

2350 012 78

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: KfzG (StVG) § 17; ZPO § 303

Rechtssatz: 1. Zur Durchführung des Schadensausgleichs nach § 17 Abs 1 Satz 2 KfzG (StVG), wenn aus einem Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge beiden beteiligten Fahrzeughaltern Schaden entstanden ist.

2. Macht in einem solchen Fall ein Halter seinen Schadensersatzanspruch geltend, so kann dieser ohne Eingehen auf den Gesamtschaden des Zusammenstoßes wenigstens dann nicht in einem bestimmten Bruchteilsverhältnis dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden, wenn der Beklagte seinen Schadensersatzanspruch zur Aufrechnung gestellt hat.

Aktenzeichen: VI ZR 56/53

Urteil des BGH vom 28. April 1954

OLG Schleswig

78
VI ZR 56/53

Verkündet am 28. April 1954
[REDACTED], Just.Ass., als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Willi C [REDACTED] in L [REDACTED], G [REDACTED]
strasse [REDACTED],

Klägers, Widerbeklagten, Berufungsbeklagten, Revisions-
klägers und Anschlussrevisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Streitgehilfin des Klägers: Das Land Schleswig-Holstein,
vertreten durch den Landesminister für Wirtschaft und
Verkehr in K [REDACTED], Landeshaus,

- Prozessbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Filmregisseur Geza von Cz [REDACTED] in H [REDACTED], Hotel
B [REDACTED], An der A [REDACTED],

Beklagten, Widerkläger, Berufungskläger, Revisions-
beklagten und Anschlussrevisionskläger,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 28. April 1954 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Hanebeck und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers und die Anschlussrevi-
sion des Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats
des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in
Schleswig vom 30. Oktober 1952 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Ent-
scheidung, auch über die Kosten der Revision, an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am Morgen des 24. Mai 1950 stiessen die Fahrzeuge der Parteien auf dem Fahrdamm der Bundesstrasse [] zwischen T [] und L [] in Höhe der Einmündung der Ab- und Zufahrtsstrasse der Autobahn H []-L [] zusammen. Der Kläger befuhr mit seinem Lastzug, einem Opel-Lastkraftwagen und Anhänger, die Bundesstrasse in Richtung L []. Der Beklagte kam zur gleichen Zeit mit seinem Personenkraftwagen, Marke Standard-Vanguard, von der Autobahn H []-L [] her und wollte auf der Bundesstrasse [] links nach Travemünde weiterfahren. Der Kläger versuchte vergeblich, den Zusammenstoss abzuwenden, indem er beim Einfahren des Beklagten auf die Bundesstrasse das Steuer nach links herumriss. Der Personenkraftwagen fuhr etwas schräg auf den Lastkraftwagen auf, so dass die linke vordere Ecke des Personenkraftwagens und der vordere Teil des Lastkraftwagens gegeneinander prallten. Der Lastkraftwagen kam nach scharfer Linksbiegung vor der linken Bordsteinkante der Bundesstrasse zum Stehen, der Anhänger stand dabei fast noch in gerader Richtung. An beiden Fahrzeugen entstand bedeutender Sachschaden, die Insassen des Personenkraftwagens erlitten Verletzungen. Die Örtlichkeit stellt sich wie folgt dar:

Die durch ein Verkehrsschild mit der Zahl "[]" gekennzeichnete Bundesstrasse verläuft von T [] kommend in Höhe der Einmündung in einer schwachen Linkskurve weiter in Richtung L []. Die Abfahrtsstrasse von der Autobahn gabelt sich vor der Bundesstrasse in zwei Zweige, von denen der linke für den Verkehr zur Bundesstrasse in Richtung T [], der rechte für den Verkehr in Richtung L [] bestimmt ist. Zwischen den beiden Abfahrtsrampen und der Bundesstrasse befindet sich ein mit drei Bäumen bestehendes Rasendreieck. Die längeren Seiten dieses Dreiecks sind



der Bundesstrasse und der vom Beklagten benutzten linken in Richtung T [REDACTED] auslaufenden Abfahrtsrampe zugekehrt. Die Bundesstrasse, die beiderseitig mit Chauseebäumen bestanden ist, hat eine Breite von zunächst 8,65 m; sie verengt sich von der Einmündung der linken Abfahrtsrampe an auf 7,50 m, da ihre durch das Rasendreieck gebildete rechte Begrenzung um 1,15 m nach links versetzt ist.

Die Autobahn ist in weiterer Entfernung von der Abfahrtsrampe mit drei Fahrbahnen (Betondecken) versehen, von denen die mittlere in der Farbtönung dunkler ist. Etwa 100 m vor dem Beginn der Abfahrtsrampen setzt auf den Seitenbahnen graue, auf der mittleren Bahn dunkle Kleinpflasterung ein. Die linke Abfahrtsrampe bleibt bis zur Bundesstrasse dreigeteilt, während die rechte in Richtung L [REDACTED] gehende Abfahrtsrampe schmaler und ohne Trennungstreifen grau gepflastert ist. Auf der Autobahn waren - aus Richtung H [REDACTED] gesehen - vor der Einmündung folgende Verkehrszeichen vorhanden:

Zwischen km 60,1 und 60,2 stand rechts neben der Fahrbahn auf dem Grasstreifen ein grosses blaues Schild mit der Aufschrift: "Ende Autobahn 1000 m". Es folgten nach etwa 400 m eine blaue Bake mit drei schrägen weissen Strichen und der Aufschrift: "600 m", nach weiteren etwa 200 m eine Bake mit zwei weissen Strichen und der Aufschrift: "400 m" und wiederum nach etwa 200 m eine Bake mit einem weissen Strich und der Aufschrift: "200 m". Nicht ganz 50 m hinter der letzten Bake stand ein die Spitze nach oben zeigendes dreieckiges rotumrandetes Warnzeichen mit einem senkrechten Strich im weissen Feld und einem unter der waagerechten Grundlinie angebrachten weissen Schild mit dem Vermerk: "200 m kreuzt Fussweg". Etwa 40 m weiter stand ein mit der Spitze nach unten gerichtetes dreieckiges weisses Gebots-

schild mit roter Umrandung. Nach etwa 45 m folgte ein grosses blaues Schild mit einem senkrecht nach oben auf die Worte: "T[REDACTED] 9 km" zeigenden Richtungspfeil. In der Mitte dieses Pfeils zeigte ein kleiner Richtungspfeil mit dem darunter befindlichen Vermerk: "M[REDACTED]" nach rechts. Kurz darauf folgten die beiden bereits beschriebenen Abfahrtsrampen in Richtung T[REDACTED] und L[REDACTED]-Sch[REDACTED]. Auf der Spitze des hier im Winkel zwischen den beiden Abfahrtsrampen beginnenden Rasendreiecks befand sich - für die aus Richtung H[REDACTED] kommenden Autofahrer frei im Blickfeld liegend - ein niedriger gelber Wegweiser mit je einem nach links ("T[REDACTED] 9 km") und rechts ("Sch[REDACTED] 5 km") zeigenden Arm. Zusätzlich ist nach dem Unfall auf dem Rasendreieck hinter dem gelben Wegweiser neben den beiden Abfahrtsrampen je ein weiteres die Spitze nach unten zeigendes rotumrandetes Dreieckschild mit einer darunter befindlichen Erläuterung: "Gefährliche Einmündung" angebracht und neben der Fahrbahn vor den beiden Abfahrtsrampen ein Schild mit der Aufschrift: "Ende der Autobahn" aufgestellt worden.

Beide Parteien haben einen Teil ihres Schadens eingeklagt, wobei der Kläger Sachschaden und einen Teil des Verdienstausfalls, der Beklagte nur Sachschaden geltend macht.

Der Kläger hat dem Beklagten vorgeworfen, er sei zu schnell und unachtsam gefahren, ausserdem habe er das für die Bundesstrasse geltende Vorfahrtrecht missachtet.

Der Beklagte ist der Ansicht, das Vorfahrtrecht habe ihm zugestanden. Aus der unveränderten Breite der Autobahn und ihrer unveränderten äusseren Erscheinung ergebe sich nämlich, dass die Autobahn nicht durch einen Abfahrtsweg mit der Bundesstrasse verbunden sei, sondern dass sie auf dem linken Zweig unmittelbar in die Strasse nach T[REDACTED] übergehe. Es müsse daher der Grundsatz gelten, dass das von rechts

kommende Fahrzeug die Vorfahrt habe. Zu mindest habe er als Ortsfremder bei der unzureichenden Beschilderung nicht erkennen können, dass die Autobahn zu Ende gewesen sei. Das Schild "Ende der Autobahn 1000 m" habe er nicht gesehen, da es durch einen Thermoswagen-Lastzug verdeckt gewesen sei. Aus den Baken habe er entnommen, dass eine Abzweigung folgen werde. Darauf habe er auch das Schild "T [REDACTED] 9 km" mit dem nach rechts weisenden Abzweigungspfeil "M [REDACTED]" bezogen. Das auf der Spitze stehende Dreieck habe nur auf die nächste Einmündung, also die nach rechts vor dem Rasendreieck abzweigende Strasse hinweisen können. Der Kläger hat dem Beklagten vorgeworfen, dieser habe sich um den rechtzeitig gesehenen Personenkraftwagen nicht gekümmert und sein vermeintliches Vorfahrtrecht erzwungen. Ausserdem habe er durch das unsachgemässe Linkseinbiegen im Augenblick der Gefahr den Zusammenstoss verschuldet.

Der Kläger hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 5 000 DM und Zinsen zu verurteilen.

Der Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und Widerklage auf Zahlung von 5 000 DM und Zinsen erhoben.

Nach Streitverkündung seitens des Beklagten ist das Land Schleswig-Holstein dem Rechtsstreit als Streitgehilfin des Klägers beigetreten und hat sich seinen Anträgen angeschlossen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen.

Der Beklagte hat seine Anträge mit der Widerklage weiterverfolgt. In der Berufungsinstanz hat er seinen Sachschaden und die Sachfolgeschäden mit 6 074,65 DM beziffert. Ferner hat er darauf hingewiesen, dass ihm der Kläger den Betrag

von 5 223 DM ersetzen müsse, den er für Arzt- und Heilungskosten der drei verletzten Insassen seines Personenkraftwagens habe aufwenden müssen. Endlich hat er einen Anspruch auf Ersatz seines Verdienstausfalls und eine Schmerzensgeldforderung angemeldet, wobei er sich nähere Bezifferung vorbehalten hat. Mit allen Ansprüchen, die ihm aus Anlass des Unfalls gegen den Kläger erwachsen seien, hat er die Aufrechnung gegenüber der Klageforderung erklärt.

Das Oberlandesgericht hat unter Zurückweisung der weiteren Berufung das Teil- und Zwischenurteil des Landgerichts wie folgt geändert:

"Der Klageanspruch ist zu $\frac{4}{5}$ (vier Fünfteln) dem Grunde nach gerechtfertigt.

Der Anspruch der Widerklage ist im Rahmen der Haftungsgrenzen des Kraftfahrzeuggesetzes zu $\frac{1}{5}$ (einem Fünftel) dem Grunde nach gerechtfertigt.

Die Widerklage wird abgewiesen, soweit mit ihr Ansprüche aus unerlaubter Handlung des Klägers geltend gemacht werden."

Der Kläger bittet mit der Revision um Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Der Beklagte, der Anschlussrevision eingelegt hat, beantragt, die Klage in vollem Umfang abzuweisen und den Widerklageanspruch ohne Einschränkung für gerechtfertigt zu erklären. Das Oberlandesgericht hat die Revision zugelassen.

Entscheidungsgründe:

A

Das Berufungsgericht ist auf Grund einer gemäss § 17 KfzG vorgenommenen Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass die von dem Beklagten zu vertretende stark erhöhte Betriebsgefahr seines Personenkraftwagens und das ihm zur Last fallende erhebliche Verschulden zu vier Fünfteln für die Entstehung des Unfalls und des Schadens ursächlich gewesen sei, während die vom Lastzug des Klägers ausgehende Betriebsgefahr sich zu einem Fünftel ursächlich ausgewirkt habe. Die auf dieser Ursachenabwägung beruhenden Zwischenentscheidungen über den Grund des Anspruchs der Klage- und Widerklageforderung, die das Berufungsurteil ausspricht, sind - ohne dass es auf die Richtigkeit der Abwägung ankommt - rechtlich nicht haltbar. Sie beruhen auf einem von der Anschlussrevision zutreffend gerügten Verstoss gegen prozessuale Rechtsätze, lassen aber darüber hinaus auch eine fehlsame Würdigung der materiellen Rechtslage erkennen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die mit der Klage und Widerklage geltend gemachten Ansprüche vom Berufungsgericht nicht nur einem Bruchteil des bezifferten Betrages dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden sollten, sondern dass die Entscheidung wie folgt auszulegen ist: Die von beiden Parteien erhobenen Teilschadenansprüche sind insoweit dem Grunde nach gerechtfertigt, als sie sich im Rahmen der angegebenen Quote des Gesamtschadens halten, von dem ein Teil eingeklagt wird. Es würden also, da die Quotelung an der Gesamtforderung vorzunehmen ist, im Verfahren über die Höhe des Anspruchs Beträge zugebilligt werden können, die über vier Fünfteln von 5 000 DM zu Gunsten des Klägers und über einem Fünftel von 5 000 DM zu Gunsten des Beklagten liegen. Dass der Urteilstenor in diesem Sinne zu verstehen ist, ergibt sich

mit Sicherheit aus den Entscheidungsgründen, die zur Auslegung des Urteilstenors herangezogen werden können (BGHZ 2, 164 [170]).

2. Die Besonderheit des Falles liegt darin, dass aus einem Schadenereignis, nämlich einem Zusammenstoss zweier Kraftfahrzeuge beiden Fahrzeughaltern Schaden entstanden ist und wechselseitige Schadensersatzansprüche klageweise geltend gemacht werden. Soll alsdann gemäss § 17 Abs 1 Satz 2 KfzG nach einem bestimmten Quotenverhältnis ein Ausgleich vorgenommen werden, so ist es streitig, wie sich die Durchführung dieser Ausgleichung vollzieht.

a) Nach der Auffassung des Reichsgerichts muss zunächst der Gesamtschaden ermittelt und dann festgestellt werden, welche der Parteien der anderen den Unterschiedsbetrag zwischen dem von letzterer erlittenen Schadensbetrag und dem Betrag zu erstatten hat, den letztere anteilig von dem beiderseitigen Schaden zu tragen hat (RG HRR 1935 Nr 1159). Nach dieser, im Schrifttum insbesondere von Müller, Strassenverkehrsrecht, 17. Aufl C II c zu § 17 KfzG vertretenen Ansicht besteht also aus der Entstehung des beide Halter betreffenden Schadensfalles von vorherein nur der Anspruch eines Halters auf Zahlung eines Ausgleichsbetrages, der auf Grund einer Quotelung des Gesamtschadens zu ermitteln ist. Von dieser Auffassung aus war es ausgeschlossen, Ansprüche beider Halter dem Grunde nach - wenn auch mit Einschränkung - für gerechtfertigt zu erklären. Entweder hatte der Kläger dem Beklagten einen Ausgleichsbetrag zu erstatten oder der Beklagte war Schuldner eines Ausgleichsanspruchs des Klägers. Welche Folge eintrat, konnte erst nach wenigstens summarischer Ermittlung des Gesamtschadens beider Parteien ermittelt werden, wobei nichts im Wege stand, ein Zwischenurteil über den Grund des Anspruchs zu Gunsten einer Partei zu er-

lassen, wenn mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten stand, dass diese auch unter Berücksichtigung der Ausgleichung einen Unterschiedsbetrag zu fordern hatte (RG HR 1935, Nr 1159). Dagegen konnten sich kreuzende Ansprüche beider Parteien auf Leistung von Schadensersatz nicht zur Entstehung gelangen.

b) Der Auffassung des Reichsgerichts tritt die im Schrifttum insbesondere von Levis, Recht des Kraftfahrers 1939, 120 und Proelss, Versicherungsrecht 1954, 1, aber auch von mehreren Oberlandesgerichten (OLG Karlsruhe, JW 1933, 1667; OLG Stuttgart, Versicherungsrecht 1952, 205; OLG Oldenburg, NJW 1953, 1514) vertretene Auffassung gegenüber, dass die beiderseitigen Schadensersatzansprüche der Halter nicht als bloße Rechnungspositionen eines Gesamtschadens, sondern selbständig zu würdigen seien. Dementsprechend wird an beiden Schadensersatzforderungen, die sich aus der Abwägung des § 17 KfzG^{eine} ergebende, dem Anteil an der Verursachung entsprechende Kürzung vorgenommen, und es stellt sich alsdann bei einem Vergleich der beiden gekürzten Forderungen heraus, wer dem anderen erstattungspflichtig ist. Diese Durchführung der Ausgleichung führt bei Beteiligung zweier Halter auf einem anderen Weg zu demselben rechnerischen Endergebnis. Das gilt auch dann, wenn der eine Halter nur innerhalb der Höchstgrenzen des § 12 KfzG haftet; denn diese Höchstgrenzen gelten nach der zutreffenden Auffassung des Reichsgerichts immer nur gegenüber einer Inanspruchnahme durch die andere Partei, nicht aber kann, wie die Revision meint, der eigene Schaden des Gläubigers auf diese Höchstgrenze angerechnet werden (RG VA 1936, 131 Nr 109). Trotz des rechnerisch gleichen Ergebnisses sind jedoch, worauf insbesondere Rost, VAE 1939, 385 ff und Proelss, Versicherungsrecht 1954, 1 hingewiesen haben, die versicherungsrechtlichen Folgen beider Auffassungen sehr verschieden. Ausserdem ist die verfahrensrechtliche Durch-

führung eine unterschiedliche, indem nämlich nur nach der zweiten Auffassung die Möglichkeit eröffnet ist, über den Schadensersatzanspruch nur eines Halters ohne Eingehen auf den Gesamtschaden urteilsmässig zu entscheiden. Auch ist nur nach der zweiten Auffassung Raum für wechselseitige Zwischenurteile über die sich kreuzenden Schadensersatzansprüche.

3. Es mag hier dahinstehen, welche Auffassung den Vorzug verdient. Denn auch wenn man mit dem Berufungsgericht von selbständigen Schadensersatzforderungen beider Parteien ausgeht, so müsste doch der besonderen Rechtslage Rechnung getragen werden, die sich daraus ergab, dass der Beklagte seine aus dem Unfall entstandenen Schadensersatzansprüche und darüber hinaus auch seine aus § 17 Abs 1 Satz 1 KfzG hergeleiteten Ausgleichsansprüche, die ihm durch die Aufwendungen zugunsten der geschädigten Insassen seines Wagens erwachsen waren, zur Aufrechnung gestellt hatte. Der Beklagte hatte dabei die Auffassung vertreten, die Klageforderung werde angesichts der Höhe seiner noch nicht vollständig spezifizierten Gegenforderungen selbst bei ungünstiger Schadensverteilung durch Aufrechnung getilgt sein. Der Einwand der Aufrechnung mit einer rechtlich zusammenhängenden Gegenforderung musste im Verfahren über den Grund des Anspruchs beschieden werden; er betraf nämlich den Bestand des Anspruchs. Das Reichsgericht hat sogar dann Erledigung des Aufrechnungseinwands vor Erlass eines Grundurteils verlangt, wenn die Aufrechnung bei Begründetheit der Gegenforderung die Klageforderung nur teilweise beseitigt, da auch dann feststehe, dass die Klage zum Teil abweisungsreif sei (RGZ 123, 6; RG Warn Rspr 1938 Nr 81). Von dieser strengen Rechtsprechung ist der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in der Entscheidung BGHZ 11, 63 abgegangen. Er hat die Verweisung des Aufrechnungseinwands in das Betragsverfahren dann zugelassen,

wenn auch bei Berücksichtigung der Aufrechnung festgestellt werden kann, dass jedenfalls ein Teil der Klageforderung bestehen bleibt. Diese Mindestvoraussetzung muss aber in jedem Falle vorliegen. Besteht die Möglichkeit, dass die Forderung durch Aufrechnung getilgt ist, so kann sie ebenso wenig dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden wie bei einer möglichen Tilgung durch Zahlung.

Daher war es rechtliche schon aus diesem Grunde nicht zulässig, sowohl die Klage wie die Widerklageforderung dem Grunde nach teilweise für gerechtfertigt zu erklären. Entgegen der Meinung des Berufungsgerichts kann die blosser Möglichkeit, dass der Kläger oder der Beklagte im Bettragsverfahren obsiegen werde, den Erlass von Grundurteilen zu Gunsten beider Parteien nicht rechtfertigen. Entweder bestand nach der Aufrechnung eine überschüssende Forderung des Klägers oder eine solche des Beklagten. Auf die Ermittlung der überschüssenden Forderung einer Partei kam es also auch dann an, wenn die Ausgleichung gemäss der unter Nr 2 dargelegten Auffassung vollzogen wurde. Auch von dieser Auffassung aus konnte nur ein Zwischenurteil über den Grund des Anspruchs zu Gunsten einer Partei ergehen, wobei vorher eine wenigstens summarische Prüfung des Gesamtschadens erforderlich war. Diese Prüfung konnte auch nicht deshalb unterbleiben, weil das Landgericht von seinem Standpunkt, nur der Kläger habe Schadensersatzansprüche, keinen Anlass hatte, auf die Höhe des Schadens näher einzugehen. Das Berufungsgericht musste zu allen Voraussetzungen seiner Entscheidung unabhängig davon Stellung nehmen, ob vor dem Landgericht bereits eine Erörterung stattgefunden hatte (vgl Stein-Jonas-Schönke, ZPO 17. Aufl V 3 zu § 538 ZPO).

4. Der Senat verkennt nicht, dass die Abwicklung von Haftpflichtprozessen, dem ein Schadensfall mit beiderseitigem

Schaden zugrunde liegt, erschwert wird, wenn in Fällen wie dem vorliegenden nur nach - wenigstens summarischer - Prüfung des Gesamtschadens ein Urteil über den Grund des Anspruchs ergehen kann. Wird die Ausgleichung der unter 2 b) dargestellten Auffassung vorgenommen, so haben es die Parteien in der Hand, die verfahrensmässige Abwicklung dadurch zu erleichtern, dass sie von der Erklärung der Aufrechnung absehen. Das geltende Verfahrensrecht lässt es aber nicht zu, dass die Verteilung der beiderseitigen Verantwortlichkeit in einem bestimmten Quotenverhältnis als blosser Vorfrage für die spätere Ausgleichung durch Zwischenurteil vorabentschieden wird. Ein Zwischenurteil gemäss § 303 ZPO hat, wie unbestritten ist (vgl. Rosenberg, Lehrbuch des deutschen Zivilprozessrechts 1954, § 55 III 1), einen Zwischenstreit über eine den Fortgang des Verfahrens betreffende Prozessfrage zur Voraussetzung. Auf eine Vorabentscheidung einer präjudiziellen Frage des sachlichen Rechts läuft es aber hinaus, wenn das Berufungsgericht die nach seiner Ansicht angemessene Schadensteilung im Rahmen wechselseitiger Grundurteile über Teilschadenforderungen festlegt, ohne den Bestand dieser Forderungen dem Grunde nach feststellen zu können. Die durch § 304 ZPO geschaffene Möglichkeit einer Gliederung des Prozeßstoffes in zwei selbständige Verfahrensabschnitte, die der zweckmässigen Erledigung von Haftpflichtprozessen in hohem Masse zugute kommt, ist nach geltendem Verfahrensrecht an konkrete, mit der Klage oder Widerklage geltend gemachte Ansprüche gebunden.

Auf einer Verkenntung dieser Rechtslage beruht es auch, wenn das Berufungsgericht eine Abweisung der Widerklage ausgesprochen hat, soweit mit dieser Ansprüche aus unerlaubter Handlung des Klägers geltend gemacht worden sind. Zwar kann in einem Zwischenurteil über den Grund des Anspruchs eine Einschränkung des Klagegrundes insoweit zum Ausdruck gebracht

werden, als diese Einschränkung für die Ermittlung der Höhe des Anspruchs im Betragsverfahren von Bedeutung ist. Mit der Widerklage hatte der Beklagte aber nur Ansprüche geltend gemacht, die auch im Rahmen der Höchstsätze des Kraftfahrzeuggesetzes zugestellt werden konnten. Auch bei einer Kürzung seiner Ansprüche gemäss § 17 KfzG in einem bestimmten Bruchteilverhältnis hätte die Höchstgrenze des § 12 Abs 1 Nr 3 KfzG nicht im Wege gestanden, der Widerklage in vollem Umfang stattzugeben. Die Kürzung wäre nämlich nicht an dem Höchstbetrag, sondern an der Gesamtforderung des Beklagten für Sachschäden vorzunehmen gewesen (vgl Müller aaO B IV zu § 12). Solange die mit der Widerklage geltend gemachte Forderung des Beklagten unter der Höchstgrenze des § 12 Abs 1 Nr 3 KfzG lag, war es nur eine Frage der rechtlichen Begründung, ob dem Anspruch aus dem Rechtsgrund des § 7 KfzG oder dem der §§ 823 ff BGB stattgegeben wurde. Über die rechtliche Begründung einer Forderung konnte aber nicht durch "Abweisung" vorabentschieden werden.

B

Das Urteil des Berufungsgerichts musste somit aufgehoben werden. Gemäss § 565 Abs 3 Nr 1 ZPO wäre das Revisionsgericht selbst in der Lage, in der Sache zu entscheiden, wenn diese nach dem einwandfrei festgestellten Sachverhalt zur Endentscheidung reif wäre. Würde gemäss der Ansicht der Revision nur eine Schadensersatzhaftung des Beklagten oder nach Ansicht der Anschlussrevision nur eine Schadenshaftung des Klägers aus dem Zusammenstoss gegeben sein, so käme es auf Ermittlung eines Differenzbetrages zu Gunsten einer Partei nicht an. Vielmehr könnte alsdann entweder die Klage oder die Widerklageforderung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden. Es muss daher in die von beiden Parteien

erbetene Prüfung des Berufungsurteils auch insoweit eingetreten werden, als dieses die Unfallentstehung und die beiderseitige Verantwortung würdigt.

1. Keinen Bedenken unterliegt es, wenn das Berufungsgericht das Vorfahrtrecht des Klägers bejaht hat. Dieser befuhr eine durch ein Nummernschild gemäss Anlage 1 Bild 44 zur Strassenverkehrsordnung vom 13. November 1937 gekennzeichnete Bundesstrasse. Das sich aus § 13 Abs 1 Nr a der Strassenverkehrsordnung 1937 ergebende Vorfahrtrecht des auf der Bundesstrasse fahrenden Verkehrsteilnehmers würde nur dann aufgehoben sein, wenn auch die vom Beklagten benutzte Einmündungsstrasse gleichen Rang gehabt hätte (RG VAE 1938, 310). Alsdann würde die Grundregel gelten, dass der von rechts Kommende die Vorfahrt hat. Die Autobahn als solche ist aber keine Hauptstrasse im Sinne von § 13 Abs 1 StVO. Da sie - wenigstens in aller Regel - nicht mit Strassen des allgemeinen Verkehrsnetzes zusammentrifft, hat der Gesetzgeber offenbar keinen Anlass gesehen, sie in den Katalog der Strassen des § 13 Abs 1 StVO aufzunehmen. Unter eingehender Würdigung der Örtlichkeit hat das Berufungsgericht ausgeführt, dass sich der Beklagte auch gar nicht mehr auf der Autobahn, sondern auf einem "Zufahrtsweg zum bestehenden Strassennetz" im Sinne des § 3 der Vorläufigen Autobahn- Betriebs- und Verkehrs-Ordnung vom 14. Mai 1935 (VABVO) befand, als er in die Bundesstrasse einbog. Zwar war damals das Ende der Autobahn nicht durch ein besonderes Schild angezeigt, wohl war aber vorher durch ein Verkehrsschild darauf hingewiesen, dass die Autobahn in 1000 m Entfernung, also vor der Abfahrtsrampe endige. Ausserdem deuteten das auf eine allgemeine Gefahrstelle hinweisende Warnzeichen mit dem Zusatz "200 m kreuzt Fussweg", das Gebotszeichen "Vorfahrt auf der Hauptstrasse achten" und die veränderte Örtlichkeit (andere Pflasterung, Chausseebäume) darauf hin, dass die Autobahn zu Ende war.

Ein Zufahrtsweg zur Autobahn gewährt aber keine Vorfahrt, vielmehr ist, wenn dieser in eine Bundesstrasse einmündet, der durchgehende Verkehr auf der Bundesstrasse bevorrechtigt. Dabei mag es dahingestellt bleiben, ob dieses Vorrecht nicht nur aus § 13 Abs 1 Nr 2 StVO, sondern auch aus § 5 VABVO hervorgeht oder ob die letztere Vorschrift nur die Bevorrechtigung des durchgehenden Verkehrs auf der Autobahn gegenüber der Anschlußstelle betrifft.

2. Das Berufungsgericht hat weiter ohne Rechtsirrtum ausgeführt, dass objektiv eine Verletzung des Vorfahrtrechts durch den wartepflichtigen Beklagten vorgelegen habe. Wenn die beiden Fahrzeuge, von denen das des Beklagten etwa doppelt so schnell fuhr wie das des Klägers, bei Beibehaltung ihrer Geschwindigkeit etwa zur gleichen Zeit an der Einmündungsstelle eintrafen, hatte der Beklagte zu warten und den seinen Fahrkurs auf der Bundesstrasse beibehaltenden Kläger vorbeizulassen. Aber auch soweit das Berufungsgericht ausführt, der Beklagte habe fahrlässig dem Vorfahrtrecht des Klägers keine Rechnung getragen, ist ein Rechtsirrtum nicht erkennbar. Das Berufungsgericht hat eingehend die einzelnen Umstände ausgeführt, aus denen selbst einem ortsfremden Verkehrsteilnehmer bei genügender Aufmerksamkeit ersichtlich sein musste, dass die Autobahn zu Ende war. Dabei handelt es sich im wesentlichen um eine tatrichterliche Würdigung, die auf dem einggenommenen Augenschein beruht und einer Nachprüfung durch das Revisionsgericht nur in beschränktem Umfang zugänglich ist. Selbst wenn man dem Beklagten mit dem Berufungsgericht zugute halten will, dass dieser das Verkehrszeichen "Ende der Autobahn 1000 m" ohne Verschulden übersehen hat, so hätte doch neben den anderen örtlichen Gegebenheiten zumindest das für eine Autobahn ganz ungewöhnliche Verbotsszeichen "Vorfahrt auf der Hauptstrasse achten" Anlass sein müssen, der Örtlichkeit gesteigerte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Zwar bezieht

sich ein solches Verbotsschild grundsätzlich nur auf die nächstfolgende Einmündung oder Kreuzung, es konnte aber sehr wohl aus der Einnahme des Augenscheins entnommen werden, dass eine aus zwei Schenkeln gebildete und durch eine Insel nur unterteilte Anschlussstelle an eine Strasse des allgemeinen Verkehrs vorgelegen habe und dass die Beziehung des Verkehrszeichens zu dieser Strasse ersichtlich gewesen sei. Der Beklagte versties aber dann schuldhaft gegen die Vorschriften der §§ 9 Abs 2, 13 StVG, wenn er mit einer Geschwindigkeit von 60 km/st in die sich durch beiderseitige Bepflanzung mit Chauseebäumen abhebende Strasse einfuhr, ohne dem auf der Strasse ankommenden Lastkraftwagen des Klägers genügend Beachtung zu schenken. Dass dessen Absicht, auf der durchgehenden Bundesstrasse weiterzufahren, dem Beklagten bei einiger Aufmerksamkeit nicht hätte entgehen können, ist vom Berufungsgericht aus der Örtlichkeit begründet, ohne dass ein Rechtsirrtum ersichtlich ist. Solange die Möglichkeit eines Zusammenstosses oder auch nur einer Behinderung des Lastkraftwagens nicht ausgeräumt war, muss es sich der Beklagte zur Last legen lassen, dass er vor der Einmündung nicht gewartet hat (BGH LM Nr 9 zu § 13 StVO).

3. Bei der Würdigung des Verhaltens des Klägers ist das Berufungsgericht abschliessend zu dem Ergebnis gelangt, diesem könne der Vorwurf eines Verschuldens nicht gemacht werden, andererseits habe er aber auch den gemäss § 7 Abs 2 KfzG von ihm zu erbringenden Entlastungsbeweis nicht führen können.

a) Die Ablehnung eines Verschuldens beruht auf folgenden Erwägungen:

Der mit 30 km/st fahrende Kläger habe den Personenkraftwagen des Beklagten gesehen, als die Entfernung zwischen den beiden Fahrzeugen etwa 170 m betragen habe. Die Sichtver-

hältnisse seien durch das regnerische Wetter zwar etwas, aber nicht wesentlich beeinträchtigt worden. Der Kläger habe daher davon ausgehen dürfen, dass der Fahrer des Personenkraftwagens seinen Lastzug auch gesehen habe. Er habe keinen Anlass gehabt, bei seiner Fahrweise in Rechnung zu stellen, dass der Beklagte das Vorfahrtrecht des auf der Bundesstrasse fahrenden Lastzuges nicht beachten werde. Sein Augenmerk habe er auf die in Höhe der Abfahrtsrampe verengte und in einer leichten Linkskurve verlaufende Bundesstrasse richten und dabei seine Fahrweise auf diese Verengung und einen möglichen Gegenverkehr einstellen müssen. Es könne dem Kläger nicht zum Vorwurf gereichen, dass er nicht ständig auch den auf der Zufahrtsstrasse ankommenden Personenkraftwagen des Beklagten beobachtet habe. Nach Erkennen der Gefahr habe er durch Ausweichen nach links in natürlicher Weise auf den von rechts kommenden Wagen reagiert. Zu längeren Überlegungen sei in diesem Augenblick keine Zeit mehr gewesen. Wäre der Kläger weiter geradeaus gefahren, würde im übrigen mit Wahrscheinlichkeit der Zusammenstoß auch nicht vermieden worden sein. Der Vorwurf des Beklagten, der Kläger habe sein Vorfahrtrecht rücksichtslos durchgesetzt, sei unbegründet.

b) Der Kläger habe jedoch nicht bewiesen, dass er die äusserste nach den Umständen mögliche Sorgfalt angewandt habe. Ein besonders umsichtiger Fahrer würde neben der Bundesstrasse auch die in spitzem Winkel einlaufende Abfahrtsrampe beobachtet haben; bei schnellem Wechsel der Blickrichtung sei eine Beobachtung beider Strassen ohne Schwierigkeit möglich gewesen. Der Kläger habe etwa 6 Sekunden lang nur auf seine Fahrbahn geschaut, ohne dem vorher bereits gesehenen Personenkraftwagen weitere Beachtung zu schenken. Bei Ausnutzung dieser Zeit zu einer Beobachtung auch des Verkehrs auf der Abfahrtsrampe würde der Kläger

die Gefahrensituation eher erkannt haben und in der Lage gewesen sein, ihr wirksam zu begegnen.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts werden sowohl von der Revision wie von der Anschlussrevision angegriffen. Die Revision hält die zu a) angeführten Erwägungen für so wesentlich, dass auch die Verantwortlichkeit des Klägers aus § 7 KfzG ausgeräumt sei. Die Anschlussrevision dagegen meint, die Erwägungen zu b) müssten bei richtiger rechtlicher Einordnung auch zur Feststellung eines Verschuldens des Klägers führen. Durchaus zutreffend hat das Berufungsurteil jedoch bei Prüfung der Voraussetzungen des § 823 BGB und des § 7 KfzG nicht den gleichen Maßstab an die Sorgfalt und Aufmerksamkeit des Klägers gelegt. Während eine Haftung aus § 823 ff BGB schon ausscheidet, wenn dem Kläger eine schuldhaft Verletzung seiner Verkehrspflichten nicht nachgewiesen ist, ist eine Verantwortung aus § 7 KfzG erst dann ausgeräumt, wenn der Fahrer eine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besonders überlegene und gesammelte Aufmerksamkeit, Umsicht und Geistesgegenwart gezeigt hat. Nur wenn von dem Halter nachgewiesen ist, dass auch bei Anwendung einer einem besonders guten Fahrer eigenen Geschicklichkeit und Umsicht der Unfall nicht hätte vermieden werden können, ist der Entlastungsbeweis aus § 7 Abs 2 KfzG geführt (BGH VRS 1953, 329 [331]). Dieser Unterschied wird von beiden Parteien verkannt, die jeweils nur die für sie günstigen Feststellungen und Erwägungen herausgreifen, um entweder darzutun, dass sich der Kläger auch hinsichtlich der Haftung aus dem Kraftfahrzeuggesetz entlastet habe, oder um zu folgern, er sei auch aus unerlaubter Handlung verantwortlich. Die Erwägungen des Berufungsurteils sind aber in ihrem Zusammenhang ohne Widerspruch und frei von Rechtsirrtum. Der Kläger durfte sich grundsätzlich darauf verlassen, dass sein Vorfahrtrecht beachtet werde. Erst wenn besondere Um-

stände auf das Gegenteil hindeuteten, musste er seine Fahrweise entsprechend einrichten und bei Gefahr eines Zusammenstoßes von der Vorfahrt absehen (BGH VRS 1952, 223, 225; BGHZ 9, 6 [107]). Er war aber nicht verpflichtet, von vornherein eine Verletzung der Vorfahrt durch den Beklagten in Rechnung zu stellen und diesen ständig im Auge zu behalten. Erst recht bestand bei der beiderseitigen Sichtmöglichkeit keine Verpflichtung zur Abgabe eines Warnzeichens. Auch wenn ein Mitfahrer die Gefahr näher erkannt haben sollte, begründet es noch keinen Verschuldensvorwurf gegen den Kläger, dass dieser seine eigene Fahrbahn beobachtete und zunächst darauf vertraute, der Beklagte werde ihn vorbeilassen. Hat er in dem Augenblick, in dem ihm die mögliche - ohne sein Verschulden eingetretene - Gefährdung bewusst war, durch Ausbiegen nach links reagiert, so kann ihm aus dieser natürlichen Verhaltensweise selbst dann kein Vorwurf eines Verschuldens gemacht werden, wenn sich nachträglich ergeben sollte, dass eine andere Massnahme in der kritischen Lage zweckmäßiger gewesen wäre (BGH VRS 1952, 91). Nach der Feststellung des Berufungsgerichts ist es aber nicht einmal wahrscheinlich, dass der Unfall vermieden wäre, wenn der Kläger seinen Fahrkurs beibehalten hätte. Ist somit bedenkenfrei ein Verschulden des Klägers verneint, so konnte das Berufungsgericht dies aus der Beweisaufnahme, insbesondere der Einnahme des Augenscheins, die Überzeugung gewinnen, dass ein besonders guter und aufmerksamer Fahrer in der Lage gewesen wäre, durch Beobachtung auch der Zufahrtsstrasse, die mit einer geringen Änderung des Blickwinkels einzusehen war, die Gefahrlage eher zu erkennen und den Unfall zu vermeiden. Dann bleibt aber die Verantwortung des Klägers aus § 7 KfzG bestehen.

4. Haben beide Parteien eine rechtlich zu vertretende Ursache zu der Entstehung des Schadens gesetzt, so kann erst

auf Grund einer Abwägung der beiderseitigen Verantwortlichkeit (§ 17 KfzG) eine Ersatz- und Ausgleichspflicht der beteiligten Halter festgestellt werden. Auch soweit die Ansprüche des Klägers aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung begründet sind, muss er sich bei der Schadensabwägung die von ihm gemäss § 7 KfzG zu vertretende Betriebsgefahr seines Lastzuges entgegenhalten lassen (BGHZ 6, 319; BGH VRS 1953, 424). Ob bei der grösseren Verursachung, die von dem mit höherer Geschwindigkeit unter Verletzung des Vorfahrtrechts auf die Bundesstrasse einfahrenden Personenkraftwagen ausging, dessen Fahrer zudem schuldhaft handelte, die ursächliche Bedeutung der Betriebsgefahr des Lastzuges so zurücktritt, dass es gerechtfertigt ist, die Pflicht zur Schadenstragung allein dem Beklagten aufzuerlegen, war vom Tatrichter zu entscheiden. Das Oberlandesgericht hat bei seiner Abwägung diese mögliche Folgerung im Gegensatz zum Landgericht nicht gezogen, es vielmehr für angemessen erachtet, den Kläger mit einem Anteil von einem Fünftel an der Schadenstragung zu beteiligen. Das Revisionsgericht ist nicht in der Lage, diese rechtlich nicht zu beanstandende Abwägung des Tatrichters durch eine andere zu ersetzen. Damit ist für eine Sachentscheidung des Revisionsgerichts kein Raum.

C

Es musste daher aus den Gründen zu A) die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden (§ 565 Abs 1 ZPO). Angesichts der Notwendigkeit einer neuen Verhandlung vor dem Berufungsgericht bestand kein Anlass, zu den einzelnen auf § 286 ZPO gestützten Rügen Stellung zu nehmen, mit denen von beiden Revisionen geltend gemacht wird, der Sachverhalt sei unter

Verletzung verfahrensrechtlicher Vorschriften und Nichtbeachtung von Denkgesetzen oder Sätzen der Lebenserfahrung festgestellt worden. Diese Rügen enthalten im wesentlichen eine Kritik der Beweismwürdigung des Berufungsgerichts und liegen damit auf einem Gebiet, das allein der Beurteilung durch den Tatrichter unterliegt. Das gilt insbesondere von den Angriffen der Anschlussrevision, die sich gegen die Würdigung der Verkehrslage richten, die das Berufungsgericht auf Grund der Einnahme des Augenscheins und der Zeugen- und Sachverständigenvernehmung getroffen hat. Den Parteien bleibt es unbenommen, ihre Ausführungen zur Beweismwürdigung dem Berufungsgericht vorzutragen. Dieses wird den Parteien auf Antrag Gelegenheit geben müssen, dem Sachverständigen in mündlicher Verhandlung Fragen zur Erläuterung seines Gutachtens zu stellen, soweit die gutachtlichen Äusserungen nicht schon bei der Beweisaufnahme, sondern erst in einem nachträglich eingereichten schriftlichen Gutachten enthalten sind. Auf die Entscheidung BGHZ 6, 398 wird Bezug genommen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision war dem
Berufungsgericht zu übertragen.

Meiß

Dr. Gelhaar

Dr. K. E. Meyer

Hanebeck

Dr. Hauß