

41. 1. Zum Begriffe des Hauptverkehrswegs im Sinne des § 21 e der Kraftfahrzeugverordnung vom 28. Juli 1926.
 2. Voraussetzungen der in § 21 e das. angeordneten Vorfahrt.
 Kraftfahrzeuggesetz §§ 7, 9, 17.
 Kraftfahrzeugverordnung §§ 17, 18, 21c.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 8. Juli 1929 i. S. H (M.) w. B. (Bekl.).
 VI 754/28.

- I. Landgericht Bochum.
 II. Oberlandesgericht Hamm.

Am 9. Juli 1927 befuhr ein von dem Führer B. gesteuerter Personenkraftwagen der Klägerin die H.-straße in R. in der Richtung nach H. Um dieselbe Zeit fuhr ein von dem Führer K. gesteuerter Autobus der Beklagten durch die R.-straße in der erstgenannten Ortschaft; er wollte die H.-straße kreuzen und seine Fahrt durch die R.-straße fortsetzen. Die Gegend in der Nähe der Kreuzungsstelle ist nur teilweise bebaut. An der R.-straße und H.-straße, und zwar rechts der Fahrtrichtung des Autobus, befindet sich die hohe Umfriedigungsmauer einer Beche, die den Benutzern der ersteren Straße nach rechts und denen der letzteren Straße nach links den Einblick in die andere Straße verwehrt. Die R.-straße fällt in der Richtung der H.-straße etwas ab. Es herrschte feuchtes Wetter. In der Straßenkreuzung stießen die beiden Kraftfahrzeuge zusammen und wurden beschädigt.

Die Klägerin verlangte wegen ihr zugefügten Sachschadens in Höhe von 4386,40 RM., von der Beklagten Ersatz mit der Behauptung, ihr Wagen habe vor dem Autobus das Vorfahrtsrecht gehabt; das habe dieser nicht beachtet und habe in zu schneller Fahrt die H.-straße überquert. Die Beklagte bestreitet das Vorfahrtsrecht, da der Wagen der Klägerin von der Straßenkreuzung noch weit entfernt gewesen sei; im übrigen sei ihr Autobus langsam, der Wagen der Klägerin dagegen übermäßig schnell gefahren. Das Landgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht wies die Klage in vollem Umfang ab. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen wie folgt begründet.

Beide Führer hätten noch kurz vor der Kreuzung gehupt, es habe aber keiner das Zeichen des anderen gehört. Der Wagen der Klägerin habe an der Ecke eine Geschwindigkeit von etwa 30—35 km in der Stunde gehabt, während der Autobus wesentlich langsamer, vielleicht mit einer Geschwindigkeit von etwas mehr als 5 bis 6 km in der Stunde, in die Kreuzungsstelle gefahren sei und dort seine Schnelligkeit auf etwas über 8—9 km erhöht habe. W. habe seiner Aussage nach sein Augenmerk nicht so sehr auf die K.straße gerichtet, sondern in der Hauptsache auf den Weg geradeaus und rechts nach der N.straße. Infolgedessen habe er den Autobus erst verspätet bemerkt, sodaß ein Zusammenstoß unvermeidlich gewesen sei. Dieser sei in der Mitte der Kreuzung erfolgt. Der Autobus habe als erster die Kreuzung genommen, als der Wagen der Klägerin noch ein Stück entfernt gewesen sei. Letzterer habe infolge seiner größeren Geschwindigkeit die Kreuzungsmitte gleichzeitig mit dem Autobus erreicht.

Was die rechtliche Beurteilung anlange, so könne keine der beiden Straßen gegenüber der anderen als Hauptverkehrsweg im Sinn des § 21c der KFVo. vom 28. Juli 1926 gelten, da sie nach dem Beweisergebnis als gleichwertig anzusehen seien. Deshalb habe an sich das von rechts kommende Fahrzeug, also der Wagen der Klägerin, das Vorfahrtsrecht gehabt. Dieses Recht sei jedoch kein unbegrenztes. Sei das von links kommende Fahrzeug schon auf der Vorfahrt begriffen und das andere vom Kreuzungspunkt noch etwas entfernt, dann sei dem von links kommenden Fahrzeug die Vorfahrt zu gestatten und das von rechts kommende habe seine Fahrt zu verlangsamen und nötigenfalls zu halten. Der vorfahrtberechtigte Führer genüge seiner Pflicht nicht, wenn er nur geradeaus oder nach rechts beobachte und eine Beobachtung nach links wegen seines Vorfahrtsrechts unterlasse oder nur mangelhaft ausübe. Dies gelte besonders dann, wenn die Sicht nach rechts einem von links kommenden Fahrzeug, wie im vorliegenden Fall durch die Zechenmauer, versperrt sei, da dann die Frage der Vorfahrt erst im letzten Augenblick zu stellen und zu entscheiden sei. Gegen diese Pflichten habe W. verstoßen. Denn der Autobus habe als erster

die Kreuzung genommen und der Wagen der Klägerin sei noch ein Stück entfernt gewesen. Deswegen habe B. diese Vorfahrt zulassen und seine Geschwindigkeit erheblich mindern oder halten müssen, was ihm nach der Behauptung der Klägerin unter Anwendung der vorhandenen Vierradbremse auf 1 m möglich gewesen wäre. Bei gehöriger Aufmerksamkeit nach links hätte er den Autobus rechtzeitig bemerken müssen. Überdies hätte er an der Straßenkreuzung und im Hinblick auf die durch die hohe Mauer erschwerte Sicht nach links gemäß § 18 Abs. 1 KZV. besonders langsam fahren müssen, keinesfalls aber mit einer sonst vielleicht zulässigen Geschwindigkeit von 30 bis 35 km fahren dürfen. Im Gegensatz zu B. sei bei A. kein Verschulden dargetan. Insbesondere habe dieser die Straße überqueren dürfen, da der Wagen der Klägerin sich erst in einiger Entfernung genähert habe und er daher habe vorfahren dürfen.

An sich zwar würde — sagt das Berufungsurteil — nach § 7 Abs. 1 KZG. die Haftung der Beklagten für die Beschädigung des Wagens der Klägerin gegeben sein. Da jedoch bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des B. mitgewirkt habe, so sei nach § 9 KZG. der § 254 BGB. anzuwenden. Die hiernach vorzunehmende Abwägung führe aber dazu, der Klägerin den Schaden ganz aufzubürden, auch wenn man die Betriebsgefahr des Autobus berücksichtige. Denn dem B. wäre es bei einiger Vorsicht möglich gewesen, durch Verlangsamung der Fahrt oder Anhalten einen Zusammenstoß zu vermeiden. Die in § 17 Abs. 1 S. 2 KZG. geordnete, dem § 254 BGB. nachgebildete Abwägung greife dann Platz, wenn der Schaden einem der beteiligten Halter (hier der Klägerin) entstanden sei, hinsichtlich der Haftung, die für den anderen (hier die Beklagte) eintrete. Bei § 17 Abs. 1 S. 2 KZG. sei demnach Voraussetzung eine Haftung der Beklagten kraft Gesetzes, also hier nach § 7 KZG. oder nach §§ 823, 831 BGB. Da sich jedoch die Beklagte zu ihrer gänzlichen Enthaltung auf § 9 KZG. berufen könne, so fehle es an einem Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte. Demnach sei § 17 KZG. nicht anwendbar. Im übrigen aber würde der Senat auch bei Anwendung des § 17 zu dem Ergebnis gelangen, daß mit Rücksicht auf das erheblich überwiegende Verschulden des B. der gesamte Schaden der Klägerin aufzubürden sei.

Soweit sich die Revision dagegen wendet, daß der Berufungs-

richter die Betriebsgefahr des Autobus bei der nach § 9 KFG. und § 254 BGB. vorgenommenen Abwägung wegen des dem B. zur Last fallenden erheblichen Verschuldens für nicht geeignet erklärt hat, die Belastung der Beklagten auch nur mit einem Teile des Schadens der Klägerin zu rechtfertigen, könnte die Revision dann keinen Erfolg haben, wenn den Ausführungen des angefochtenen Urteils im übrigen beizutreten wäre. Denn die Abwägung des Maßes der Verursachung einschließlich der Betriebsgefahr und des Verschuldens ist grundsätzlich Sache der tatrichterlichen Würdigung und kann daher im Wege der Revision nur dann mit Erfolg angefochten werden, wenn der Tatrichter aus rechtsirrümlichen Erwägungen die Abwägung unrichtig vorgenommen hat oder wenn wenigstens mit der Möglichkeit eines Rechtsirrtums bei der Abwägung zu rechnen ist. In dieser Voraussetzung würde es aber dann fehlen, wenn die Auffassung des Oberlandesgerichts, daß dem K. kein Verschulden am Zusammenstoß nachzuweisen sei, rechtlich einwandfrei wäre. Sie begegnet jedoch deshalb rechtlichen Bedenken, weil der Vorberrichter, wie die Revision mit Recht weiter geltend macht, den Begriff des Vorfahrtsrechts verkennt und deshalb nach dem bisher festgestellten Sachverhalt eine Verletzung des § 21c KFG. durch K. mit unzutreffender Begründung verneint hat.

Da die Beklagte nicht behauptet hat, daß die K.straße als Hauptverkehrsweg und im Verhältnis zu ihr die H.straße als Seitengeweg anzusehen sei, so mag es auf sich beruhen, daß die Auffassung des Berufungsgerichts, beide Straßen seien als „gleichwertig“ anzusehen, eine Nachprüfung nicht ermöglicht, ob das angefochtene Urteil den Begriff des Hauptverkehrswegs richtig erfaßt hat. Für diesen Begriff kommt es nicht auf den Zustand, insbesondere nicht auf die Breite der beiden zu vergleichenden Wege an, sondern ausschließlich auf ihre Verkehrsbedeutung, die daran zu erkennen ist, welcher Weg den stärkeren Verkehr aufweist und — bei gleicher Verkehrsstärke — welcher den Durchgangsverkehr zwischen den wichtigeren Verkehrspunkten vermittelt (Müller Automobilgesetz 4. Aufl. Anm. 4 zu § 24 KFG. S. 591).

Ist also davon auszugehen, daß die K.straße nicht als Hauptverkehrsweg gegenüber der H.straße anzusehen ist, so stand nach § 21c KFG. dem Wagen der Klägerin die Vorfahrt zu, da er das von rechts kommende Fahrzeug war. Zu der Frage, unter welchen näheren Voraus-

setzungen das Vorfahrtsrecht in Anspruch genommen werden kann (vgl. Müller a. a. O. Anm. 7 zu § 24 KfzVo. S. 593), hat das Reichsgericht, soweit ermittelt, noch keine Stellung genommen¹⁾. Auszugehen ist hierbei von dem Zweck, den die Kraftfahrzeugverordnung vom 28. Juli 1926 mit der (vordem schon meist durch Polizeiverordnungen geregelten) Eintäumung des Vorfahrtsrechts verfolgt hat (vgl. jetzt § 24 KfzVo. vom 16. März 1928, RGBl. I S. 91). Dieser Zweck geht dahin, Zusammenstöße von Kraftfahrzeugen an Straßenkreuzungen und -einstümmungen, an den Stellen, wo sie sich besonders häufig ereignen, nach Möglichkeit zu verhindern. Er erfordert keineswegs, daß das auf dem Seitenweg oder von links kommende Fahrzeug die Überquerung der Kreuzungsstelle etwa schon dann unterlassen müßte, wenn irgendwo auf dem Hauptverkehrsweg oder von rechts ein anderes Fahrzeug sichtbar wird; das würde sich schon deshalb verbieten, weil es dann für das erstere Fahrzeug kaum möglich wäre, über eine verkehrsreiche Kreuzungsstelle hinwegzukommen. Aber andererseits hängt das Vorfahrtsrecht auch nicht davon ab, daß die beiden Fahrzeuge gleichzeitig oder auch nur annähernd gleichzeitig am Kreuzungspunkt anlangen; denn sonst wäre es bei der Schnelligkeit, in der sich der Kraftfahrzeugverkehr abspielt, dem Zufall überlassen, ob es zu einem Zusammenstoß und dadurch zu dem Ereignis kommt, das der § 21c KfzVo. gerade verhindern will. Der Zweck der Vorschrift erfordert vielmehr, daß der Führer des an sich zur Gestattung der Vorfahrt verpflichteten Fahrzeuges nur dann vorfahren darf, wenn er nach Lage der gesamten Umstände mit Gewißheit annehmen kann, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben wird, in dem das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrtlinien erreicht hat. Als solche Umstände kommen beispielsweise die Schnelligkeit der beiden Fahrzeuge, ihre Länge, ihre Entfernung vom Kreuzungspunkt, die Beschaffenheit der Wagen in Betracht. Darauf, daß der vorfahrtberechtigte Führer seine etwa bis dahin eingehaltene unzulässig hohe Fahrtgeschwindigkeit noch im letzten Augenblick kurz vor der Kreuzungsstelle auf das nach § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 1, 2 KfzVo. zulässige Maß herabsetzen werde, darf der vorfahrtspflichtige Führer

¹⁾ Vgl. RGBl. VI 562/28 v. 13. Mai 1929 Recht 1929 Nr. 1586. D. G.

bei der im Kraftfahrzeugverkehr herrschenden Neigung, die gesetzlichen Vorschriften außer acht zu lassen, nicht rechnen. Damit soll indessen keineswegs gesagt sein, daß dem Vorfahrtberechtigten das Vorfahrtsrecht einen Freibrief gäbe, sich dem Vorfahrtspflichtigen gegenüber über jene Vorschriften hinwegzusetzen. Das Vorfahrtsrecht befreit nicht von der Pflicht zur Einhaltung der Vorschriften über die Mäßigung der Fahrtgeschwindigkeit insbesondere an Kreuzungsstellen, und der vorfahrtberechtigte Führer macht sich durch ihre Nichtbeachtung ebenso schadensersatzpflichtig wie der vorfahrtspflichtige Führer, der das Vorfahrtsrecht verletzt hat; beide haben dann eine Ursache zu dem etwaigen Zusammenstoß gesetzt und diesen verschuldet. Die Ausgleichung der beiderseits erlittenen Schäden hängt von den Umständen ab (§ 17 Abs. 1 S. 2 RFG.).

Prüft man auf dieser Grundlage das angefochtene Urteil, so ist die Auffassung des Berufungsrichters rechtlich nicht zu beanstanden, daß den B. an dem Zusammenstoß ein erhebliches Verschulden trifft. Denn obwohl feuchtes Wetter herrschte, obwohl ihm nach links durch die hohe Zechenmauer der Einblid in die R.straße wie auch umgekehrt für R. nach rechts in die H.straße verwehrt war, ist B. unbekümmert um die aus seinem Verhalten sich ergebende Gefahr eines Zusammenstoßes mit etwaigen aus der R.straße kommenden Fahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von 30—35 km in die Kreuzungsstelle hineingefahren. Und als er bis an diese Stelle gelangt war, hat er es nicht einmal für geboten erachtet, nach links zu schauen, obwohl er mit der Vierradbremse den Wagen auf 1 m hätte anhalten können. Aber anderseits reichen die bisherigen Feststellungen nicht aus, um die Ansicht des Berufungsrichters zu rechtfertigen, daß R. befugt gewesen sei, das an sich bestehende Vorfahrtsrecht des Wagens der Klägerin nicht zu beachten. Er befuhr bei feuchtem Wetter eine leicht abfallende Straße mit einem, wie mangels gegenteiliger Feststellung angenommen werden muß, langen, schweren und daher schwer bremsbaren Wagen; eine Vierradbremse stand ihm nicht zur Verfügung; Einsicht in die H.straße konnte er erst kurz vor der Kreuzung nehmen; er fuhr mit einer nicht näher aufgeklärten Geschwindigkeit von mehr als 5—6 (oder 8—9) km. Unter solchen Umständen mußte er scharf darauf achten, ob von rechts her ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug sich näherte; erst nach gewissenhafter Prüfung, mit dem Ergebnis, daß

daß nicht der Fall war, durfte er die Kreuzungsstelle überqueren. Daß er diese Pflicht erfüllt hätte, ist bisher nicht festgestellt; insbesondere gab ihm nach dem oben Ausgeführten der Umstand, daß er „als erster die Kreuzung genommen“ hat, als der Wagen der Klägerin nach „ein Stück“ entfernt gewesen ist, sich erst „in einiger Entfernung genächt“ hat, nicht das Recht, das Vorfahrtsrecht dieses Wagens zu mißachten.

Hiernach unterlag das angefochtene Urteil wegen rechtsirrtümlicher Anwendung des § 21c RZWo. der Aufhebung. An diesem Ergebnis wird auch durch die Schlußbemerkung des Berufungsrichters nichts geändert, der Senat würde auch bei Anwendung des § 17 RZWo. zu dem Ergebnis gelangt sein, daß der Klägerin der gesamte Schaden mit Rücksicht auf das erheblich überwiegende Verschulden des B. aufzubürden sei. Denn abgesehen davon, daß bei der nach § 17 RZWo. vorzunehmenden Schadensausgleichung die gesamten Umstände zu berücksichtigen sind, insbesondere auch das Maß der Verursachung, und mithin nicht ausschließlich das Verschulden der beteiligten Führer abzuwägen ist, begegnet es auch rechtlichen Bedenken, das Verschulden des B. für erheblich überwiegend zu erklären, obwohl über das Verschulden des B. und insbesondere über das Maß dieses — vom Oberlandesgericht überhaupt verneinten — Verschuldens bisher keine Feststellungen getroffen sind.