

Für das Nachschlagewerk !
Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVG §§ 17, 18

Rechtssatz: Hat bei einem Zusammenstoss mehrerer Kraftfahrzeuge oder eines Kraftfahrzeugs mit einer Eisenbahn der Führer eines Kraftfahrzeuges einen Schaden erlitten, so gilt für den Schadensausgleich die Vorschrift des § 17 StVG entsprechend.

Der Kraftfahrzeugführer muss sich also die für den Zusammenstoss ursächliche Betriebsgefahr des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges entgegenhalten lassen, wenn er sich nicht gemäss § 18 Abs 1 Satz 2 StVG entlasten kann.

Aktenzeichen: VI ZR 319/52

Urteil des BGH vom 24. Juni 1953 OLG Hamm

Verkündet am 24. Juni 1953
Malessa, ap. Justizassistent
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 Strassenbahners Hermann G [REDACTED]
in G [REDACTED], S [REDACTED] strasse [REDACTED],
2. der B [REDACTED]-G [REDACTED] Strassenbahnen AG in
G [REDACTED], S [REDACTED] strasse [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand,
Beklagten, Berufungskläger, Revisionskläger
und Anschlussrevisionsbeklagten,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Unterstützungsempfänger Josef D [REDACTED]
in V [REDACTED] ([REDACTED]), K [REDACTED],
Kläger, Berufungsbeklagten, Revisionsbeklagten
und Anschlussrevisionskläger,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Juni 1953 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Dr. Hauß
und Dr. Kaul
für Recht erkannt:

- I. Auf die Anschlussrevision des Klägers wird das Ur-
teil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Hamm vom 30. September 1952 teilweise aufgehoben
und wie folgt neu gefasst:

Auf die Berufung der beiden Beklagten wird unter
Zurückweisung ihrer Rechtsmittel im übrigen das
Zwischenurteil der 4. Zivilkammer des Landge-
richts in Hessen vom 18. Dezember 1950 abgeän-
dert:

42

- 2 -

1. Der bezifferte Klageanspruch wird, soweit er nicht auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen ist, gegenüber beiden Beklagten dem Grunde nach zu vier Fünfteln für gerechtfertigt erklärt, jedoch gegenüber der Zweitbeklagten einstweilen nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes.
 2. Es wird festgestellt, dass beide Beklagte als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger allen Schaden zu vier Fünfteln zu ersetzen, der ihm aus dem Unfall vom 15. August 1949 entstanden ist und noch entstehen wird, soweit nicht seine Ansprüche auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen sind. Gegenüber der Zweitbeklagten wird die Feststellung der Haftung vorläufig nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes ausgesprochen.
 3. Die Klage wird zu einem Fünftel der geltend gemachten Ansprüche abgewiesen.
- II. Die Revision der Beklagten und die weitergehende Anschlussrevision des Klägers werden zurückgewiesen.
- III. Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens einschliesslich des Revisionsrechtszuges bleibt dem Schlussurteil des Landgerichts vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Kläger, der als Kraftfahrer bei der Kohlenkommission in E [REDACTED] tätig war, befuhr am 15. August 1949 gegen 7 Uhr mit einem Lastkraftwagen die S [REDACTED] strasse in G [REDACTED] in nördlicher Richtung. Etwa in Höhe des Hauses S [REDACTED] strasse [REDACTED] bremste er den Wagen scharf ab und bog zugleich nach links aus, um einen auf der Fahrbahn laufenden Dackel, der dem Häuserverwalter G [REDACTED] gehörte, nicht zu überfahren. Er kam dabei mit dem Wagen dicht neben den 4 m von dem rechten Bürgersteig verlaufenden Strassenbahnschienen zum Stehen. Der in gleicher Richtung fahrende Strassenbahnzug Nr 103 der Zweitbeklagten, der von dem Erstbeklagten geführt wurde und den der Kläger kurz vorher überholt hatte, stiess mit dem Lastkraftwagen an der Axennabe des linken Vorderrades zusammen und schob ihn ein Stück vorwärts. Bei diesem Vorgang hat sich der Kläger eine Verletzung am rechten Knie zugezogen.

Der Kläger hat die beiden Beklagten und G [REDACTED] für die Folgen des Unfalls schadensersatzpflichtig gemacht. Er hat dem Erstbeklagten vorgeworfen, dass er zu spät und zu schwach abgebremst habe. Er ist der Ansicht, der Erstbeklagte habe bei gebotener Aufmerksamkeit und Einsatz sämtlicher Bremsmittel den Zusammenstoss vermeiden können. Der Kläger hat behauptet, durch den heftigen Anprall sei ein Eisenteil des Bremsgestänges in sein rechtes Knie eingedrungen und habe die Kniebänder verletzt; es habe sich trotz sofortiger Wundbehandlung ein "Wackelknie" gebildet, das die ständige Anlegung eines Stützapparates er-

forderlich mache. Er sei als Kraftfahrer nicht mehr tauglich und habe auch eine andere Stellung nicht finden können.

Mit der Klage hat der Kläger die Zahlung eines Teilschadensbetrages von 1600 DM (Verdienstausfall, Sachschaden, Unkosten, Schmerzensgeld) gefordert und um Feststellung gebeten, dass die Beklagten zum Ersatz aller weiteren Schäden verpflichtet seien.

Die Beklagten haben um Klageabweisung gebeten. Sie haben geltend gemacht, der Kläger habe sich den Unfall selbst zuzuschreiben, da er den Wagen unter scharfem Bremsen dicht neben den Strassenbahngleisen angehalten habe. Für den Erstbeklagten sei der Zusammenstoß nicht vermeidbar gewesen, da der Strassenbahnzug unter Berücksichtigung der Schrecksekunde und des Bremsweges nicht mehr vor dem Lastkraftwagen zum Halten gebracht werden können. Sie haben bestritten, dass die Knieverletzung durch den Anprall des Strassenbahnzuges entstanden sei und die behaupteten Folgen gehabt habe.

Das Landgericht hat den bezifferten Klageanspruch gegenüber den Beklagten und Gahlmann dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, gegenüber der Zweitbeklagten jedoch einstweilen nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes. Es hat ferner die beantragte Feststellung ausgesprochen, bei der Beklagten zu 2) jedoch die Einschränkung gemacht, dass diese vorläufig nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes hafte.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten und Gahlmann Berufung mit dem Ziele der Klageabweisung einge-

legt. Das Berufungsgericht hat unter Zurückweisung der weitergehenden Rechtsmittel das Urteil des Landgerichts wie folgt geändert:

- I. Der bezifferte Anspruch wird gegenüber allen Beklagten dem Grunde nach zu zwei Dritteln für gerechtfertigt erklärt, jedoch gegenüber der Beklagten zu 2) einstweilen nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes, und soweit nicht der Klageanspruch auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen ist..
- II. Es wird festgestellt, dass die Beklagten zu 1) bis 3) als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger allen Schaden zu zwei Dritteln zu ersetzen, der ihm aus dem Unfall vom 15. August 1949 entstanden ist und noch entstehen wird, soweit nicht seine Ansprüche auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen sind, jedoch gegenüber der Beklagten zu 2) mit der Massgabe, dass diese Beklagte vorläufig nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes haftet.
- III. Die Klage wird zu einem Drittel abgewiesen.

Das Urteil gegen Gahlmann ist rechtskräftig. Die beiden anderen Beklagten haben Revision eingelegt und beantragt, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen.

Der Kläger hat unselbständige Anschlussrevision eingelegt und um Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteil gebeten.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht führt den Zusammenstoß in erster Linie darauf zurück, dass der Erstbeklagte den

Strassenbahnzug angesichts der sich entwickelnden gefahrdrohenden Verkehrslage zu spät und ohne Ausnutzung sämtlicher Bremsmittel abgebremst habe. Indem es im wesentlichen der Aussage des Zeugen Kliemke folgt, stellt es folgendes fest: Der Strassenbahnzug sei dem Lastkraftwagen in einem Abstand von etwa 50 m gefolgt. Der Erstbeklagte habe ebenso wie der Zeuge sehen können, dass vor dem Lastkraftwagen ein Dackel die unbelebte Strasse von rechts nach links überquert habe, dann in der Mitte der Strasse stehen geblieben und unmittelbar vor dem Lastkraftwagen zum rechten Strassenrand zurückgelaufen sei. Als der Kläger, um den Dackel nicht zu überfahren, den Wagen unter Abbremsen nach links gelenkt und ihn neben den Strassenbahnschienen zum Halten gebracht habe, sei der Strassenbahnzug noch mindestens 30 m von dem Lastkraftwagen entfernt gewesen. Erst jetzt habe der Erstbeklagte mit der Strombremse gebremst, ohne den Sandstreuer zusätzlich zu benutzen. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Erstbeklagte habe falsche Vorstellungen über den Bremsweg seines Strassenbahnzuges gehabt und deshalb verspätet und unzureichend gebremst. Er habe nämlich den Bremsweg mit 15 m angegeben, während dieser nach dem Gutachten des Sachverständigen unter Zugrundelegung der gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/st bei alleiniger Benutzung der Strombremse 48 m und bei zusätzlichem Gebrauch des Sandstreuers 31,5 m betrage. Wenn der Erstbeklagte angesichts der sich entwickelnden Verkehrslage die Strombremse früher auf den 0-Kontakt geschaltet und im Augenblick der Gefahr den Sandstreuer benutzt hätte, würde der Aufprall auf den Lastkraftwagen entweder ganz vermieden worden, jedenfalls aber nicht so schwer gewesen sein, um die eingetretene Unfallfolge hervorzurufen.

II.

Die Revision macht zunächst geltend, das Berufungsgericht habe in mehrfacher Hinsicht das Verhandlungsergebnis unter Verletzung des § 286 ZPO unzureichend gewürdigt.

a) Unter Bezugnahme auf die Aussagen des Zeugen K [REDACTED] sei in den Urteilsgründen festgestellt, der Strassenbahnzug sei "mindestens 30 m" von dem Lastkraftwagen entfernt gewesen, als dieser gebremst und neben den Schienen angehalten habe. Tatsächlich habe der Zeuge K [REDACTED] nach der Niederschrift seiner Zeugenaussage jedoch bekundet, die Entfernung zwischen Strassenbahnzug und Lastkraftwagen habe in diesem Augenblick "etwa 30 m" betragen. Derartige Entfernungsschätzungen von Zeugen fielen nun erfahrungsgemäss immer ungenau aus. Das Berufungsgericht habe daher zugunsten des Erstbeklagten in Rechnung stellen müssen, dass der Abstand auch etwas geringer gewesen sein könne. Keinesfalls habe es aber auf Grund der Aussage des Zeugen K [REDACTED] feststellen dürfen, die Entfernung sei mindestens 30 m gewesen. Diese Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht konnte die Aussage des Zeugen K [REDACTED] frei würdigen. Es bezeichnet diesen als verkehrserfahrenen Mann, der mit vorzüglicher Beobachtungsgabe ein Bild der Unfallvorgänge vermittelt habe. Wenn das Berufungsgericht auf Grund seiner Aussage die Überzeugung erhalten hat, dass der Zeuge den Abstand zwischen Strassenbahn und Lastkraftwagen in dem geschilderten Moment mit 30 m jedenfalls als nicht zu gering angegeben hat, so kann dem mit der Revision nicht entgegengetreten werden. Dass andere Zeugenaussagen nicht

der Feststellung entgegenstehen, ist vom Berufungsgericht eingehend ausgeführt worden.

b) Ebenfalls ist der Nachprüfung des Revisionsgerichts die Feststellung entzogen, der Erstbeklagte habe den Sandstreuer nicht betätigt. Die Revision vermisst ein Eingehen auf die im Ermittlungsverfahren gemachte Bekundung des Klägers, er habe an drei Stellen auf den Gleisen Sandspuren vom Sandstreuer gesehen. Ersichtlich bezog sich diese Beobachtung des Klägers aber auf die Gleisstrecke hinter dem Ort des Anpralls; der Kläger machte bei seiner polizeilichen Vernehmung dem Erstbeklagten gerade den Vorwurf, dass er den Sandstreuer nicht vorher betätigt und damit den Zusammenprall vermieden habe. Ein Verstoss gegen § 286 ZPO ist daher nicht ersichtlich. Zudem muss den Gründen des Berufungsurteils entnommen werden, dass es in der Berufungsinstanz unstreitig war, der Erstbeklagte habe bis zum Zusammenstoss den Sandstreuer nicht betätigt.

c) Die Revision meint, das Berufungsgericht habe nicht zu Lasten des Erstbeklagten berücksichtigen dürfen, dass dieser bei seiner polizeilichen Vernehmung den Bremsweg des Strassenbahnzuges falsch angegeben habe. Die Angabe sei aus dem Bestreben zu verstehen, sich zu entlasten. Auch insoweit handelt es sich um einen im Revisionsverfahren unzulässigen Angriff gegen die Würdigung des Prozesstoffes durch den Tatrichter. Dieser konnte sehr wohl aus den Angaben des Erstbeklagten über den Bremsweg des von ihm gelenkten Strassenbahnzuges in Verbindung mit dem weiteren Ergebnis der Beweisaufnahme den Schluss ziehen, dass der Erstbeklagte den ihm zur

Verfügung stehenden Bremsweg falsch eingeschätzt und daher zu spät reagiert habe.

d) Endlich greift die Revision die Feststellung an, der Aufprall des Strassenbahnzuges sei heftig und damit geeignet gewesen, die Verletzung des Klägers hervorzurufen. Das Berufungsgericht folgt ersichtlich der Aussage des Zeugen K [REDACTED], der bekundet hat, das Anfahren des Strassenbahnzuges auf den Lastkraftwagen sei ziemlich heftig gewesen, es habe sogar einen Knall abgegeben. Die Zuziehung eines Sachverständigen über die Heftigkeit des Anpralls stand im Ermessen des Gerichts und konnte unterbleiben, wenn dieses sich nach pflichtgemäßem Ermessen genügend eigene Sachkunde zutraute (Stein-Jonas-Schönke, ZPO 17. Aufl Anm III 1 vor § 402). Dass auch dann, wenn die Beschädigungen am Strassenbahnwagen geringfügig waren, der Anprall ein heftiger gewesen sein kann, konnte das Berufungsgericht unter Berücksichtigung der Zeugenaussage aus eigener Sachkunde feststellen.

Die weitere Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe unter falscher Auslegung der Aussage des Zeugen K [REDACTED] festgestellt, der Strassenbahnzug sei bis etwa zur Mitte des Anhängers über den Lastkraftwagen hinausgefahren, bewegt sich ebenfalls auf einem der Revision verschlossenen Gebiet, zumal nicht ersichtlich ist, dass die Feststellung des Berufungsgerichts gerade auf der Aussage des Zeugen K [REDACTED] beruht. Der Erstbeklagte selbst hatte in dem Ermittlungsverfahren angegeben, er habe den Strassenbahnzug etwa 4 m über den Lastkraftwagen hinaus zum Stehen gebracht. Für die Würdigung kam es entscheidend nur darauf an, dass der

Strassenbahnzug beim Anprall noch in Fahrt war und so heftig gegen die Nabe des Vorderrades des Lastkraftwagens stiess, dass hierdurch die Knieverletzung des Klägers entstand. Das hat das Berufungsgericht ohne Verstoss gegen Verfahrensvorschriften festgestellt.

III.

Die aus den getroffenen Feststellungen gezogene Folgerung, der Erstbeklagte habe bei gebotener Aufmerksamkeit den Strassenbahnzug früher und wirksamer abbremsen müssen, ist entgegen der Ansicht der Revision rechtlich nicht zu beanstanden. Die Anwesenheit eines Dackels auf der Fahrbahn brauchte zwar dem Erstbeklagten noch keinen Anlass zu irgendwelchen Massnahmen zu geben. Sobald er aber sah oder bei gebotener Aufmerksamkeit auf der unbelebten Fahrbahn sehen musste, dass der Dackel vor den Lastkraftwagen lief und dass der Lastkraftwagen nach links zu den Strassenbahnschienen auswich, musste sich der Kläger auf die jetzt bedrohlich werdende Verkehrssituation einstellen und abbremsen. Als der Lastkraftwagen dicht neben den Schienen hielt und die Fahrt des Strassenbahnzuges blockierte, hatte er die Verpflichtung, auch den Sandstreuer zu benutzen, um den Bremsweg zu verkürzen und einen Zusammenstoss zu vermeiden. Das Berufungsgericht hat aus den eigenen Angaben des Erstbeklagten im Ermittlungsverfahren und der Aussage des Zeugen K. die Überzeugung gewonnen, dass der Erstbeklagte den Bremsweg des Strassenbahnzuges falsch eingeschätzt und daher zu spät mit dem Bremsen begonnen und nicht alle Bremsmittel eingesetzt hat. Es mag mit der Revision unterstellt werden, dass der Erstbeklagte aus einer Ent-

fernung von 30 m nicht mehr in der Lage war, den Strassenbahnzug vor dem Lastkraftwagen zum Halten zu bringen. Entscheidend ist aber, dass auch aus dieser Entfernung bei Einsatz aller Bremsmittel der Anprall wesentlich abgemindert werden konnte, so dass er nicht mehr in der Lage gewesen wäre, die Unfallfolge hervorzurufen. Diese Feststellung hält sich im Rahmen der vom Tatrichter zu treffenden Entscheidung und kann im Revisionsrechtszug nicht in Frage gestellt werden. Zu Unrecht vermisst die Revision eine Berücksichtigung der Schrecksekunde. Wie das Berufungsgericht der Aussage des Zeugen K. entnimmt, zeichnete sich die Gefahrlage so frühzeitig ab, dass der Erstbeklagte sich durch Einschalten der Strombremse auf den 0-Kontakt auf sie einstellen und im Augenblick des Anhaltens des Lastkraftwagens neben den Schienen sogleich die Bremsen betätigen konnte. Unter Zugrundelegung der getroffenen Feststellungen ist daher zutreffend angenommen worden, dass der Erstbeklagte seine Verkehrspflichten schuldhaft verletzt hat (§§ 1, 9 Abs 2 StVO).

IV.

Da die Ursächlichkeit des vom Erstbeklagten verschuldeten Zusammenstosses mit der Knieverletzung des Klägers ohne Rechtsverstoss festgestellt ist, ergibt sich die Haftung des Erstbeklagten für die behaupteten Schäden aus § 823 Abs 1 und 2 BGB und die der Zweitbeklagten aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Ob die Entscheidung über die Haftung der Zweitbeklagten nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 823, 831) dem weiteren Verfahren vorbehalten werden konnte,

brauchte nicht geprüft zu werden, da insoweit eine gemäss § 554 Abs 3 Nr 2 b ZPO erforderliche Revisionsrüge nicht erhoben ist (RGZ 85, 214/217). Ebenfalls brauchte nicht darauf eingegangen zu werden, ob über die Teilleistungsklage durch Grundurteil entschieden werden konnte, obwohl die in dem bezifferten Betrag der Klageforderung von 1600 DM enthaltenen Teilbeträge verschiedenartiger Ansprüche nicht abgegrenzt waren (vgl RG JW 1936, 2138; RGZ 157, 321/326; RG DR 1940, 291/292; Urteil des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 15. Dezember 1952 - III ZR 102/52 -). Auch insoweit könnte die Berücksichtigung eines verfahrensrechtlichen Verstosses ohne Revisionsrüge nicht erfolgen (RGZ 75, 16/19). Im weiteren Verfahren wird das Landgericht darauf hinwirken müssen, dass der Kläger zur Klarstellung der Rechtskraftwirkung angibt, aus welchen Teilbeträgen der Einzelansprüche sich die bezifferte Klageforderung zusammensetzt.

V.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, dass auch den Kläger ein Verschulden an dem Zusammenstoss treffe und dass daher ein Schadensausgleich stattzufinden habe. Der Kläger habe den Lastkraftwagen nicht plötzlich in unmittelbarer Nähe der Schienen zum Halten bringen und dadurch den Betrieb der Strassenbahn gefährden dürfen. Er habe den Strassenbahnzug kurz vorher überholt gehabt, zudem habe er im Rückspiegel sehen können, dass ihm der Strassenbahnzug in einer Entfernung von etwa 50 m gefolgt sei. Bei dieser Lage habe er in Rechnung stellen müssen, dass er bei einem Anhalten dicht neben den Schienen den Bremsweg der Strassenbahn erheblich ver-

kürzen würde. Er habe daher nach der Ausweichbewegung, wenn auch in geringem Tempo, weiterfahren müssen. Wenn es der Kläger aber für unmöglich angesehen habe, noch vor der Strassenbahn in einem Bogen wieder auf die rechte Strassenseite zu gelangen, so habe er den Dackel überfahren müssen. Die aner kennenswerte Absicht, den Hund zu schonen, rechtfertige nicht die Gefährdung des Strassenbahnbetriebes und damit die Gefährdung von Menschenleben.

Die Anschlussrevision vermisst bei den Erwägungen des Berufungsgerichts die Berücksichtigung der für den Kläger plötzlich sich ergebenden Verkehrssituation, die ein sofortiges Reagieren verlangt und nähere Überlegungen nicht zugelassen habe. Sie meint, es könne dem Kläger nicht vorgeworfen werden, wenn er infolge Verwirrung in einer Gefahrenlage den falschen Weg gewählt habe. Zudem habe er sich darauf verlassen dürfen, der Erstbeklagte werde durch rechtzeitiges Bremsen den Strassenbahnzug vor dem Lastkraftwagen anhalten.

Die Angriffe der Anschlussrevision erweisen sich als begründet. Zwar ist dem Berufungsgericht zuzustimmen, dass der Kläger eine objektiv falsche und verkehrswidrige Massnahme getroffen hat. Mit dem plötzlichen Anhalten des Lastkraftwagens neben den Strassenbahnschienen war eine Gefährdung der folgenden Strassenbahn verbunden, und es ist selbstverständlich, dass diese Gefährdung nicht dadurch gerechtfertigt wird, dass der Kläger das Überfahren des Hundes vermied. Der Kläger hätte entweder den Hund überfahren oder nach der Ausweichbewegung unter Freigabe der Schienen weiterfahren müssen. Mit der Bejahung einer Verkehrs-

widrigkeit ist aber noch nicht ein Verschulden des Klägers festgestellt. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt ausgesprochen, dass ein Kraftfahrer, der ohne sein Verschulden plötzlich in eine nicht voraussehbare Verkehrssituation gerät und dann das falsche Mittel wählt, um die Situation zu meistern, noch nicht ohne weiteres fahrlässig handelt (DAR 1952, 56 = VerKRSamml 4, 91; VerKRSamml 5, 87). Es muss einer möglichen und begreiflichen Verwirrung des Kraftfahrers, die ruhige Überlegungen nicht zulässt, Rechnung getragen werden, so dass eine Massnahme, die sich nachträglich als unsachgemäss und verkehrswidrig darstellt, doch den Vorwurf einer Fahrlässigkeit noch nicht zu begründen braucht. So ist nach der Auffassung des Senats auch dem Kläger noch nicht ohne weiteres ein Schuldvorwurf deshalb zu machen, weil er bei der verständlichen und natürlichen Ausweichbewegung vor dem Dackel mit dem Wagen zu nahe an die Strassenbahnschienen geriet. Möglicherweise hat der Kläger den Abstand des Wagens zu den Schienen falsch eingeschätzt oder auch im Augenblick geglaubt, der Strassenbahnzug sei noch weiter zurück. Wenn er den Wagen kurz anhielt, so ist das immerhin begreiflich, da der Dackel plötzlich vor dem Lastkraftwagen auftauchte und scharfes Abbremsen geboten war. Bei der Würdigung der Verhaltensweise des Klägers darf eben nicht ausser acht bleiben, dass es sich um einen in kürzester Zeit ablaufenden Verkehrsvorgang handelte, der schnellste Reaktion verlangte. Auch bei einem sehr erfahrenen und erprobten Kraftfahrer wäre in dieser Situation die gleiche Massnahme verständlich gewesen, so dass eine schuldhaft Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht festgestellt werden kann. Andererseits kann der Kläger nach Lage der Sache nicht beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft. Da die Rekonstruktion des

Unfalls, insbesondere hinsichtlich der Entfernung zwischen Lastkraftwagen und Strassenbahn einerseits, zwischen Lastkraftwagen und Dackel andererseits, auf einer Schätzung beruht, so ist es sehr wohl möglich, dass der Kläger bei gebotener Aufmerksamkeit auch unter Berücksichtigung des Überraschungsmomentes in der Lage gewesen wäre, bei seinen Massnahmen der Gefährdung des Strassenbahnbetriebes Rechnung zu tragen und den Unfall zu vermeiden. Eine Entlastung des Klägers im Sinne des § 13 Abs 1 Satz 2 StVG ist daher nicht erbracht. 18

VI.

Das ist aber für den Schadensausgleich wesentlich; denn dieser ist nicht nach § 254 BGB, sondern gemäss den Bestimmungen der §§ 17, 18 StVG vorzunehmen. Das Berufungsgericht ist allerdings der Auffassung, § 18 Abs 3 StVG sehe die entsprechende Anwendung des § 17 StVG nur dann vor, wenn der Führer eines Kraftfahrzeuges zum Schadensersatz verpflichtet sei und es sich um den Ausgleich zwischen mehreren kraft Gesetzes für den Schaden verantwortlichen Schädigern handle. Dagegen könne § 17 StVG nicht entsprechend angewendet werden, wenn dem Führer eines Kraftfahrzeuges selbst ein Schaden entstanden sei und in Frage stehe, ob der Schaden mit Rücksicht auf eine von ihm zu vertretende Verursachung gemindert werden müsse. Diese Frage sei ausschliesslich durch § 254 BGB geregelt. Diese Rechtsansicht kann, darin ist der Revision zuzustimmen, nicht gebilligt werden. Trotz des missverständlichen Wortlauts ist § 18 Abs 3 StVG dahin auszulegen, dass der ganze § 17, also auch dessen Absatz 1 Satz 2 entsprechend

auf die Haftung des Kraftfahrzeugführers angewandt werden soll. Voraussetzung ist nur, so ist der Zusammenhang der Bestimmungen aufzufassen, dass der verletzte Kraftfahrzeugführer schadensersatzpflichtig wäre, wenn der Schaden nicht ihm selbst, sondern einem Dritten entstanden wäre. Ein innerer Grund, den Kraftwagenführer beim Erleiden eines eigenen Schadens besser zu behandeln als bei der Verteilung des Schadens auf mehrere Schädiger, ist nicht ersichtlich. Vielmehr ist nach dem Grundgedanken der §§ 17, 18 StVG in beiden Fällen zu berücksichtigen, dass der von dem Führer gesteuerte Kraftwagen eine Ursache des Schadens gesetzt hat, deren Berücksichtigung nur dann entfallen soll, wenn der Beweis erbracht ist, dass den Kraftfahrzeugführer an dem Schaden keine Schuld trifft. (In gleichem Sinn: Walter, Die Ausgleichung bei Beteiligung mehrerer Kraftfahrzeuge B III 1 und F 1 in Kraftverkehrsrecht von A bis Z unter "Ausgleichspflicht" Erl 1; Floegel-Hartung, Strassenverkehrsrecht 8. Aufl Anm 8 zu § 18 StVG; OLG Kiel HRR 1930 Nr 630). Es musste also bei der Ausgleichung die von dem Kläger durch seine objektiv fehlerhafte Fahrweise gesetzte Verursachung des Zusammenstosses berücksichtigt werden. Die Erwägungen des Berufungsgerichts zur Schadensausgleichung sind im übrigen auch im Rahmen des § 17 StVG zu billigen, da in zutreffender Weise die konkreten Betriebsgefahren von Strassenbahnzug und Lastkraftwagen gegenübergestellt und in ihrer ursächlichen Bedeutung für den Zusammenstoss gewürdigt sind. Es ist nur insofern eine Berichtigung erforderlich, als vom Kläger nur die Betriebsgefahr des von ihm geführten Wagens zu vertreten ist, während eine Berücksichtigung des Verschuldens entfallen muss. Bei der Abwägung des § 17 StVG ist nämlich ein dem Kläger als Verschulden anzu-

rechnender Umstand vom Beklagten zu beweisen. Ist der Beweis, wie hier, nicht geführt, so darf der Umstand bei der Abwägung nicht zu Lasten des Klägers berücksichtigt werden (RGZ 162, 5/77; Walter aaO F 1). Aus diesem Grund hat der Senat die Schadensabwägung, zu deren Vornahme die Unterlagen vorliegen, dahin geändert, dass der Kläger ein Fünftel seines Schadens selbst zu tragen hat, während vier Fünftel des Schadens von den Beklagten zu ersetzen sind. Wenn auch das Verschulden des Erstbeklagten nicht gross war, so erschien es dem Senat in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht doch wesentlich, dass für den Erstbeklagten das Moment der Zeitnot wesentlich geringer war als für den Kläger.

VII

Nach dem Vorstehenden war die Revision der Beklagten als unbegründet zurückzuweisen. Da es ausste auf die Abschlussrevision des Klägers unter ihrer Zurückweisung in übrigen eine teilweise Aufhebung des Berufungsurteils erfolgen, wobei es zweckmässig erschien, den entscheidenden Teil des Berufungsurteils in der geschehenen Art neu zu fassen.

Über die Kosten des Revisionsrechtszugs wird das
Landgericht im Schlussurteil zu entscheiden haben.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaus

Dr. Hauß

Dr. Kaul