

69. 1. Zu den Pflichten des Führers eines Kraftfahrzeugs beim Überholen eines anderen Kraftfahrzeugs.

2. Was versteht die Kraftfahrzeug-Verordnung vom 15. Juli 1930:

- a) in § 23 Abs. 4 unter einer unübersichtlichen Begestellung,
- b) in § 2 Abs. 3 unter einem Sommerweg,
- c) in § 29 unter einem Fußweg?

3. Kann ein wegen eines Kraftwagenunfalls auf Schadensersatz belangter Kraftwagenhalter durch Teilurteil vorläufig im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes verurteilt, seine Haftung nach allgemeinem bürgerlichem Recht aber dem Schlußurteil vorbehalten werden?

Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. Juli 1930 (RGBl. I S. 276) § 2 Abs. 3, § 17 Abs. 1, § 23 Abs. 4, § 29. BGB. §§ 254, 276, 831.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 1. Juni 1933 i. S. R. (Rl.) m. Firma Sch. u. Gen. (Befl.). VI 42/33.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am Morgen des 23. Dezember 1930 stieß der Kläger mit seinem von ihm geführten Personenkraftwagen auf der Fahrt von Düsseldorf nach Köln mit dem aus entgegengesetzter Richtung kommenden Lastkraftwagenzug der Erstbeklagten zusammen, der von dem Zweitbeklagten geführt wurde. Der Zusammenstoß ereignete sich, nachdem der Lastwagenzug ein vor ihm fahrendes Pferdewerk fast überholt hatte und der Kühler des Triebwagens des Lastwagenzugs sich schon wieder der rechten Kante der Fahrbahn genähert hatte. Der Wagen des Klägers stieß mit dem Triebwagen zusammen. Es herrschte starker Nebel, der eine Sicht auf höchstens 20 bis 30 m möglich machte. Die Straße war infolge von Rauhfleiß glatt. Durch den Zusammenstoß wurde der Vorderteil des Wagens des Klägers fast vollständig zertrümmert. Der Kläger selbst wurde erheblich verletzt und ins Krankenhaus gebracht, wo er mehrere Wochen verbleiben mußte.

Der Kläger macht dem Zweitbeklagten zum Vorwurf, daß er das Pferdewerker überholt habe, wiewohl er infolge des Nebels sich nicht davon habe überzeugen können, ob er nicht durch das Überholen den entgegenkommenden Verkehr gefährde; ferner habe der Zweitbeklagte während des Überholens kein Warnungszeichen gegeben und trotz des Nebels keine Beleuchtung gehabt. Der Kläger verlangt von beiden Beklagten Zahlung von 8066 RM. nebst Zinsen und Feststellung der Verpflichtung, ihm den weiteren aus dem Unfall entstehenden Schaden zu ersetzen.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Berufungsgericht entsprach durch Teilurteil den Klageanträgen gegenüber beiden Beklagten zu einem Drittel, der Erstbeklagten gegenüber jedoch vorläufig nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes; die Entscheidung darüber, ob diese Beklagte auch nach § 831 BGB. hafte, behielt es dem Schlußurteil vor. Die Revision des Klägers führte zur Aufhebung und Zurückverweisung, soweit zu seinen Ungunsten erkannt war.

Gründe:

Bei der Beurteilung des Verhaltens des Zweitbeklagten geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Vorschrift des § 23 Abs. 4 RStVo. nicht anzuwenden sei. Im Gegensatz zu § 18 Abs. 2 das., wo der Fall der Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn geregelt sei, spreche § 23 Abs. 4 von der Unübersichtlichkeit der Wegestelle; es genüge also nicht, daß irgendein Hindernis — wozu auch vorübergehende zu rechnen seien — die Sicht über die Fahrbahn erschwere; unübersichtlich sei die Fahrbahn nur dann, wenn ihre objektive natürliche Beschaffenheit den Führer verhindere, den Ablauf des Verkehrs so zu überblicken, daß er alle Hindernisse und Gefahren rechtzeitig bemerken und ihnen begegnen könne. Diese Einschränkung des Begriffs der Unübersichtlichkeit der Wegestelle entbehrt der rechtlichen Grundlage. Wie der erkennende Senat in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung der Strafsenate des Reichsgerichts im Gegensatz zum Bayerischen Obersten Landesgericht und dem vom Berufungsgericht angeführten Schrifttum ausgesprochen hat, bieten Wortlaut und Zweck der Vorschrift keinen Anhalt dafür, daß Unübersichtlichkeit der Wegestelle nur dann vorliegt, wenn diese Eigenschaft durch die natürliche Beschaffenheit der Ortlichkeit hervorgerufen wird; es ist vielmehr nicht grundsätzlich ausgeschlossen, daß

eine nach ihrer natürlichen Beschaffenheit übersichtliche Wegestelle durch die augenblickliche Verkehrslage, insbesondere durch einen die Übersicht hemmenden Gegenstand, zu einer unübersichtlichen Wegestelle wird (RGUrt. vom 7. Januar 1915, VI 491/14, abgedr. ZJ. 1915 Sp. 704 und Recht 1915 Nr. 683, und vom 6. März 1933 VI 394/32; RGSt. Bd. 63 S. 258; ebenso Oberlandesgericht Hamburg in DRZ. 1932 Rspr. Nr. 696 und Oberlandesgericht Dresden im Deutschen Autoreacht 1933 S. 6). Da die rechtliche Grundlage, von der aus das Berufungsgericht das Verhalten des verklagten Kraftwagenführers beurteilt, hiernach fehlerhaft und eine tatsächliche Feststellung von dem zutreffenden rechtlichen Begriff der Unübersichtlichkeit der Wegestelle aus noch nicht getroffen worden ist, konnte das Berufungsurteil schon aus diesem Grunde nicht aufrecht erhalten werden. Es kann nicht entscheidend sein, daß das Berufungsgericht ein Verschulden des Zweitbeklagten aus anderen tatsächlichen Erwägungen annimmt; denn die Abwägung des Verschuldens der am Unfall Beteiligten nach § 17 RFG. und § 254 BGB. kann nur auf der Grundlage des auf bestimmte Tatsachen gegründeten Maßes des Verschuldens erfolgen (RGZ. Bd. 131 S. 125).

Das Berufungsgericht stellt weiterhin fest, daß im vorliegenden Fall zum Überholen eine Strecke von 60—70 m erforderlich war, da der Lastkraftwagenzug der Beklagten aus einem Kraftwagen mit Anhänger bestand, daß ferner starker Nebel herrschte und die Fahrbahn deshalb nur auf 20 bis 30 m übersehen werden konnte, daß auch die Straße infolge von Rauhrefis glatt war. Gleichwohl meint das Berufungsgericht, dem Kraftwagenführer könne nicht zugemutet werden, das Überholen deshalb zu unterlassen, weil er mit Möglichkeiten rechnen müsse, die er nicht erkennen könne; man müßte andernfalls auch für Nachtfahrten, bei denen die Straße nur beschränkt übersichtlich sei, an den Fahrer Forderungen stellen, die über die allgemeine Forderung des § 18 Abs. 2 RFG. hinausgingen. Diese Darlegung ist rechtlich verfehlt. Es bedarf keiner Erörterung, ob die Unübersichtlichkeit einer Wegestelle nach § 23 Abs. 4 RFG. auch durch starken Nebel hervorgerufen werden kann. Nur für diesen Fall hat die Entscheidung des 2. Straßenrats des Reichsgerichtes in Jur. Wchs. 1927 Rspr. Nr. 905, auf die das Berufungsgericht Bezug nimmt, die Anwendbarkeit des § 23 Abs. 4 verneint. Unachtsamkeit infolge Nachtdunkels braucht dem nicht ohne weiteres gleichgestellt

zu werden. In jedem Fall hat der Kraftwagenführer die Vorschriften des § 17 Abs. 1 KZVo. auch beim Überholen zu beachten, das erfahrungsgemäß mit großen Gefahren für den Verkehr verbunden ist und deshalb mit besonderer Sorgfalt vorgenommen werden muß (RGZ. Bd. 131 S. 120). Aber schon die Beobachtung der allgemeinen im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.) verbietet es dem Kraftwagenführer, in einen dem allgemeinen Verkehr offenstehenden Raum hineinzufahren, wenn er ihn überhaupt nicht übersehen kann. Die entgegengesetzte Auffassung des Berufungsgerichts ist unbedenklich abzulehnen. Der von ihm angestellte Vergleich mit einer Nachfahrt ist ebensowenig stichhaltig. Die künstliche Beleuchtung soll die Tageshelle ersetzen; soweit sie das nicht vermag, hat der Kraftwagenführer dem Rechnung zu tragen; er darf auch des Nachts nicht in einen dem allgemeinen Verkehr offenstehenden dunklen Raum, den er nicht übersehen kann, hineinfahren. Ein Vorbeifahren an dem vorausfahrenden Wagen wäre nach einer Verständigung mit dessen Führer voraussichtlich sehr wohl möglich gewesen.

Das Berufungsgericht meint, daß der Kraftwagenführer in dem Fall, wo die Fahrbahn länger ist als die Sichtmöglichkeit, seinen Verpflichtungen genüge, wenn er so fahre, daß er Hindernissen, die plötzlich vor ihm auftauchten, wirksam begegnen könne. Darüber aber, daß der Zweitbeklagte im vorliegenden Fall während des Überholens einem auftauchenden Hindernis wirksam hätte begegnen können, läßt das Berufungsurteil nichts erkennen. Der tatsächliche Verlauf ergibt das Gegenteil. In diesem Zusammenhang könnte vom Standpunkt des Berufungsgerichts die von ihm an anderer Stelle zu Lasten des Klägers angestellte Erwägung in Betracht kommen, daß dieser im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet gewesen sei, den Sommerweg zu benutzen. Anscheinend geht das Berufungsgericht von der Verpflichtung des Klägers aus, den Sommerweg von vornherein dauernd zu benutzen; zum mindesten ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß das Berufungsurteil auf einer solchen Erwägung mitberuht. Dafür, daß der in der Fahrtrichtung des Klägers rechts von dem gepflasterten Straßenteil sich hinziehende ungepflasterte Wegestreifen ein Sommerweg sei, führt das Berufungsgericht an, daß es sich nicht um einen Fußweg handle, daß

dieser sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinde; der Sommerweg sei so befestigt, daß ihn sogar schwere Lastwagen benutzen könnten und benutzen.

Diese Ausführungen sind rechtlich zu beanstanden. Der Begriff des Sommerwegs nach der hier maßgebenden Kraftfahrzeug-Verordnung vom 15. Juli 1930 ergibt sich aus § 2 Abs. 3 und ist übrigens als solcher in § 23a der Neufassung der Verordnung vom 10. Mai 1932 (RGBl. I S. 201) nicht geändert. Darin heißt es: Wenn neben der befestigten eine unbefestigte Fahrbahn (Sommerweg) vorhanden ist, so gilt jede der beiden Fahrbahnen für die Anwendung der Fahrordnung in den §§ 21 bis 23 — Beurteilung der rechten und der linken Seite — als selbständiger Weg; beim Ausweichen und Überholen darf auch erforderlichenfalls vom Sommerweg auf die befestigte Fahrbahn und umgekehrt übergegangen werden. Hier ist also vorausgesetzt, daß der als Sommerweg zu beurteilende Weg eine solche Breite besitzt, daß er als selbständige Fahrbahn angesehen werden kann. Nun stellt das Verfassungsgericht an anderer Stelle des Urteils fest, daß der ungepflasterte Wegestreifen 80 cm breit ist; es ist nicht ersichtlich, wie ein solcher Wegestreifen als selbständige Fahrbahn benutzt werden könnte. Der sich an diesen Wegestreifen anschließende Grasstreifen von etwa 50 cm ist anscheinend weder für Fußgänger noch für Wagen benutzbar; das Gegenteil stellt das Verfassungsgericht jedenfalls nicht fest. Es beruft sich ferner zu Unrecht auf die Entscheidung des Oberlandesgerichts Königsberg vom 20. Oktober 1930 in DRZ. 1931 Rpr. Nr. 141 = Recht 1931 Nr. 141. Dort ist nur von der Benutzung des Sommerwegs beim Ausbiegen die Rede und gesagt, daß der Kraftwagenführer nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet sei, auf den Sommerweg überzugehen, sofern die Sachlage dies im Interesse der Verkehrssicherheit erfordere. Das ist unbedenklich und auch in RGSt. Bd. 62 S. 194 anerkannt. Ob die in der Begründung dieser Entscheidung aus der Stellung des § 2 Abs. 3 im Aufbau der Kraftfahrzeug-Verordnung gezogene Folgerung nach der Änderung, die insoweit durch die Neufassung vom 10. Mai 1932 getroffen worden ist, auch jetzt noch zutrifft, muß für den vorliegenden, nach der Verordnung vom 15. Juli 1930 zu beurteilenden Fall außer Betracht bleiben. Jedenfalls fehlt es — abgesehen von dem Mangel einer rechtlich einwandfreien Fest-

stellung über das Vorliegen eines Sommerwegs — in dem Berufungsurteil an einer Begründung dafür, daß der Zweitbeklagte von vornherein den ungepflasterten Teil zu benutzen und nicht nur beim Ausbiegen auch diesen Teil mitzubenußen hatte. Der Kläger brauchte nicht etwa von vornherein dauernd den ungepflasterten Teil deshalb zu benutzen, weil ohne diesen Teil der gepflasterte Weg nur für zwei und nicht für drei nebeneinander befindliche Wagen Raum bot.

Auch die Erwägung des Berufungsgerichts, mit der es die Beurteilung des ungepflasterten Wegestreifens als Fußgängerweg ablehnt, ist rechtlich nicht einwandfrei. Zunächst ist es unerheblich, ob auf der anderen Seite der Straße ein Fußgängerweg vorhanden ist. Dadurch wird nicht grundsätzlich ausgeschlossen, daß auch auf der hier in Betracht kommenden Seite ein solcher vorhanden ist. Die Entscheidung hängt vielmehr von der Prüfung des einzelnen Falls ab; dafür kann insbesondere auch die Art und die Breite des auf der anderen Seite befindlichen Fußgängerwegs in Betracht kommen. Fußgängerwege sind nicht etwa nur solche, die mit besonderen Abgrenzungsmerkmalen versehen sind (Urteil des erkennenden Senats vom 10. Januar 1929 VI 230/28 in Höchstspr. 1929 Nr. 938). Wollte man nur so abgegrenzte Wege als Fußwege anerkennen, dann wäre der Fußgängerverkehr auf der Kunststraße schwer gefährdet. Nach § 29 KfZVo. ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf die hierfür bestimmten Fahrwege beschränkt; wo keine erkennbaren Fußwege vorhanden sind und die Breite der Fahrbahn es zuläßt, haben die Kraftfahrzeuge mindestens einen Meter Abstand vom Straßenrand zu halten. Das hat offenbar den guten Sinn, daß der Fußgänger vor den mit dem Wagenverkehr verbundenen Gefahren geschützt werden soll (vgl. auch Isaac-Sieburg Bem. 7 zu § 29 KfZVo.). Ob die Vorschrift des § 29 im vorliegenden Fall anzuwenden ist, hat die Vorinstanz bisher noch nicht aufgeklärt. Je nach dem Ergebnis der tatsächlichen Feststellungen würde in Betracht kommen, daß der ungepflasterte Weg selbst nur 80 cm breit ist, der von dem Kraftwagen vom Straßenrand etwa zu haltende Abstand 1 m beträgt; ob der oben erwähnte Grasstreifen nach § 29 mitzuberbücksichtigen ist, würde dann gleichfalls noch in tatsächlicher Beziehung zu erörtern sein.

Rechtlich zu beanstanden ist schließlich, daß das Berufungs-

gericht die Frage der Haftung der verklagten Halterin aus § 831 BGB. bei seiner Entscheidung ausgeschaltet und dem künftigen Schlussurteil vorbehalten hat. Soweit eine Ausgleichung zwischen Fahrzeughaltern nach § 17 RFG. in Betracht kommt, hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Das gleiche gilt im übrigen auch für die Abwägung, die nach § 9 RFG. in Verbindung mit § 254 BGB. stattzufinden hat. In allen diesen Fällen der Abwägung geht es nicht an, die Frage, ob der Halter aus § 831 BGB. haftet, auszuschleiden und, soweit Verschulden in Betracht kommt, nur das Verschulden des Führers zur Beurteilung des Maßstabes der Abwägung heranzuziehen. Der Geschäftsherr haftet nach § 831 nicht für die unerlaubte Handlung des Angestellten, sondern er hat für die von ihm selbst in vermuteter Fahrlässigkeit begangene unerlaubte Handlung einzustehen. Gewiß ist auch die Tat des Angestellten in Betracht zu ziehen, da beide Umstände — die Tat des Angestellten und das Verschulden des Geschäftsherrn — den Tatbestand der unerlaubten Handlung nach § 831 BGB. ergeben; dabei kann im einzelnen Fall dem einen oder dem anderen Umstand die größere Bedeutung beizumessen sein (so der erkennende Senat in dem Urteil vom 14. Januar 1932 VI 343/31 und in späteren Entscheidungen, insbesondere in dem die weiteren Nachweise enthaltenden Urteil RFG. Bd. 139 S. 302). Es war hiernach im vorliegenden Fall die Haftung der Erstbeklagten nach dem Kraftfahrzeuggesetz auch unter Mitberücksichtigung des § 831 BGB. zu beurteilen.