

VI ZR 229/53

Verkündet

am 15. Dezember 1954

■, Justizsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. des Kraftfahrzeugmechanikers Hans S ■ in  
■, B ■ Straße ■,
2. des Mietwagenunternehmers Josef H ■ in  
■, W ■ Straße ■,

Kläger, Berufungsbeklagten  
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

gegen

1. die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Eisen-  
bahndirektion A ■,
2. den Kraftwagenführer Georg F ■ in K ■ -  
H ■, Haus Nr ■,

Beklagten, Berufungskläger  
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 8. Dezember 1954 unter Mit-  
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,  
Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Hauf

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger wird unter ihrer Zurück-  
weisung im übrigen das Urteil des 4. Zivilsenats des

Oberlandesgerichts in München vom 11. Mai 1953 teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

Auf die Berufung der Beklagten wird das ohne mündliche Verhandlung ergangene Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Kempten, dessen Formel den Parteien gemäß § 310 Abs 2 ZPO am 22. Januar 1953 zugestellt worden ist, teilweise abgeändert.

Die Beklagten werden verurteilt, in der im Urteil des Landgerichts festgelegten Weise 1 056,38 DM und 7 % Zinsen dieses Betrages seit dem 1. Februar 1951 zu zahlen. Mit der weitergehenden Klage werden die Kläger abgewiesen.

Im übrigen wird die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Von den Kosten des ersten und des Berufungsrechtszuges fallen den Klägern ein Viertel und den Beklagten drei Viertel zur Last. Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

46

- 3 -

Tatbestand:

Die Kläger vermieteten am 24. Dezember 1950 ihren neuen Personenkraftwagen Ford - Taunus. Als der Mieter D. ■■■■ vormittags gegen 9.15 Uhr auf der Strecke zwischen Schelldorf und Durach sich der rechts nach dem Weiler Miesenbach abzweigenden Ortsstraße bis auf etwa 50 m genähert hatte, kam ihm der vom Beklagten Fl. ■■■■ gesteuerte Personenomnibus der beklagten Deutschen Bundesbahn entgegen. Die Straße hat eine Breite von 6 m, sie steigt in Fahrtrichtung des Personenkraftwagens gesehen in einer Linkskurve an. Die Straße war mit festgefahretem Schnee bedeckt. In der Mitte der Fahrbahn war der Schnee bereits abgefahren, von den Außenseiten der Fahrbahn zur Mitte hin war jeweils Schnee in einer Breite von 1,50 bis 2 m vorhanden. Der von D. ■■■■ gefahrene, 1,45 m breite Personenkraftwagen begegnete dem 2,40 m breiten Omnibus im Auslauf der von diesem soeben durchfahrenen abfallenden Rechtskurve. In Fahrtrichtung des D. ■■■■ gesehen fand die Begegnung also zu Beginn der Linkskurve statt. Der Personenwagen geriet so weit an den rechten Straßenrand, daß er einen dort befindlichen Straßenbegrenzungspfahl streifte und 18 m weiter seitwärts in den Straßengraben geriet und auf dem Verdeck liegen blieb. Vom Straßenbegrenzungspfahl ab hinterließ der Wagen eine 18 m lange Rutschspur. Eine Berührung der beiden Wagen hatte nicht stattgefunden.

Die Kläger haben behauptet, der Omnibus sei so weit zur Straßenmitte gefahren, daß er mit der rechten



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Seite noch 1,40 m von dem für ihn rechten Straßenrand entfernt gewesen sei. Sie sind der Auffassung, der durch diese verkehrswidrige Fahrweise ihnen entstandene Schaden (Verdienstausfall 808,50 DM; Abtransport und Reparaturkosten 300 DM; Wertminderung 300 DM) müsse von den Beklagten ersetzt werden. Sie haben daher beantragt, die Beklagten zur Zahlung von 1 408,50 DM zu verurteilen.

Die Beklagten haben behauptet, als der Personenkraftwagen in Sicht gekommen sei, habe F. den Omnibus so weit nach rechts gesteuert, daß bei der Begegnung der Fahrzeuge der Omnibus nur 60 cm von dem Straßenrand entfernt gewesen sei. Zum Personenkraftwagen habe ein Meter Abstand bestanden. Sie meinen, der Unfall sei nur von D. verursacht worden; dies ergebe sich vor allem daraus, daß dieser ausreichend Raum gehabt habe, um ungefährdet weiterzufahren, und der Unfall sich erst 40 m hinter der Begegnungsstelle ereignet habe. Auch die Höhe der Forderung ist von den Beklagten bestritten worden.

Auf die Berufung der Beklagten ist das dem Antrag in vollem Umfange stattgebende Urteil des Landgerichts dahin abgeändert worden, daß nur 704,25 DM zu zahlen sind. Die weitergehende Klageforderung ist abgewiesen worden. Mit der Revision erstreben die Kläger Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die vom Berufungsgericht zugelassene Revision ist teilweise begründet.

## I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Omnibus zunächst in der Mitte der Straße gefahren und erst nach rechts gelenkt worden ist, als sein Fahrer den Personenkraftwagen habe entgegenkommen sehen. Fl. [REDACTED] sei aber nicht rechtzeitig und ausreichend ausgewichen, so daß der Personenkraftwagen zu weit auf die westliche Fahrbahnseite gedrängt worden sei. Das Berufungsgericht hat sich insoweit ausdrücklich dem Gutachten des Sachverständigen Schinhammer angeschlossen, dem bereits das Landgericht gefolgt war und der zu dem Ergebnis gekommen ist, Fl. [REDACTED] sei mit dem Omnibus nicht auf der rechten Straßenseite gefahren, obwohl ihn nichts gehindert hätte, dem begegnenden Personenwagen weiter nach rechts auszuweichen. Es hat daher eine Entlastung des Fahrers Fl. [REDACTED] nach § 18 Abs 1 Satz 2 KrFzG und damit auch der Deutschen Bundesbahn gemäß § 7 Abs 2 KrFzG verneint.

Das Berufungsgericht hat eine Teilung des Schadens vorgenommen und hierzu ausgeführt:

D. [REDACTED] als Fahrer des Personenkraftwagens müsse zwar zugebilligt werden, daß er sich bei der Begegnung rechtzeitig und ausreichend rechts gehalten habe und zunächst

auch noch nicht zu schnell gefahren sei. Ein besonnener Fahrer hätte jedoch bei dem Anblick des ihm zu wenig Raum lassenden Omnibusses als Nächstliegendes die Fahrgeschwindigkeit verlangsamt. Da sich der Wagen in der Steigung befunden habe, hätte D. hierdurch seine an sich nicht zu hohe Geschwindigkeit - die er selbst mit 30 bis 40 km/st angegeben hatte - rasch und ohne die bei plötzlichem Bremsen auf dem Schneebeleg bestehende Gefahr so verlangsamen können, daß er bei Berücksichtigung der 18 m langen Strecke, die er bis zum Abrutschen am äußersten Straßenrand weitergefahren sei, seinen Wagen vor der Unfallstelle habe anhalten oder nach links steuern können. D. habe aber gerade das Falsche getan, nämlich "noch Gas gegeben". Der Unfall sei somit auch auf ein grob fehlerhaftes Verhalten des Fahrers des Personenwagens zurückzuführen. Ein Fahrer, der so wenig Fahrkunst besessen habe wie D., hätte mindestens langsam fahren müssen, um allen Anforderungen gerecht zu werden, die im Winter auf dieser kurven- und bergreichen Strecke von einem Fahrer erfüllt werden müßten. D. habe aber trotz ausreichender Zeit zur Überlegung das Falsche getan.

Die Ausgleichungspflicht der beiden Kläger als Halter des beschädigten Personenkraftwagens gegenüber der Deutschen Bundesbahn als Halterin und gegenüber Fl. als Fahrer des Wagens, bestimme sich danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von den Beteiligten verursacht worden sei. § 17 KrfzG begründe keine über den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes hinausgehende Haftpflicht für den Schaden, sondern biete nur die Grundlage

für die Verteilung eines durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen entstandenen Schadens, soweit dafür eine gesetzliche Haftpflicht in Frage stehe. Diese sei gegeben, denn weder die Kläger noch die Beklagten hätten sich entlasten können.

Bei der Abwägung nach § 17 KrFzG hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, das Maß der Verursachung sei gleich. Der Omnibus habe den Anstoß zu dem Unfall gegeben, weil er, das wesentlich größere Fahrzeug mit erheblich größerer Betriebsgefahr, den Personenwagen auf die rechte Seite gedrängt habe. Der Schaden wäre jedoch nicht entstanden, wenn ein durchschnittlich tüchtiger Fahrer den Personenwagen gesteuert hätte.

## II.

Die Erwägungen des Berufungsgerichts zur Abwägung der zu vertretenden Verursachung des entstandenen Schadens gehen davon aus, weder Fl. [REDACTED] noch die Deutsche Bundesbahn hätten sich nach dem Kraftfahrzeuggesetz entlasten können, da der Postomnibus nicht genügend nach rechts ausgewichen sei und den Personenkraftwagen zu weit auf die für diesen rechte Straßenseite gedrängt habe (Urteil S 12). Auch die weiteren Ausführungen (Urteil S 13) zu der Frage, ob von den Beklagten der Entlastungsbeweis geführt sei, und die Abwägung auf Seite 17 des Urteils ergeben, daß das Berufungsgericht bei der Schadensverteilung ein nachgewiesenes schuldhaftes

Verhalten von Fl. [REDACTED] nicht mitberücksichtigt hat. Trifft aber den Fahrer des Postkraftwagens der Vorwurf einer schuldhaften Verursachung des Unfalls, so ist die vom Berufungsgericht ohne Berücksichtigung dieser festgestellten Schuld und ihrer ursächlichen Bedeutung für den Unfall vorgenommene Schadensverteilung rechtsirrig. Es kommt zwar bei der Abwägung der Schadensursachen nicht auf die Anzahl der rechtlichen Haftungsgründe an (VRS 5, 163), wohl aber darauf, ob bei der Abwägung alle Umstände, die zu Lasten der einen oder anderen Partei sprechen, berücksichtigt sind. Nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs ist aber auch das Verschulden für die Abwägung bedeutsam (Urteil vom 14. Juli 1954 - VI ZR 64/54 - und Urteil vom 3. November 1954 - VI ZR 205/53 -; vgl. auch Geigel, Haftpflichtprozeß 1954 S 108; Müller Straßenverkehrsrecht § 17 StVG C I c).

Daß Fl. [REDACTED] nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Vorwurf einer schuldhaften Verletzung der Straßenverkehrsordnung, die für den Unfall ursächlich war, trifft, ist nicht zu verkennen. Er ist auf einer unübersichtlichen Strecke ohne Grund in einem erheblichen Abstand von der für ihn äußersten rechten Seite der Straße gefahren und nicht rechtzeitig ausgewichen, als er dem Personenwagen begegnete. Ihm fällt also ein recht erhebliches Verschulden zur Last, das den obigen Grundsätzen entsprechend sowohl bei der Schadensverteilung ihm als Fahrer gegenüber, wie im Verhältnis der

Kläger zur Deutschen Bundesbahn hätte berücksichtigt werden müssen. Auch die Deutsche Bundesbahn muß sich nämlich das schuldhaft Verhalten ihres Fahrers bei der Schadensverteilung nach § 17 KrfzG anrechnen lassen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie sich wegen der rechtswidrigen Schadenszufügung durch ihren Verrichtungsgehilfen gemäß § 831 BGB entlasten kann. Diese Grundlagen der Abwägung sind aber vom Berufungsgericht offenbar übersehen worden.

### III.

Zu Unrecht wendet sich die Revision allerdings gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts, mit denen dieses die Beachtung der verkehrserforderlichen Sorgfalt durch D. verneint hat.

Die Revision will die Innehaltung der von D. zu fordernden Sorgfalt damit dartun, daß sie ausführt, das Berufungsgericht sei unter Verletzung des § 139 ZPO von einem unrichtigen Sachverhalt ausgegangen. Sie meint, wenn der Berufsrichter zu erkennen gegeben hätte, daß es darauf angekommen sei, ob D. seine Geschwindigkeit herabgesetzt habe, so wäre dies vorgetragen und unter Beweis gestellt worden. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Die Beklagten hatten von Anfang an vorgetragen, D. habe sich nicht richtig verhalten, er sei nur durch sein unsicheres Fahren zu weit nach rechts und in den Graben geraten. Auch D. hat, wie sich aus

dem Tatbestand des in Bezug genommenen landgerichtlichen Urteils ergibt, die eingehaltene Geschwindigkeit mit 30 bis 40 km/st angegeben. In der Berufungsschrift hatten die Beklagten ausdrücklich die Fahrweise von D. [REDACTED] als fehlerhaft gerügt und vorgetragen, dieser habe sich bei Annäherung an den Omnibus nicht ordnungsgemäß verhalten, notfalls habe er sogar rechts am Straßenrand anhalten müssen, um ein Risiko zu vermeiden. In diesem Schriftsatz ist weiter vorgetragen, auch die unbestrittene Tatsache, daß D. [REDACTED] 30 bis 40 km/st bei der Begegnung gefahren sei, zeige, daß er gut habe vorbeifahren können. Sodann wird D. [REDACTED] vorgeworfen, er sei trotz der erkennbaren Gefahrenlage verkehrswidrig mit unverminderter Geschwindigkeit an dem Omnibus vorbeigefahren. In einem weiteren Schriftsatz vom 28. März 1953 hatten die Beklagten (unter Hinweis auf BGH VRS 5, 133) nochmals betont, D. [REDACTED] sei nicht vorsichtig genug gefahren. Da er zwei Jahre lang kein Kraftfahrzeug mehr geführt habe, sei es seine Pflicht gewesen, seine mangelhafte Erfahrung durch besonders vorsichtiges Fahren auszugleichen. Da die Kläger trotz dieser Behauptungen der Beklagten keine Veranlassung nahmen, die Fahrweise des D. [REDACTED] abweichend darzustellen, und sogar in ihrem Schriftsatz vom 10. April 1953 die erwähnte Geschwindigkeit des Personenwagens von 30 bis 40 km/st zur Grundlage ihrer rechtlichen Erörterungen gemacht haben, bestand insoweit für das Berufungsgericht keine Pflicht, die Kläger zu einer Äußerung zu veranlassen.

Die Revision wendet sich nach dem bindend festgestellten Sachverhalt zu Unrecht gegen die Annahme einer schuldhaften Mitverursachung des Schadens durch D. Diesem ist nicht vorgeworfen worden, er sei nicht ausreichend rechts gefahren. Das Berufungsgericht geht offensichtlich davon aus, der Omnibus sei mit seiner rechten Seite noch etwa 1,50 m vom rechten Straßenrand entfernt gewesen, wie sich auch aus der Bezugnahme auf das landgerichtliche Urteil ergibt. Bleibt aber einem nicht sehr geübten Kraftfahrer auf einer 6 m breiten Straße, auf der seine Fahrbahnhälfte in einer Breite von mindestens 1,50 m schneebedeckt ist, infolge eines entgegenkommenden Wagens nur ein Raum von ca. 2,20 m bei einer eigenen Wagenbreite von 1,45 m, so erfordert es die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, daß auch der durch die Glätte der Straße verursachten Rutschgefahr Rechnung getragen und mindestens die Gaszufuhr gedrosselt wird. Das Berufungsgericht hat daher mit Recht eine Verletzung der von einem Kraftfahrer zu erwartenden Sorgfalt durch D. angenommen.

#### IV.

Da die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung insofern unrichtig ist, als das erhebliche Verschulden des Fahrers Fl. nicht berücksichtigt wurde, konnte das Urteil des Berufungsgerichts insoweit nicht bestehen bleiben. Zwar ist die Schadensabwägung grundsätzlich Sache des Tatrichters; wenn aber alle für die Abwägung wesentlichen Umstände feststehen, bestehen für

das Revisionsgericht keine Bedenken, die Abwägung ausnahmsweise selbst vorzunehmen. Da das schuldhafte Verhalten des Fl. [REDACTED] im Verhältnis zu den von den Klägern zu vertretenden Umständen nicht als gering angesehen werden kann und sowohl für die Haftung Fl. [REDACTED]s, wie für die Erhöhung der von der Deutschen Bundesbahn zu vertretenden Betriebsgefahr beachtlich ins Gewicht fällt, war die Abwägung des Berufungsgerichts zu ändern. Ohne daß es eines weiteren Eingehens auf alle anderen bereits vom Berufungsgericht bei der Abwägung zutreffend berücksichtigten Umstände bedurfte, erschien es angemessen, die Entscheidung dahin zu ändern, daß den Klägern drei Viertel ihres Schadens von den Beklagten zu ersetzen sind.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

Dr. Kleinewefers   Dr. Gelhaar   Hanebeck   Dr. Bode   Dr. Hauß