angelegenheiten mit Ausnahme gegenteiliger Bestimmungen der Militärregierungen" erstreckt.

Im Land Nordrhein-Westfalen wurden auch weiterhin die "Reichsstraßen" von der Provinzialverwaltung verwaltet. Eine Änderung des bis dahin bestehenden Rechtszustandes wurde durch die mit der Verwaltung des Straßenwesens betraute Landesregierung nicht vorgenommen (vgl. im Ergebnis ebenso auch Höpker-Aschoff in den Protokollen über die Verhandlungen des Hauptausschusses des parlamentarischen Rates S. 202). Auf Grund dieser Änderungen wurden vielmehr auch die im Gebiete des Landes Nordrhein-Westfalen liegenden Teile der Autobahnen von den Provinzialverwaltungen "betreut" (vgl. Höpker-Aschoff aaO).

Bei diesen Rechtszuständen bei dieser tatsächlichen Übung verblieb es bis zum Inkrafttreten des Grundgesetzes.

Nach Art 90 GrundG ist der Bund Eigentümer der bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen. Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbst-

verwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes. Die Verwaltung "im Auftrage des Bundes" ist im Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (BGBl I, 157) und in der ersten allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen vom 3. Juli 1951 (Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland 1951, 230) näher geregelt. Nach § 6 Abs 1 dieses Gesetzes ist der Bund mit Wirkung vom 1. April 1950 Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen; gleichzeitig wird geregelt, ob und in welchem Umfang der Bund den Ländern Aufwendungen für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen für die Zeit vor und nach dem 1. April 1950 zu ersetzen hat. Auch nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes wurde auf Grund der angeführten Bestimmungen die Verwaltung der Autobahnen und der Straßen des Fernverkehrs (bisherige Reichsstraßen) durch die gleichen Organe weitergeführt, wie in der Zeit nach dem Zusammenbruch: im Land Nordrhein-Westfalen blieb für das Gebiet der bisherigen Provinz Westfalen die Straßenbauverwaltung des Provinzialverbandes Westfalen zuständig.

3. Aus dieser Entwicklung nach dem Zusammenbruch ergibt sich: Das Land Nordrhein-Westfalen hatte seine Verpflichtung zur Verwaltung der bisherigen Reichsautobahnen und der bisherigen Reichsstraßen in dem Gebiet der bisherigen Provinz Westfalen auf den Provinzialverband übertragen; es hat an diesem Zustand auch nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes nichts geändert. Es hat damit von der in Art 90 Abs 2 GrundG vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Zuständigkeit des Provinzialverbandes als Selbstverwaltungskörperschaft für die Auftragsverwaltung nach Landesrecht zu begründen. Bei der engen wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit von Auftragsverwaltung und Vertretungsbefugnis muß angenommen werden, daß das Land damit zugleich von der in § 7 Abs 2 der ersten allgemeinen Verwaltungsvorschrift erteilten Ermächtigung Gebrauch gemacht hat, die ihm auf dem Gebiet der Auftragsverwaltung zustehende Vertretungsbefugnis für den Bund auf den Provinzialverband zu übertragen, wie oben am Ende von Ziff 1 im Ergebnis bereits vorweg genommen wurde.

4. Aus der in Ziff 2 wiedergegebenen Entwicklung ergibt sich aber weiter:

In dem vorläufigen Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. Septem-

ber 1946 wurde "der Plan einer gemeinsamen Verkehrsverwaltung" angestrebt. Mit diesem Ziele wurde "die Erhaltung und Finanzierung der Autobahnen und Reichsstraßen in der amerikanischen Zone den Ländern und in der britischen Zone zu bestimmenden Behörden auf-erlegt", jedoch nur "bis zur endgültigen Entscheidung über die Finanzierung der Deutschen Zentralbehörden" (Art 9 Abs 5). Erhaltung und Finanzierung der Autobahnen und Reichsstraßen sollten danach von den genannten Stellen nur vorläufig und im Interesse der werdenden Zentralbehörden übernommen werden. Die für die Autobahnen durch die vorangegangenen Anordnungen der Militärregierung angebahnte Entwicklung (vgl dazu die Ausführungen des bereits angezogenen Urteils) wurden durch diese Vereinbarung auch auf die Verwaltung der Reichsstraßen ausgedehnt. Mindestens von diesem Zeitpunkt ab ergibt sich daher auch für die Verwaltung der Reichsstraßen, daß es nicht bei dem Rechtszustand verbleiben sollte, wie er bis zum Zusammenbruch bestanden hatte; auch die Reichsstraßen sollten vom Provinzialverband bzw. den Ländern nicht mehr "im Auftrage des Deutschen Reiches, dem Träger der Straßenbaulast" (vgl Gesetz zur Neuregelung des Straßenwesens vom 26. März 1934), sondern im Interesse der werdenden Zentralbehörden verwaltet werden.

Wenn dann in der am 1. Dezember 1946 in Kraft getretenen MilRegVO Nr 57 "Bau und Unterhaltung von Verkehrsstraßen, die von staatlicher Bedeutung sind", in Bezug auf Gesetzgebung und Verwaltung als Landesaufgabe angesehen wurden, so nur im Sinne des von den Besatzungsmächten geförderten und gebilligten Abkommens vom 10. September 1946, d.h. also nur im Interesse der für das Sachgebiet der Autobahnen und Reichsstraßen im Entstehen begriffenen deutschen Zentralverwaltung. Unrichtig ist daher die vom beklagten Bund im Revisionsrechtszug vertretene Ansicht, auf Grund der MilRegVO Nr 57 sei "Bau und Unterhaltung" der Autobahnen und Reichsstraßen eigene Aufgabe des Landes geworden, so daß nur das Land bzw. diejenigen Organe, auf die das Land seine Verpflichtungen weiter übertragen habe, für etwaige Pflichtverletzungen haften könnten.

Ebensowenig kann aber auch der Ansicht des Direktors der Verwaltung für Verkehr, die dieser in seinem Bericht an den Staatssekretär Dr. Strauß vom 5. Oktober 1948 - St 11-3201 st/48 - (erwähnt in den gedruckten Protokollen des parlamentarischen Rates im Fundstellenverzeichnis zum Grundgesetzentwurf auf S 276 zu Art 90) niedergelegt hat, gefolgt werden, "Autobahnen und Reichsstraßen seien damals treuhänderisch für das Reich verwaltet und unterhalten" worden. Diese Ansicht findet in der Entwicklung ins-

besondere aber in dem vorläufigen Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung keine Stütze, denn alle Regelungen nach dem Zusammenbruch erfolgten nicht rückblickend auf die bisherige Rechtslage, nach der allerdings das Deutsche Reich Träger der Straßenbaulast für Autobahnen und Reichsstraßen gewesen war; mit diesen Regelungen sollte vielmehr in Vorausschau auf die kommende Entwicklung ein Übergangszustand geschaffen werden; Treuhänder sollten die Länder in dieser Übergangszeit zwar sein, aber nicht für das noch bestehende, jedoch handlungsunfähige Reich, sondern für die anlässlich der Neugestaltung der verfassungsrechtlichen Zustände zu schaffenden neuen Einrichtungen.

5. Aus dieser rechtlichen Würdigung der nach dem Zusammenbruch getroffenen Regelungen ergibt sich für die hier zu entscheidende Frage, wer für Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht haftet, die bei Ausübung der Verwaltung hinsichtlich der Autobahnen und Reichsstraßen in der Zeit zwischen dem Zusammenbruch und dem Inkrafttreten des Grundgesetzes begangen worden sind, folgendes:

a) Sind in der hier in Betracht kommenden Zeit, März 1949, die damals mit der Verwaltung der Autobahnen und der Reichsstraßen betrauten Länder bzw.

Provinzialverbände nicht als Treuhänder des Deutschen Reiches tätig geworden, so können die in jener Zeit erfolgten Verwaltungshandlungen ebenso wie etwa dabei vorgekommene Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht nicht dem Deutschen Reich zugerechnet werden. Es bedarf daher keiner Untersuchung, ob der beklagte Bund mit dem Deutschen Reich personengleich oder dessen Rechtsnachfolger ist oder mindestens hinsichtlich der Reichsstraßen wie ein Rechtsnachfolger nach § 419 BGB für die durch die Verwaltung der Reichsstraßen entstandenen Verbindlichkeiten haftet.

Die Ausführungen der Revision, die sich mit der Frage der Haftung des beklagten Bundes anstelle des Deutschen Reiches befassen, liegen neben der Sache, da eine Verpflichtung des Deutschen Reiches durch die hier zu beurteilenden Verwaltungshandlungen und die dabei etwa begangenen Pflichtverletzungen überhaupt nie begründet war.

b) Zu prüfen ist vielmehr nur die Frage, ob diejenige Stelle, für die die Länder bzw. die Provinzialverbände in jener Zeit die Autobahnen und Reichsstraßen treuhänderisch verwaltet haben, für Verletzungen der Verkehrssicherungspflichten durch die Treuhänder, hier also der Länder und der Provinzialverbände haftet.

Dabei ist davon auszugehen, daß die Treuhänder für von ihnen durch Verletzung der Verkehrssicherungspflichten begangenen unerlaubten Handlungen nach §§ 823 ff BGB selbst haften, weil eine Haftungsbefreiung der Treuhänder hinsichtlich der von ihnen bei Ausübung der Treuhänderschaft begangenen unerlaubten Handlungen nicht vorgesehen ist. Das Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen usw. vom 2. März 1951 enthält keine Regelung dahin, daß der Bund in diese etwa begründeten Verpflichtungen der bisherigen Treuhänder, die nach dem zu a) Ausgeführten nicht Verpflichtungen des Deutschen Reiches oder des Unternehmens "Reichsautobahnen" sind, eintritt.

Eine Verpflichtung des Bundes aus etwaigen unerlaubten Handlungen, die die bisherigen Treuhänder in Ausübung der treuhänderischen Verwaltungen begangen haben, ist aber neben der eigenen Haftung der Treuhänder zu bejahen. Zwar ist eine Haftung des Vertretenen für unerlaubte Handlungen des gesetzlichen Vertreters im BGB regelmäßig nicht vorgesehen (Staudinger Aufl 9 Vorbemerkung IV zu § 823; § 828, Anm 7; § 836 Anm 8; Palandt Aufl 8 § 823 Anm 11), wie auch der erkennende Senat in BGHZ 1, 248 251 ausgeführt hat. Auch kommt die Anwendung des § 831 BGB nicht in Frage, weil der Treuhänder nicht als eine von dem Betreuten zu einer Verrichtung bestell-

te Person angesehen werden kann (vgl ebenso für die Testamentsvollstrecker Planck Aufl 4 § 2219 Anm 6).

Dagegen sind die in §§ 31, 89 BGB niedergelegten Rechtsgedanken auch auf die vorliegende Treuhänderschaft anzuwenden. Eine unmittelbare Anwendung der §§ 31, 89 BGB erscheint zwar nicht angängig, weil die genannten Bestimmungen nur auf juristische Personen bezogen werden können (vgl Jäger KO Aufl 6/7 § 59 Anm 1) und die hier betreute Masse keine juristische Person ist; die Treuhänderschaft wurde nämlich nicht etwa zur Abwicklung des Unternehmens "Reichsautobahnen", das allerdings eine juristische Person des öffentlichen Rechtes ist, eingesetzt, sondern allein im Interesse der weiteren Benutzbarkeit der Autobahnen und Reichsstraßen; es sollte bis zur endgültigen Konstituierung eines Trägers dieser Aufgabe ein vorläufiger Treuhänder für diesen noch fehlenden Aufgabenträger eingesetzt werden. Aufgabe des Treuhänders war es also insbesondere, Autobahnen und Reichsstraßen weiter zu betreiben.

Eine solche Treuhänderschaft aber ist in keiner Weise mit den sonstigen Fällen der Betreuung einer Person oder einer Vermögensmasse (Vormundschaft, Pflegschaft, Verwaltung des Eheguts, Nachlaßverwaltung, Testamentsvollstreckung, Konkursverwaltung

usw.) zu vergleichen, sodaß auch die insoweit entwickelten Grundsätze darüber, ob und inwieweit in jenen Fällen die Betreuten für zum Schadensersatz verpflichtende Handlungen ihrer Treuhänder haften, nicht zur Anwendung gelangen können. Dort erfolgt nämlich die Betreuung im Interesse einer Person oder im Interesse einer Vermögensmasse. Hier soll der Treuhänder das ihm anvertraute Straßennetz der Autobahnen und der Reichsstraßen, das praktisch ein Betriebsunternehmen darstellt, nicht um dieses Betriebes selbst willen, sondern im Interesse des allgemeinen Verkehrs weiter betreiben. Es handelt sich dabei um eine Aufgabe, die regelmäßig den Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts und bei den hier in Betracht kommenden Straßen des Fernverkehrs naturgemäß den zentralen Gebietskörperschaften obliegt. Praktisch hat der Treuhänder daher die Aufgabe, anstelle dieser erst im Entstehen begriffenen zentralen Gebietskörperschaften den Betrieb weiterzuführen. Es muß für dieses Verhältnis das Gleiche gelten, was jetzt rechtens ist, nachdem der Bund als die damals im Entstehen begriffene zentrale Gebietskörperschaft die Straßenbaulast für die Autobahnen und Fernverkehrsstraßen übernommen hat, jedoch die Verwaltung dieser Straßen " in seinem Auftrage" durch die Länder bzw. die Selbstverwaltungskörperschaften durchführen läßt. Jetzt sind die im Auftrage des Bundes die

Verwaltung dieser Straßen durchführenden Länder bzw. Selbstverwaltungskörperschaften als im wahren Sinne "verfassungsmäßig" berufene Vertreter des Bundes anzusehen; deshalb ist jetzt der Bund für den Schaden verantwortlich, den diese "Organe" durch eine in Ausübung der ihnen zustehenden Verrichtungen begangene zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zugefügt haben. Das wirtschaftliche Bedürfnis verlangt daher in diesem Sonderfall, daß die Stelle, für die die Treuhandenschaft geführt wird, nicht nur für die Verpflichtungen aus Geschäften, sondern auch für die aus "Handlungen" des Treuhänders, die er in Ausübung - nicht bloß bei Gelegenheit - der ihm übertragenen Verrichtungen begeht, einheitlich zu haften hat.

Mit dieser Auffassung setzt der Senat sich nicht in Gegensatz zu der von dem beklagten Bund angeführten Entscheidung des I. Senats des Bundesgerichtshofs vom 8. Juni 1951 - I ZR 56/51 - betreffend die Haftung des Bundes für Aufträge hinsichtlich der Verwaltung der Wasserstraßen, die in der Zeit zwischen dem Zusammenbruch und dem Inkrafttreten des Grundgesetzes erteilt worden waren. Jene Entscheidung behandelt vertragliche Ansprüche. Im übrigen ist für jene Fälle in dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse

der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (BGBl 1951, 352) unter Verweisung auf den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (RGBl 1921, 962) eine gesetzliche Regelung getroffen worden, die von der hinsichtlich der Vermögensverhältnisse an den Autobahnen und Reichsstraßen völlig abweicht.

Nach alledem haftet für die Ansprüche aus Verletzung der Verkehrssicherungspflichten, die die Länder bzw. Provinzialverbände als Treuhänder der Autobahnen und Reichsstraßen in der Zeit vom Zusammenbruch bis zur Übernahme der Straßenbaulast auf den Bund begangen haben, nicht nur das betreffende Land bzw. der betreffende Provinzialverband, sondern auch der Bund. Ob und wie weit zwischen den Ländern bzw. den Provinzialverbänden einerseits und dem Bund andererseits wegen dieser Haftung Ausgleichsansprüche bestehen, regelt sich im inneren Verhältnis zwischen den beteiligten öffentlich-rechtlichen Körperschaften nach dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen usw. vom 2. März 1951; eine Bedeutung für das Außenverhältnis, also gegenüber dem Verletzten, hat dieses Gesetz jedoch nicht.

Für die hier geltend gemachten Ansprüche ist, falls im übrigen die sachlichen Voraussetzungen da-

für gegeben sind, mithin auch der beklagte Bund haftpflichtig.

Diese Haftpflicht wird aus der Berechtigung des Treuhänders, die Stelle, für die er als Treuhänder tätig wird, zu verpflichten, hergeleitet; der Treuhänder hat also nach der vom Senat vertretenen Auffassung den Bund als die im Entstehen begriffene zentrale Gebietskörperschaft unmittelbar aus der Treuhänderschaft auch gegenüber Dritten verpflichtet. Daß der Bund nach seiner Entstehung von einer solchen Verpflichtungsbefugnis des Treuhänders freigestellt wurde, ist weder im Grundgesetz noch im Gesetz zur Regelung der vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen usw. vom 2. März 1951 zum Ausdruck gekommen. Die Ablehnung einer solchen Verpflichtungsbefugnis ergäbe sich auch dann nicht ohne weiteres, wenn der Bund das Eigentum an den Autobahnen und Reichsstraßen originär und nicht derivativ erworben hätte; ein originärer Erwerb würde vielleicht gegen eine sinn-gemäße Anwendung des § 419 BGB (Haftung für die Schulden der übernommenen Vermögensmasse) sprechen; aber auch ein "originärer Erwerb" schließt nicht aus, daß der Bund durch eine vor seiner Entstehung praktisch für ihn geführte Treuhänderschaft verpflichtet werden konnte. Einer Entscheidung der Frage, ob der Bund originär oder derivativ Eigen-

tum an den Autobahnen und Reichsstraßen erworben hat, bedarf es daher nicht.

Bei dieser Sachlage bedarf es ferner keiner Prüfung, ob der beklagte Bund sich, nachdem er selber im ersten Rechtszug veranlaßt hat, daß die Klage gegen ihn gerichtet wurde, nunmehr nicht darauf berufen kann, daß er für die geltend gemachten Ansprüche nicht der richtige Beklagte sei.

6. Die sachlichen Voraussetzungen einer Haftpflicht wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflichten hat das Berufungsgericht bejaht. Es hat insbesondere eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflichten angenommen. Die Revision rügt, daß das Berufungsgericht den Haftungstatbestand zu Unrecht festgestellt habe.

a) Sie meint, der Bankettstreifen habe nicht befahren werden dürfen, deshalb habe auf ihm auch keine Verkehrssicherungspflicht bestanden.

Das Berufungsgericht stellt dazu folgenden Sachverhalt fest: Die feste Fahrbahn hatte eine Breite von 5,20 m, der Lastwagen der Klägerin eine solche von 2,30 m, der entgegenkommende Lastzug "wahrscheinlich" die gleiche Breite. Die feste Fahrbahn ist an der Unfallstelle nicht scharf abgegrenzt,

die Fahrbahnkante "läuft in einem Bogen aus, der die Breite des Bankettstreifens um etwa 1/2 m von 90 cm auf 40 cm verringert". Hierbei nimmt das Berufungsgericht auf die Ortsbesichtigung durch das Landgericht Bezug, wo gesagt ist:

"An dem Baum, gegen den der LKW der Klägerin gestoßen ist, sind die Spuren der Stoßstange und auch weitere Zeichen noch sichtbar. An diesem Baum beträgt die Entfernung zwischen Fußpunkt des Baumstammes und der Grenze der festen Fahrbahndecke an der geringsten Abmessung 40 cm. An den Bäumen, zwischen denen der Kieshaufen liegt, beträgt die Entfernung zwischen den Baumstämmen und der Begrenzung der festen Fahrbahndecke zwischen 80 bis 90 cm. Die feste Fahrbahn ist zum Bankettstreifen hin in der Nähe des Unfallortes nicht scharf abgegrenzt, sondern läuft im Bogen aus".

Es wird weiter festgestellt, daß der Kieshaufen dort, wo der Randstreifen etwa 90 cm breit ist, bis auf 30 bis 40 cm an die feste Fahrbahn heranreichte, und daß an anderen Stellen der Abstand zur Fahrbahn noch geringer war. Ebenso ragte der Splitthaufen über die Fluchtlinie der Bäume hinaus auf die Straße. Der Kieshaufen lagerte seit November 1948 und der Splitthaufen auch schon seit mehreren Monaten.

Das Berufungsgericht berechnet, daß die Fahrbahn selbst für die beiden sich begegnenden Fahrzeuge nur einen Abstand von 0,60 m zuläßt. Aus der damit für den Fahrer der Klägerin verbundenen Gefahr leitet es dessen Recht und seine Pflicht ab, den Randstreifen mit zu benutzen. Es rügt eine Verkennung der Beweislast durch das Landgericht insofern, als dieses die Beklagte für beweisfällig für das Nichtvorhandensein des entgegenkommenden Lastzuges erklärt hatte. Es gesteht aber dem Fahrer der Klägerin das Recht zum Befahren des Banketts auch ohne Rücksicht auf das entgegenkommende Fahrzeug schon deshalb zu, weil der Übergang zum Bankett nicht erkennbar war. Es hält ihm zugute, daß es für einen nachts diesen Straßenstreifen befahrenden ortsfremden Kraftfahrer schwierig sei, das Aufhören der festen Fahrbahn und den Beginn des Bankettstreifens genau zu unterscheiden.

Im Anschluß an diese Feststellung vertritt das Berufungsgericht die Auffassung, die Straßenbauverwaltung habe für die Verkehrssicherheit des Banketts in dem Sinne zu sorgen, daß es frei von Verkehrshindernissen zu halten sei, insbesondere, daß Straßenbaumaterial dort nicht gelagert werden dürfe. Diese Ausführungen können, wenn sie nur für sich betrachtet werden, zu irriger Auffassung führen. Unter "Bankett" wird nämlich straßenbautechnisch "ein

Schutzstreifen beiderseits d e r F a h r b a h n verstanden, der in der Regel in deren Höhe und deren Seitengefälle liegt. Das Bankett soll die volle Ausnutzung der Fahrbahnbreite ermöglichen, den erforderlichen Lichtraum zwischen Fahrbahnrand und Leiteinrichtung freihalten und abirrende Fahrzeuge sichern; es kann auch mit Bäumen bepflanzt werden" (vgl z.B. Vorläufige Richtlinien für den Ausbau der Landstraßen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen 4. Aufl 1942). In diesem weiteren Sinn versteht aber das Berufungsgericht den von ihm verwendeten Ausdruck Bankett nicht. Aus seinen Feststellungen ergibt sich vielmehr, daß es, wenn es vom Bankett spricht, "für dessen Verkehrssicherheit die Straßenbauverwaltung Sorge zu tragen habe", nur den Randstreifen der Straße zwischen der Fluchtlinie der Straßenbäume und der Grenze der festen Fahrbahndecke versteht, und zwar hiervon auch nur den Teil, der nach seinem äußeren Ansehen sich von der befestigten Fahrbahn so wenig unterscheidet, daß es vor allem nachts schwierig ist, "das Aufhören der festen Fahrbahn und den Beginn dieses Seitenstreifens genau zu erkennen". Das Berufungsgericht will also entgegen dem zu allgemein gefaßten Wortlaut seiner Ausführungen sagen, der Teil des "Banketts", der zwischen der Fahrbahn und der Fluchtlinie der Straßenbäume liegt, sei, soweit er sich in seiner äußeren Beschaffenheit von der Fahrbahn nur

wenig unterscheidet, von der Straßenbauverwaltung frei von Verkehrshindernissen zu halten. Dieser so eingeschränkte Satz läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Die Bankette sind im Gegensatz zur Fahrbahn nicht so befestigt, daß sie für schwere Fahrzeuge benutzbar sind. Sie sind daher für den Fahrzeugverkehr nicht bestimmt. Sie dürfen aber von Fußgängern und von Radfahrern (§ 27 Abs 2 StVO) benutzt werden; eine Benutzung durch Radfahrer wird praktisch nur stattfinden, soweit das Bankett entweder festgewalzt oder festgefahren ist, also keinen Graswuchs aufweist. Aber auch dann, wenn das Bankett nur auf seiner äußeren Seite mit Rasen bedeckt, auf der inneren, gegen die Fahrbahn gelegenen Seite festgewalzt oder festgefahren ist, reicht die Fahrbahn nicht bis zu dem rasenbedeckten Teil des Banketts (Geigel, Haftpflichtprozeß, Aufl 4 S 204). Ob die Straßenbauverwaltung diesen Teil des Banketts bis zum Rasen im Hinblick auf den Fußgänger- und Radfahrerverkehr, wie das Berufungsgericht meint, frei von Verkehrshindernissen halten muß, kann dahingestellt bleiben. Die Zweckbestimmung, in welcher Breite der Straßenkörper als Fahrbahn zu dienen bestimmt ist, muß nämlich äußerlich für den Verkehrsteilnehmer erkenntlich sein, z.B. durch Teerung, also durch die Beschaffenheit der

Straßenoberfläche. Ist das, wie das Berufungsgericht für die vorliegende Sache feststellt, nicht der Fall, so muß die Straßenbauverwaltung Vorsorge treffen, daß das Ende der Fahrbahn in anderer Weise kenntlich gemacht wird (Geigel aaO S 203). Kommt sie dieser Verpflichtung nicht nach, so muß sie mindestens dafür sorgen, daß sich auf diesem von der Fahrbahn nur schwer zu unterscheidenden Teil des sogenannten Banketts keine Verkehrshindernisse wie Lagerungen von Straßenbaumaterial befinden. Diese Verpflichtung besteht umsomehr, wenn, wie hier, die Straße einen starken Durchgangsverkehr mit großen Lastzügen aufweist, aber so schmal angelegt ist, daß bei Begegnung größerer Wagen, vor allem nachts, mit einem Ausbiegen der Lastzüge auf den von der Fahrbahn nur schwer zu unterscheidenden Bankettstreifen zu rechnen ist.

Die Ausführungen der Revision, der Bankettstreifen sei dem Fahrer der Klägerin bekannt gewesen, da dieser bis kurz vor dem Unfall die Straße in voller Beleuchtung befahren hatte und auch nach dem Abblenden die Umrisse der Straßenbäume erkannt und deshalb einen genügenden Abstand für den Randstreifen zu den Bäumen hin habe freilassen können, liegen auf tatsächlichem Gebiet und stehen den Feststellungen des Berufungsgerichts, der Übergang zwischen Fahrbahn und Bankett sei nur schwer erkennbar gewe-

sen, nicht unbedingt entgegen; aus der für ihn erkennbaren Fluchtlinie der Straßenbäume konnte er jedoch keinen ausreichenden Anhaltspunkt für die Grenze zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen gewinnen, weil die Breite des Seitenstreifens nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht geradlinig verlief, sondern Ausbuchtungen aufwies. Das Berufungsgericht hat diesen Umstand auch nicht übersehen, sondern folgert aus dem nicht rechtzeitigen Erkennen der Ablagerung des Straßenbaumaterials auf S 13 seines Urteils ein Mitverschulden des Fahrers. Auf Grund der den Senat bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts, daß der Übergang von der Fahrbahn zum Bankett nur schwer zu erkennen war, geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, die Straßenbauverwaltung habe den innerhalb der Fluchtlinie der Straßenbäume liegenden Teil des Banketts im vorliegenden Fall frei von Verkehrshindernissen halten müssen und dort kein Straßenbaumaterial lagern dürfen.

b) Über die Frage, ob der Fahrer der Klägerin übermüdet oder gar während der Fahrt eingeschlafen war, hat das Landgericht den Zuschneider Inhester gehört. Es würdigt das Beweisergebnis dahin, eine Klärung der Frage habe nicht erzielt werden können, die Unklarheit gehe zu Lasten der Beklagten, die eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Übermüdung

des Fahrers dargetan, aber weiteren Beweis hierfür weder erbracht noch angetreten habe.

Die Revision rügt Verkennung der Beweislast. Sie bezieht sich auf das Urteil des erkennenden Senats vom 4. Januar 1951 - III ZR 175/50 - (Lindenmaier-Möhrling; Leits 2 zu § 286 [c] ZPO). Dort ist der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Kraftfahrers daraus entnommen worden, daß er sich auf dem Bürgersteig befand. Für eine Übertragung dieses Grundsatzes auf das Befahren des Randstreifens bietet aber der Sachverhalt keinen Anhalt. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht die Regel des Beweises vom ersten Anschein nicht angewandt.

c) Ein mitwirkendes Verschulden des Fahrers der Klägerin sieht das Berufungsgericht darin, daß er schneller gefahren ist, als dies nach den Umständen zulässig war. Die Klägerin hat dieses Verschulden in der Revision nicht angegriffen. Die Abwägung der Ursächlichkeit dieses zu schnellen Fahrens gegenüber der Verletzung der Sorgfaltspflicht durch die Straßenverwaltung läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Das Berufungsgericht geht in diesem Zusammenhang offensichtlich davon aus, daß dem Fahrer der Klägerin ein anderer Wagen entgegenkam. Dies ist deshalb nicht zu beanstanden, weil hier das Landgericht mit Recht der Beklagten die Beweislast für das Gegenteil, also für ein höheres Maß von Verschulden des Fahrers der

Klägerin auferlegt hat. Insofern ist die dem Landgericht vom Berufungsgericht erteilte Rüge der Verken-
nung der Beweislast unbegründet. Auch für eine Über-
müdung oder ein Einschlafen des Fahrers der Klägerin
ist, wie ausgeführt, ein Beweis nach den Feststellun-
gen des Berufungsgerichts nicht erbracht.

Die Angriffe der Revision gegen den Haftungstat-
bestand sind also ungerechtfertigt. Die Revision des
beklagten Bundes war daher mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Riese

Dr. Pagendarm

Dr. Kleinewefers

Dr. Bock

Rietschel