

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO 1970 §§ 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, 42 Abs. 2

a) Zur Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
nach der StVO 1970.

b) Zur Bestimmung des Begriffes "Feld- oder Waldweg".

BGH, Urt.v.18. November 1975 - VI ZR 172/74 - OLG Celle
LG Göttingen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 172/74

URTEIL

Verkündet am

18. November 1975

W a l z

in dem Rechtsstreit

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Stukkateurs Hermann-Josef H [REDACTED]
F [REDACTED], H [REDACTED] Straße [REDACTED]

Kläger und Revisionskläger,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland,
(Bundesfinanzverwaltung), diese vertreten durch den
Bundesminister der Finanzen, dieser vertreten durch
den Präsidenten der Oberfinanzdirektion H [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] u. [REDACTED]

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. November 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Prof.Dr.Nüßgens, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für R e c h t erkannt:

I. Auf die Rechtsmittel des Klägers wird unter deren Zurückweisung im übrigen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 21.März 1974 teilweise, soweit es die Klage und die Kostenverteilung zwischen dem Kläger und der Beklagten betrifft, aufgehoben und das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Göttingen vom 12. April 1973 wie folgt abgeändert:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.585,93 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 18. September 1972 zu zahlen. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

II. Von den Kosten des Rechtsstreits haben zu tragen (soweit nicht hinsichtlich der außergerichtlichen Kosten der früheren Widerbeklagten zu 2) bereits abschließend entschieden ist):

Der Kläger 1/3 der Gerichtskosten, seiner außergerichtlichen Kosten und der außergerichtlichen Kosten der Beklagten im ersten Rechtszug und jeweils die Hälfte dieser Kosten der beiden Rechtsmittelzüge,

die Beklagte 2/3 der Gerichtskosten, ihrer eigenen außergerichtlichen Kosten und der dem Kläger entstandenen außergerichtlichen Kosten des ersten Rechtszuges und jeweils die Hälfte dieser Kosten der beiden Rechtsmittelzüge.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Am 3. Dezember 1971 befuhr die Ehefrau des Klägers mit einem dem Kläger gehörenden Pkw die Landesstraße 531 von D [REDACTED] in Richtung F [REDACTED]. Nach Durchfahren einer Rechtskurve stieß sie mit einem für sie von rechts in die Landesstraße einbiegenden VW-Bus der Zollverwaltung der beklagten Bundesrepublik zusammen. Am Pkw des Klägers entstand ein Sachschaden von 3.112,08 DM und an dem Fahrzeug der Beklagten ein solcher von 2.992,56 DM.

Die in dem Dienstwagen der Beklagten befindlichen Beamten kamen von einer "Hundeübung" auf dem Bundsenberge. Der Weg von dort zur Landesstraße war kurze Zeit vor dem Unfall mit einer 3 m breiten Asphaltdecke versehen worden; er erweiterte sich vor der Einmündung in die Landesstraße trichterförmig. Die Einmündung war nicht durch Verkehrszeichen beschildert. Einige hundert Meter vor der Einmündung, aus Richtung Duderstadt gesehen, war auf der rechten Seite der Landesstraße vor einer Parkplatzausfahrt ein Verkehrszeichen nach Bild 52 Anl. zur StVO a.F. angebracht.

Der Kläger verlangt von der Beklagten Ersatz des gesamten ihm entstandenen Schadens. Die Beklagte, die zunächst die Auffassung vertreten hat, dem Kläger gegenüber nur verpflichtet zu sein, ein Viertel seines Schadens zu ersetzen, während dieser und seine Ehefrau drei Viertel ihres Schadens zu ersetzen hätten, hat in erster Instanz Abweisung der Klage beantragt und im Wege der Widerklage gegen den Kläger und seine Ehefrau einen Anspruch von 1.466,40 DM geltend gemacht. Das

Landgericht hat der Klage in Höhe von 2.074,72 DM und der Widerklage in Höhe von 997,52 DM stattgegeben. Im zweiten Rechtszug hat die Beklagte nur noch 55 % des ihr entstandenen Schadens verlangt und ihn mit 45 % des dem Kläger entstandenen Schadens verrechnet und demgemäß ihre Widerklageforderung auf 245,46 DM ermäßigt. Das Oberlandesgericht hat die Widerklage abgewiesen und die Beklagte nur noch zur Zahlung von 59,76 DM nebst Zinsen verurteilt.

Mit der zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seinen vollen Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, jede der Parteien sei der anderen gegenüber gemäß § 7 StVG zum Ersatz der Hälfte des dieser entstandenen Schadens verpflichtet, da weder der Kläger noch die Beklagte habe beweisen können, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei. Der positive Nachweis eines Verschuldens eines der beteiligten Fahrzeugführer am Zustandekommen des Verkehrsunfalles sei allerdings ebenfalls nicht erbracht worden.

II.

Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht in allen Punkten stand.

1. Rechtsfehlerfrei ist es allerdings, wenn das Berufungsgericht den Nachweis eines Verschuldens der Ehefrau des Klägers an dem Unfall verneint, die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 StVG aber doch nicht für erwiesen hält.

a) Dabei geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß der Ehefrau des Klägers die Vorfahrt zustand. Das Bild 52 der Anl. zur StVO a.F., das auf der von ihr befahrenen Landesstraße kurz vor der Unfallstelle an einer Parkplatzausfahrt angebracht war, hatte damals noch gemäß § 53 Abs. 3 Nr. 1 StVO 1970 die Bedeutung des Zeichens 306 der neugefaßten StVO. Dieses Zeichen gibt nach der eindeutigen Bestimmung des § 42 Abs. 2 StVO 1970 die Vorfahrt bis zum nächsten Zeichen 205 ("Vorfahrt gewähren !") oder 206 ("Halt !") Vorfahrt gewähren !"). Zwar soll jede Kreuzung und jede Einmündung von rechts, an der nicht der Grundsatz rechts vor links gelten soll, sowohl positiv wie auch negativ beschildert werden (vgl. §§ 41 Abs. 2 Nr. 1 b und 42 Abs. 2 zum Zeichen 306). Zur Vorfahrtbegründung auf der bevorrechtigten Straße ist dies jedoch nicht erforderlich. Abweichend von der bisherigen Regelung (vgl. dazu Senatsurteil vom 11. Februar 1964 - VI ZR 59/63 = LM StVO § 13 Nr. 24 = VersR 1964, 491) hat das neue Zeichen 306 und hatte damit auch das Bild 52 der Anl. zur StVO a.F. noch in der Übergangszeit bis zum 1. Januar 1973 selbständige Bedeutung für die Benutzer der Vorfahrtstraße, ohne Rücksicht darauf, ob es an einzelnen Kreuzungen oder Einmündungen fehlte (vgl. Booß, StVO § 8 Anm. 4 und § 42 Anm. zum Zeichen 306, sowie VersR 1975, 453; Krumme, KVR von A-Z, Vorfahrt - Vorfahrtstraßen und Stopstraßen Erläuterungen 1 S. 3; Möhl/Rüth StVO und StGB = Müller, Straßen-

verkehrsrecht Bd. III 22. Aufl., § 8 StVO Rdnr. 22 und § 42 Rdnr. 4 Erläuterung zum Zeichen 306; Mühlhaus, StVO 5. Aufl. § 8 Anm. 10 b, cc; im Ergebnis ähnlich Drees/Kuckuk/Werny, Straßenverkehrsrecht 2. Aufl. § 8 Rdnr. 10).

Mit Recht nimmt das Berufungsgericht auch an, die Ehefrau des Klägers habe darauf vertrauen dürfen, daß der Fahrer des VW-Kombi der Beklagten ihr Vorrrecht beachten würde und sie sich erst dann auf eine andere Lage einstellen mußte, wenn für sie erkennbar war, daß ihr Vorfahrtrecht mißachtet werden könnte (vgl. zuletzt BGH Urt.v. 19. September 1974 - III ZR 73/72 = VersR 1975, 37, 39).

b) Rechtlich nicht zu beanstanden ist andererseits auch die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger habe nicht bewiesen, daß der Unfall für seine Ehefrau ein unabwendbares Ereignis war.

Selbst wenn der Revision zuzugeben wäre, daß hier aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme keine Veranlassung zu der Annahme bestand, die Ehefrau des Klägers sei zu schnell gefahren, ist das Berufungsgericht - wie auch bereits das Landgericht - dennoch im Ergebnis zutreffend davon ausgegangen, der Kläger habe nicht bewiesen, daß der Unfall für seine Ehefrau ein unabwendbares Ereignis war. Im Streitfall ist nämlich die naheliegende Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß ein besonders umsichtiger und geistesgegenwärtiger Fahrer die drohende Vorfahrtverletzung rechtzeitig erkannt und den Unfall noch durch die dann gebotene

sofortige Reaktion abgewendet haben würde (Senatsurteil vom 17. Mai 1966 - VI ZR 214/64 = VersR 1966, 829).

2. Rechtsfehlerhaft ist aber die Auffassung des Berufungsgerichts, den Fahrer des der Beklagten gehörenden Dienstfahrzeugs treffe ebenfalls kein Verschulden an dem Unfall.

a) Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts war dieser Fahrer gegenüber der Ehefrau des Klägers wartepflichtig. Ihm stand gegenüber der für ihn von links kommenden Ehefrau des Klägers nicht schon deshalb ein Vorfahrtrecht zu, weil er keine Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen vorgefunden hat. Der Senat vermag nämlich die vom Berufungsgericht vertretene Auffassung nicht zu billigen, im Streitfall finde die Ausnahmegvorschrift des § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO 1970, die den Grundsatz rechts vor links für Fahrzeuge aufhebt, welche aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen, keine Anwendung.

aa) Auch das Berufungsgericht hebt zwar hervor, die von dem VW-Kombi der Beklagten benutzte Straße weise einige Merkmale auf, die dafür sprechen könnten, daß es sich dabei um einen Feld- oder Waldweg handelt. Die Straße führe nämlich weder zu einer Ortschaft noch zu einem Gebäude noch zu einem Wirtschaftsbetrieb, sondern allein zu Feldern und zur "Zonen"grenze. Sie sei zum Unfallzeitpunkt auch nicht einmal ausdrücklich dem öffentlichen Verkehr gewidmet gewesen und habe ihre Schwarzdecke erst kurz vor dem Unfall erhalten. Gegenüber der Landesstraße sei ihre Verkehrs-

bedeutung unerheblich gewesen. Ihrem Ausbauzustand nach habe sie wegen der nur 3 m breiten befestigten Fahrbahn nicht einmal gestattet, daß zwei Kraftfahrzeuge im Gegenverkehr aneinander vorbeifahren konnten. Dennoch, so meint das Berufungsgericht, genügten diese Merkmale nicht, die Straße, aus der der VW-Bus kam, als einen Feld- oder Waldweg anzusehen. Ein solcher liege nur dann vor, wenn auch ein nichtortskundiger Benutzer aus dem Zustand des Weges zweifelsfrei schließen könne, er befinde sich auf einem Feld- oder Waldweg. Auch seien Fragen, wohin der Weg führt und ob an ihm einzelne Gebäude und andere Einrichtungen liegen, für ihn oft nicht zu lösen. Die Art des befahrenen Weges müsse sich dem Benutzer viel mehr allein aus seinem Zustand und seiner Lage aufdrängen. Demnach könnte hier allenfalls der Umstand in Betracht kommen, daß der Weg wegen seiner geringen Breite einen fließenden Begegnungsverkehr nicht zuließ. Dieses Merkmal allein reiche aber nicht aus, um einen Feld- oder Waldweg anzunehmen. Wenn es auf die Breite ankäme, müßten in Gebirgs- und Moorgegenden viele Straßen, nur weil sie sehr schmal sind, als Feld- oder Waldwege bezeichnet werden. Von Feld- oder Waldwegen könne daher nur gesprochen werden, wenn sie nicht durchgehend befestigt seien. Da dies hier nicht der Fall gewesen sei, habe sich der VW-Kombi der Beklagten nicht auf einem Feld- oder Waldweg befunden.

bb) Diesen Ausführungen kann der Senat nicht zustimmen.

Ob ein Weg ein Feld- oder Waldweg ist, ist zwar im wesentlichen eine Frage tatrichterlicher Beurteilung. Diesemuß sich auch allein nach seinem wirklichen Charakter und nicht nach sonstigen Kriterien richten, also z.B. nicht nach seiner katastermäßigen Erfassung (vgl. OLG Hamm MDR 1961, 938; OLG Stuttgart VRS 26, 68) oder seiner öffentlich-rechtlichen Widmung (vgl. Senatsurteil vom 10. Juni 1969 - VI ZR 35/68 = VersR 1969, 832 m.w.Nachw.). Das Berufungsgericht hebt ferner mit Recht darauf ab, daß eine Straße nur dann als Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO 1970 gelten kann, wenn sie für jeden aufmerksamen Benutzer, auch wenn er nicht ortskundig ist, deutlich als solcher in Erscheinung tritt. Denn der Verkehrsteilnehmer muß sich an Ort und Stelle ein Bild davon machen können, ob einem von ihm befahrenen Weg das Vorrecht genommen ist oder nicht. Entscheidendes Kriterium für die Einstufung darf aber nicht, wie das Berufungsgericht meint, die Art der Wegebefestigung sein, sondern ausschließlich die Verkehrsbedeutung. Unter "Feld- und Waldwegen" im Sinne des Straßenverkehrsrechts (und diesen gleichstehenden Wiesen-, Moor-, Weinberg- und sonstigen Wegen) sind nämlich nur solche Straßen zu verstehen, die (zumindest überwiegend) land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen und keine überörtliche Bedeutung haben (vgl. auch Thoma, Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung [EBO], Anm. zu § 11 Abs. 2 Nr. 1). So können in Gebirgsgegenden, wie das Berufungsgericht insoweit mit Recht hervorhebt, durchaus auch verhältnismäßig schmale, dem Durchgangsverkehr dienende Wege, die befestigt sind, nicht unter § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO 1970 fallen, ebenso wie Zufahrtswege zu Einzel-

gehöften und kleinen Häusergruppen. Auch kann einmal ein aus der Feldgemarkung kommender und mit einer festen Decke und mit Bordsteinen versehener Weg, wenn er an der Einmündung bebaut ist, nicht als Feldweg anzusehen sein (OLG Zweibrücken VRS 45, 395). Doch verliert nicht jeder Feld- oder Waldweg, obschon er seine Funktion beibehalten hat, dadurch seine seitherige Eigenschaft, daß er (oft nur aufgrund der durch den sog. "Grünen Plan" bereitgestellten Geldmittel) eine Beton- oder Asphaltdecke erhält.

Zwar sind auch heute noch Feld- und Waldwege im allgemeinen nicht befestigt, vor allem nicht asphaltiert, da sie vielfach nur der Bewirtschaftung weniger landwirtschaftlicher Grundstücke dienen. Im Zuge der zunehmenden Motorisierung der Land- und Forstwirtschaft werden aber immer häufiger diejenigen Feld- und Waldwege, die von Hauptverkehrsstraßen aus größere land- oder forstwirtschaftliche Nutzflächen erschließen, durch Aufbringung einer Fahrbahndecke befestigt, mag auch der Unterbau im allgemeinen nur den Erfordernissen des landwirtschaftlichen Verkehrs bzw. des Forstverkehrs genügen (vgl. Graf, DAR 1969, 202). Diese Befestigung erfolgt u.a. auch deswegen, damit die land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht in Haupterntezeiten oder zu Holzabfuhrzeiten die Hauptverkehrsstraßen durch die an ihren Rädern hängende und beim Übergang auf befestigte Straßen abfallende Erde verschmutzen. Es ist nicht so, daß die Straßenverkehrsordnung nur unbefestigte Feld- und Waldwege kennt (a.A. Boos, aaO § 8 Anm. 5). Daß die Straßenverkehrsordnung dann, wenn sie von Feld- oder Waldwegen spricht, grundsätzlich nicht nur unbefestigte sondern auch befestigte meint, läßt sich auch entgegen

der Ansicht von Boob (aaO § 8 Anm. 5) aus Nr. V der Verwaltungsvorschrift zu den Zeichen 310 und 311 folgern, wo ausdrücklich erwähnt ist, daß die Ortstafel an "nicht befestigten Feldwegen" nicht aufgestellt zu werden braucht. Die höchstrichterliche Rechtsprechung zur alten Fassung der StVO hat zwar aus § 1 StVO die Pflicht zu besonderer Sorgfalt beim Einbiegen aus ganz bedeutungslosen Nebenwegen, besonders aus "unbefestigten" Feld- oder Waldwegen in eine dem Durchgangsverkehr dienende Straße hergeleitet (z.B. im Senatsurteil vom 25. April 1972 - VI ZR 208/72 = VersR 1972, 832, 833; vgl. auch BayObLG VRS 30, 131, 132), eine Rechtsprechung, auf die die amtliche Begründung zu § 8 Abs. 1 StVO 1970 Bezug nimmt. Daraus kann aber nicht gefolgert werden, der Gesetzgeber habe in § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO nur unbefestigte Feld- und Waldwege unterordnen wollen. Die Neuregelung sollte - wie ausdrücklich in der amtlichen Begründung hervorgehoben wird - nicht diese Rechtsprechung gesetzlich verankern, sondern wollte sie unberührt lassen, allerdings grundsätzlich nunmehr den Benutzern von Feld- und Waldwegen in Anlehnung an das Weltabkommen über den Straßenverkehr die Vorfahrt nehmen (vgl. auch die Grundsätze für die Vereinheitlichung der Straßenverkehrsregeln im Rahmen der europäischen Konferenz der Verkehrsminister VerkBl 1965, 142, 144). Übrigens wird auch zu § 11 Abs. 2 Nr. 1 EBO, der ähnlichen Zwecken dient wie § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO, da er es für grundsätzlich nicht erforderlich erklärt, an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen zur Kennzeichnung des Vorranges des Eisenbahnverkehrs Andreaskreuze aufzustellen (vgl. § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVO), im Schrifttum die Auffassung vertreten, bei der Einordnung eines

Weges als Feld- oder Waldweg brauche nicht auf die Art der Wegebefestigung Rücksicht genommen werden, weil heute oftmals auch sehr untergeordnete Feldwege Asphalt- oder Betonbefestigung besitzen (vgl. Thoma, aaO).

Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts kommt es für das Vorhandenseins eines Feld- oder Waldweges auch nicht ausschlaggebend darauf an, ob ein ortsfremder Besucher aus dem Zustand des Weges sofort zweifelsfrei schließen kann, er befinde sich auf einem solchen Weg. In der amtlichen Begründung zu § 8 Abs. 1 StVO findet diese Meinung des Berufungsgerichts keine Stütze. Es heißt dort: "Die übergroße Zahl der Benutzer eines Feldweges kennt diesen als solchen, so daß schon aus diesem Grunde die Bestimmung dem Verkehr auf der anderen Straße weitgehend Schutz gewähren wird. Dennoch dürfen auch Ortsfremden, wenn dem Verkehr wirklich gedient sein soll, keine komplizierten Überlegungen zugemutet werden. Daher darf überall dort, wo nicht auf den ersten Blick erkennbar ist, daß es sich um einen Feld- oder Waldweg handelt, die Beschilderung nicht fehlen". Dort dürfte sogar das Gegenteil dessen zum Ausdruck gebracht sein, was das Berufungsgericht meint. Selbst wenn für einen nicht ortskundigen Verkehrsteilnehmer Zweifel entstehen, ob er sich auf einem Feld- oder Waldweg befindet, soll sich nach dem Willen des Gesetzgebers an der Natur des Weges nichts ändern. Denn jeder Ortskundige ist bereits aus § 8 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 StVO 1970 verpflichtet, dem Benutzer der Hauptstraße die Vorfahrt einzuräumen. Auch der Ortsfremde, der bereits ein längeres Stück des Weges benutzt hat, erkennt dessen

Charakter im allgemeinen sehr rasch. Lediglich dann, wenn ein solcher Weg für Ortsfremde nicht auf den ersten Blick als Feldweg erkennbar ist, soll er (deklaratorisch) ohne Rücksicht auf seinen Charakter als bloßer Feldweg beschrieben werden, damit die Sicherheit des Verkehrs auf der bevorrechtigten Straße nicht beeinträchtigt wird (vgl. auch Krumme, KVR von A-Z aaO S.4). Diese Auffassung des Gesetzgebers bringt noch deutlicher die Verwaltungsvorschrift zu den Zeichen 205 und 206 zum Ausdruck. Dort ist zur Beschreibung von Kreuzungen und Einmündungen unter VII 1 u.a. ausgeführt: "Ausgenommen sind nur Feld- und Waldwege; aber auch sie sind zu beschildern, wenn der Charakter des Weges für Ortsfremde nicht ohne weiteres zu erkennen ist". Damit wird klargestellt, daß sich an dem Charakter eines Feld- oder Waldweges nichts dadurch ändert, daß dieser, obwohl an sich erkennbar, nicht sofort als solcher in Erscheinung tritt. Wohl kann gegenüber einem Ortsfremden, der den Weg für eine Straße hält, bei solcher Gestaltung kein Schuldvorwurf zu erheben sein, wenn es zu einer Vorfahrtverletzung kommt. Doch wird, ohne daß dies im Streitfall einer abschließenden Beurteilung bedarf, im allgemeinen verlangt werden müssen, daß sich derjenige Verkehrsteilnehmer, dem Zweifel über die Natur eines von ihm befahrenen Weges kommen, an die strengeren Sorgfaltspflichten zu halten hat (vgl. Cramer, Straßenverkehrsrecht, § 8 StVO, RN 63).

Nur eine solche Auslegung des § 8 Abs. 1 Satz 2 StVO 1970 dient am besten der Sicherheit des Verkehrs, da sie einerseits dem natürlichen Verhalten der Verkehrsteilnehmer entspricht (vgl. VwV II zu § 8 Abs. 1),

wonach der aus einem wirklichen Feld- oder Waldweg herauskommende Fahrer im allgemeinen mit besonderer Vorsicht in eine dem Durchgangsverkehr dienende Straße einbiegt. Andererseits kann einem Verkehrsteilnehmer, besonders dem Ortsunkundigen, nicht zugemutet werden, daß er die sich kreuzenden Straßen auf ihre Beschaffenheit prüft, um erst dann die Vorfahrtberechtigung zu erkennen (vgl. dazu Senatsurteil vom 25. April 1972 - VI ZR 208/70 = aaO). Es wäre schließlich mit dem Sicherheitsbedürfnis nicht zu vereinbaren, wollte man demjenigen, der weiß, daß er aus einem Feld- oder Waldweg kommt, nur deshalb ein Vorfahrtrecht einräumen, weil der Charakter des Weges für Ortsfremde nicht klar erkennbar ist.

cc) Da das Berufungsgericht festgestellt hat, daß der Weg, den der Fahrer der Beklagten benutzte, weder zu einer Ortschaft, noch zu einem Gebäude, noch zu einem Wirtschaftsbetrieb, sondern allein zu Feldern und zur Demarkationslinie führte, ist der erkennende Senat in der Lage, daraus den Schluß zu ziehen, daß es sich hierbei um einen Feldweg handelte, der gegenüber der Landesstraße 531 untergeordnet war.

b) Bei dieser Sachlage stellt sich die Frage, ob den Fahrer der Beklagten ein Verschulden an dem Unfall trifft, anders dar, als nach der vom Berufungsgericht vertretenen Rechtsmeinung.

Es kommt dabei allein darauf an, ob er schuldhaft, also zumindest fahrlässig, die Vorfahrt der Ehefrau des Klägers verletzt hat. Wie auch das Berufungsgericht zutreffend ausführt, ist es seit langem anerkannten Rechts, daß gegen denjenigen, der die Vorfahrt

eines anderen verletzt, der Anschein schuldhaften Verhaltens spricht (RG JW 1937, 2360; Senatsurteile vom 30. Januar 1953 - VI ZR 37/52 = VersR 1953, 204 und vom 15. Oktober 1963 - VI ZR 199/62 = VersR 1964, 48). Voraussetzung hierfür ist zwar stets, worauf das Berufungsgericht ebenfalls hinweist, daß die objektive Vorfahrtslage erkennbar war. Davon muß aber im Streitfall ausgegangen werden, da der Fahrer der Beklagten auf dem Weg zur Unfallstelle erkannt hatte, daß dieser weder zu Gebäuden noch zu Wirtschaftsbetrieben, sondern allein zu Feldern und zur Demarkationslinie führte.

III.

1. Da alle Umstände, die für die nach § 17 StVG vorzunehmende Abwägung in Betracht kommen, geklärt sind, ist der erkennende Senat in der Lage, anstelle des Tatrichters die Unfallursachen und das Verschulden des Fahrers der Beklagten gegeneinander abzuwägen. Diese Abwägung führt infolge der Mitberücksichtigung eines Verschuldens auf Seiten der Beklagten dazu, daß diese dem Kläger 3/4 seines Schadens von 3.112,08 DM, nämlich 2.334,06 DM, zu ersetzen hat, während der Kläger nur verpflichtet ist, der Beklagten 1/4 des ihr entstandenen Schadens von 2.992,56 DM, das sind 748,14 DM, zu ersetzen. Zu derselben Verteilung käme man, wenn man mit dem Berufungsgericht annehmen wollte, der Fahrer der Beklagten habe seine Verpflichtung, der Ehefrau des Klägers die Vorfahrt zu gewähren, nicht erkennen können. In diesem Falle müßte der beklagten Bundesrepublik ein Verschulden der Dienstvorgesetzten des Fahrers und sonstiger

Dienststellen angerechnet werden, weil diese es unterlassen haben, ihn so in seine Verkehrspflichten einzuweisen, wie es der amtlichen Begründung zur StVO 1970 und der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschrift entspricht.

Im Hinblick auf die Aufrechnungserklärung der Beklagten verbleibt damit zugunsten des Klägers noch eine offene Forderung in Höhe von 1.585,92 DM.

2. Damit mußte das Berufungsurteil aufgehoben werden, soweit darin über die Klage entschieden ist. Unter gleichzeitiger Abänderung des landgerichtlichen Urteils war die Beklagte zu verurteilen, 1.585,92 DM nebst Zinsen an den Kläger zu zahlen.

Dr. Weber

Nüßgens

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann