

4
VI ZR 85/58

2349 028

Verkündet am 17. März 1959
[REDACTED], Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Gerhard L [REDACTED], Textiltechniker, L [REDACTED]/P [REDACTED]
L [REDACTED]straße [REDACTED], [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägers und
Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Friedrich R [REDACTED], Bauunternehmer, E [REDACTED], Krs.
C [REDACTED], T [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 17. März 1959
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß
sowie der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels,
Dr. Bode und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das
Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Stuttgart vom 20. März 1958 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Be-
klagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger wurde am Samstag, dem 27. November 1954 gegen 12.15 Uhr auf der westlichen Fahrbahnhälfte der in nördlicher Richtung zum Stadtinnern führenden H[REDACTED] Straße in N[REDACTED] vor dem Hause Nr. [REDACTED] von dem sein Motorrad (NSU 198 ccm, Gewicht 135 kg, Bereifung 75 %ig) stadteinwärts steuernden, damals 19-jährigen Beklagten angefahren und weggeschleudert. Er erlitt einen Schädelbruch und mehrere Beinbrüche; auch der Beklagte stürzte, er trug einen Schädelbasisbruch und eine Gehirnerschütterung davon. Beide Parteien haben keine Erinnerung an den Verlauf des von Zeugen nicht beobachteten Unfalls.

Der dem Ostrande der geraden und übersichtlichen Fahrbahn entlanglaufende Gehweg war in Durchführung von Bauarbeiten für Fußgänger gesperrt und zur Fahrbahn hin auf etwa 100 m abgeschränkt. Die in der Straßenrinne (Straßenkandel) aufgestellten dreibeinigen Stützböcke der nordwärts vor dem Hause Nr. [REDACTED] endenden, rotweiß gestrichenen Schranke ragten etwa 75 cm, der unter der Abschränkung liegende Erdaushub bis zu 80 cm in die hier 6 m breite, makadamisierte und zur Unfallzeit nasse Fahrbahn hinein. Der Kläger hatte als Mitinhaber des ausführenden Bauunternehmens nach Arbeitschluß den ordnungsmäßigen Zustand der Abschränkung geprüft. Der durch das Verkehrszeichen "Allgemeine Gefahrenstelle" gewarnte, ortskundige Beklagte war 40 m vor dem Zusammenstoß mit dem korpulenten und weithin sichtbaren Kläger einem Volkswagen begegnet, der mit weitem Zwischenraum zwei hintereinander fahrende Radlerinnen überholte; im übrigen herrschte kein Gegenverkehr.

- 3 -

An Unfallspuren sind folgende festgestellt: Die linke Fußraste des Motorrades hat nach dem Zusammenprall eine schräg auf der Fahrbahn liegende, nahezu geradlinige Kratzspur von 9.30 m Länge hinterlassen, die gegenüber dem Tor des Hauses Nr. [REDACTED] in einem Abstände von 2.70 m vom westlichen Fahrbahnrande beginnt und bei einem Abstände von 3.60 m endet. Hier lag das umgestürzte Motorrad des Beklagten. In der Straßenrinne vor dem Hause Nr. [REDACTED] befand sich - etwa 5.50 m nach Beginn der Kratzspur - eine die endgültige Lage des Klägers nach dem Unfall kennzeichnende Blutlache. Der gegenüber dem Nordende der Toreinfahrt des Hauses Nr. [REDACTED] aufgestellte letzte Abschränkungsbock war umgeworfen. Der Kläger ist von der rechten Fußraste des Motorrades zunächst außen am linken, und gleich darauf noch am rechten Unterschenkel getroffen worden. Vor dem Beginn der Kratzspur lag eine etwa 10 m lange Bremsspur, die etwa 1/2 m vor der Kratzspur endete; es ist jedoch unsicher, ob auch diese Bremsspur von dem Kraftrade des Beklagten herrührt.

Der Kläger behauptet, er habe zur Zeit des Unfalls unmittelbar am letzten Pfosten der Abschränkung vor dem Hause Nr. [REDACTED] gestanden, und der Beklagte sei ohne Warnzeichen mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/st herangefahren, obwohl am Beginn der Baustelle eine die Geschwindigkeit auf 10 km/st begrenzende Tafel angebracht gewesen sei. Er nimmt den Beklagten auf Schadensersatz zunächst in Höhe von 10000 DM nebst Zinsen in Anspruch.

Der Beklagte bestreitet jede Schuld, weil der Kläger ihm in unvorhersehbarer und unabwendbarer Weise in seine

**JLaw – Gesetze und Urteile**

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

Fahrbahn hineingelaufen sei, so daß sein Motorrad ihn im Abstände von 2.50 m vom Straßenrande, also nahezu auf der Mitte der Fahrbahn erfaßt habe. Er sei mit einer Geschwindigkeit von nur 35 bis 45 km/st gefahren, und eine Tafel "10 km" sei nicht vorhanden gewesen.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, soweit der Anspruch nicht auf einen Versicherungsträger übergegangen ist. Die Berufung des Beklagten blieb erfolglos. Seine Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, erstrebt die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

1. Um zu beweisen, daß der Kläger ihm in die Fahrbahn gelaufen sei, hatte der Beklagte vor dem Landgericht die Vernehmung des Walter F. [REDACTED] und des Eugen Ra. [REDACTED] als Zeugen darüber beantragt, daß der "Capo" des Klägers - d.h. der allein noch mit diesem an der Baustelle anwesende Vorarbeiter G. [REDACTED], - dem Kläger unmittelbar vor dem Unfall zugerufen habe, er solle stehen bleiben (Schriftsatz vom 14. Mai 1957 S. 6 - Akten Bl. 26), - eine Behauptung, die G. [REDACTED] als Zeuge mit der Begründung verneint hat, er habe unmittelbar vor dem Unfall nach seinem Geschäft gesehen und nicht nach dem Kläger. Das Landgericht hat eine Vernehmung der Zeugen F. [REDACTED] und Ra. [REDACTED] weder angeordnet, noch durchgeführt, - und zwar ersichtlich deshalb nicht, weil diese beiden Zeugen - wovon auch die Revision ausgeht - bei dem Unfall nicht zugegen waren und daher aus eigener Beobachtung über die in ihr Wissen gestellte Tatsache keine Bekundung machen konnten.

Dementsprechend hat auch der Beklagte die Unterlassung dieser von ihm beantragten Zeugenvernehmung in dem auf die Beweisaufnahme folgenden Verhandlungstermin vom 28. August 1957, auf den das Urteil erging, nicht gerügt (Bl. 110 - vgl. Schriftsatz des Beklagten vom 23. August 1957, Bl. 100). In diesem, die Schlußverhandlung vor dem Landgericht vorbereitenden, das vorliegende Beweisergebnis eingehend würdigenden Schriftsatz wird eine zusätzliche Vernehmung der Zeugen F. [REDACTED] und R. [REDACTED] nicht mehr beantragt. Der Beklagte ist somit seines Rügerechtes nach § 295 ZPO verlustig gegangen und kann daher auf diesen Beweis Antrag, auf den er auch im ganzen weiteren Verfahren nicht zurückgekommen ist, jetzt keine Verfahrensrüge mehr stützen.

2. Das Berufungsgericht stellt unter Würdigung des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen v. K. [REDACTED] sowie der vom Beklagten beigebrachten Gutachten der Sachverständigen E. [REDACTED] und Dr. Lo. [REDACTED] fest, daß der mit einer Geschwindigkeit von mindestens 40 km/st fahrende Beklagte den Kläger nur 1.60 m vom Fahrbahnrande entfernt angefahren hat. Die Revision sucht darzutun, daß diese Annahme unrichtig sei, die Unfallstelle vielmehr im Abstand von 2.10 m zum Fahrbahnrande liege. Ihr Angriff gegen die tatrichterliche Überzeugung, die keine Beeinflussung durch Rechtsmängel erkennen läßt, hat indessen keinen Erfolg.

a) Aus dem ununterbrochenen und nahezu geradlinigen Verlauf der von der äußeren Verschraubung der linken Fußraste des Motorrades stammenden Kratzspur und der Lage der Blutlache schließt das Berufungsgericht, daß die Stelle des Zusammenstoßes nicht am Beginn der Kratzspur, sondern

nur weiter stadtauswärts gelegen haben kann. Infolge des Beharrungsvermögens ist nämlich das Kraftrad, wie das Berufungsgericht dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen entnimmt, nicht sofort beim Zusammenprall mit dem Kläger gestürzt, sondern bis zum völligen Sturz noch eine gewisse Zeit weiter gefahren (Sturzzeit). Daraus schließt das Berufungsgericht, daß die Unfallstelle je nach der Geschwindigkeit des Motorrades entsprechend weiter vor dem Beginn der Kratzspur liegen muß.

Wieweit die Unfallstelle vor dem Beginn der Kratzspur gelegen hat, bemißt sich - wie das angefochtene Urteil ausführt - vor allem nach der Sturzzeit und der Fahrgeschwindigkeit des Kraftrades. Die Sturzzeit bestimmt das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit den Sachverständigen v. K. und Dr. Lo. entsprechend langjähriger Erfahrung auf 0.5 Sekunden. Die Geschwindigkeit des Motorrades im Zeitpunkt der ersten Berührung der Fußraste mit dem Boden ermittelt das Berufungsgericht auf Grund der übereinstimmenden Berechnung derselben Sachverständigen aus der Länge der Kratzspur und dem Gewicht des Kraftrades sowie der Parteien bei einer wahrscheinlichen Verzögerung von 2.5 m/sec^2 auf 25 km/st ($= 7 \text{ m/sec}$), so daß das Kraftrad während seiner Sturzzeit von 0.5 Sekunden 3.50 m zurückgelegt hat. Daraus schließt das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit den Sachverständigen v. K. und Dr. Lo., daß die Stelle des Zusammenstoßes 3.50 m vor dem Beginn der Kratzspur gelegen hat.

Insoweit werden von der Revision Angriffe noch nicht vorgetragen.

b) Das Berufungsgericht geht nun davon aus, daß das Motorrad die Bewegungsrichtung, wie sie sich aus der Kratzspur ergibt, beim Aufprall auf den Kläger erhalten hat; es verlängert daher zur Ermittlung der Unfallstelle die Kratzspur um 3.50 m nach rückwärts und findet so einen Punkt, der 2.20 bis 2.30 m vom Fahrbahnrande entfernt liegt. Da der Kläger mit der rechten Fußraste angefahren wurde und das Kraftrad später auf die linke Raste stürzte, muß nach dem angefochtenen Urteil der Standort des Klägers zur Zeit des Unfalls mindestens um 60 bis 70 cm weiter dem Straßenrande zu gelegen haben. Danach wurde der Kläger 3.50 m vor dem Beginn der Kratzspur und 1.60 m vom Fahrbahnrande entfernt angefahren.

Die Revision hält es für unrichtig, daß das Berufungsgericht den vom Kraftrad während seiner Sturzzeit zurückgelegten Weg auf der rückwärtigen Verlängerung der Kratzspur abträgt. Sie stellt als allgemein bekannt das physikalische Gesetz auf, daß ein Motorrad, wenn es mit der Fußraste den Erdboden derart berührt, daß sich deren äußere Verschraubung schleifend in die Fahrbahn eindrückt, seine Richtung nach der Seite der schleifenden Fußraste hin verändert, - und schließt daraus, daß sich das Motorrad bis zum - 2.70 m vom Fahrbahnrande entfernten - Beginn der Kratzspur parallel zum Straßenrande bewegt habe, so daß sich nach Abzug von 60 cm für die Fußraste als Entfernung der Unfallstelle vom Fahrbahnrande 2.10 m ergebe.

Indessen ist das von der Revision behauptete physikalische Gesetz von den Sachverständigen v. K. [REDACTED] und Dr. Lo. [REDACTED], denen das Berufungsgericht im wesentlichen folgt,

war stillschweigend, aber eindeutig abgelehnt worden. Der gerichtliche Sachverständige v. K. schließt nämlich aus dem nahezu geradlinigen Verlauf der Kratzspur von Beginn bis Ende mit Sicherheit, daß das Kraftrad beim Sturz einen eindeutigen Bewegungsimpuls in dieser Richtung gehabt haben muß, und verlängert demgemäß mit dem angefochtenen Urteil die Kratzspur nach rückwärts. In gleicher Weise schließt der Sachverständige Dr. Lo. aus dem Verlauf der Kratzspur, daß diese Spur die Richtung des Motorrades nach dem Zusammenprall mit dem Kläger ziemlich genau angibt (Gutachten vom 12. November 1957 - Bl. 140), und sucht demgemäß ebenfalls die Zusammenprallstelle in Richtung der rückwärts verlängert gedachten Kratzspur, die in gerader Linie zur Endlage des Motorrades führt (Gutachten vom 4. Januar 1958 - Bl. 172). Wenn daher das angefochtene Urteil vermutet, dieser Sachverständige habe unberücksichtigt gelassen, daß die Kratzspur nicht parallel zum Straßenrande verlief, so kann dem (wie die Revision wenigstens im Ergebnis zutreffend ausführt) nicht gefolgt werden. Die geringfügige Rechnungsdifferenz zwischen den Sachverständigen v. K. und Dr. Lo. (v. K.: 2.20 bis 2.30 m, Dr. Lo.: 2.30 bis 2.50 m vom Fahrbahnrand) beruht vielmehr darauf, daß Dr. Lo. hier einen während der Sturzzeit zurückgelegten Weg von "etwa 3 bis 3.5 m" zugrundelegt.

Geht man daher mit dem Berufungsgericht auf Grund der Angaben beider Sachverständiger, daß die Sturzzeit 0.5 Sekunden und die Geschwindigkeit des Motorrades vor dem Aufprall der Fußraste 7 m/sec betrug, von 3.50 m als Länge des während der Sturzzeit zurückgelegten Weges aus,

so ist - da der Abzug für die Fußraste auch von der Revision nicht beanstandet wird - der vom Berufungsgericht gezogene Schluß möglich, die Unfallstelle habe 1.60 m vom Fahrbahnrande entfernt gelegen. Daß sie nicht auf den Zentimeter genau zu bestimmen ist, liegt in der Natur der Sache.

c) Dieser Feststellung steht - wie das angefochtene Urteil ausführt - nicht entgegen, daß im Zusammenhang mit dem Aufprall der dem nördlichen Ende der Toreinfahrt des Hauses Nr. ■ gegenüberstehende Bock der Abschränkung vom Kläger umgerissen wurde. Denn es erscheine durchaus möglich, daß der Kläger zunächst gegen den Bock geschleudert wurde, von diesem abprallte und nunmehr vollends rutschend und rollend in Abweichung von der bisherigen Schleuderrichtung an die durch die Blutlache gekennzeichnete Endstelle gelangt sei. Mindestens habe der Kläger, als er vom Motorrad des Beklagten fortgeschleudert wurde, den Bock mit Armen oder Füßen gestreift und dadurch ohne nennenswerte Änderung seiner Schleuderrichtung umgestoßen.

Diese Ausführungen hält die Revision für widersprüchlich, weil man nicht einmal von einer "Abweichung von der bisherigen Schleuderrichtung", und das andere Mal von keiner nennenswerten Änderung der Schleuderrichtung ausgehen könne. Außerdem sei die Beweislast verkannt, weil nicht entscheidend sei, was "möglich" ist, sondern was der Kläger bewiesen habe.

Die Rüge ist offensichtlich unbegründet. Das 'Berufungsgericht prüft, ob seiner Erkenntnis, daß der Kläger in rück-

wärtiger Verlängerung der Kratzspur 1.60 m vom Fahrbahnrande entfernt angefahren worden ist, der Umstand entgegen steht, daß er - indem er weggeschleudert wurde - den letzten Stützbock der Abschränkung umgerissen hat. Schon die bloße Möglichkeit, daß der Kläger, falls an der angenommenen Stelle angefahren, den Bock umgerissen haben kann, bewirkt, daß das Umwerfen des Bockes der Annahme des Berufungsgerichts nicht entgegensteht. Das Berufungsgericht erkennt sogar mehrere Möglichkeiten, wie der Kläger auf dem Wege von der Unfallstelle zu seiner schließlichen Lage an der Bordsteinkante den Bock umgerissen haben kann; er kann nämlich entweder zunächst gegen den Bock geschleudert worden und dann an seine Endstelle gelangt sein, oder er kann hierher auch in gerader Linie von der Unfallstelle geschleudert worden sein und dabei den Bock mit den Armen oder Füßen gestreift haben. Daß sich von diesen Möglichkeiten nur die eine oder die andere verwirklicht haben kann, bedeutet keinen Widerspruch im Gedankengang des Berufungsgerichts, weil beide wahlweise nebeneinander bestehen können und es für das Ergebnis gleichgültig ist, welche von beiden sich verwirklicht hat. Für eine Beweislastverteilung vollends ist nicht schon während der tatrichterlichen Beweiswürdigung, sondern erst nach ihrem ergebnislosen Abschluß Raum. Denn die Beweislast beantwortet keine Frage der Tatsachenfeststellung, sondern der Rechtsanwendung (vgl. Rosenberg Lehrb. d. ZPRechts 6. Aufl. S. 525).

3. Aus der Tatsache, daß der Beklagte den Kläger nur 1.60 m vom Fahrbahnrande entfernt mit einer (von der Revision nicht angezweifelten) Geschwindigkeit von 40 km/st

angefahren hat, schließt das Berufungsgericht, daß er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen und dadurch den Unfall verursacht hat. Es führt aus: Da der Gehweg an der H[REDACTED] Straße wegen der Bauarbeiten für Fußgänger gesperrt war, mußten diese, was für den Beklagten ohne weiteres erkennbar war, die Fahrbahn benutzen. Hierfür sei unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Körperbreite und des für eine normale Bewegungsweise notwendigen Spielraums eine Breite von mindestens 80 cm erforderlich gewesen. Da die Fahrbahn wegen der Abschränkung, der Stützböcke und des Erdaushubs bereits um 80 cm eingeengt war, habe der Beklagte, um den korpulenten Kläger nicht zu gefährden, einen Abstand von mehr als 1.60 m vom Fahrbahnrande einhalten müssen. Es sei ihm zuzumuten gewesen, von den in dem 80 cm breiten Fußgängerstreifen befindlichen Personen wegen der durch das Vorbeifahren immer entstehenden Gefahrensituation einen Respektabstand von mindestens weiteren 30 bis 50 cm einzuhalten. Er sei, zumal nach der Warnung durch das Verkehrszeichen "Allgemeine Gefahrenstelle", wegen der Verengung der Fahrbahn und der Möglichkeit, daß sich neben der Abschränkung Fußgänger aufhielten, verpflichtet gewesen, seine Fahrgeschwindigkeit so herabzusetzen, daß er jederzeit in der Lage war, den den Fußgängern zustehenden, 80 cm breiten Streifen zu beachten. Dies habe der Beklagte, der den Kläger an der Grenze des Fußgängerstreifens, also noch in dem den Fußgängern zustehenden Bereich erfaßt habe, ohne Rechtfertigungsgrund nicht getan.

Diese Beurteilung läßt keinen durchgreifenden Rechtsirrtum erkennen. Es mag zwar dahinstehen, ob bei den

37

Straßenverhältnissen an der Baustelle von einem den Fußgängern zustehenden Streifen gesprochen werden darf. Jedenfalls aber mußten schnelle Verkehrsteilnehmer damit rechnen, daß sich am Fahrbahnrande neben der Abschränkung Fußgänger befanden, und von ihnen mangels Behinderung durch andere Straßenbenutzer einen Abstand wahren, den das Berufungsgericht zutreffend bestimmt.

a) Vergeblich macht die Revision geltend, der Kläger habe den auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Gehweg benutzen müssen. Daß sich auch dort ein Gehweg befand, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Die (zudem aktenwidrige) Behauptung der Revision ist daher neu und unbeachtlich. Im übrigen hätte der Kläger die Fahrbahn überqueren müssen, um von der Baustelle die gegenüberliegende Straßenseite zu gewinnen.

b) Die Revision behauptet ferner, daß der Kläger mit dem Rücken gegen die Schranke gelehnt unbeschäftigt gestanden und deshalb einen Bewegungsraum von 80 cm nicht benötigt habe. Sie beruft sich dabei auf die Aussage des Zeugen Ro[REDACTED], der auf einem Motorrade in gleicher Richtung wie der Beklagte fahrend etwa 30 m vor diesem den Kläger passierte. Das Anlehnen an die Schranke ist indessen weder vom Zeugen bekundet, noch vom angefochteten Urteil festgestellt worden. Allerdings ist dem Berufungsgericht auf Grund der erlittenen Verletzungen wahrscheinlich, daß der Kläger - wie das auch Ro[REDACTED] bekundet - mit dem Rücken zur Schranke gewandt, parallel zu dem Motorrade des Beklagten gestanden hat, als er von diesem erfaßt wurde. Da der Zusammenprall nach der Beweisnahme des Berufungsge-

rechts indessen 1.60 m vom Fahrbahnrande, d.h. 80 cm vom Erdaushub entfernt stattgefunden hat, fehlte es an jeder tatsächlichen Grundlage für eine Annahme des durch Gegenverkehr nicht weiter behinderten Beklagten, der Kläger benötigte weniger als 80 cm Bewegungsraum.

c) Die Revision bezieht sich endlich auf die Rechtsprechung des erkennenden Senats, daß der Beweis des ersten Anscheins lediglich für eine Unaufmerksamkeit des Fußgängers spreche, wenn dieser beim Überschreiten der Fahrbahn mit einem Kraftfahrzeug auf dessen rechter Fahrbahnseite zusammenstößt (Urteil vom 13. April 1953 - VI ZR 75/52 = LM Nr. 13 zu ZPO § 286 (C) = VersR 1953, 242). Schon damals hat der Senat indessen darauf hingewiesen, daß dadurch ein schuldhaftes Handeln des Kraftfahrers im einzelnen Fall nicht ausgeschlossen wird, allerdings aber nach allgemeinen Grundsätzen nachzuweisen ist. Im vorliegenden Falle handelte es sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zudem nicht um ein Überschreiten der Straße, sondern um die notwendige Benutzung des Fahrbahnrandes mangels benutzbaren Gehweges. Es kann nun kein allgemeiner Erfahrungssatz des Inhalts anerkannt werden, daß den befugtermaßen den Rand der Fahrbahn benutzenden Fußgänger, wenn er hier von einem Kraftfahrzeug angefahren wird, eine Schuld an seinem Unfall trifft. Das gilt umso mehr, wenn - wie das Berufungsgericht für den vorliegenden Fall feststellt - dem Kraftfahrer sowohl die Notwendigkeit einer Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger, als auch der Fußgänger auf der Fahrbahn gut erkennbar waren. Darüber hinaus hat das Berufungsgericht aber auch im konkreten Falle ohne Rechtsirrtum ein nachgewiesenes Verschulden des Beklagten darin gesehen, daß er ohne Not zu nahe an den Kläger herangefahren ist.

4. Den Nachweis eines mitwirkenden Verschuldens des Klägers erachtet das Berufungsgericht für nicht erbracht. Weil er innerhalb des ihm zustehenden Bewegungsraumes vom Beklagten angefahren worden sei, habe er seinerseits nichts zum Unfall beigetragen. Jedenfalls lägen keine genügenden Anhaltspunkte dafür vor, daß der Kläger den ihm zustehenden Fahrbahnstreifen verlassen habe und unversehens in die Fahrbahn des Beklagten hineingelaufen sei.

Das Berufungsgericht verkennt nicht, daß sich der Kläger in dem ihm zugebilligten Streifen nicht völlig ungebunden und ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr verhalten durfte. Er habe auch hier aufpassen und, soweit dies bei den beschränkten Raumverhältnissen möglich war, der jeweiligen Verkehrslage Rechnung tragen müssen. Es könne jedoch nicht festgestellt werden, daß er hiergegen verstoßen hätte. Insbesondere habe er nicht damit zu rechnen brauchen, daß der durch keinen Gegenverkehr mehr behinderte Beklagte, der die Verkehrslage gut überblicken konnte und dem noch mindestens 1.40 m der rechten Fahrbahnhälfte zur Verfügung standen, ihm seinen 80 cm breiten Streifen streitig machen werde.

Diesen Erwägungen liegt kein das Ergebnis beeinträchtigender Rechtsfehler zugrunde. Bei besonders ungünstigen Sichtverhältnissen, insbesondere bei Dunkelheit, Nebel oder Regen darf sich ein den Rand der Fahrbahn befugterweise benutzender Fußgänger allerdings nicht darauf verlassen, ein herankommender Kraftfahrer werde ihn auf der Fahrbahn rechtzeitig erkennen und ungefährdet vermeiden. (BGH Urteil vom 16. Dezember 1953 - VI ZR 87/52 = VRS 6, 87 = VersR 1954, 96); er muß dann vielmehr mit dem plötzlichen Herankommen von Kraftfahrzeugen rechnen, deren Geschwindigkeit der be-

einträchtigten Sicht nicht hinreichend angepaßt ist, und die Sichtbehinderung des Kraftfahrers berücksichtigen (EGH Urteil vom 3. Dezember 1955 - VI ZR 12/55 = VRS 10, 122; Urteil vom 13. Juni 1958 - VI ZR 131/57 = VersR 1958, 611). Eine entsprechende Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes mag für den Fußgänger auf der Fuhrbahn auch bei starken oder unübersichtlichem, die Entschlußfreiheit des Kraftfahrers einschränkendem Verkehr anzuerkennen sein. Derartiges lag aber hier nicht vor, so daß sich der Kläger auf einem angemessenen schmalen Raume am Rande der Fahrbahn durch den herankommenden Beklagten nicht gefährdet zu fühlen brauchte.

Daß bei der gegebenen Sachlage kein Anscheinsbeweis für ein Mitverschulden des Klägers spricht, wurde schon ausgeführt.

Die Revision des Beklagten war nach alledem mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr. Bode

Bundesrichter Heinrich Meyer
ist erkrankt und an der Unterschrift verhindert.

Meiß