

Nachschlagewerk: ja  
Amtliche Sammlung: nein

2349 082

30

BGB § 839 K; GG Art. 34; StVG §§ 17, 18

- a) Führt ein Beamter auf einer in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgenden Dienstfahrt einen Verkehrsunfall herbei, so richten sich die Ansprüche der Geschädigten auch dann nach den Grundsätzen des Amtshaftungsrechts (Art. 34 GG i. V. m. § 839 BGB), wenn eine Haftung für vermutetes Verschulden gemäß § 18 StVG in Frage kommt.
- b) Dagegen unterliegen die eigenen Schadensersatzansprüche eines Beamten, der als Führer eines Kraftfahrzeugs auf einer Dienstfahrt einen Unfall erlitten hat, auch dann der Schadenskürzung gemäß § 254 BGB, §§ 17, 18 StVG wenn eine Aussenhaftung des Beamten gemäß § 839 BGB, Art. 34 GG ausscheidet.

BGH, Urt. v. 24. Februar 1959 - VI ZR 66/58 - OLG Celle

VI ZR 66/58

Verkündet  
am 24. Februar 1959  
[REDACTED], Justizober-  
sekretär,  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes  
In dem Rechtsstreit

1. des minderjährigen Kraftfahrers Manfred St[REDACTED]  
in M[REDACTED], S[REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch  
seinen Vater, den Fuhrunternehmer Herbert St[REDACTED],  
ebenda,
2. des Fuhrunternehmers Herbert St[REDACTED] in M[REDACTED],  
S[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger und  
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Postkraftwagenfahrer Erich S[REDACTED] in M[REDACTED],  
von Mü[REDACTED]-Straße [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten und  
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs  
auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 1959  
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß  
und der Bundesrichter Dr. Engels, Dr. K. E. Meyer,  
Hanebeck und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Teil-  
urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts  
in Celle vom 16. Januar 1958 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten  
auferlegt.

Von Rechts wegen

31

= 2. -

**Tatbestand:**  
-----

Am Morgen des 6. Dezember 1954 - es war noch dunkel - steuerte der Erstbeklagte den aus Triebwagen und Anhänger bestehenden Lastzug seines Vaters, des Zweitbeklagten, auf der 4,70 m breiten, mit Schneematsch bedeckten und glitschigen Fahrbahn der Landstraße H [REDACTED] in Richtung L [REDACTED]. In einer leichten Rechtskurve der Straße stieß er mit dem entgegenkommenden Personenomnibus der Bundespost zusammen, den der Kläger lenkte. Der Omnibus wurde an der linken Seite in Höhe des Führersitzes vom Triebwagen des Lastzuges, der sich quer zur Fahrbahn gestellt hatte, gerammt und gegen einen - in Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - linken Straßenbaum gedrückt. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Der Kläger wurde schwer verletzt, sein linkes Bein mußte am Oberschenkel amputiert werden. Der Erstbeklagte und einige Insassen des Omnibusses erlitten ebenfalls Verletzungen.

Der Kläger hat zur Begründung seiner Schadensersatzforderungen vorgetragen:

Der Erstbeklagte sei trotz schlechter Sicht und Schneetreibens auf glitschiger Fahrbahn in die Kurve mit einer Geschwindigkeit von 56 bis 58 km/st eingefahren. Aus einer Geschwindigkeit von 50 km/st heraus habe er scharf abgebremst, wodurch es - begünstigt durch den nachdrückenden leeren Anhänger - zum Schleudern und Rutschen des Lastzuges gekommen sei. Bei langsamer und vorsichtiger Fahrweise habe der Erstbeklagte den Lastzug teilweise auf den rechten Seitenstreifen lenken und ohne Gefahr vorbeifahren können. Die Bremsanlage des Anhängers sei nicht in Ordnung, die Bereifung stark abge-



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

nutzt gewesen. Der Kläger hat um die Feststellung gebeten, daß ihm die Beklagten zum Ersatz des aus dem Unfall entstandenen Schadens verpflichtet sind; ferner hat er für Sachschäden und unfellbedingte Auslagen 954,30 DM verlangt und Zubilligung eines angemessenen Schmerzensgeldes begehrt.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten.

Sie haben vorgetragen: Der Erstbeklagte sei auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn gefahren. Der anschließende Seitenstreifen sei nicht in voller Breite befahrbar gewesen. Die Geschwindigkeit des Lastzuges habe vor dem Zusammenstoß 50 km/st, bei diesem 40 km/st betragen. Der Postomnibus habe etwa die gleiche Geschwindigkeit gehabt, er sei aber nicht scharf rechts, sondern auf der Straßenmitte gefahren. Erst unmittelbar vor dem Zusammenprall habe der Kläger den Omnibus nach rechts gelenkt. Zu dem scharfen Abbremsen des Lastzuges sei es gekommen, weil der Omnibus keinen Platz zum Ausweichen auf der Fahrbahn gelassen habe. Auf eine solche Fahrweise habe sich der Erstbeklagte vor der Begegnung nicht einzustellen brauchen.

Die Beklagten sind sodann der Ansicht, daß mit Rücksicht auf die von ihrer Versicherung an die Bundespost gezahlten Beträge, aber auch mit Rücksicht auf eigene Schäden (Sachschäden, Verdienstausschlag für die Reparaturzeit des Lastzuges, Gesundheitsschäden des Erstbeklagten) ein Schadensersatzanspruch des in erster Linie schuldigen und daher zur Ausgleichung verpflichteten Klägers nicht bestehe. Hilfsweise haben die Beklagten die Aufrechnung mit ihren angeblichen Ausgleichsansprüchen erklärt.

Der Kläger hat demgegenüber die Ansicht vertreten, er sei als Beamter für den auf einer Dienstfahrt angerichteten Schaden gemäß Art. 34 GG persönlich nicht haftbar und daher auch nicht ausgleichspflichtig.

Das Landgericht hat die erbetene Feststellung getroffen und die Beklagten zur Zahlung eines Betrages von 324,30 DM für vermögensrechtliche Schäden und eines Betrages von 8 000 DM abzüglich gezahlter 4 000 DM für Schmerzensgeld verurteilt. Mit der Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen worden.

Die Beklagten haben mit der Berufung beantragt, die Zahlungsansprüche des Klägers abzuweisen und die Feststellung auf die Pflicht zum Ersatz der  Hälfte  der entstandenen Unfallschäden zu beschränken.

Das Oberlandesgericht hat durch Teilurteil über die Zahlungsansprüche des Klägers unter teilweiser Abänderung des landgerichtlichen Urteils wie folgt entschieden:

"Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an den Kläger 6 085,73 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 9. Juli 1956, abzüglich am 11. Dezember 1956 gezahlter 4 000 DM zu zahlen.

Wegen der weitergehenden Zahlungsansprüche wird die Klage abgewiesen."

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Beklagten den Antrag weiter, die Zahlungsansprüche

in vollem Umfang abzuweisen. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht würdigt die Entstehung des Verkehrsunfalls und die Verantwortung der Beteiligten wie folgt:

Der Erstbeklagte fuhr auf der mit Schneematsch bedeckten Fahrbahn zu schnell. Die Geschwindigkeit des Lastzuges betrug, wie sich aus der Diagrammscheibe des Fahrtschreibers ermitteln läßt, 51 km/st, ging dann vor der Begegnung auf 45 km/st herunter und betrug beim Aufprall noch ca. 41 km/st. Der Lastzug kam durch plötzliches scharfes Bremsen auf der glatten Fahrbahn ins Schleudern, wodurch sich der Triebwagen und der Anhänger quer zur Fahrbahn stellten. Der Erstbeklagte hätte rechtzeitig die Geschwindigkeit herabmindern und vorsichtig auf den rechten Seitenstreifen der Fahrbahn einlenken müssen, was möglich gewesen wäre. Zu dem scharfen Abbremsen hätte er es nicht kommen lassen dürfen, die Gefahr des Schleuderns war vorauszusehen. Die Fahrweise des Klägers vermag das Verhalten des Erstbeklagten nicht zu entschuldigen. Der Postomnibus fuhr zunächst mit 48 km/st, die Geschwindigkeit ging dann auf 39 km/st herunter und wurde bis zum Zusammenstoß auf ca. 20 km/st ermäßigt. Im Augenblick des Zusammenpralls hatte der Lastzug also die doppelte Geschwindigkeit wie der Omnibus. Der Kläger hätte die Fahrgeschwindigkeit des Omnibusses noch weiter herabsetzen können, wenn der Lastzug nicht so schnell, zuletzt schleudernd auf ihn zugefahren wäre. Der Omnibus hätte, wäre der Lastzug langsamer gefahren, auch noch weiter auf die äußerste rechte Straßenseite oder

auf den rechten Seitenstreifen fahren können. Daß der Kläger vorher mit einem Abstand von ca. 50 cm der rechten Räder zum Rand der befestigten Fahrbahn fuhr, ist angesichts der Glätte der Fahrbahn und der schlechten Erkennbarkeit der Straßenkante nicht zu beanstanden. Im Zeitpunkt des Zusammenstosses war der vordere Teil des Omnibusses, an den der Lastzug anstieß, schon so weit rechts, daß es aller Wahrscheinlichkeit nach am Ablauf des Zusammenstosses nichts geändert hätte, wenn er vorher noch um einiges weiter rechts hätte fahren können und gefahren wäre. Die Wirkung des Anpralls wäre auch dann im wesentlichen die gleiche gewesen. Daß der Kläger vor dem Zusammenstoß auf der Straßenmitte fuhr, ist nicht bewiesen. Der Erstbeklagte konnte sich bei dem Zustand der schlechten Fahrbahn nicht darauf verlassen, daß entgegenkommende Fahrzeuge kein Hindernis für ein gefahrloses Passieren auf der Fahrbahn darstellen würden. Der Erstbeklagte hätte bei langsamer und vorsichtiger Fahrweise, wie sie auf der glatten Fahrbahn bei schlechten Sichtverhältnissen geboten war, das Schleudern seines Lastzuges und den Zusammenstoß verhindern können. Andererseits läßt sich die Möglichkeit nicht ausschließen, daß der Kläger die hohe Geschwindigkeit des entgegenkommenden Lastzuges früher hätte erkennen können. In diesem Falle wäre er verpflichtet gewesen, seine Geschwindigkeit noch nachhaltiger herabzusetzen und noch früher weiter nach rechts zu fahren. Doch läßt sich nicht positiv feststellen, daß der Kläger nach der ihm möglichen Beobachtung Anlaß haben mußte, früher zu reagieren und sich auf die Fahrweise des Erstbeklagten einzustellen. Bei dem Kläger ist also nur der Haftungsgrund des § 18 StVG gegeben.

Auf Grund dieser Feststellungen und Erwägungen hält das Berufungsgericht eine Kürzung der Ansprüche des Klägers nach den Grundsätzen der §§ 17, 18 StVG für angemessen. Diese ist nach seiner Auffassung nicht deshalb ausgeschlossen, weil der Kläger als Beamter auf einer hoheitlichen Dienstfahrt begriffen war, er also im Aussenverhältnis nach dem Grundsatz des Art. 34 GG nicht haften würde. Zum Maß der Schadensteilung führt das Berufungsgericht abschließend folgendes aus:

"Bei der somit erforderlichen Schadensteilung war zu berücksichtigen, daß die überwiegende Schadensursache von den Beklagten zu vertreten ist. Die Betriebsgefahr des verkehrswidrig zu schnell fahrenden, schleudernden Lastzuges war sehr groß und überstieg die Betriebsgefahr des Omnibusses erheblich. Andererseits war aber auch die letztere in Anbetracht der sehr ungünstigen Straßenverhältnisse nicht unbedeutend. Es war angemessen, die Schadensteilung dahingehend vorzunehmen, daß die Beklagten dem Kläger drei Viertel seines Schadens zu ersetzen haben, während der Kläger das restliche Viertel selbst tragen muß."

2. Zutreffend hat das Berufungsgericht zunächst die rechtliche Voraussetzung für eine Schadensabwägung bejaht. Zwar hat der Kläger die Fahrt mit dem der Personenbeförderung dienenden Omnibus der Bundespost als Beamter in Ausübung öffentlicher Gewalt durchgeführt (vgl. BGHZ 20, 102), so daß gemäß Art. 34 GG die ihn Dritten gegenüber aus seiner Dienstbetätigung treffende Schadenspflicht die Bundespost übernimmt, er selbst also von der Haftung freigestellt ist. Die Regel, daß eine Schadens Kürzung bei Verkehrsunfällen

(§ 17 StVG) grundsätzlich eine potentielle Haftung des Betroffenen im Aussenverhältnis voraussetzt, darf keineswegs schematisch angewandt werden (vgl. hierzu BGHZ 20, 259; 26, 69). Stets ist auf Sinn und Zweck einer gesetzlichen Haftungsfreistellung und Haftungseingrenzung einzugehen. Weder aus § 839 BGB noch aus Art. 34 GG läßt sich aber ableiten, daß dem Beamten als Führer eines Kraftfahrzeugs dann eine Privilegierung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern eingeräumt werden soll, wenn er einen eigenen Schaden erlitten hat. Billigerweise kann auch dem Schädiger eines Beamten nicht zugemutet werden, dessen durch die Beamtenversorgung nicht gedeckten Schaden selbst dann voll zu ersetzen, wenn der Beamte die Verursachung des Schadens haftungsrechtlich wesentlich oder gar überwiegend mitzuvertreten hat. Eine solche Regelung ließe sich nur dann rechtfertigen, wenn das Gesetz dem Schädiger einen Ausgleich durch einen Anspruch gegen den Dienstherrn des Beamten gegeben hätte, was nicht der Fall ist. Macht ein Beamter aus einem auf einer Dienstfahrt erlittenen Verkehrsunfall Schadensersatzansprüche gegen andere Verkehrsteilnehmer geltend, ist daher unbeschadet der Sonderstellung, die dem Beamten bei der Aussenhaftung eingeräumt ist, eine Abwägung nach dem Grundsatz des § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG vorzunehmen. Das hat das Berufungsgericht in Einklang mit dem in VersR 1957, 417 abgedruckten Urteil des Oberlandesgerichts Köln in allem zutreffend ausgeführt. (Gleicher Auffassung: Kussow, Das Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. TZ 411; Böhmer, MDR 1957, 657; anderer Meinung: Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht 11. Aufl. Anm. 4 zu § 17 StVG; Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. S. 358).

Daß auch ein vermutetes Verschulden des Kraftfahrzeugführers eine Abwägung nötig macht, ergibt sich aus § 18 Abs. 1 und 3 StVG. Es kam daher auf eine Würdigung der Umstände und insbesondere darauf an, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Beteiligten verursacht worden ist.

3. Die Revision greift die Durchführung der Abwägung an. Sie will darauf hinaus, daß der Kläger an dem Verkehrsunfall schuldig sei und die überwiegende Unfallursache gesetzt habe, während das Verhalten des Erstbeklagten als Reaktion auf eine verkehrswidrige Fahrweise des Klägers zu verstehen und zu entschuldigen sei. Mit ihren Ausführungen begibt sich die Revision jedoch in weitem Umfang auf das Gebiet trichterlicher Würdigung, zugleich läßt sie die festgestellten Gegebenheiten ausser acht. Im einzelnen ist zu bemerken:

a) Rechtsirrig ist die Auffassung, daß zugunsten der Beklagten und zu Lasten des Klägers eine Umkehr der Beweislast oder der Beweisführung einzugreifen habe. Insbesondere ist nach dem Sachverhalt für eine Anwendung der Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins zu Lasten des Klägers kein Raum.

b) Die Feststellungen über die Geschwindigkeit der Fahrzeuge beruhen entgegen der Ansicht der Revision nicht auf einer unzulässigen Verwertung der Straftaten bei beantragter unmittelbarer Beweisaufnahme. Die sachverständigen Zeugen J. [REDACTED] und He. [REDACTED] sind im Zivilverfahren vernommen worden. Die Auswertung der Diagrammscheiben durch die Firma K. [REDACTED] (Bl 18 dA) war Gegenstand der mündlichen Verhandlung, die Beklagten haben sich selbst

auf diese Auswertung bezogen. Soweit gutachtliche Stellungnahmen Berücksichtigung gefunden haben, sind sie vom Berufungsgericht kritisch- zum Teil im Sinne der Auffassung der Beklagten - gewürdigt worden. Die Ansicht der Revision, die Geschwindigkeit des Lastzuges der Beklagten vor dem Zusammenstoß könne auch zwischen 30 und 35 km/st gelegen haben, setzt sich mit dem eigenen Vortrag der Beklagten (vgl. Tatbestand) in Widerspruch. Ein Verstoß gegen die Vorschrift des § 286 ZPO ist nirgends erkennbar.

c) Daß der Kläger den entgegenkommenden Lastzug der Beklagten sehen konnte, hat das Berufungsgericht keinesfalls verkannt. Zweifelhaft ist dem Berufungsgericht nur gewesen, ob der Kläger bei den schlechten Sichtverhältnissen in der Lage war, die Geschwindigkeit des Lastzuges, die auf der glatten Fahrbahn überhöht war, rechtzeitig richtig einzuschätzen.

d) Ist somit der Beurteilung der Hergang des Unfalls zugrunde zu legen, wie er vom Berufungsgericht festgestellt worden ist, so läßt die rechtliche Würdigung dieses Hergangs in keinem Punkt eine Verkennung der Rechtslage erkennen.

Angesichts der glatten Fahrbahn und da deren Ränder schwer erkennbar waren, läßt sich dem Kläger noch kein Vorwurf daraus machen, daß er mit den rechten Rädern des Omnibusses einen Abstand von 50 cm zum Fahrbahnrand hielt. Natürlich mußte er das Fahrzeug vor der Begegnung noch weiter nach rechts lenken, da die Breite der Fahrbahn 4,70 m betrug und beide Fahrzeuge ohne Zwischenraum eine Breite von 4,85 m einnahmen. Die feste Fahrbahn reichte also für

beide Fahrzeuge nicht aus. Ein teilweises Einlenken auf den Seitenstreifen war am ehesten dem Erstbeklagten zuzumuten, da an seiner Seite der Seitenstreifen breiter war und ausserdem an der Seite des Klägers die Böschung steiler abfiel. Nach dem von den Beklagten überreichten Privatgutachten Ha [REDACTED] zeigte die Böschung an der Seite des Klägers einen Abfall von 3 m. Der Kläger konnte also keinesfalls, wovon die Revisionsbegründung bei ihren Erwägungen ausgehen möchte, ganz rechts an die steile Böschung heranfahren. Wie ein Ausweichen zweier sich begegnender Fahrzeuge bei solchen Straßenverhältnissen und ungünstiger Sicht sowie schwer erkennbaren Fahrbahnrändern im einzelnen vonstatten geht, wird sich durchweg ohne Schwierigkeiten von selbst regeln, wenn die Führer der Fahrzeuge die Geschwindigkeit vor der Begegnung rechtzeitig herabsetzen, so daß ein beiderseitiges Manövrieren unter stetiger Beobachtung des entgegenkommenden Fahrzeugs ohne Gefahr möglich ist. Der Kläger hatte seine Geschwindigkeit auf ca. 20 km/st ermässigt. Er war dabei noch weiter nach rechts gefahren. Die Meinung des Erstbeklagten, er habe gar nicht damit zu rechnen brauchen, daß ihm die Fahrbahn teilweise versperrt sein werde, ist angesichts der Feststellung des Berufungsgerichts über Breite und Zustand der Fahrbahn unverständlich. Sie zeigte eine völlige Verkennung der Verkehrs- und Gefahrlage. Durchaus zutreffend hat es das Berufungsgericht dem Erstbeklagten zum Vorwurf gemacht, daß er die Geschwindigkeit des Lastzuges nicht früher, also ohne scharfes Bremsen, ermässigt hat. Der Erstbeklagte konnte sich nicht darauf verlassen, daß er gefahrlos ohne Bremsen durchfahren könne. Wäre der Erstbeklagte langsam auf den Omnibus zugefahren, hätten die Fahrzeuge ohne Schwierigkeiten aneinander vorbeifahren können. Das Einlenken des Omnibusses zum

Straßenrand zeigte deutlich, daß der Kläger Raum für die Begegnung schaffen wollte. Dem Erstbeklagten stand zudem der Seitenstreifen zur Verfügung. Unter diesen Umständen ist die wesentliche Unfallursache vom Berufungsgericht mit Recht darin gesehen worden, daß der Erstbeklagte seinen Lastzug infolge verkehrswidriger Fahrweise zum Schleudern gebracht und dadurch den Zusammenstoß verschuldet hat. Die Haftung des Zweitbeklagten ergibt sich alsdann aus § 831 BGB. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist es ferner nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht beim Kläger nur den Haftungsgrund des § 18 StVG bejaht hat, weil lediglich die Möglichkeit offen geblieben ist, daß der Kläger die hohe Geschwindigkeit des entgegenkommenden Lastzuges eher erkennen konnte und die alsdann erforderlichen Gegenmaßnahmen zu spät eingeleitet hat. Die sorgfältig gewürdigte Verkehrslage zwang das Berufungsgericht nicht, eine bewiesene Schuld des Klägers seiner Würdigung zugrunde zu legen. Die Schadensteilung im Verhältnis  $3/4 : 1/4$  entspricht der beiderseits zu vertretenden Verursachung. Sie ist jedenfalls aus Rechtsgründen nicht anzugreifen.

4. Vergeblich versuchen die Beklagten der Schadensersatzpflicht gegenüber dem Kläger dadurch zu entgehen, daß sie den Gesamtschaden, der dem Kläger und der Bundespost einerseits und den Beklagten andererseits durch den Unfall erwachsen ist, zu einem dem Verteilungsmaßstab des § 17 StVG entsprechenden Ausgleich bringen möchten. Wie der Senat in BGHZ 15, 133 ausgeführt hat, stehen sich die wechselseitigen Ansprüche der von einem Unfall betroffenen Kraftfahrzeughalter (und wie zu ergänzen ist: Kraftfahrzeugführer) auf Erstattung des ihnen entstandenen Schadens selbständig gegenüber, so daß es sich nur fragen kann, ob die von den Beklagten hilfs-

weise erklärte Aufrechnung mit ihren Schadensersatzansprüchen gegen den Kläger zur Tilgung der Klageansprüche geführt hat. Diese Rechtslage hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt und daher geprüft, ob den Beklagten gegen den Kläger aus dem Unfall Schadensersatzansprüche für den ihnen entstandenen Schaden zustehen.

Es hat diese Frage mit Recht unter Hinweis auf Art. 34 GG verneint. Zwar wird von Wussow (Das Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. TZ 408 bis 410, vgl. auch Informationen zum Versicherungs- und Haftpflichtrecht 1958 S. 70) die Auffassung vertreten, die Haftung des Kraftfahrers aus § 18 StVG unterstehe nicht den Sonderheiten des Beamtenhaftungsrechts. Nur für die an ein bewiesenes Verschulden anknüpfende Deliktshaftung des Beamten gelte die Subsidiaritätsklausel des § 839 BGB und das Prinzip der Überbürdung der Haftung auf den Dienstherrn. Dagegen sei durch § 18 StVG dem Geschädigten ein besonderer, aus dem Deliktsrecht herausfallender Anspruch gegen den Kraftfahrzeugführer gegeben. Soweit es um die begrenzte Haftung aus diesem gesetzlichen Sondertatbestand der Gefährdungshaftung gehe, könne dem Beamten keine Ausnahmestellung eingeräumt werden. Das widerstreite dem mit dem Straßenverkehrsgesetz erstrebten Schutz der Verkehrsteilnehmer. Die beiden Ansprüche aus § 839 BGB und aus § 18 StVG ständen, worauf auch § 16 StVG schließen lasse, in der Form der gesetzlichen Anspruchskonkurrenz selbständig nebeneinander. Das Reichsgericht hat demgegenüber in ständiger Rechtsprechung den Standpunkt vertreten, daß dem Beamten, der als Führer eines Kraftfahrzeugs in Ausübung ihm anvertrauter öffentlicher Gewalt einen Dritten schädige, auch dann die ihm günstige Sonderregelung des § 839 BGB und des Art. 131 WeimVerf. (jetzt Art. 34 GG) zugute komme, wenn die Schadens-

haftung aus § 18 KfzG (jetzt StVG) folge. Die Voraussetzungen des § 839 BGB und des § 18 StVG deckten sich, wenn man von der Beweislastumkehrung absehe, in weitem Umfang, während bei § 7 StVG an ein gänzlich anderes Haftungsprinzip angeknüpft werde. Nichts spreche dafür, daß bei einer Haftung aus vermutetem Verschulden die grundlegenden Vorschriften des Beamtenhaftungsrechts nicht gelten sollten (RGZ 125, 98; 139, 149; 140, 415, 418; 145, 177, 182; JW 1930, 2848; JW 1931, 3317 mit zustimmender Anmerkung von Jellinek; in gleichem Sinne OLG München, HRR 1940 Nr. 1017; OLG Dresden, DAR 1939 S. 230; ferner Fischer: Amtshaftung, Erl. 1 D II in Kraftfahrzeugrecht von A bis Z; Enneccerus/Lehmann, Schuldrecht 1958 § 257 II; Erman/Drees, BGBK 2. Aufl. 1 c zu § 839; Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. S. 358).

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat sich in der Entscheidung vom 14. Februar 1958 - III ZR 184/56 - (LM Art. 34 GG Nr. 42, VersR 1958, 320) dem Standpunkt des Reichsgerichts angeschlossen. Der erkennende Senat tritt ihm gleichfalls bei. Auch wenn man die Haftungsbestimmung des § 18 StVG noch der Gefährdungshaftung im weiten Sinne zurechnet, so ist doch nicht zu übersehen, daß die Haftung an ein vermutetes Verschulden des Kraftfahrzeugführers anknüpft. Die Bestimmung enthält eine Umkehr der Beweislast zu Lasten des Kraftfahrzeugführers, weil diesem nach Auffassung des Gesetzgebers eine Aufklärung des Unfallhergangs und der Verantwortung eher zuzumuten ist als dem betroffenen Verkehrsoffer. Eine solche an einen äußeren Tatbestand anknüpfende Verschuldensvermutung stellt keinen Fremdkörper in unserem Haftungsrecht dar. Sind nun Schadensersatzansprüche gegen Beamte durch § 839 BGB in gewissem Umfang eingeschränkt, insbesondere durch die bei fahr-

lässigen Amtspflichtverletzungen geltende Subsidiaritätsklausel des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB, so ist nicht einzusehen, warum diese Vergünstigung entfallen soll, wenn der Beamte aus seiner dienstlichen Tätigkeit nicht für bewiesenes, sondern für gesetzlich vermutetes Verschulden auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird. Der gesetzgeberische Grund der Sonderregelung des § 839 BGB, die Entscheidungs- und Verantwortungsfreudigkeit des Beamten nicht zu beeinträchtigen, trifft in beiden Fällen zu. Die durch die Subsidiaritätsklausel gegebene Einschränkung der Haftung ist - mag sie auch in ihrem rechtspolitischen Wert umstritten sein - auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts ebenso zu beachten wie auf anderen Gebieten. Es fehlt aber gleichfalls an einem zureichenden Grund, die für den Bürger günstige Seite des Amtshaftungsrechts, die in der Überbürdung der Haftung auf den leistungsfähigen Staat (bzw. die öffentlich-rechtliche Körperschaft) besteht, nicht zum Zuge kommen zu lassen, soweit bei einer besonderen Tätigkeit des Beamten dieser schon aus einem Sachverhalt verantwortlich ist, der nach Auffassung des Gesetzgebers zunächst auf ein Verschulden hinweist. Berücksichtigt man, daß nicht immer der Staat der Halter des vom Beamten benutzten Fahrzeugs zu sein braucht, so widerstreitet eine solche Auffassung eindeutig den Schutzzweck des Art. 34 GG, der den allgemeinen Grundsatz enthält, daß die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die öffentliche Körperschaft trifft, wenn jemand in Ausübung ihm anvertrauter öffentlicher Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt. Wie Jellinek aaO zutreffend ausführt, muß bei Bestimmung des Umfangs der Staatshaftung auf die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts zurückgegriffen werden, zu denen neben § 839 BGB auch § 18 StVG gehört. Enthält die letztere Bestimmung den Grund-

satz, daß bei Vorliegen eines gewissen Tatbestandes bis zur Entlastung ein Verschulden anzunehmen ist, so greift, wenn dieses Verschulden gleichzeitig eine Antspflichtverletzung im Sinne des Art. 34 GG darstellt, der Grundsatz der Überbürdung der Haftung auf den Staat genauso ein wie sonst bei bewiesenem Verschulden. Es würde nach Ansicht des Senats ein wenig sinnvolles Ergebnis sein, wenn der Beamte bei fehlender Aufklärung der Unfallverantwortung den angerichteten Schaden, wenn auch in begrenztem Umfang, selbst begleichen müßte, während er die Befriedigung der auf nachgewiesenes Verschulden gestützten Ansprüche verweigern könnte. Dem Schutz der Verkehrsoffer wird durch die Gewährung von Ansprüchen gegen den Staat im Ergebnis besser gedient als durch die Gewährung von Ansprüchen gegen den verantwortlichen Beamten. Der Senat sah nach allem keinen Anlaß, von der gefestigten Rechtsprechung abzugehen. Die im wesentlichen bereits vom Reichsgericht angeführten Gründe erwiesen sich gegenüber den von Wussow angezogenen Gegengründen als die stärkeren. Nur insoweit ist, wie bereits ausgeführt, Wussow beizustimmen, als die haftungsrechtliche Sonderstellung des Beamten nicht dazu führen darf, daß bei der Stellung eigener Schadensersatzansprüche aus dienstlicher Betätigung als Kraftfahrer von der Anwendung der §§ 254 BGB, 17, 18 StVG abgesehen wird.

Die Beklagten haben daher keinen Anspruch auf Ersatz des eigenen Schadens gegen den Kläger. Sie müssen sich wegen ihres Schadens an die Bundespost halten. Soweit die Beklagten aus § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG deshalb einen Ausgleich vom Kläger verlangen, weil sie Dritten (den geschädigten Omnibusinsassen) gegenüber zum Ersatz verpflichtet sind,

scheitert der Ausgleich schon daran, daß Ansprüche der Omnibusinsassen gegen den Kläger nicht bestehen (Art. 34 GG). Ebenfalls ist nicht dargetan, daß Ansprüche der Bundespost aus dem Unfall gegen den Kläger gegeben sind (vgl. Art. 34 Satz 2 GG § 78 BBG), so daß es keines Eingehens darauf bedarf, ob insoweit rechtlich überhaupt der von den Beklagten unter Berufung auf § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG erstrebte Ausgleich möglich wäre.

5. Die Berechnung der Höhe der Ansprüche des Klägers läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen. Das gilt - entgegen der Ansicht der Revision - auch von der Bemessung des Schmerzensgeldes, die den Grundsätzen der Entscheidung BGHZ 19, 149 gerecht wird.

Die Revision der Beklagten war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Meiß

Dr. Engels

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Dr. Hauß