

Nachschlagewerk: nein
Amtliche Sammlung: nein

2349 070

StVO § 1

Ein Kraftfahrer, der neben einer Baustelle auf verengter Fahrbahn fährt, hat erhöhte Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden.

Zur Frage des Vorrangs, wenn sich Fahrzeuge auf der verengten Fahrbahn begegnen.

BGH, Urt.v. 5. Mai 1959 - VI ZR 115/58 - OLG Köln

Verkündet am 5. Mai 1959
[REDACTED], Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

1. des Prokuristen Gerd H [REDACTED] in W [REDACTED]-B [REDACTED],
P [REDACTED]-T [REDACTED]straße [REDACTED],
2. der Firma P.C. N [REDACTED] in F [REDACTED]/E [REDACTED], vertreten
durch ihre Geschäftsführer Karl N [REDACTED] und Paul Z [REDACTED]
[REDACTED] sen. in W [REDACTED]-B [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten, Revisionskläger und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Industrieberater Ferdinand M [REDACTED] in R [REDACTED]
bei K [REDACTED], S [REDACTED]straße,

Kläger, Berufungskläger, Revisionsbeklagten und
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. Hauß und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln
vom 10. April 1958 teilweise aufgehoben und wie
folgt neu gefaßt:

- 2 -

Auf die Berufung des Klägers wird unter ihrer Zurückweisung im übrigen das Urteil der 16. Zivilkammer des Landgerichts in Köln vom 9. Juli 1956 abgeändert:

1. Die in der Person des Klägers entstandenen Zahlungsansprüche werden gegen beide Beklagte im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zu einem Viertel des vollen Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.
2. Es wird festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den noch entstehenden Schaden des Klägers aus dem Unfall vom 28. Juni 1954 im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zu einem Viertel zu ersetzen.
3. Die über die Quote von einem Viertel hinausgehenden Ansprüche des Klägers werden abgewiesen.
4. In vollem Umfang werden abgewiesen:
 - a) der Schmerzensgeldanspruch des Klägers,
 - b) der Anspruch des Klägers auf Ersatz einer Aushilfskraft während der Krankheit seiner Ehefrau.

II. Die weitergehende Revision der Beklagten und die Revision des Klägers werden zurückgewiesen.

III. Zur Entscheidung über die Höhe des gemäß I 1) für gerechtfertigt erklärten Zahlungsanspruchs wird die Sache an das Landgericht verwiesen.

IV. Die Kosten der Revisionsinstanz werden zur Hälfte dem Kläger auferlegt. Die Entscheidung über die weiteren Kosten der Revision sowie über die Kosten der beiden ersten Instanzen wird dem Landgericht übertragen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Am 28. Juni 1954 gegen 18 Uhr befuhr der Kläger mit seinem BMW-Personenkraftwagen die Bundesstraße [REDACTED] in Richtung V[REDACTED]. Es war trübes, regnerisches Wetter, aber noch taghell. Im Gebiet der Gemeinde E[REDACTED] mußte er eine 900 m lange auf seiner Fahrbahnseite liegende Straßenbaustelle passieren. Die gepflasterte und mit Teerbelag versehene Fahrbahn ist an dieser Stelle 5,30 m breit und stark gewölbt. Zu beiden Seiten der Fahrbahn läuft noch ein Kopfsteinpflasterstreifen von je 50 cm Breite nebenher. In Fahrtrichtung des Klägers schließt sich rechts ein Grünstreifen von 4 m Breite an, während auf der Gegenseite ein Sommerweg von 3,30 m Breite neben dem Seitenstreifen hergeht. Die Straßenbaustelle war dadurch gekennzeichnet, daß an ihrem Anfang, ungefähr in ihrer Mitte und an ihrem Ende weiß-rot-gestreifte Sperrböcke aufgestellt waren, die auf der einen Seite auf dem Grünstreifen und auf der anderen Seite auf der Fahrbahn standen. Etwa 20 m vor den Sperrböcken zu Beginn und Ende der Baustelle war ein Schild mit der Aufschrift: "20 km" aufgestellt. Die Bauarbeiten waren nur auf dem rechten Kopfsteinpflasterstreifen in Angriff genommen. Die eigentliche Fahrbahn war durch die Arbeiten nicht betroffen. Als der Kläger unter Benutzung der linken Fahrbahnseite durch die Baustelle fuhr, ruhte jede Arbeit. Während sich der Kläger dem dritten (letzten) Sperrbock näherte, kam aus der Gegenrichtung der Erstbeklagte mit einem der Zweitbeklagten gehörenden Fiat-Personenkraftwagen heran. Der Erstbeklagte hatte gerade eine etwa 150 m vor der Baustelle liegende schwache Kurve durchfahren, als er und der Kläger aufeinander aufmerksam wurden.

Beide Fahrer wechselten Blinksignale. Wer das erste Signal und wer das Antwortsignal gegeben hat, ist streitig. Jeder Fahrer war der Meinung, er könne ungehindert weiterfahren. So blieb der Kläger auf der für ihn linken Seite, während der Erstbeklagte weiterhin die für ihn rechte Seite benutzte. Die beiden Wagen stießen - vom Kläger aus gesehen - hinter dem letzten Absperrbock frontal zusammen. Der Kläger, seine mit ihm fahrende Ehefrau und der Erstbeklagte wurden erheblich verletzt.

Der Kläger hat von den Beklagten für seinen eigenen Schaden und den seiner Ehefrau Ersatz verlangt und zur Begründung vorgetragen: Er, der Kläger, habe die Baustelle mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 20 km/st durchfahren und als erster ein Blinkzeichen gegeben, um den Erstbeklagten aufzufordern, vor dem Sperrbock zu warten, bis der Kläger aus der Baustelle heraus gewesen sei. Das Antwortsignal des Erstbeklagten habe er als Bestätigung aufgefaßt. Deshalb sei er auf der linken Seite weitergefahren, die er ohnehin auf Grund der Aufstellung der Sperrschranken allein habe benutzen dürfen. Als er gesehen habe, daß der Erstbeklagte mit gleichbleibender Geschwindigkeit auf ihn zugekommen sei, habe er befürchtet, die Fahrzeuge würden sich in der durch den Sperrbock geschaffenen Enge treffen. Diese Enge habe den Fahrzeugen nicht erlaubt, aneinander vorbeizufahren. Er habe daher, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, Gas gegeben und habe sein Fahrzeug auf den Sperrbock zugesteuert, den er habe überfahren wollen, um grösseres Unheil zu vermeiden. Der Wagen sei jedoch beim Gasgeben auf der regenschlüpfrigen Fahrbahn der Steuerung nach rechts nicht gefolgt und nach links abgerutscht. So sei es zu dem Zusammenstoß in unmittelbarer Nähe des Engpasses

gekommen. Nach Ansicht des Klägers hat der Erstbeklagte den Unfall allein verschuldet, da der Erstbeklagte verpflichtet gewesen sei, vor dem Sperrbock seine Geschwindigkeit zu ermässigen und notfalls anzuhalten, bis zunächst der Kläger den Engpaß passiert habe.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten und vorgetragen: Der Kläger sei mit erheblich grösserer Geschwindigkeit als 20 km/st durch die Baustelle gefahren. Es habe für den Kläger kein Anlaß bestanden, die linke Fahrbahnseite zu benutzen, da die Bauarbeiten erkennbar die Fahrbahn überhaupt nicht betroffen hätten. Nicht der Kläger, sondern der Erstbeklagte habe das erste Blinksignal gegeben. Nach dem Antwortsignal habe der Erstbeklagte gar keinen Zweifel haben können, daß der Kläger die dem Erstbeklagten zustehende Fahrbahnseite freimachen werde. Der Sperrbock habe im übrigen nicht so weit in die Fahrbahn hineingeragt, daß hierdurch ein gefahrloses Nebeneinandervorbeifahren der Fahrzeuge in Frage gestellt worden sei. Der Zusammenstoß sei - vom Kläger aus gesehen - erst drei Wagenlängen hinter dem Sperrbock gewesen. Der Kläger habe daher sogar Gelegenheit gehabt, nach Umfahren des Sperrbocks wieder auf die freie rechte Straßenseite einzufahren. Der Fiat-Wagen sei so weit rechts gefahren, daß die rechten Räder beim Zusammenstoß auf dem Sommerweg gestanden hätten. Nach Ansicht der Beklagten ist der Zusammenstoß ein für den Erstbeklagten unabwendbares Ereignis gewesen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Im Berufungsrechtszug hat der Kläger die Klageanträge eingeschränkt, indem er die Ansprüche seiner Ehefrau nicht weiter verfolgte und eine Mitverursachung in Höhe von einem Viertel gegen sich gelten ließ. Er hat nunmehr beantragt:

1. die Beklagten zur Zahlung von 56 985 DM nebst Zinsen verurteilen, dabei jedoch die Verurteilung des Zweitbeklagten auf die Höchstsätze des Straßenverkehrsgesetzes zu beschränken;
2. festzustellen, daß die Beklagten verpflichtet sind, ihm allen Zukunftsschaden aus dem Unfall - die Zweitbeklagte unter Beschränkung auf die Höchstsätze des Straßenverkehrsgesetzes - zu drei Vierteln zu ersetzen;
3. den Erstbeklagten zu verurteilen, ein angemessenes Schmerzensgeld von mindestens 3 000 DM zu zahlen;

Die Beklagten haben um Zurückweisung der Berufung gebeten.

Das Berufungsgericht hat das landgerichtliche Urteil unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung wie folgt abgeändert:

1. Die in der Person des Klägers entstehenden Zahlungsansprüche werden im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.
2. Es wird festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den noch entstehenden Schaden des Klägers aus dem Unfall vom 28. Juni 1954 im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zur Hälfte zu ersetzen.

Zur Entscheidung über den Betrag des Zahlungsanspruchs

und die Kosten ist die Sache an das Landgericht zurückverwiesen worden.

Beide Parteien haben gegen dieses Urteil Revision eingelegt. Sie verfolgen mit ihren Anträgen die im Berufungsrechtszug gestellten Anträge weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, keinem der beteiligten Fahrer sei ein Verschulden nachzuweisen, andererseits habe sich aber auch keiner der beiden Fahrer dahin entlasten können, daß er nicht schuldhaft den Zusammenstoß herbeigeführt habe. Da die Betriebsgefahr der beiden Fahrzeuge etwa gleich zu veranschlagen sei, habe der Kläger Anspruch auf Erstattung der Hälfte seines Schadens. Für diese Entscheidung war von wesentlicher Bedeutung, daß nach Auffassung des Berufungsgerichts folgende Umstände nicht einwandfrei aufzuklären waren:

- a) in welcher Entfernung (vom Kläger aus gesehen) hinter der Baustelle die Stelle des Zusammenstosses war,
- b) wie weit der Sperrbock am Ende der Baustelle in die Fahrbahn ragte, insbesondere ob noch genügend Raum zum gefahrlosen Passieren beider Fahrzeuge in Höhe des Sperrbocks zur Verfügung stand,
- c) welcher Fahrer zuerst geblinkt hat.

2. Soweit es sich um die Frage des Verschuldens handelt, hat das Berufungsgericht jeweils zugunsten des Fahrers, dessen Verschulden es prüfte, unterstellt, daß die ungeklärten Umstände günstig für ihn lagen, und insoweit seinen unwiderlegten Vortrag zugrunde gelegt. Dieser Ausgangspunkt ist rechtlich zutreffend. Erst bei bewiesenem Verschulden konnte eine Haftung nach den Vorschriften des Pürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlung bejaht werden, und erst ein erwiesener Vorwurf ließ eine Erhöhung der Schadensverteilungsquote zu Lasten einer Partei im Rahmen des § 17 StVG zu. Es war daher richtig, daß das Berufungsgericht die zweifelhaften Punkte bei der Prüfung des Verschuldens des Klägers in dessen Sinn, dagegen bei der Prüfung des Verschuldens des Erstbeklagten in gegenteiligem Sinne gewürdigt hat.

a) Von dieser Grundlage aus begegnet es keinen Bedenken, daß das Berufungsgericht ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Erstbeklagten nicht angenommen hat. Ragte der Sperrbock nur so weit in die Fahrbahn, wie es die polizeiliche Skizze Bl. 5 der Strafakten aufweist - dies hält das Berufungsgericht nicht für ausgeräumt, - so war für ein gefahrloses Vorbeifahren der beiden Fahrzeuge (Gesamtbreite 3,45 m) in Höhe des Sperrbocks selbst dann ein ausreichender Platz vorhanden, wenn der Erstbeklagte nicht den Kopfsteinpflasterstreifen mitbenutzte. Unterstellt man weiter, daß die Stelle des Zusammenstosses - vom Erstbeklagten aus gesehen - etwa drei Wagenlängen vor dem Sperrbock auf seiner äussersten rechten Seite hart am Sommerweg war, so ist in der Tat nicht zu erkennen, wieso eine fehlerhafte

Fahrweise des Erstbeklagten für den auf seiner Fahrbahnseite ein Stück vor dem Sperrbock geschehenen Zusammenstoß ursächlich gewesen sein soll. Darauf, daß ihm eine gefährliche Begegnung bevorstand, brauchte sich der Erstbeklagte, wenn man sein unwiderlegtes Vorbringen als richtig unterstellt, nicht einzurichten. Zu der Annahme, daß der Kläger in Verwirrung kommen könne, lag alsdann kein Anlaß vor. Der Erstbeklagte konnte - unbeschadet des streitigen Blinkzeichenwechsels - davon ausgehen, daß dem Kläger bei der Begegnung genügend Platz zur Verfügung stand, um auf der ihm zustehenden Fahrbahnseite ungefährdet vorbeizufahren. Damit, daß der Wagen des Klägers infolge Schleuderns auf der regenschlüpfrigen Fahrbahn plötzlich auf ihn zufahren würde, brauchte und konnte der Erstbeklagte nicht rechnen. Einem solchen Geschehen hätte er nach der bedenkenfreien Feststellung des Berufungsgerichts auch bei etwas geringerer Geschwindigkeit nicht wirksam begegnen können.

Ohne Rechtsirrtum hat es das Berufungsgericht daher für unerheblich erklärt, daß die Geschwindigkeit des Erstbeklagten nicht schon beim Passieren des zur Begrenzung der Geschwindigkeit auffordernden Schildes von vorher 40 km/st auf 20 km/st gesenkt war, zumal die Möglichkeit besteht, daß der Erstbeklagte die Geschwindigkeit zwischen dem Passieren des Schildes und dem Zusammenstoß wirksam herabgesetzt hat und sie vor dem Einfahren in die Baustelle ohne den Zusammenstoß noch weiter herabgesetzt haben würde. Hätte der Erstbeklagte bei korrekter Fahrweise die Geschwindigkeit auch etwas eher herabsetzen müssen, so hat doch dieses Verhalten die Entstehung des Zusammenstoßes, wenn die Sachdarstellung des Erstbeklagten im übrigen richtig ist, in keiner Weise begünstigt.

b) Der Senat vermag dem Berufungsgericht aber darin nicht zu folgen, daß ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Klägers dann nicht vorliegt, wenn man die tatsächlich zweifelhaften Umstände in seinem Sinne als günstig unterstellt. Zwar weist die Revision des Klägers zutreffend auf die Anlage zur Straßenverkehrsordnung (Fassung vom 14. August 1953) über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen hin. Sie entnimmt dieser Anlage aus der Bestimmung B I richtig, daß die ohne zusätzlichen Richtungspfeil aufgestellten Sperrschranken grundsätzlich eine Sperrung der Fahrbahnseite für den Verkehr bedeuten, deren Breite durch die Stellung der Schranken angezeigt war. Es ergab sich aber im vorliegenden Falle aus der Art der Straßensperre ohne weiteres, daß auf der langen, nicht durch Seitenschranken eingegrenzten Strecke ein Vorbeifahren zweier sich begegnender Fahrzeuge gestattet sein sollte. Denn die Sperrung war offensichtlich nicht auf einen Einbahnverkehr abgestellt, vielmehr mußte jeder Fahrer, der an der ersten Sperrschranke vorbeifuhr, damit rechnen, daß ihm während des weiteren Fahrens neben der sich lang hinziehenden Baustelle ein Fahrzeug entgegenkommen könne. Aus dem Zustand der Straße, die selbst erkennbar von den Bauarbeiten nicht berührt war, brauchte der Kläger keine Bedenken zu tragen, langsam etwas nach rechts zu fahren, wenn ihm in dem Abschnitt innerhalb der Schranken ein Fahrzeug entgegenkam. Das Befahren einer solchen verengten Fahrbahn neben einer Baustelle erfordert allerdings besondere Aufmerskamkeit und vor allem eine erhöhte Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer. Wer hier von vornherein darauf ausgeht, er könne auf jeden Fall ein Vorrecht für sich in Anspruch nehmen, verkennt grundlegend die sich aus § 1 StVO ergebenden Verpflichtungen. Wegen der durch die Baustelle und der durch die ver-

enge Fahrbahn gegebenen Gefahren war durch ein Verkehrszeichen dazu aufgefordert worden, die Geschwindigkeit in diesem Straßenabschnitt auf 20 km pro Stunde herabzusetzen. Erfahrungsgemäß werden bei einer solchen Geschwindigkeit die kritischen Situationen, die sich nicht nur durch die Bauarbeiten, sondern auch durch das Begegnen auf enger Fahrbahn ergeben können, in aller Regel gemeistert, da sich dann jeder Fahrer in Ruhe und mit der gebotenen Rücksicht auf die Fahrweise des anderen Fahrers einstellen kann. Der Kläger hat die zulässige Geschwindigkeit erheblich überschritten. Er ist nach der Feststellung des Berufungsgerichts mit 35 bis 40 km/st durch die Baustelle gefahren und hat die Geschwindigkeit bis zur Engstelle und zum Zusammenstoß nicht vermindert. Wie das Berufungsgericht mit Recht ausführt, durfte sich der auf der linken Fahrbahnhälfte fahrende Kläger nicht darauf verlassen, der Erstbeklagte werde schon vor dem Sperrbock warten und ihn durchfahren lassen. Auf den sogenannten Vertrauensgrundsatz kann sich der Kläger angesichts der zum mindesten unklaren Verkehrslage nicht berufen, vielmehr bedeutete es eine erhebliche Ausserachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, daß der Kläger auf die nach seiner Behauptung enge Sperrstelle unter erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitung losfuhr, obwohl ihm ein Fahrzeug entgegenkam, das nach seinem Eindruck bei gleichbleibender Geschwindigkeit eben in Höhe der Engstelle mit ihm zusammentreffen würde. Die Ursächlichkeit eines solchen verkehrswidrigen Verhaltens (§§ 1, 3, 9 StVO) für den tatsächlich erfolgten Zusammenstoß ergibt sich schon, was das Berufungsgericht verkannt hat, aus den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins. Weder die Berufung auf die Fahrweise des entgegenkommenden Wagens noch die Berufung auf den

Blinkzeichenwechsel oder das Schleudern des eigenen Wagens ist geeignet, diesen Beweis zu entkräften. Der Blinkzeichenwechsel konnte keinesfalls die erforderliche Sicherheit für ein gefahrloses Weiterfahren auf der linken Fahrbahnseite gewährleisten. Was die überraschende Schleuderbewegung des eigenen Wagens und das Verhalten des entgegenkommenden Fahrzeugs angeht, so sollte solchen bei einer verengten Fahrbahn typischen Gefahrenquellen gerade durch die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung entgegengetreten werden. Es entspricht der ständigen Lebens- und Verkehrserfahrung, daß eine wesentliche Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und eine auch dem Erfordernis des § 1 StVO nicht entsprechende Fahrweise zu einem Verkehrsunfall in der Art des hier eingetretenen führt. Bei langsamerer Fahrweise wäre dem Kläger angesichts des Zustandes der Fahrbahn ein Lenken des Wagens nach rechts auch ohne Gefährdung möglich und zumutbar gewesen. Ergibt sich, mindestens nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins, daß der Kläger den Zusammenstoß durch eine langsamere und vorsichtigeren Fahrweise hätte vermeiden können, so brauchte nicht näher darauf eingegangen zu werden, ob nicht den Einzelerwägungen des Berufungsgerichts, in denen der Nachweis der Ursächlichkeit abgelehnt wird, eine rechtliche Verkennung der Verkehrslage zugrunde liegt. Keiner näheren Begründung bedarf es, daß ein ursächliches Verschulden des Klägers erst recht vorliegt, wenn die Behauptung der Beklagten über die Aufstellung der Sperrschranke und den Ort des Zusammenstoßes richtig ist, also gar kein Anlaß zu überraschenden Richtungsänderungen vorlag. Es ist daher bei der rechtlichen Würdigung in jedem Falle von einem Verschulden des Klägers auszugehen.

3. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, kann die Schadensabwägung des Berufungsgerichts nicht bestehen bleiben. Denn diese beruht entscheidend auf der Ansicht, keinem der beteiligten Fahrer sei ein Verschulden nachzuweisen. Es fragt sich, ob das Revisionsgericht in der Lage ist, die Schadensabwägung selbst vorzunehmen. Das wäre dann nicht der Fall, wenn die Revisionsrügen der Parteien aus § 286 ZPO durchgreifen würden, mit denen gerügt ist, dem Berufungsgericht sei im Rahmen der gestellten Beweisanträge eine Aufklärung jener Punkte möglich gewesen, die es selbst als ungeklärt bezeichnet. In dieser Richtung hat der Kläger beachtliche Gesichtspunkte nicht vorgebracht. Die Revisionsrügen der Beklagten aus § 286 ZPO zielen darauf ab, das Berufungsgericht habe eine sichere Feststellung dahin treffen können und müssen, daß die Stellung des Sperrbockes genügend Raum zur Begegnung der beiden Fahrzeuge gelassen habe. Wäre das der Fall, so würde sich naturgemäß die Frage stellen, ob überhaupt eine Haftung der Beklagten aus §§ 7, 18 StVG in Betracht käme. Im übrigen würde einer solchen Feststellung sicher für das Maß der Schadensabwägung Bedeutung zukommen. Die Rügen der Beklagten erweisen sich jedoch als unbegründet. Der Hinweis darauf, die beteiligten Fahrer hätten in den polizeilichen Protokollen des Strafverfahrens die Richtigkeit der polizeilichen Unfallskizze anerkannt, verkennt, daß der Kläger in dem von der Revision angezogenen Protokoll ausdrücklich erklärt hat, der Sperrbock habe bis zur Straßenmitte gereicht. Daher kann in diesem Punkt von der "Anerkennung" der Richtigkeit der Skizze keine Rede sein. Das Berufungsgericht hatte keinen Anlaß, bei seiner Beweiswürdigung hierauf näher einzugehen. Der Zeuge Polizeihauptwachtmeister S. [REDACTED] hatte bereits in dem zum Gegenstand

der Verhandlung gemachten Straftakten bekundet, daß der Sperrbock geraume Zeit vor dem Erscheinen der den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten zur Seite geschoben worden sei. Bei der Vernehmung dieses Zeugen vor dem Oberlandesgericht genügte es, den für die Entscheidung wesentlichen Punkt in die Niederschrift aufzunehmen, wie nach der Erinnerung des Zeugen der Sperrbock zur Zeit des Zusammenstosses gestanden hat. Die Parteien haben nach Verlesung der Niederschrift zudem, ohne Anträge auf eine Ergänzung der Niederschrift zu stellen, zur Sache verhandelt (§ 295 ZPO). Dafür, daß die in dem Strafverfahren gemachte Aussage des Zeugen Polizeihauptwachtmeister B. vom Berufungsgericht übersehen worden ist, fehlt jeder Anhaltspunkt. Natürlich konnte dieser Polizeibeamte nur Aussagen darüber machen, wie der Sperrbock stand, als er an der Unfallstelle eintraf. Daß ein beweiserheblicher Antrag auf Vernehmung dieses Zeugen von den Beklagten gestellt worden ist, ergibt sich aus dem von der Revision angezogenen Schriftsatz vom 8. Mai 1956 nicht. Legten die Beklagten nach der Vernehmung des Zeugen S. durch das Berufungsgericht und dem Stand der Verhandlung zu diesem Streitpunkt auf eine Vernehmung des Zeugen B. noch Wert, so hätten sie einen entsprechenden Antrag unter genauer Angabe des Beweisthemas stellen müssen. Hier wie in anderen Punkten ist nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht seiner Pflicht zur möglichen Aufklärung im Rahmen des Parteivortrags und der Beweisanträge nicht nachgekommen ist. In eine Auseinandersetzung über den Wert der Beweismittel konnte das Revisionsgericht nicht eintreten. Da die Verfahrensrügen nicht durchgreifen, sind die Ausführungen des Berufungsgerichts insoweit für den Senat verbindlich, als sie tatsächliche Fest-

stellungen enthalten oder zum Ausdruck bringen, daß in gewissen Punkten ein ungeklärter Sachverhalt vorliegt.

4. Die abschließende sachlichrechtliche Würdigung ergibt folgendes:

Dem Berufungsgericht ist dahin zuzustimmen, daß sich die Beklagten nicht nach den §§ 7, 18 StVG entlastet haben. Hat der Sperrbock so gestanden, wie es der Kläger behauptet und hat die Stelle des Zusammenstosses sehr nahe bei diesem Sperrbock gelegen, dann ist der Vorwurf berechtigt, daß der Erstbeklagte nicht durch eine vorsichtige Fahrweise und eine grössere Geschwindigkeitsherabsetzung der kritischen Lage Rechnung getragen hat. Die mangelnde Aufklärung dieser Punkte geht im Rahmen der Haftung des Straßenverkehrsgesetzes zu Lasten der Beklagten. Zuzustimmen ist den Beklagten nach den vorhergehenden Ausführungen weiter darin, daß die Voraussetzungen für die Haftung des Erstbeklagten nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht dargetan worden sind. Insoweit wirkten sich die ungeklärten Umstände zu Lasten des beweispflichtigen Klägers aus. Bei der gemäß den §§ 17, 18 StVG erforderlichen Schadensabwägung fiel entgegen dem Standpunkt des Berufungsgerichts ins Gewicht, daß eine fehlsame und schuldhafte Fahrweise des Klägers für den Zusammenstoß ursächlich gewesen ist. Es war weiter zu berücksichtigen, daß die Betriebsgefahr des Wagens des Klägers durch die Schleuderbewegung nicht unerheblich erhöht wurde. Zugunsten der Beklagten sprach, daß der Zusammenstoß auf der Straßenseite des Erstbeklagten und von

ihm aus gesehen vor der Sperrschranke stattgefunden hat. Andererseits war die Betriebsgefahr des sich der Baustelle nähernden Wagens der Zweitbeklagten nicht so gering, daß dem Kläger mit Rücksicht auf sein Verschulden die Schadensersatzansprüche voll abzusprechen waren. Das Maß der Schadenskürzung mußte aber erheblich höher liegen als es von dem Berufungsgericht angenommen worden ist. Der Senat hat es für angemessen erachtet, die Schadensersatzansprüche des Klägers auf ein Viertel zu kürzen.

Unter Berücksichtigung der Verteilungsquote von einem Viertel zu drei Vierteln hat der Senat das Grundurteil über die in der Person des Klägers entstandenen Ansprüche und das Feststellungsurteil abgeändert. Die über diese Quote hinausgehenden Ansprüche des Klägers mußten abgewiesen werden. In vollem Umfang war abzuweisen:

- a) der Schmerzensgeldanspruch des Klägers,
- b) der in der Klagesumme enthaltene Betrag von drei Vierteln von 2 500 DM für die Einstellung einer Hilfskraft während der Erkrankung der Ehefrau des Klägers.

Beide Ansprüche würden nur aus den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 847, 845 BGB) hergeleitet werden können, während sie nach dem Straßenverkehrsgesetz unbegründet sind. Wie sich aus der getroffenen Sachentscheidung ergibt, hatte die Revision des Klägers keinen Erfolg, während die Revision der Beklagten zu einer teilweisen Änderung der angefochtenen Entscheidung geführt hat. Die weitergehende Revision der Beklagten mußte zurückgewiesen werden.

Über die Kosten des Revisionsverfahrens ist in dem Umfang bereits entschieden worden, als die Revision des Klägers zurückgewiesen worden ist (§ 97 ZPO). Demgemäß ist ausgesprochen, daß die Kosten des Revisionsverfahrens zur Hälfte dem Kläger zur Last fallen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten der Revisionsinstanz war zweckmässig dem Landgericht zu überlassen, da die Auswirkung der Änderung der Schadensquote unter Berücksichtigung der Höchstbeträge des Straßenverkehrsgesetzes erst nach dem Ergebnis des Betragsverfahrens abzusehen ist. Dem Landgericht, das das Betragsverfahren erledigen muß, war ferner die Entscheidung über die in der ersten und zweiten Instanz entstandenen Kosten zu überlassen.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr. Hauß

Heinrich Meyer