

III ZR 12/60

2142 016

29

Verkündet
am 2. März 1961
[redacted] Justizsekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Wilhelm N [redacted] in Ni [redacted],

Beklagten, Widerklägers, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frh.v. [redacted] -

gegen

das Land R h e i n l a n d - P f a l z , vertreten durch
den Leiter der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz, K [redacted],

Klägers, Widerbeklagten, Berufungsklägers und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 2. März 1961 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Hussla, Gähtgens
und Schäfer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz
vom 1. Dezember 1959 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden dem Be-
klagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. Juli 1957 gegen 19 Uhr fuhr der Kraftfahrer Ko [REDACTED] im Dienste des Beklagten mit einem diesem gehörigen, 2,50 m breiten und insgesamt 30.780 kg schweren Lastzug auf der im Lande Rheinland-Pfalz gelegenen Landstraße I. Ordnung von Burgbrohl in Richtung Brohl. Kurz hinter dem Km-Stein 14,0 bei der Nonnsmühle verläuft die Straße abschüssig und geht nach einer etwa 150 m übersichtlichen Wegstrecke in eine unübersichtliche Linkskurve über. Die Fahrbahn ist dort etwa 5,30 m breit, durch eine unterbrochene weiße Linie in zwei Teile aufgeteilt und auf beiden Seiten von einem mit Gras bewachsenen Schutzstreifen (Bankett) besäumt, der am 29. Juli 1957 infolge mehrtägigen Regens aufgeweicht war. Auf der übersichtlichen Wegstrecke kam dem Lastzug ein vollbesetzer, etwa 12 m langer Bahn-Omnibus entgegen. Während die beiden Fahrzeuge aneinander vorbeifuhren, schlug der Lastzug des Beklagten nach rechts um und stürzte über die etwa 3 m hohe Böschung hinab. Dabei wurden der Lastzug, die Fahrbahn, das Bankett und ein auf der rechten Seite des Schutzstreifens an der Böschung entlang verlaufendes Eisengeländer beschädigt. Der Fahrer des Lastzuges hatte sich rechts der weißen unterbrochenen Linie (Leitlinie) gehalten. Diese lief an der Unfallstelle nicht in der Mitte der Fahrbahn, sondern - in Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - mindestens etwa 30 cm rechts davon.

Das klagende Land hat behauptet, daß der Unfall darauf zurückzuführen sei, daß Ko [REDACTED] während des Ausweichens von der Fahrbahn weg auf das Bankett gekommen sei und dieses eingedrückt habe, obwohl er hätte erkennen müssen, daß der Schutzstreifen nicht zur Fahrbahn gehöre und dem großen Gewicht des Lastzuges nicht gewachsen sei.

Der Kläger hat daher von dem Beklagten als dem Halter des Lastzuges klageweise den Ersatz des mit 433,40 DM bezifferten Schadens an dem Straßenkörper verlangt.

- 3 -

Der Beklagte hat die Abweisung der Klage beantragt und Widerklage erhoben mit dem Begehren, das klagende Land zur Zahlung von 800 DM zu verurteilen.

Zur Begründung hat er vorgetragen: Der Fahrer des Lastzuges habe sich, um den entgegenkommenden Omnibus nicht zu streifen, auf der Fahrbahn rechts der Leitlinie gehalten. Auf diese Weise sei er zwar nicht auf das Bankett, aber an den äußeren Rand der Fahrbahn geraten. Dieser sei mangels ausreichender Befestigung der Böschung zusammengebrochen. Wäre die Leitlinie ordnungsgemäß in der Mitte der Straße verlaufen, so wäre der Unfall vermieden worden, weil dann Ko nicht die äußerste rechte Seite der Fahrbahn hätte benutzen müssen. Somit sei das klagende Land für den Unfall verantwortlich; denn die Anbringung der Leitlinie rechts der Mitte der Fahrbahn - in Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - stelle eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Sein, des Beklagten, Gesamtschaden belaufe sich auf etwa 12.000 DM (Sachschaden und Verdienstentgang). Er erkläre, daß er hiervon vorsorglich einen Teilbetrag in Höhe der Klageforderung aufrechne. Im übrigen hat er widerklageweise "vorläufig" einen Teilbetrag von 800 DM (300 DM Selbstbeteiligung an den Reparaturkosten und 500 DM Abzug der Kaskoversicherung "neu für alt") geltend gemacht.

Der Kläger hat die Abweisung der Widerklage und die Feststellung beantragt, daß dem Beklagten auch über seine mit der Widerklage geltend gemachte Forderung hinaus kein Anspruch zustehe.

Der Beklagte hat die Abweisung der negativen Feststellungsklage beantragt.

Das Landgericht hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß beide Parteien für den Schaden verantwortlich seien, und zwar das klagende Land wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, der Beklagte nach den §§ 7, 8 StVG. Nach § 254



BGB i.V.m. § 9 StVG sei der Gesamtschaden dahin zu verteilen, daß das klagende Land zu vier Fünfteln, der Beklagte zu einem Fünftel verantwortlich sei. Die Höhe der beiderseitigen Forderungen bedürfe noch der Klärung. Das Erstgericht hat demgemäß den Zahlungsanspruch des klagenden Landes zu einem Fünftel und den Widerklagesanspruch zu vier Fünfteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sowie festgestellt, daß dem Beklagten ein Fünftel der behaupteten Schadensersatzansprüche, soweit sie die Widerklagesumme übersteigen, nicht zusteht.

Der Kläger hat hiergegen Berufung eingelegt mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin zu ändern, daß seinen Anträgen des ersten Rechtszuges in vollem Umfang entsprochen und die Widerklage zur Gänze abgewiesen wird.

Das Oberlandesgericht hat ohne Klärung der weiterhin bestrittenen Höhe der beiderseitigen Forderungen folgendes Urteil erlassen:

I. Auf die Berufung des klagenden Landes wird das Grund- und Teilurteil des Landgerichts in Koblenz vom 7. Januar 1959 teilweise abgeändert und wie folgt neu gefaßt:

1. Der mit der Klage gegen den Beklagten geltend gemachte Schadensersatzanspruch wird dem Grunde nach gemäß § 7 Abs. 1 StVG und nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen zu 7/10 für gerechtfertigt erklärt, jedoch vorbehaltlich der von dem Beklagten gegen die Klageforderung mit seiner Schadensersatzforderung erklärten Aufrechnung, soweit diese den Betrag der Widerklage übersteigt.
2. Der mit der Widerklage gegen das klagende Land geltend gemachte Schadensersatzanspruch des Beklagten wird gemäß den bürgerlich-rechtlichen

Vorschriften über unerlaubte Handlungen zu 3/10 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

3. Es wird festgestellt, daß dem Beklagten aus dem Unfall vom 29. Juli 1957 bei Nonnsmühle gegen das klagende Land höhere Ansprüche als 3/10 seines Schadens nicht zustehen, soweit diese den mit der Widerklage geltend gemachten Schaden übersteigen.
4. Mit der weitergehenden Leistungsklage und Feststellungswiderklage wird das klagende Land und mit der weitergehenden Leistungswiderklage wird der Beklagte abgewiesen.
5. Im übrigen wird die Berufung des klagenden Landes zurückgewiesen.

II. Die Sache wird zur Entscheidung über die Höhe der Leistungsklage des klagenden Landes, der Widerklage des Beklagten, sowie über die von dem Beklagten zur Aufrechnung gestellte Gegenforderung an das Landgericht zurückverwiesen, das auch über die Kosten der Berufung entscheidet.

Hiergegen richtet sich die Revision des Beklagten, mit der dieser die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils anstrebt. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen auf folgende tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen gestützt:

Der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der Fahrer des Lastzuges, als er dem Omnibus ausgewichen sei, nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme mit den äußeren der zwillings-

24

bereiften rechten Räder des Lastzuges auf dem Bankett gefahren sei, so daß dieses unter dem Gewicht des Lastzuges zusammengebrochen sei. Für den dadurch entstandenen Schaden seien beide Parteien verantwortlich und zwar der Beklagte nach § 18 StVG - im Urteilsatz ist § 7 StVG angeführt - und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 1, 8 Abs. 1 StVO, das Land nach § 823 Abs. 1 BGB. Letzteres habe dadurch seine Verkehrssicherungspflicht verletzt, daß es als Träger der Straßenbaulast, der Straßenverwaltung und Straßenunterhaltung die weiße Leitlinie an der Unfallstelle nicht in der Mitte der Fahrbahn, sondern - in Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - mindestens etwa 30 cm rechts davon angelegt und dadurch die dem Lastzug zur Verfügung stehende Fahrbahn so verengt habe, daß dieser auf das Bankett gekommen sei. Wäre die Leitlinie in der Mitte der Fahrbahn gewesen, so hätte der Lastzug auf der Fahrbahn genügend Platz gehabt. Die Verkehrssicherungspflicht sei schuldhaft verletzt worden. Andererseits habe der Fahrer Ko[REDACTED] dadurch schuldhaft gegen die §§ 1, 8 Abs. 1 StVO verstoßen, daß er das Bankett benutzt habe. Dieses sei als solches erkennbar gewesen. Koßmann hätte bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt bemerken müssen, daß er mit seinem über 30 to schweren Lastzug den Schutzstreifen nicht gefahrlos befahren könne; zudem dieser Streifen durch mehrtägige Regenfälle aufgeweicht gewesen sei. Der Beklagte könne sich auch nicht mit Erfolg darauf berufen, daß die Fahrbahn an der Unfallstelle zu eng gewesen sei, um die Vorbeifahrt an dem Omnibus ohne Benutzung des Schutzstreifens zu ermöglichen. Er habe abschätzen können, daß die Fahrbahn rechts der Leitlinie zu eng sei. Er hätte daher den Lastzug schon vor der Begegnung mit dem Omnibus auf der befestigten Fahrbahn zum Halten bringen müssen, auch wenn er dabei über die Leitlinie nach links hinaus gekommen wäre; denn das entgegenkommende Fahrzeug wäre dadurch nicht gefährdet worden. Der Beklagte habe nun zwar behauptet, daß der Unfall auch eingetreten wäre, wenn sein Lastzug mit den rechten Rädern am Rande der befestigten Fahrbahn geblieben wäre, weil auch dann Schutzstreifen und Böschung nachgege-

ben hätten. Für diese Annahme habe sich jedoch bei der Ortsbesichtigung kein tatsächlicher Anhaltspunkt ergeben. Der nach § 9 StVG und § 254 BGB gebotene Schadensausgleich sei in der Weise durchzuführen, daß das beiderseitige Verschulden als gleich groß anzusehen und die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Beklagten mit einem Fünftel in Ansatz zu bringen sei. Da die Höhe der beiderseitigen Forderungen noch ungeklärt sei und die Aufrechnungsforderung des Beklagten mit der Klageforderung in keinem rechtlichen Zusammenhang stehe, sei zu erkennen, wie geschehen.

2. Der Revisionskläger rügt einmal, daß das Berufungsgericht seine Haftung nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen bejaht habe. Ko. [REDACTED] habe das Bankett befahren, ohne widerrechtlich zu handeln, weil er ansonsten nicht ohne Gefahr an dem Omnibus vorbeigekommen wäre. Verkehrswidrig hätte er nur gehandelt, wenn er - entsprechend dem Verlangen des Berufungsgerichts - unter Überfahren der Leitlinie angehalten hätte. Ko. [REDACTED] habe zumindest gar nicht erkennen können, daß er den Omnibus nicht gefährde, wenn er unter Benutzung der in seiner Richtung links der Leitlinie gelegenen Fahrbahn anhalte. Im übrigen sei die Feststellung des Berufungsgerichts ungenügend, daß die Annahme des Beklagten, der Straßenkörper wäre auch zusammengebrochen, wenn der Lastzug auf der Fahrbahn geblieben wäre, durch die Ortsbesichtigung nicht bestätigt worden sei. Ferner beruhe die Schadensverteilung auf unzureichenden Grundlagen. Selbst wenn Ko. [REDACTED] objektiv verkehrswidrig gefahren wäre, träfe ihn kein Verschulden. Auch sei die Betriebsgefahr für den Unfall nicht ursächlich gewesen. Schließlich hätte das Berufungsgericht darauf hinweisen müssen, daß er - der Beklagte - nur nach § 831 BGB in Anspruch genommen werden könne, weil er sich dann nach dieser Bestimmung entlastet hätte.

II.

1. a) Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte, soweit die Verantwortlichkeit nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch in Betracht komme, nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. den §§ 1, 8 Abs. 1 StVO ersatzpflichtig sei, weil sein Fahrer Ko [REDACTED] durch verkehrswidriges Verhalten den Unfall herbeigeführt habe, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Der Beklagte war Halter, nicht Fahrer des Lastzuges. Als Rechtsgrundlage für seine Ersatzpflicht nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen kann daher, wie die Revision mit Recht geltend macht, nur der Tatbestand des § 831 BGB in Erwägung gezogen werden. Nach den von der Revision nicht bekämpften Feststellungen des Berufungsgerichts war auf der Seite des Beklagten unmittelbare Ursache des Unfalls - die Betriebsgefahr scheidet als Haftungstatbestand der §§ 823 ff BGB aus - ein Verhalten nicht des Beklagten selbst, sondern seines Verrichtungsgehilfen Ko [REDACTED]. Für die unmittelbare und ausschließliche Anwendung des § 823 BGB wäre daher, da der Beklagte den Zeugen Ko [REDACTED] auf der Unfallfahrt nicht begleitete, nur Raum, wenn der Beklagte seine allgemeine Aufsichtspflicht verletzt und dadurch zu dem Unfall beigetragen hätte (BGB-RGRK 11. Aufl. § 831 Anm. 2). Dies hat der Kläger nicht einmal behauptet.

b) Der erwähnte Rechtsirrtum des Berufungsgerichts zwingt aber zur Aufhebung des angefochtenen Urteils deshalb nicht, weil nach dem teils unstreitigen, teils vom Vorderrichter festgestellten Sachverhalt die Schadensersatzpflicht des Beklagten nach § 831 BGB begründet ist.

Diese Gesetzesbestimmung macht die Ersatzpflicht des Geschäftsherrn davon abhängig, daß sein Verrichtungsgehilfe einem anderen in Ausführung der Verrichtung widerrechtlich Schaden zufügt, also den äußeren Tatbestand einer unerlaubten Handlung i.S. der §§ 823 - 826 BGB verwirklicht (BGHZ 24, 21, 24; LM BGB § 831 (Fc) Nr. 1). Dies hat Koßmann getan.

Er hat nach den von der Revision nicht gerügten Feststellungen des Berufungsgerichts den Unfall dadurch herbeigeführt, daß er - jedenfalls unmittelbar an der Unfallstelle - zumindest mit den äußeren der zwillingsbereiften rechten Räder des Lastzuges auf dem neben der Fahrbahn laufenden Schutzstreifen (Bankett) fuhr, so daß dieser unter der Last des Fahrzeugs zusammenbrach. Er hat damit gegen § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO verstoßen. Nach dieser Vorschrift muß der Fahrer eines Fahrzeugs, von hier nicht einschlägigen Ausnahmen abgesehen, regelmäßig die Fahrbahn benutzen. Die "Fahrbahn" ist derjenige Teil des Straßenkörpers, der durch die Art seiner Befestigung auf seine Zweckbestimmung, dem fließenden Verkehr zu dienen, hinweist; er muß sich, wie der erkennende Senat schon wiederholt ausführte, (VersR 59, 830, 831 = VRS 17, 249), von den anderen Teilen des Straßenkörpers (Schutzstreifen, unbefestigtes Bankett, Sommerweg) äußerlich hinreichend deutlich abheben. Im vorliegenden Fall traf dies auf der Unfallstrecke zu. Das Berufungsgericht hat zwar insoweit keine besondere Feststellung getroffen. Unter den Parteien ist aber unstreitig, daß der - nach der Behauptung des Klägers etwa 65 cm, nach der Darstellung des Beklagten rund 25 cm breite - Schutzstreifen mit Gras bewachsen war und sich dadurch deutlich erkennbar von der asphaltierten Fahrbahn abhob und daß sich außerdem unmittelbar an den Schutzstreifen eine etwa 3 m hohe Böschung anschloß. Daraus mußte jeder ausreichend verkehrserfahrene Verkehrsteilnehmer schließen, daß der Schutzstreifen nicht zur Fahrbahn gehörte, sondern im wesentlichen den Zweck hatte, die volle Ausnutzung der Fahrbahnbreite zu ermöglichen, die Fahrbahn zu entwässern und den bei deren Benutzung durch Fahrzeuge auftretenden seitlichen Druck abzufangen (BGH NJW 57, 1396 = VRS 13, 172 ff und BGH VRS 14, 58, 63). Allerdings ist einem Kräftfahrzeug nicht schlechthin jede Benutzung des Banketts verboten. Gestattet ist sie aber stets nur dann, wenn die Verkehrslage sie als sachgerechte und vernünftige Maßnahme erscheinen läßt (BGH VersR 59, 830 = VRS 17, 249). Davon kann, wenn einmal von dem besonderen Fall abgesehen wird, daß ein Zusammen-

stoß mit einem anderen Fahrzeug nur durch Befahren des Banketts vermieden werden kann, nicht die Rede sein, sofern erkennbar die Gefahr besteht, daß das Bankett der Fahrzeugbelastung nicht gewachsen ist (BGH NJW 57, 1396 = VRS 13, 172). Gerade damit aber mußte im vorliegenden Fall an der Unfallstelle der Fahrer des Lastzuges im Hinblick auf das große Gewicht rechnen, zumal das Bankett ersichtlich an einer 3 m hohen, nicht besonders abgestützten Böschung lag.

Demgegenüber kann sich der Beklagte nicht mit Erfolg darauf berufen, daß Ko [REDACTED] durch die Leitlinie auf das Bankett verwiesen worden sei, weil diese Linie infolge ihres Abweichens von der Mitte der Fahrbahn nach rechts die ihm zur Verfügung stehende Fahrbahn auf 2,30 m verengt habe und er daher, wenn er sich pflichtgemäß an die Leitlinie habe halten wollen, angesichts der - nach § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO zulässigen - Breite seines Fahrzeugs von 2,50 m das Bankett habe benutzen müssen. Die Leitlinie stellt auch dann, wenn sie wie hier die Fahrbahn zu sehr verengt, keinen Hinweis darauf dar, daß das unbefestigte Bankett entgegen der Regel auch mit schweren Lastzügen befahrbar sei. Die Leitlinie als weiße unterbrochene Linie auf der Fahrbahn bedeutet kein absolutes Verbot des Inhalts, daß ihr Überfahren schlechthin unstatthaft ist. Sie ist nur ein Hinweiszeichen und darf überfahren werden, wenn dies ohne Gefährdung des Verkehrs geschehen kann (Anl. StVO Buchst. A I c Nr. 4 a). Schon deshalb kann ihr, wenn der Zwischenraum zwischen ihr und dem Bankett der Fahrbahn aus irgendeinem Grunde, etwa auch deshalb, weil sie falsch gezogen ist, für ein Fahrzeug zu schmal wird, nicht die Eigenschaft eines Hinweises auf die Benutzbarkeit des Banketts beigemessen werden. Dies verkennt die Revision auch nicht. Sie macht nur geltend, daß Ko [REDACTED] die Leitlinie gerade deshalb habe beachten müssen, weil er im Falle ihres Überfahrens nach links den entgegenkommenden Omnibus gefährdet hätte oder doch zumindest habe nicht erkennen können, daß eine solche Gefahr nicht bestehe. Dies ist nicht richtig. Die Gefährdung des Gegenverkehrs mag für

den Fall zu befürchten gewesen sein, daß Ko [REDACTED] versucht hätte, auf der Fahrbahn links der Leitlinie an dem Omnibus vorbeizufahren. Keinesfalls konnte er aber, auch wenn er die von der Revision hervorgehobenen Umstände (Geschwindigkeit des entgegenkommenden Fahrzeugs: 30 km/st; Länge dieses Fahrzeugs: 12 m; dessen Abstand von der Leitlinie: nur etwa 30 cm) bedachte, mit einer Gefährdung dieses Verkehrsteilnehmers rechnen, wenn er, noch bevor der Omnibus an ihn herangekommen war, anhielt. Er hätte dabei, wie auch das Berufungsgericht ausführte, u.U. einen kleinen Teil der in seiner Fahrtrichtung links der Leitlinie gelegenen Fahrbahn (nämlich in einer Breite von etwa 20 cm) in Anspruch genommen. Dies wäre aber sichtlich unschädlich gewesen. Die Straße war an der Unfallstelle auf mindestens 150 m übersichtlich. Beide Fahrzeuge konnten ihre Annäherung, was unstreitig ist, bemerken, noch bevor sie unmittelbar vor ihrer Begegnung standen; der Beklagte trägt selbst nicht vor, daß Ko [REDACTED] dem Omnibus erst am Ende der 150 m langen übersichtlichen Strecke ausgewichen sei und ihn bis unmittelbar vor dieser Stelle nicht habe sehen können. Beide Fahrzeugführer konnten also ihre Fahrweise aufeinander ausrichten. Bei einer beiderseitigen Geschwindigkeit von etwa 25 km/st hätten sie auf kürzeste Entfernung halten können, noch bevor sie aneinander herangekommen gewesen wären. Der Revisionsklägers beruft sich gegenüber der Auffassung des Berufungsgerichts, Ko [REDACTED] hätte rechtzeitig vor der Begegnung anhalten müssen und können, auch nicht darauf, daß die Leitlinie seine Fahrbahn ganz plötzlich unmittelbar vor der Unfallstelle zu sehr verengt habe. Die Verschmälerung unter die Breite des Lastzuges mußte daher Ko [REDACTED] schon eine geraume Entfernung vor der Begegnungsstelle erkennen. Hiernach hätte er sein Fahrzeug noch so rechtzeitig zum Halten bringen können, daß sich der Omnibusfahrer auf seinen, Ko [REDACTED], Standplatz und damit auf die etwaige Inanspruchnahme der Fahrbahn links der Leitlinie - in Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - einrichten konnte. Der Omnibus hätte einschließlich des Sicherheitsabstandes $5,30\text{ m} - 2,50\text{ m} = 2,70\text{ m}$ zur Verfügung

gehabt. Unter diesen Umständen wäre er an dem haltenden Lastzug wenigstens in Schrittgeschwindigkeit, allenfalls unter Einweisung durch Ko[REDACTED], gefahrlos vorbeigekommen, selbst wenn er die zulässige Höchstbreite von 2,50 m gehabt haben sollte. Damit, daß sich der Omnibusfahrer in dieser sachgemäßen Weise verhalten würde, durfte Ko[REDACTED] rechnen. Er mag die angegebene Möglichkeit des Aneinandervorbeikommens in dem Zeitpunkt, in dem er die Annäherung des Gegenfahrzeugs und die zu große Verschmälerung seiner Fahrbahn erkennen konnte, noch nicht voll übersehen haben. Gerade dann wäre er aber verpflichtet gewesen, sofort zu halten. Daß er der Überzeugung war, ein Aneinandervorbeikommen ohne die Benutzung des Banketts sei schlechthin unmöglich, behauptet der Beklagte selbst nicht. Im übrigen hätte für Ko[REDACTED] auch dann mit Rücksicht auf § 10 Abs. 2 StVO die Verpflichtung zum Anhalten bestanden. Dieses Anhalten war Ko[REDACTED] zumutbar. Ebenso wie sich ein Verkehrsteilnehmer auf den Zustand einer Straße einrichten muß, auch wenn er noch nicht den modernen Anforderungen des Verkehrs voll entspricht, und wie ein Verkehrsteilnehmer das für ihn erkennbare verkehrswidrige Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers berücksichtigen muß, selbst wenn damit für ihn eine Verzögerung verbunden ist, so kann von einem Fahrzeugführer, der sich einer zu weitgehenden Verengung der Fahrbahn gegenübersieht, verlangt werden, daß er ungeachtet seines Bestrebens nach flüssiger Fahrweise anhält, um einen Unfall und den damit verbundenen Schaden für andere zu vermeiden. Daraus folgt, daß Ko[REDACTED] durch die Benutzung des Banketts die Vorschrift des § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO verletzte.

Keiner weiteren Ausführung bedarf es, daß die durch ein verkehrswidriges Verhalten herbeigeführte Beschädigung des Straßenkörpers widerrechtlich ist. Ob Ko[REDACTED] damit auch, wie das Berufungsgericht ohne weitere Begründung annahm, den objektiven Tatbestand des § 823 Abs. 2 BGB erfüllte, ob nämlich § 8 Abs. 1 StVO auch ein Schutzgesetz zu Gunsten des Eigentümers des Straßenkörpers und nicht nur zu Gunsten

anderer Verkehrsteilnehmer, etwa solcher, die nach § 27 Abs. 2 StVO das Bankett benutzen dürfen, darstellt, ist zweifelhaft, kann jedoch auf sich beruhen; denn Ko [REDACTED] hat auf jeden Fall den Tatbestand des § 823 Abs. 1 BGB verwirklicht. Er hat Straßenkörper und Schutzgeländer beschädigt. Die Verletzung des Eigentums kann das klagende Land nach dem Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenverkehrs und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl I 243) geltend machen.

Der Beklagte hat nun allerdings behauptet, daß es zu dem Unfall auch dann gekommen wäre, wenn Ko [REDACTED] das Bankett nicht befahren, sondern sich auf dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn gehalten hätte, weil auch dann der unbefestigte Schutzstreifen und die Böschung dem starken Druck des Lastzuges nachgegeben hätten. Die Revision rügt insoweit, das Berufungsgericht habe diese Behauptung mit der unzulänglichen und daher die Verfahrensvorschrift des § 286 ZPO verletzenden Begründung abgetan, bei der Besichtigung der in den "früheren" Zustand versetzten Unfallstelle hätten sich keine Anhaltspunkte für die Annahme des Beklagten ergeben; diese Begründung - so führt die Revision aus - ermögliche dem Revisionsgericht nicht die Nachprüfung, ob die Feststellung des Berufungsgerichts denkgesetzlich richtig und unter zutreffender Verwertung der Unterlagen erfolgt sei. Damit verkennt aber der Revisionskläger den Sinn der Ausführungen des Berufungsgerichts. Mag auch die Begründung des Vorderrichters in diesem Punkte recht knapp sein, so läßt sich ihr doch noch zunächst die rechtlich nicht zu beanstandende Auffassung entnehmen, daß es dem Beklagten und Widerkläger obgelegen hätte, Umstände darzutun und zu beweisen, die zumindest die ernsthafte Möglichkeit ergeben hätten, daß sein Lastzug im Gegensatz zu all den Fahrzeugen, die die Unfallstelle zuvor auf der Fahrbahn ohne Unfall befahren hatten, darauf einbrechen musste.

Weiter hat das Berufungsgericht sichtlich zum Ausdruck bringen wollen, daß der Beklagte in dieser Richtung nichts vorgetragen habe und daß ihm dabei auch das Ergebnis des Augenscheins nicht zu Hilfe gekommen sei. Auch das begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

c) Fehlt auch die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe es entgegen § 139 ZPO unterlassen, auf die Möglichkeit der Haftung nach § 831 BGB hinzuweisen, mit der Folge, daß der Beklagte den Entlastungsbeweis der sorgfältigen Auswahl und Überwachung des Fahrers Ko [REDACTED] nicht angeboten habe. Es muß schon sehr zweifelhaft sein, daß man aber auf sich beruhen, ob für das Berufungsgericht mit Rücksicht darauf, daß sich die Parteien und auch das Landgericht mit der Anwendbarkeit des § 831 BGB nicht befaßt hatten, Veranlassung bestanden hätte, den Prozeßbevollmächtigten des Beklagten ungeachtet seiner Rechtskunde auf die Einschlägigkeit des § 831 BGB hinzuweisen (vgl. LM ZPO § 139 Nr. 3; =, LM StVO § 13 Nr. 6; RGZ 157, 228, 234). Die Rüge der Verletzung des § 139 ZPO kann nämlich stets nur dann Erfolg haben, wenn spätestens in der Revisionsinstanz angegeben wird, was die Partei im Falle der richterlichen Aufklärung in tatsächlicher Beziehung noch vorgetragen haben würde, und wenn dieses neue Vorbringen für die Entscheidung des Berufungsgerichts erheblich gewesen wäre; denn nur in diesem Fall ist die Feststellung gerechtfertigt, daß das Urteil des Berufungsgerichts auf der Verletzung des § 139 ZPO beruhe (RG DR 1939, 1336 und Wieczorek, ZPO § 139 D III b). Das aber, was im vorliegenden Fall der Revisionskläger zum Zwecke seiner Entlastung vorträgt, ist unzureichend. Er begnügt sich mit der Behauptung, daß er den Zeugen Ko [REDACTED] nach sorgfältiger Prüfung der bisherigen Laufbahn eingestellt und laufend durch unbemerkte Kontrollen überwacht habe. Daraus ist einmal nicht zu ersehen, in welchen tatsächlichen Maßnahmen die sorgfältige Prüfung der Laufbahn bestand; die Worte "sorgfältige Prüfung" geben nur einen Rechtsbegriff wieder, dessen richtige Anwendung und Aus-

legung zu beurteilen dem Revisionsgericht nur möglich ist, wenn es den maßgebenden Sachverhalt kennt. Ferner hat der Beklagte das Ergebnis seiner Eignungsprüfung im einzelnen nicht dargetan. Außerdem sind auch die Zahl und die Art und Weise der behaupteten laufenden Kontrollen nicht ersichtlich.

2. Schließlich läßt auch die Schadensverteilung durch das Berufungsgericht keinen Rechtsfehler zu Lasten des Beklagten erkennen. Die nach § 254 BGB und § 9 StVG gebotene Aufteilung der Verantwortlichkeit gehört dem Gebiete der tatrichterlichen Würdigung an. Das Revisionsgericht hat sie nur darauf nachzuprüfen, ob das Berufungsgericht die Voraussetzungen und Grenzen der Verteilung verkannt hat (LM BGB § 254 (G) Nr. 1; BGHZ 20, 290, 293; BGH VersR 59, 233; RGZ 125, 206 und 133, 128). Im vorliegenden Fall ist weder erkennbar, daß die bei der Abwägung zu berücksichtigenden Unterlagen zu Lasten des Beklagten unvollständig oder sonstwie unrichtig verwertet worden sind, noch ersichtlich, daß der Tatrichter bei der Abwägung gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen hat. Das Berufungsgericht ist bei der Schadensverteilung von drei Unfallursachen ausgegangen; einmal von der vom Kläger zu vertretenden Abweichung der Leitlinie von der Mitte der Fahrbahn, ferner von dem verkehrswidrigen Verhalten des Fahrers K. und schließlich von der Betriebsgefahr des Lastzuges. Dagegen sind keine Bedenken zu erheben.

Insbesondere geht die Auffassung der Revision fehl, die Betriebsgefahr des Lastzuges hätte unberücksichtigt bleiben müssen. In denjenigen Fällen, in denen der Ersatzpflichtige (wie hier der Beklagte) kraft Gesetzes für eine Gefahr haftet, muß sich bei der Schadensverteilung nach § 254 Abs. 1 BGB und § 9 StVG die Prüfung zunächst darauf erstrecken, in welchem Maße einerseits das schuldhafte Verhalten des Geschädigten und andererseits die die Haftung des Ersatzpflichtigen begründende Betriebsgefahr als ursächlich für den Schaden anzusehen sind. Desgleichen ist die Ursächlichkeit von Ver-

schulden und Betriebsgefahr gegeneinander abzuwägen, wenn der Ersatzpflichtige aus Verschulden haftet, den Geschädigten aber die Haftung für eine von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr trifft (BGHZ 6, 319; 320; 20, 259, 260). Die Betriebsgefahr gehört aber auch dann zu den Umständen, die für die Schadensverteilung maßgebend sind, wenn sie, sei es beim Ersatzpflichtigen, sei es beim Geschädigten, oder auch auf beiden Seiten, neben ein Verschulden tritt. Dabei ist davon auszugehen, daß bei einem Kraftfahrzeugunfall die Betriebsgefahr stets eine Unfallursache ist (LM BGB § 254 (Ba) Nr. 3 und 5). Deshalb ist im vorliegenden Fall die Betriebsgefahr des Lastzuges von Bedeutung für das Ausmaß der Verantwortlichkeit sowohl des Beklagten hinsichtlich des Schadens des Klägers als auch des Letzteren bezüglich des Schadens des Beklagten. Allerdings kann die Betriebsgefahr in einem besonderen Fall, etwa bei besonders grobem Verschulden des anderen Teils, als Abwägungsanteil völlig zurücktreten. Es fehlt aber jeder Anhaltspunkt dafür, daß das Berufungsgericht dies verkannt oder Umstände unberücksichtigt gelassen hat, die hier die völlige Ausschaltung der Betriebsgefahr bei der Abwägung rechtfertigen könnten. Die Revision sieht einen solchen Umstand darin, daß Ko., wie der Beklagte behauptet und auch von einem Zeugen bekundet worden ist, während des Ausweichmanövers in Schrittgeschwindigkeit gefahren ist. Dies ist aber nicht als eine Besonderheit anzusehen, die es irgendwie rechtfertigen könnte, die Betriebsgefahr des Lastzuges außer Betracht zu lassen. Dieses Fahrzeug wies eine besondere Betriebsgefahr auf; sie lag in seiner großen Breite und in seinem hohen Gewicht. Gerade diese besondere Betriebsgefahr hatte den Unfall zur Folge. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts kam Ko. nur deshalb auf das Bankett, weil für sein besonders breites Fahrzeug die verengte Fahrbahn von höchstens 2,30 m Breite nicht mehr ausreichte. Ein leichtes Kraftfahrzeug kann erfahrungsgemäß in aller Regel auch die vorübergehende Benutzung eines Banketts wagen. Die Mitursächlichkeit der besonderen Betriebsgefahr des Lastzuges war aber sichtlich

unabhängig davon, in welcher Geschwindigkeit der Lastzug an dem Omnibus vorbeifuhr. Hierzu bedarf es keiner weiteren Ausführung. Das Berufungsgericht hat daher auch die Vorschrift des § 286 ZPO nicht verletzt, wenn es sich mit der Geschwindigkeit des Lastzuges bei dem Ausweichmanöver nicht besonders auseinandersetzte. Die Betriebsgefahr des entgegenkommenden Fahrzeugs hat das Berufungsgericht zutreffend außer Betracht gelassen.

Desgleichen begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, daß der Vorderrichter bei der Schadensverteilung von dem Verschulden des Fahrers Ko[REDACTED] ausging. Wie bereits ausgeführt (oben unter Nr. 1 b), war für jeden sorgfältigen Fahrer des Lastzuges, der pflichtgemäß auch auf die rechte Fahrbahnbegrenzung achtete, erkennbar, daß das Befahren des Banketts infolge der hohen Gefahr des Zusammenbruchs des Schutzstreifens verkehrswidrig und stattdessen das rechtzeitige Anhalten auf der Fahrbahn geboten war. Daraus folgt, daß die Fahrweise des Zeugen Ko[REDACTED] der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB) widersprach. Der Meinung der Revision, der Schuldvorwurf gegen Ko[REDACTED] sei deshalb unberechtigt, weil er nur im Augenblick der Gefahr keinen sachgerechten Entschluß gefaßt habe, kann nicht beigezogen werden. Gewiß darf nicht jede in einer besonderen Gefahrensituation vorgenommene Fehlhandlung eines Kraftfahrers als vorwerfbar Pflichtverletzung bezeichnet werden (BGH VersR 60, 830). In dem Augenblick aber, in dem Ko[REDACTED] den Entschluß zum Anhalten auf der Fahrbahn hätte fassen müssen, lag eine gefährliche Verkehrssituation überhaupt noch nicht vor.

Dafür, daß das Berufungsgericht sonstwie die Voraussetzungen und Grenzen der Schadensverteilung verkannt hätte, ergibt sich nichts. Schließlich kann auch der in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Meinung der Revision, der Berufungsrichter hätte, wenn er schon das beiderseitige Verschulden gleich bewertete und die Betriebsgefahr mit einem Fünftel in Ansatz brachte, zunächst dieses Fünftel abziehen

und sodann die verbleibenden vier Fünftel teilen, also dem Beklagten $1/5 + 4/10 = 6/10$, dem Kläger aber $4/10$ zuteilen müssen, nicht gefolgt werden; denn den Ausführungen des Berufungsrichters ist nicht zu entnehmen, daß er die Verteilung so vornehmen wollte, daß vorweg ein Fünftel zu Lasten des Beklagten abgezogen und der sodann verbleibende Rest von vier Fünfteln zwischen den Parteien hälftig verteilt werden solle, daß er nicht vielmehr den Beklagten aus dem Gesichtspunkt des gleichen Verschuldens mit fünf Zehnteln und angesichts der mitwirkenden Betriebsgefahr seines Fahrzeugs noch zusätzlich mit zwei Zehnteln belasten wollte.

Inwiefern das angefochtene Urteil, wie die Revision meint, mit § 17 StVG, der sowohl in Abs. 1 Satz 1 als auch in Abs. 1 Satz 2 nur den Schadensausgleich unter mehreren Verkehrsteilnehmern regelt, unvereinbar sein sollte, ist nicht ersichtlich.

Deshalb ist die Revision mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Schäfer

Bündesrichter Dr. Hussla
und Gährtgens sind in-
folge Urlaubs an der
Unterschrift verhindert

Dr. Kreft