

III ZR 49/59

Verkündet am
7. Januar 1960
Scheibl, 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 früheren Kraftfahrers W. [REDACTED] A. [REDACTED] in H. [REDACTED]
[REDACTED], O. [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers, Revisionsklägers
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-
minister der Finanzen, dieser vertreten durch den Nieder-
sächsischen Minister der Finanzen, dieser vertreten durch
den Regierungspräsidenten in Lüneburg,

Beklagte, Berufungsklägerin, Revisionsbe-
klagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 7. Januar 1960 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Weber, Dr. Arndt,
Dr. Beyer und Gähtgens

für Recht erkannt:

Auf die Revision beider Parteien wird das Urteil
des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom
8. Januar 1959 aufgehoben.

Der Rechtsstreit wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisions-
rechtszuges - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

In der Nacht zum 5. August 1955 fuhr der Kläger mit dem Beifahrer D. einen Lastzug der Speditionsfirma J. M., der mit Zigaretten und Tabak beladen war, von Hamburg auf der Bundesstraße 3 in Richtung Hannover. Gegen 0,50 Uhr befand sich der Lastzug zwischen Soltau und Celle etwa beim Kilometerstein 8,8. Die Straße ist hier auf mehrere Kilometer geradlinig, fast eben und gut zu übersehen. Die 7,30 m breite Fahrbahn hat Kleinpflasterung (Granitstein mit Basalt). Links neben der Fahrbahn (in der Fahrtrichtung des Klägers gesehen) befindet sich ein Sommerweg von 3,80 m Breite, rechts ein 2,60 m breiter Seitenstreifen, der noch in 50 - 60 cm Breite neben der Fahrbahn mit Steinen befestigt ist.

Dort hielt auf der rechten Straßenseite ein Kranwagen der britischen Streitkräfte des Standortes Bergen-Belsen, dessen Fahrer H. - mit dem Beifahrer J. - den Auftrag hatte, einen Jeep zu suchen. Der Kranwagen stand mit seinen rechten Rädern 58 cm auf dem Seitenstreifen, mit den linken Rädern etwa 1.50 m auf der Fahrbahn. Der Kläger erkannte den Kranwagen zu spät. Er versuchte vergeblich, den Zusammenstoß durch Bremsen und Linkssteuern zu vermeiden. Der Lastzug fuhr mit der rechten vorderen Seite des Führerhauses gegen die linke hintere Ecke des Kranwagens. Der Motorwagen wurde von dem nachschiebenden Anhänger quer zur Fahrtrichtung gedrückt, stürzte um und geriet in Brand. Der Beifahrer D. wurde getötet. Der Kläger konnte sich verletzt aus dem bereits brennenden Führerhaus retten.

Das Amt für Verteidigungslasten hat den Anspruch des Klägers auf ein Schmerzensgeld abgelehnt, seine Ansprüche wegen Sachschadens, Verdienstauffalls und einer Rente zu einem Viertel im Rahmen der Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes

- 3 -

dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und auf den Sachschaden 11,50 DM ausgezahlt. Mit der Klage hat der Kläger den vollen Ersatz seines Schadens, einschließlich des Nichtvermögens-Schadens begehrt. Er behauptet, der britische Krankenwagen habe ohne Rückbeleuchtung gehalten; allenfalls sei er nur mit einem winzigen Rücklicht auf der linken Seite ausgestattet gewesen, so daß er, der Kläger, das haltende Fahrzeug nicht rechtzeitig genug habe erkennen können. Er habe durch den Unfall einen Sachschaden in Höhe von 271,87 DM gehabt. Ferner habe er Verbrennungen im Gesicht und an den Händen, Prellungen beider Oberschenkel und der Wirbelsäule sowie einen Schock erlitten, so daß er längere Zeit arbeitsunfähig gewesen sei und dadurch einen Verdienstausschlag gehabt habe. Auch habe er 12 DM für ein ärztliches Gutachten aufwenden, ferner einen anderen Beruf ergreifen müssen, weil er seit dem Unfall außerstande sei, ein Kraftfahrzeug zu führen. Zur Zeit sei er als Motoronwickler tätig. Der Berufswechsel habe zu einem wöchentlichen Minderverdienst von 25 DM geführt.

Der Kläger hat vor dem Landgericht beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 1 055,34 DM (Verdienstausschlag bis zum 28. September 1955, Kosten des ärztlichen Gutachtens, Kleiderschaden) nebst Zinsen abzüglich gezahlter 11,50 DM, weiter zur Zahlung von Verdienstausschlag seit dem 29. September 1955 in Höhe von 25 DM wöchentlich und eines angemessenen Schmerzensgeldes zu verurteilen und festzustellen, daß die Beklagte ihm allen künftigen Schaden aus dem Unfall zu ersetzen habe.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie hat bestritten, daß die Rückbeleuchtung des britischen Krankenwagens nicht gebrannt habe, und vorgetragen, daß sie den Dienstvorschriften der britischen Streitkräfte entsprochen habe, mit einer 6 Watt-Birne ausgestattet gewesen sei und mit üblicher Helligkeit gebrannt habe; wenn der Kläger als einziger der zahlreichen Straßenbenutzer das Rücklicht nicht erkannt habe,



so offenbar deshalb, weil er zu schnell gefahren sei, möglicherweise auch, weil er trotz der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge seine Geschwindigkeit nicht ermäßigt habe. Die Beklagte hat ferner ein Verschulden des Fahrers oder einer britischen oder deutschen Dienststelle sowie die Höhe des Schadens bestritten.

Das Landgericht hat durch Teil- und Grundurteil die Beklagte verurteilt, dem Kläger 9 DM ($\frac{3}{4}$ der Kosten des ärztlichen Gutachtens) zu zahlen, und die Ansprüche wegen Verdienstauffalls in der Zeit vom 5. August bis 28. September 1955, wegen Kleiderschadens und wegen eines Schmerzensgeldes zu $\frac{3}{4}$ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, diese Ansprüche im übrigen aber abgewiesen.

Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht den Anspruch auf Ersatz der Kosten des ärztlichen Gutachtens abgewiesen, den Anspruch auf Ersatz des Verdienstauffalls, soweit er nicht auf einen öffentlichrechtlichen Versicherungsträger übergegangen ist, ferner die Ansprüche auf Ersatz des Kleiderschadens (abzüglich gezahlter 11,50 DM) und auf Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes zu 60 % ($\frac{3}{5}$) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Ansprüche im übrigen aber abgewiesen.

Beide Parteien haben Revision eingelegt. Die Revision des Klägers erstrebt die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils, die Beklagte begehrt mit ihrem Rechtsmittel die volle Abweisung der Klage. Jede Partei bittet, das Rechtsmittel der anderen zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Zu Unrecht glaubt der Kläger, einen unmittelbaren Anspruch gegen die beklagte Bundesrepublik gemäß § 839 BGB oder den §§ 89, 31 BGB daraus herleiten zu können, daß die Beklagte einer fremden Macht durch Staatsvertrag das Recht eingeräumt habe, sich mit ihren Fahrzeugen am deutschen Straßenverkehr unter besonders gefahrbringenden Bedingungen zu beteiligen, indem sie die fremden Fahrzeuge u.a. von der Verpflichtung befreit habe, den deutschen Vorschriften entsprechende Beleuchtungsvorrichtungen anzubringen.

Eine solche Klagegrundlage besteht nicht. Die Anwendung der §§ 89, 31 BGB entfällt - wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat - deshalb, weil bei dem Vertragswerk zur Beendigung des Besatzungsregimes in der Bundesrepublik die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben, nicht ein Handeln im bürgerlichen Rechtskreis der öffentlichen Hand in Rede steht. Jedoch ist auch § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG insoweit unanwendbar; denn der Abschluß der Verträge war nicht die Ausübung des einem Beamten übertragenen Amtes, sondern ein Akt der Regierung und Gesetzgebung (vgl. Gesetz betr. das Protokoll vom 23. Oktober 1954 über die Beendigung des Besatzungsregimes in der Bundesrepublik Deutschland vom 24. März 1955, BGBl II, 213 -), der ausschließlich die Wahrnehmung von Aufgaben und Interessen der Allgemeinheit betraf, jedoch keine Amtspflichten gegenüber einem bestimmten "Dritten" einschloß (vgl. BGHZ 24, 302; RGRK 11. Aufl. zu § 839 Anm. 40).

Zutreffend hat das Berufungsgericht vielmehr die Grundlage der Klage in Art. 8 Abs. 4 des Finanzvertrages gesehen. Nach dieser Bestimmung sind bei der Entscheidung, ob und inwieweit für Verluste und Schäden, die durch Handlungen oder

Unterlassungen der Streitkräfte verursacht worden sind, Entschädigung zu zahlen ist, die Vorschriften des deutschen Rechts zu berücksichtigen, nach denen sich die Haftung der Bundesrepublik unter sonst gleichen Umständen ergeben würde. Als solche Vorschriften des deutschen Rechts kommen die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters gemäß § 7 StVG und die Amtshaftung aus § 839 BGB, Art. 34 GG in Betracht. Die eine schließt die andere nicht aus (BGHZ 29, 38, 44). Jedoch ist es für den vorliegenden Fall geboten, die Prüfung in erster Linie auf den Tatbestand des § 839 BGB abzustellen, weil der Kläger auch den Anspruch auf ein Schmerzensgeld geltend macht, der ihm nur im Falle des § 839 BGB zustehen könnte.

Für den Anspruch ist die Bundesrepublik gemäß Art. 8 Abs. 10 des Finanzvertrages der rechte Beklagte. Hinsichtlich der Zulässigkeit der Klage und der Wahrung der Fristen des Art. 8 Abs. 6 und 10 des Finanzvertrages ergeben sich keine Bedenken; eine Rüge ist insoweit auch nicht erhoben worden.

II.

Gemäß Art. 17 des Truppenvertrages sind die Streitkräfte, denen die Benutzung aller deutschen öffentlichen Verkehrswege zugesichert ist (Abs. 1), grundsätzlich an die deutschen Verkehrsvorschriften gebunden (Abs. 3); sie sind jedoch von deutschen Gesetzen, Vorschriften und polizeilichen Maßnahmen befreit, die Änderungen oder Ergänzungen in dem Bau, der Ausführung oder Ausrüstung ihrer Kraftfahrzeuge erfordern würden, wie z.B. bei Erkennungszeichen, Warnsignalen, Bremsen, Beleuchtung und Richtungsanzeigern (Abs. 5).

1.) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß nach dem hier zu beurteilenden Sachverhalt eine Amtspflichtver-

letzung nur in dem Verantwortungsbereich des britischen Fahrers gesucht werden könne. Dieser befand sich - wie un-
streitig ist - mit dem Kranwagen auf einer Dienstfahrt. Die
zuständige britische Dienststelle hat unter dem 6. Oktober
1955 gemäß § 3 des Anhangs A zum Finanzvertrag bescheinigt,
daß die Handlung oder Unterlassung, auf die sich der Ent-
schädigungsanspruch stützt, bei der Erfüllung dienstlicher
Verrichtungen begangen worden ist. War hiernach der britische
Fahrer mit einem Fahrzeug der Streitkräfte auf einer Dienst-
fahrt, so handelte er nach deutschem Recht in Ausübung eines
ihm anvertrauten öffentlichen Amtes, sodaß bei fehlerhaftem
Handeln § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG anwendbar wird (BGHZ 30)
154; vgl. § 24 des Soldatengesetzes vom 19. März 1956 -
BGBI I, 114). Auf der Dienstfahrt oblag dem britischen Fah-
rer die Beachtung der Verkehrsregeln, denen er grundsätzlich
unterstand, als Amtspflicht jedem anderen Verkehrsteilnehmer
gegenüber (BGHZ 21, 48, 51; 29, 38, 42). Ein schuldhaftes
Verhalten in dieser Hinsicht wäre eine Amtspflichtverletzung,
für deren Folgen hier gemäß Art. 8 des Finanzvertrages die
Bundesrepublik einzustehen hätte.

2.) Das Berufungsgericht hat in tatsächlicher Hinsicht
festgestellt: Der britische Kranwagen habe rückwärts nur ein
rotes Licht über dem Nummernschild, aber keine Rückstrahler
gehabt (Bl. 16 BU). Die Ausstattung mit nur einem Rücklicht
habe unstreitig den britischen Dienstvorschriften entsprochen
(Bl. 21 BU). Es lasse sich nicht ausschließen, daß der Kran-
wagen bei seiner Abstellung unmittelbar vor dem Unfall be-
leuchtet gewesen sei und daß auch das Rücklicht gebrannt ha-
be (Bl. 18 BU). Die Leuchtkraft des Rücklichts sei jedoch
ganz gering gewesen (Bl. 17, 19 BU) und seiner Aufgabe, die
nachfolgenden Kraftfahrer schon auf weitere Entfernung auf-
merksam zu machen, nicht gerecht geworden (Bl. 20 BU); es
sei bestenfalls erst auf 30 - 40 m, vielleicht sogar erst
auf 15 m erkennbar gewesen (Bl. 24 BU). Daß die Batterie vor

der Abfahrt überprüft und in Ordnung befunden worden sei, auch daß das Rücklicht eine 6 Watt-Birne gehabt habe, sei unwiderlegbar. Die geringe Leuchtkraft des Rücklichts habe möglicherweise darauf beruht, daß es noch eine dicke kriegsgemäße Abdeckscheibe gehabt habe, möglicherweise aber auch darauf, daß die Scheibe durch Fett oder Schmutz undurchsichtig geworden sei (Bl. 20 BU).

Dem britischen Fahrer - so führt das Berufungsurteil weiter aus - dürfe nicht schon deshalb eine Fahrlässigkeit vor-
geworfen werden, weil er mit einem Fahrzeug, dessen Rückbeleuchtung lediglich den britischen Dienstvorschriften entsprach, am Verkehr auf einer deutschen Straße teilgenommen habe. Die Befreiung der ausländischen Streitkräfte von den deutschen Vorschriften über die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge habe aber eine erhöhte Betriebsgefahr zur Folge, die den Fahrer zu besonderer Sorgfalt verpflichtete. Der britische Fahrer, dem die Abweichung seiner rückwärtigen Beleuchtung von der für deutsche Fahrzeuge vorgeschriebenen bekannt war, hätte daher auf der sehr belebten Bundesstraße 3 bei Nacht nur unter besonderen Vorsichtsmaßnahmen halten dürfen. Er hätte die Fahrbahn räumen und seinen Kranwagen auf dem 2,60 m breiten rechten Seitenstreifen abstellen müssen, was bei einer Breite des Kranwagens von 2,10 m möglich gewesen sei, oder aber auf den 3,60 m breiten Sommerweg an der gegenüberliegenden Straßenseite fahren müssen, der mindestens in 3,20 m Breite - wie gerichtsbekannt - auch für einen schweren Kranwagen befahrbar sei. Die Fahrbahn zu räumen, sei umso mehr geboten gewesen, als der britische Fahrer nach seiner eigenen Bekundung nach dem Anhalten um den rückwärtigen Teil des Wagens herumgegangen sei, und ihm bei gehöriger Sorgfalt die geringe Leuchtkraft des Rücklichts nicht hätte entgehen können. Hätte aber der Kranwagen auf dem Seitenstreifen gestanden oder wäre er nur soweit nach rechts gelenkt worden, daß er die Fahrbahn in geringerer Breite eingenommen hätte, so wäre der

Unfall vermieden worden, weil der Kläger nicht ganz rechts gefahren sei. Der britische Fahrer habe mithin den Unfall grob fahrlässig verursacht.

Den Kläger treffe ein Mitverschulden an dem Unfall. Es lasse sich zwar nicht feststellen, daß er schneller als mit einer Stundengeschwindigkeit von 30 bis 40 km gefahren sei. Aber der Kläger hätte den britischen Kranwagen in seinem eigenen Abblendlicht, mindestens also aus einer Entfernung von 25 m sehen müssen, wenn er mit der erforderlichen Aufmerksamkeit gefahren wäre. Selbst bei einer Geschwindigkeit von 40 st/km hätte der Kläger seinen Lastzug noch vor dem Hindernis anhalten, wenigstens aber ohne Gefahr an ihm vorbeifahren können. Entweder habe der Kläger also, da er den Kranwagen erst unmittelbar vor dem Unfall als plötzlich auftauchenden Schatten wahrgenommen habe, es an der erforderlichen Aufmerksamkeit fehlen lassen, oder er sei tatsächlich schneller gefahren und deshalb nicht mehr in der Lage gewesen seinen Lastzug rechtzeitig innerhalb der Strecke von 25 m zum Stehen zu bringen. In beiden Fällen habe er fahrlässig gehandelt und deshalb auch seinerseits den Unfall schuldhaft mitverursacht.

Das Maß der beiderseitigen Schuld und Verursachung - so hat das Berufungsgericht abschließend entschieden - rechtfertige bei Berücksichtigung der Betriebsgefahr der Fahrzeuge, daß die Beklagte 60 % (3/5) des Schadens ersetze, der Kläger aber 40 % (2/5) seines Schadens selbst trage.

III.

Das angefochtene Urteil kann mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung schon deshalb nicht gehalten werden, weil - wie die Revision der Beklagten zutreffend rügt - Beweisangebote der Beklagten zum Mitverschulden des

Klägers unzulässigerweise übergangen worden sind. Die Beklagte hat bereits in den Vorinstanzen vorgetragen, daß der Kläger bei Abblendlicht mit einer höheren als der von ihm angegebenen Geschwindigkeit von 30 - 40 st/km gefahren sein müsse, und dies daraus geschlossen, daß der dem Lastzug folgende Zeuge E. bei einer Geschwindigkeit von 50 st/km nicht habe überholen können (Beweis E.), und daß der britische Kranwagen trotz angezogener Bremsen durch den Anprall des Lastzugs weit nach vorn geschoben worden sei (Beweis H., J. und Sachverständiger). Das Berufungsgericht hat diese Beweise nicht erhoben, sondern ausgeführt, es lasse sich nicht feststellen, daß der Kläger schneller als 30 - 40 st/km gefahren sei (Bl. 29 BU). Das war gegenüber den Beweisangeboten der Beklagten fehlerhaft. Wenn das Berufungsgericht ausführt, es stehe nicht fest, daß E. vor dem Unfall den gleichen Abstand von dem Lastzug eingehalten habe, der Abstand scheine sich im Gegenteil laufend verringert zu haben, so ist demgegenüber nicht ersichtlich, daß E. bei seiner Vernehmung in der Sache Mittwollen gegen Bundesrepublik hiernach gefragt worden ist. Seine Aussage enthält jedenfalls nichts darüber. Die Vernehmung von H. und J. hat das Berufungsgericht abgelehnt, weil durch ihre Vernehmung über die Geschwindigkeit des Lastzuges nichts werde festgestellt werden können. Insoweit rügt die Revision der Beklagten mit Recht eine unzulässige vorweggenommene Beweiswürdigung; denn die Vernehmung eines Zeugen zu einem entscheidungserheblichen Punkt darf nur unterbleiben, wenn jede Möglichkeit, daß die Beweisaufnahme Sachdienliches ergeben werde, ausgeschlossen ist, weil von vornherein der völlige Unwert des Beweismittels ersichtlich ist (RG JW 1930, 1061; LM Nr. 1 zu § 286 (E) ZPO). Daß diese Voraussetzung auch nach der Auffassung des Berufungsgerichts nicht vorliegen kann, ergibt sich bereits daraus, daß das Berufungsgericht in der Sache Mittwollen zu dieser Frage die Vernehmung von H. und J., im übrigen auch von E. und L. angeordnet hat.

Ohne eine hinreichende Klärung des Mitverschuldens kann jedoch weder die Abwägung nach § 254 BGB, noch die nach den §§ 9, 17, 18 StVG abschließend vorgenommen werden.

IV.

Auch das der Beklagten anzurechnende Verschulden der Angehörigen der Besatzungsmacht ist vom Berufungsgericht mit unzureichender Begründung und möglicherweise auf Grund einer nicht alle Verschuldenspunkte umfassenden Prüfung be-
jaht worden.

a) Zu der Frage, ob der Fahrer des britischen Kranwagens seinen Pflichten im Verkehr Genüge getan hat, ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, daß ein Fahrzeugführer, der die gegebene Möglichkeit, die Behinderung des Verkehrs auf einer verkehrsreichen Straße durch Rechtsheranfahren zu vermeiden, nicht voll ausnützt, sich einem Schuldvorwurf aussetzt (BGH VRS 9, 336 = LM Nr. 2 zu § 15 StVO). Aus der Grundregel des § 1 StVO, die jede Gefährdung und jede vermeidbare Behinderung Anderer untersagt, kann sich demgemäß auch die Pflicht ergeben, die Fahrbahn zum Halten zu räumen, wenn die Umstände dies erforderlich machen. Solche Umstände, die von dem Fahrer eine besondere Vorsicht verlangten, lagen hier vor. Jedes nachts auf der Fahrbahn einer viel befahrenen Bundesstraße abgestellte Fahrzeug stellt eine Gefahrenquelle dar, selbst wenn es vorschriftsmäßig beleuchtet ist (LM Nr. 19 zu § 7 StVG). Hier war das Kraftfahrzeug - was dem britischen Fahrer bekannt war - nur mit einem Rücklicht ausgestattet, dessen Warnwert hinter dem der sonst allgemein in Deutschland vorgeschriebenen Rückbeleuchtung zurückblieb; die geringe Leuchtkraft des Rücklichts kann dem Fahrer, als er um die Rückseite des Kranwagens herumging und das Brennen des Rücklichts feststellte, nicht verborgen geblieben sein. Hinzu

kommt die besondere Breite des Fahrzeuges, die nach der unangefochtenen Feststellung des Berufungsgerichts etwa 2,10 m betrug und damit fast ein Drittel der Fahrbahnbreite erreichte. Hieraus ergab sich für den Fahrer die Pflicht, den Wagen auch für einen kurzen Halt soweit als möglich unter Benutzung des Seitenstreifens von der Fahrbahn zu bringen. Die Beklagte greift allerdings die Feststellung, das Schlußlicht sei erst auf kürzeste Entfernung sichtbar gewesen, an, jedoch ohne Erfolg, weil ihr Angriff sich unzulässigerweise allein gegen die tatrichterliche Beweiswürdigung richtet. Ein Erfahrungssatz des Inhalts, daß die Zeugenaussagen kurz nach dem Unfall genauer seien als die später vor Gericht gemachten Angaben, ist nicht anzuerkennen. Es trifft auch nicht zu, daß das Berufungsgericht - wie die Revision der Beklagten ausführt - die Aussagen der Zeugen, die den Kranwagen während seiner Fahrt bemerkt haben, nicht berücksichtigt habe; vielmehr hat das Berufungsgericht die gesamte Beweisaufnahme zu diesem Punkt eingehend und ersichtlich sorgfältig gewürdigt; das Ergebnis dieser Würdigung ist der Prüfung des Revisionsgerichts entzogen.

Die Beklagte leugnet eine Verpflichtung, den Kranwagen so weit wie möglich von der Fahrbahn zu bringen, im Grundsatz nicht; sie hat vielmehr - entsprechend der Aussage von H. - in den Vorinstanzen vorgetragen, der Kranwagen sei auf dem Seitenstreifen "soweit rechts, als es nur eben ging", gehalten worden, er habe nicht weiter nach rechts gefahren werden können. Dazu steht tatsächlich fest, daß der Seitenstreifen an der Unfallstelle 2,60 m breit ist, wovon 50 - 60 cm Breite im Anschluß an die Fahrbahn noch mit Steinen befestigt ist. Wenn der Kranwagen - wie das Berufungsurteil als unstreitig festhält - mit seinen rechten Rädern 58 cm auf dem Seitenstreifen stand, so befand er sich damit auf dem äußersten Rand des gepflasterten Seitenstreifens, sperrte aber die Fahrbahn noch in einer Breite von wenigstens 1,50 m, also fast

in der Breite eines gebräuchlichen Personenkraftwagens. Die Gefahr für den Verkehr war damit keineswegs beseitigt; der Fahrer des Wagens hätte dies bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt erkennen müssen.

Das Berufungsgericht stellt als gerichtsbekannt fest, daß der 2,60 m breite Seitenstreifen wenigstens in einer Breite von 2,10 m zum Abstellen eines Kraftwagens geeignet sei (Bl. 22 BU); wenn der Fahrer den Wagen aber nicht auf den Seitenstreifen habe fahren wollen, habe er ihn auf dem gegenüberliegenden Sommerweg abstellen können, der mindestens in einer Breite von 3,20 m - wie ebenfalls gerichtsbekannt sei - auch von einem schweren Kranwagen befahren werden könne (Bl. 24 BU). Die Rügen, die die Revision der Beklagten hiergegen erhebt, bedürfen keiner Erörterung, weil die Tatsachenfeststellung des Berufungsgerichts ohnehin die Annahme eines Verschuldens nicht trägt.

Mit Recht hebt die Revision der Beklagten hervor, daß die Kenntnis des Gerichts von der Tragfähigkeit des Seitenstreifens und des gegenüberliegenden Sommerweges für die Feststellung eines Verschuldens des Fahrers nicht ausreiche. Ob er die Sorgfalt, die im Verkehr von ihm erwartet werden mußte, verletzt hat, hängt entscheidend davon ab, wie weit die näheren Umstände ihm bekannt oder bei pflichtgemäßer Prüfung erkennbar waren. Dem Berufungsurteil ist nicht zu entnehmen, ob der britische Fahrer die Straße kannte, ob ihm die Breite und Art des Seitenstreifens bekannt war, ob er Zweifel hatte, den Seitenstreifen mit Rücksicht auf das Gewicht seines verhältnismäßig schweren Kranwagens weiter als geschehen befahren zu können, und ob solche Zweifel nach der Sachlage berechtigt waren. Es ist auch nicht deutlich, ob das Berufungsgericht hinsichtlich der Tragfähigkeit unterscheiden will, wenn es einerseits den Seitenstreifen als zum Abstellen eines "Kraftwagens geeignet" bezeichnet (Bl. 22 BU), andererseits aus-

führt, daß der Sommerweg auch von einem schweren Kranwagen befahren werden könne (Bl. 24 BU). Der Hinweis der Beklagten auf die Entscheidung in LM Nr. 1 zu § 8 StVO geht in diesem Zusammenhang fehl; die dort unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht behandelte Frage, ob die Bankette für den Fahrzeugverkehr bestimmt sind, besagt nichts zur Tragfähigkeit des Seitenstreifens an dieser Stelle und dazu, ob der britische Fahrer das Auffahren seines Wagens auf den Seitenstreifen vermeiden mußte, wie die Revision der Beklagten meint. Wenn die Beklagte wiederholt vorgetragen hat, der Kranwagen habe nicht weiter nach rechts fahren können, so wird daraus jedenfalls zu schließen sein, daß H. den Seitenstreifen zum Teil befahren wollte, wie es auch geschehen ist. Ungeklärt ist jedoch geblieben, ob er Anlaß hatte oder haben konnte, die Tragfähigkeit des ungepflasterten Teils des Seitenstreifens zu bezweifeln, oder weshalb er sonst mit den rechten Rädern auf dem Rande der Pflasterung geblieben ist, und ob er - bei der herrschenden Dunkelheit - die Gelegenheit genügend beurteilen konnte, falls sie ihm unbekannt war. Die inzwischen erfolgte Vernehmung des Fahrers H. und des Beifahrers J. durch die Londoner Botschaft der Bundesrepublik am 8. Oktober 1959 gibt wesentliche Hinweise für die Beantwortung dieser Fragen. Ihre Verwertung für die gegenwärtige Entscheidung ist jedoch ausgeschlossen.

Das Berufungsgericht hat daher nicht ausreichend begründet, daß den Fahrer des britischen Kranwagens ein Verschulden deshalb trifft, weil er seinen Wagen nicht neben oder ganz am Rande der Bundesstraße 3 geparkt hat. Insoweit bedarf es weiterer Sachaufklärung.

b) Andererseits hat das Berufungsgericht es unterlassen, erschöpfend zu prüfen, ob der Kranwagen so beleuchtet war, wie es den britischen Dienstvorschriften entsprach, und ob den Fahrer deshalb ein Verschulden traf, weil er mit einem

auch nach den britischen Dienstvorschriften nicht ordnungsmäßig beleuchteten Fahrzeug gefahren und dieses zudem noch in verkehrswidriger Weise auf der Bundesstraße geparkt hat.

Das Berufungsgericht hat als unstreitig nur festgehalten (Bl. 21 BU), daß es den britischen Dienstvorschriften entsprach, wenn der Kranwagen mit nur einem Rücklicht ausgestattet war, also ein zweites Rücklicht sowie zwei rote Rückstrahler, die nach den deutschen Bestimmungen (§ 53 StVZO) vorgeschrieben sind, fehlten. Es hat weiter in Würdigung der Beweisaufnahme tatsächlich festgestellt, daß das Schlußlicht mit einer 6 Watt-Birne brannte, gleichwohl aber erst auf kürzeste Entfernung (bestenfalls auf 30 - 40 m, vielleicht sogar erst auf 15 m oder auf noch geringere Entfernung - Bl. 24 BU -) erkennbar war. Von einer Erörterung der Rügen, die gegen diese Feststellungen von beiden Parteien erhoben werden, kann hier abgesehen werden. Denn hier besteht ein Widerspruch zu den Erörterungen über den Warnwert der Schlußleuchten, die den britischen Dienstvorschriften entsprechen; dieser Widerspruch muß zunächst aufgeklärt werden.

In den Entscheidungsgründen des landgerichtlichen Urteils ist ausgeführt, daß die den britischen Dienstvorschriften entsprechende Rückbeleuchtung der britischen Fahrzeuge, wie sie bei der Ortsbesichtigung vorgeführt wurde, ohne weiteres als verkehrssicher zu bezeichnen sei. Dies beruht auf der tatsächlichen Feststellung durch Augenschein am 17. Januar 1957, das Rücklicht sei bei der herrschenden Dunkelheit auf weite Entfernung bereits zu erkennen gewesen, selbst dann noch, als die Rücklichtlampe verschmutzt worden war. Das Berufungsgericht hat sich diese Feststellung zu eigen gemacht (Bl. 20 BU) und hinzugefügt, daß im Gegensatz zu dieser Feststellung die Erkennbarkeit des Rücklichts an dem unfallbeteiligten Wagen äußerst gering gewesen sei. Wenn nun das Berufungsgericht die geringe

Leuchtkraft damit zu erklären sucht, daß das Schlußlicht an dem unfallbeteiligten Kranwagen möglicherweise noch eine dichte kriegsmäßige Abdeckscheibe gehabt habe oder stark verschmutzt gewesen sei, so wirft dies die Frage auf, ob es mit den britischen Dienstvorschriften vereinbar war, noch im August 1955 auf öffentlichen Straßen eine derart dichte kriegsmäßige Abdeckscheibe zu führen oder mit einem derart verschmutzten Schlußlicht zu fahren, daß das Licht möglicherweise erst auf 15 m oder auf noch geringere Entfernung zu erkennen war.

c) Darüber hinaus vertritt die Revision des Klägers zu Art. 8 Abs. 4 Satz 2 des Finanzvertrages die Rechtsauffassung, die Unzulänglichkeit der Beleuchtung des Kranwagens müsse - gleichgültig, ob sie den britischen Dienstvorschriften entsprochen habe oder nicht, - wie ein Verschulden gewertet werden. Wenn - so führt die Revision aus - in Art. 8 Abs. 4 Satz 2 des Finanzvertrages gesagt sei:

"Soweit die Streitkräfte nach Abs. 3 und 5 des Art. 17 des Truppenvertrages von deutschen Verkehrsvorschriften befreit sind, wird über die Ansprüche ohne Rücksicht auf diese Befreiung entschieden",

so folge daraus, daß der Sachverhalt entschädigungsrechtlich so zu behandeln sei, als ob die britischen Streitkräfte von den deutschen Vorschriften nicht befreit wären. Das volle Risiko, das sich aus der Befreiung ergibt, solle von den Streitkräften getragen werden. Wer ein unzulänglich beleuchtetes Fahrzeug in den Verkehr bringe, nehme die damit verbundene Gefährdung des Straßenverkehrs in Kauf und müsse sich behandeln lassen, als ob er vorsätzlich seine Amtspflichten verletzt habe. Deshalb müsse für den Haftungsprozess ein vorsätzliches Amtsversehen schon der britischen Kommandostelle in der Richtung unterstellt werden, daß sie ihre unzulänglich

beleuchteten Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen habe laufen lassen, obwohl sie verschiedentlich darauf hingewiesen worden sei, daß dies den Verkehr gefährde. Weiter aber müsse für die Entscheidung unterstellt werden, daß es dem britischen Fahrer als Vorsatz anzurechnen sei, wenn er sich mit dem Kranwagen auf die Fahrt begab.

Der Senat kann jedoch für seine gegenwärtige Entscheidung die Frage nach der Bedeutung der fraglichen Bestimmung des Finanzvertrages unerörtert lassen, weil - gleichgültig, wie diese Rechtsfrage zu entscheiden wäre, - die Prüfung der unter a) und b) behandelten Fragen sich nicht erübrigt. Denn einmal hängt die Anwendung der Bestimmung davon ab, ob die Ausstattung des am Unfall beteiligten Kranwagens im Rahmen der Befreiung lag, ob - mit anderen Worten - der Kranwagen wenigstens so beleuchtet war, wie es den britischen Dienstvorschriften entsprach. Diese Frage bedarf daher zunächst der Aufklärung. Zum anderen würde das der Beklagten anrechenbare Verschulden noch schwerer wiegen, wenn sie sich nicht nur im Blick auf die Ausnahmen von den deutschen Vorschriften wie der Dienstherr eines schuldhaft handelnden Beamten behandeln lassen müßte, sondern wenn auch die britischen Soldaten darüber hinaus ein Verschulden in dem zu a) und b) erörterten Sinne treffen würde. Auch deshalb bedürfen die zu a) und b) erörterten Umstände auf jeden Fall der Prüfung. Hinzu kommt, daß die Parteien gebeten haben, die Rechtsfrage zu Art. 8 nach Möglichkeit nicht zu entscheiden, bevor ihnen Gelegenheit gegeben ist, weiteres Material zur Auslegung des Art. 8 Abs. 4 Satz 2 beizubringen.

V.

Hiernach muß das angefochtene Urteil auf die Rechtsmittel beider Parteien aufgehoben und der Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges wird dem Berufungsgericht übertragen, weil erst dessen künftige Entscheidung ergeben wird, wieweit die Rechtsmittel der Parteien Erfolg haben können.

Dr. Pagendarm

Dr. Weber

Bundesrichter Dr. Arndt
ist beurlaubt und orts-
abwesend; er ist an der
Leistung der Unter-
schrift verhindert.
Dr. Pagendarm

Dr. Beyer

Gähtgens