

III ZR 186/56

Verkündet
laut Protokoll
am 14. April 1958
Sattler, ap. Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2358 005

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

In dem Rechtsstreit

des Landkreises Illértissen, vertreten durch den Landrat,
Beklagten, Widerklägers, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

den Ziegeleibesitzer Ludwig I. [REDACTED] in K. [REDACTED],
Kläger, Widerbeklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 14. April 1958
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger
sowie der Bundesrichter Dr. Weber, Dr. Arndt, Dr. Wolany
und Dr. Beyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München mit dem
Sitz in Augsburg vom 9. Mai 1956 - an Verkündungs-
Statt zugestellt am 15. und 16. Mai 1956 - wird
zurückgewiesen.

Der Beklagte hat die Kosten der Revision zu
tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 16. Juni 1953 verunglückte ein mit Ziegeln beladener Lastzug des Klägers auf der Landstraße II. Ordnung zwischen Babenhausen und Kellmünz. Der Straßenkörper ist an der Unfallstelle dammartig aufgeschüttet und führt geradeaus durch mooriges Gelände. Die 5 m breite Fahrbahn hat eine teergebundene Decke und beiderseits einen etwa 40 cm breiten grasbewachsenen Randstreifen. Der Lastzug fuhr vor dem Unfall mit einer Stundengeschwindigkeit von 45 km und scharf rechts, weil ihn ein Personenkraftwagen überholte. Dabei gerieten die rechten Räder des schwerer beladenen Anhängers auf den Randstreifen und immer weiter nach rechts, bis der Anhänger schließlich umkippte und auch den Motorwagen teilweise die Böschung hinunterzog. Der Lastzug riß dabei einen Baum um, beschädigte eine Steinbrücke und erlitt selbst erhebliche Schäden.

Der beklagte Landkreis hatte erst im April 1953 die Verwaltung und Unterhaltung der Straße von dem bis dahin zuständigen staatlichen Straßenbauamt übernommen. Im Sommer 1955 sperrte er die Straße für Kraftfahrzeuge über 6 t.

Der Kläger hat behauptet, der Unfall sei auf den mangelhaften Zustand der Straße zurückzuführen. Der Untergrund sei zu schwach gewesen, und der Straßenrand habe nachgegeben, obwohl sich die Räder auf der Teerdecke befunden hätten. Nur dadurch sei der Lastzug nach rechts gezogen, auf die Böschung geraten und umgestürzt. Auf der Straße hätten sich später noch ähnliche Unfälle ereignet. Der Beklagte hätte die Straße verstärken, mindestens für schwere Wagen sperren oder den Verkehr warnen müssen. Der Kläger hat beantragt, den Beklagten zum Ersatz seines Schadens in Höhe von 9.535,86 DM zu verurteilen.

- 3 -

Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und mit einer Widerklage Ersatz der Kosten für die dem Kreis entstandenen Schäden mit 436,20 DM nebst Zinsen geltend gemacht. Er meint, ihn treffe kein Verschulden. Der Lastzug sei zu schwer beladen gewesen und habe unzulässigerweise den Randstreifen befahren; erst dadurch hätte sich der Straßenrand gesenkt. Der Kläger müsse sich die Betriebsgefahr seines Wagens und das Verschulden seines Fahrers entgegenhalten lassen.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen. Die Berufung des Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Abweisungsantrag weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Revision rügt zunächst als Verfahrensverstöß eine fehlerhafte Anwendung des schriftlichen Verfahrens.

Nach der Niederschrift über die letzte mündliche Verhandlung vom 10. April 1956 baten die Anwälte nach Verlesung ihrer Anträge, "nach Einholen der Strafakten und nach durchgeführtem Schriftsatzwechsel ohne weitere mündliche Verhandlung zu entscheiden". Das Gericht verkündete darauf den Beschluß, die Strafakten beizuziehen und ferner: "Nach dem 8. Mai 1956 wird ohne weitere mündliche Verhandlung entschieden". Das Berufungsgericht entschied nach Eingang der Strafakten im schriftlichen Verfahren am 9. Mai 1956. Am 17. Mai 1956 ging ein Schriftsatz des Beklagten ein, den das Berufungsgericht nicht mehr berücksichtigt hat.

Die Revision meint, die Anordnung des schriftlichen Verfahrens sei unzulässig gewesen, zumal die Zustimmung zur schriftlichen Entscheidung unzulässigerweise an eine Bedin-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

gung geknüpft gewesen sei, an die sich das Gericht nicht einmal gehalten habe.

Die Rüge ist unbegründet.

Nach § 128 Abs. 2 ZPO kann das Gericht im Einverständnis der Parteien eine Entscheidung ohne mündliche Verhandlung treffen. Die Bestimmung gestattet nicht, nach einer abgeschlossenen mündlichen Verhandlung in einem zur Endentscheidung reifen Prozeß das schriftliche Verfahren anzuordnen, nur um dem Gericht die Möglichkeit zu geben, die Entscheidung ohne Terminbestimmung hinauszuschieben. So liegt der Fall hier jedoch nicht, denn das Gericht sollte nach der Verhandlung noch eine Beweisaufnahme durch Verwertung von Strafakten vornehmen, deren Inhalt den Parteien bekannt war. Hier konnte die Anordnung des schriftlichen Verfahrens einer Beschleunigung dienen und war deshalb zulässig (vgl. BGHZ 17, 118; 18, 61).

Bei verständiger Auslegung der Parteierklärungen lag eine wirksame Zustimmung vor. Zwar hatten beide Anwälte der Zustimmung die Bitte zugefügt, erst nach Heranziehung der Strafakten und nach durchgeführtem Schriftsatzwechsel zu entscheiden, doch war das keine "Bedingung". Beide Anwälte mußten sich dabei darüber klar sein, daß das Gericht es nicht hinnehmen konnte, den Zeitpunkt der Einreichung von Schriftsätzen dem Belieben der Partei zu überlassen, sondern dafür eine angemessene Frist bestimmen würde; damit waren die Anwälte einverstanden. Die verkündete Entscheidung entsprach also ihrer Erklärung.

II.

Das Berufungsgericht hat auf Grund der Beweisaufnahme

folgendes als erwiesen angenommen: Der Untergrund der Straße sei für das moorige Gelände ungeeignet gewesen; insbesondere bei regnerischem Wetter habe eine Wasseranreicherung die Tragfähigkeit vermindert; der Zustand der Straße sei für die heutige Belastung nicht mehr ausreichend. Darauf sei der Unfall zurückzuführen. Der Straßenrand habe unter den Rädern des Anhängers nachgegeben und den Anhänger dadurch nach der Seite gezogen, so daß dieser schließlich auf die Böschung gekommen und dort umgekippt sei. Der Lastzug sei in Ordnung, auch richtig beladen gewesen, und der Fahrer habe jede nach den Umständen erforderliche Sorgfalt beobachtet.

Die dagegen von der Revision erhobenen Bedenken greifen nicht durch.

1) Die Revision beanstandet nicht den Ausgangspunkt des Urteils, daß dem beklagten Landkreis die Verkehrssicherungspflicht für diese Straße obgelegen habe, weil er im April 1953 die Verwaltung und Unterhaltung der fraglichen Straße übernommen hatte. Diese Auffassung entspricht der Rechtsprechung, wonach die Verkehrssicherungspflicht einer öffentlichen Straße bei demjenigen Verband liegt, der die Verwaltung der Straße und damit die tatsächliche Unterhaltung hat (BGHZ 24, 124). Bei Landstraßen II. Ordnung können das in Bayern auch die Landkreise sein. Denn die Bayerische Landkreisordnung vom 16. Februar 1952 (BayBS I 515, Art. 51, 108) hat die frühere ausschließliche Zuständigkeit des bayerischen Staates für die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung beendet (vgl. dazu EntschlieÙung des Bayerischen MdI vom 26. März 1953, MABl S. 288).

2) Die Revision wendet sich mit einer weiteren Verfahrensrüge gegen die Annahme, der Untergrund der Straße sei unzulänglich gewesen.

Das Berufungsgericht hat diese Feststellung auf Grund eines Gutachtens des Sachverständigen Dr. Ing. Bitzl von der Technischen Hochschule München getroffen, der die Straße besichtigt und untersucht hat. Es hat ferner dazu die Aussage des sachverständigen Zeugen Schinhammer sowie des Zeugen W. verwertet. W., Regierungsbaurat bei dem zuständigen Straßenbauamt, hatte bestätigt, daß die Straße im Jahre 1952 hergerichtet worden war und zum Schluß bemerkt: "Für die heutige Belastung sind derartige Straßen an sich nicht mehr ausreichend, wenn sie wie hier auf moorigem Grund liegen". Die Revision trägt vor, der Beklagte habe schon in der Berufungsbegründung die erneute Vernehmung von W. zum Beweise dafür beantragt, daß er mit seiner Bemerkung nur die Frequenz des Verkehrs und nicht das Gewicht der Fahrzeuge gemeint habe. Das Berufungsgericht führt dazu aus, nach dem Zusammenhang der Aussage sei nicht anzunehmen, daß der Zeuge mit dem Ausdruck "Belastung" nur die heutige Verkehrsfrequenz gemeint haben könne, so daß eine erneute Vernehmung nicht nötig sei.

Dieses Verfahren des Berufungsgerichts ist nicht zu beanstanden. Denn die erneute Vernehmung eines bereits vernommenen Zeugen über dieselbe Behauptung unterliegt dem Ermessen des Tatrichters (§ 398 ZPO). Dazu bedarf es keines förmlichen Antrages, der hier entgegen der Annahme der Revision auch nicht gestellt war. Es ist nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht von seinem Ermessen einen fehlerhaften Gebrauch gemacht hat.

3) Der Beklagte beanstandet weiter die Feststellung, daß der Anhänger erst durch die Straßensenkung auf den Randstreifen und die Böschung getragen worden sei.

a) Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Anhänger beim Beginn der auf 31 m gesicherten Radspur einen Abstand von 45 cm vom Begrenzungspfahl in der Böschung gehabt habe und daß entlang der Spur des Anhängers, etwa 10 cm von der Graskante entfernt, in der Straßendecke ein 34 m langer und ununterbrochener Riß verlaufen sei. Es hat diese Feststellung auf Grund von Zeugenaussagen sowie des in den Strafakten vorhandenen Polizeiberichts und der dortigen Skizze getroffen.

Die Revision meint, nach der Skizze verlaufe die Spur der rechten Räder auf einer Länge von 31 m "neben" der Straße; nur in dieser Länge sei auch die Straßendecke angebrochen. Daraus hätte das Berufungsgericht schließen müssen, daß der Abbruch der Straße die Folge des Fahrens auf der Böschung sei, und nicht umgekehrt.

Damit nimmt die Revision eine eigene Würdigung eines Beweismittels vor, das der Tatrichter anders gewertet hat; das ist im Revisionsverfahren unzulässig. Das Urteil enthält auch keine Verletzung der Denkgesetze, da es der Skizze eine Radspur von nur 31 m entnimmt, die langsam in die Böschung gehe, während der Riß in der Straßendecke eine Länge von 34 m habe und vorher beginne, bevor die Radspur nach rechts führe. Daraus konnte der Tatrichter folgern, daß erst die Straßendecke brach und dann der Wagen auf den Randstreifen geriet.

b) Die Revision bezeichnet dabei die Annahme des Sachverständigen als Denkfehler, daß der Anhänger eines Lastzuges bei ordnungsmäßiger Bauart nicht aus der Spur des Zugwagens geraten könne.

Diese Rüge bezieht sich nicht auf ein Gutachten, sondern auf die Aussage des sachverständigen Zeugen Schinhammer, der

ein früher erstattetes Gutachten im Einverständnis der Parteien zum Inhalt seiner Zeugenaussage gemacht hatte. Das Berufungsgericht führt dazu aus: Schinhammer habe festgestellt, daß die Anhängerkupplung, die Zuggabel und die Anhängervorderachse des Lastzuges keine Mängel aufgewiesen hätten, so daß ein Ausscheeren des Anhängers ohne äußere Einwirkung nicht habe eintreten können; auch der sonstige Zustand des Lastzuges habe nach der Aussage nicht die Ursache des Abweichens des Anhängers von der Fahrspur des Motorwagens sein können.

Die Revision meint, es sei ein allgemeiner Erfahrungssatz, daß Anhänger auch bei bester Straße 10 - 20 cm von der Spur des ziehenden Fahrzeugs abweichen könnten, und hier hätte der Anhänger schon deshalb nach rechts ausscheeren müssen, weil der rechte Fahrbahnrand eine "deutliche Senkung zur Böschung" aufgewiesen habe.

Die Revision übersieht, daß das Urteil nur davon ausgeht, daß der Straßenrand "leicht abfiel" bzw. eine "leichte Neigung" zur Böschung hatte. Es mag sein, daß kein Anhänger genau in derselben Spur wie der Zugwagen fährt, aber derartige geringfügige Schlinger- und Schleuderbewegungen nach beiden Seiten behandelt das Urteil nicht. Das Urteil sieht vielmehr als erwiesen an, daß der Anhänger durch einen äußeren Umstand längere Zeit hindurch nur nach einer Seite weggezogen worden sei, indem er nicht mehr der Zugkraft der Zugmaschine gefolgt, sondern immer stärker nach rechts und schließlich so stark weggezogen worden sei, daß er auf die weiche Böschung geriet, die nachgab, so daß der Wagen umstürzte und den Motorwagen mitriß. Dieser Sachverhalt war denkgesetzlich möglich. Daneben brauchte das Gericht nicht alle Möglichkeiten zu erwähnen, die es nicht als vorliegend ansah.

c) Die Revision meint, Dr. Bitzl habe den Rollkies im Straßenuntergrund beanstandet, aber nicht die Kausalität zwischen diesem Mangel und dem Unfall festgestellt.

Das ist unrichtig; denn der Sachverständige sagt folgendes: Das für den Unterbau verwendete Rollkiesmaterial enthalte stark humöse Beimischungen und sei deshalb ungeeignet; bei derartigen Wegen bestehe die Gefahr einer Wasseranreicherung und damit eine Verminderung der Tragfähigkeit, besonders am Straßenrand. Die festgestellte Beschädigung der Straße lasse darauf schließen, daß der Untergrund nicht die notwendige Tragfähigkeit aufgewiesen habe. Nach der bodenmechanischen Untersuchung sei der Unfall mit großer Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen; die Berücksichtigung der sonstigen Feststellungen lasse darauf schließen, daß der Unfall durch die Nachgiebigkeit des Straßenuntergrundes verursacht sei. Damit hat er den Ursachenzusammenhang ausreichend bejaht. Entscheidend ist, daß das Berufungsgericht auf Grund dieses Gutachtens und des sonstigen Beweisergebnisses eindeutig und positiv festgestellt hat, daß der Unfall ausschließlich auf den für den schweren Lastverkehr ungeeigneten Straßenzustand zurückzuführen sei.

4.) Die Revision beanstandet die Annahme eines Verschuldens der Bediensteten der Beklagten.

Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, der Kreis hätte bei Übernahme der Verwaltung der Straße im April 1953 eine Untersuchung vornehmen müssen, und zwar notfalls auch eine solche, wie sie der Sachverständige Dr. Bitzl durchgeführt hat.

a) Die Revision weist darauf hin, es sei offenkundig, daß ein großer Teil aller Straßen nach Anlage und Beschaffenheit den Bedürfnissen des heutigen Verkehrs nicht mehr entspreche, daß aber die öffentliche Hand nicht die erforderlichen Mittel zum sofortigen Ausbau aller Straßen besitze.

Das ist unerheblich, denn schon das Berufungsgericht hat darauf hingewiesen, daß es zunächst genügt hätte, die Straße für den schweren Lastwagenverkehr zu sperren, natürlich unter näherer Bezeichnung der Höchstbelastung. Das verursachte kaum Kosten und hätte den Unfall verhindert, da die erforderliche Untersuchung jedenfalls ergeben hätte, daß die Straße für Lastwagen mit der hier festgestellten Belastung nicht ausreichte. Die Sperrung der Straße hätte die Benutzung durch den beim Unfall benutzten Lastzug verhindert.

b) Die Revision hält es für eine Überspannung der Sorgfaltspflicht, ein Verschulden darin zu finden, daß die Träger der Straßenbaulast nicht alle Straßen durch Sachverständige der Technischen Hochschule in der von Dr. Bitzl durchgeführten Art untersuchen ließen.

Selbstverständlich brauchen die Träger der Straßenverkehrssicherungspflicht nicht alle Straßen laufend durch Hochschulprofessoren untersuchen zu lassen. Aber das fordert das Urteil auch nicht, das nur eine Prüfung der Straße durch den Beklagten bei der Übernahme und nur notfalls eine solche in der Art verlangt, wie sie Dr. Bitzl durchgeführt hat.

Der Wechsel der Straßenverwaltung bot in der Tat Anlaß zu einer gründlichen Prüfung. Übernimmt eine Behörde eine bereits vorhandene und bisher von einer anderen Stelle verwaltete Straße in eigene Verwaltung, dann müssen sich ihre sachkundigen Organe sogleich vor oder bei der Übernahme ein eingehendes Bild von der Straße und ihrem Zustand verschaffen, um in eigener Verantwortung entscheiden zu können, ob sie die Straße weiterhin für jeden Verkehr zulassen können. Denn Inhalt einer jeden Verkehrssicherungspflicht ist folgender Grundsatz: Wer es verantwortlich zuläßt, daß Geräte oder Gegenstände benutzt werden, deren unsachgemäßer Zustand Gefahren verursacht, muß sich vor jeder Zulassung einer Benutzung von dem sicheren Zustand der

Sache überzeugen. Der Beklagte mußte sich daher bei Übernahme der Verwaltung von dem Zustand der Straße genau unterrichten, und zwar mindestens durch Einsicht in die beim Straßenbauamt vorhandenen Unterlagen und Befragung der dortigen Sachbearbeiter. Zwar übernahm der Beklagte die Straße vom staatlichen Straßenbauamt, aber hier lagen Besonderheiten vor, die den Beklagten veranlassen mußten, Ermittlungen anzustellen: Die Straße führte dammartig durch ein mooriges Gebiet. Derartige Straßen bedürfen erfahrungsgemäß besonderer Aufmerksamkeit. Der sachverständige Zeuge Schinhammer hatte ausgesagt, daß die Straße kurz nach dem Unfall direkt schwankte, wenn ein Lastzug auf ihr fuhr. Der Zeuge Wöllner, Baurat des Straßenbauamtes, hatte bekundet, daß zwar die Straßendecke 1952 hergerichtet worden sei, indem auf die vorhandene Kiesfahrbahn eine 6 cm hohe Schotterschicht und mit Teer getränkter Splitt aufgebracht worden sei, daß aber derartige Straßen auf moorigem Gebiet nicht mehr ausreichend seien. Eine nähere Befragung dieses bei der bisher zuständigen Straßenbaubehörde beschäftigten sachkundigen Zeugen und eine sorgfältige Begehung der Straße hätten also auch ohne Gutachten Bedenken gegen die volle Tragfähigkeit der Straße ergeben, mindestens aber Anlaß geboten, wegen dieser Besonderheiten der Straße eine sorgfältige Untersuchung vorzunehmen. Das Gutachten, wie es Dr. Bitzl erstattet hat, erforderte im übrigen weder große Kosten noch viel Zeit.

Jedenfalls bestehen bei Abwägung aller dieser Umstände keine rechtlichen Bedenken gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Organe des Beklagten hätten die ihnen obliegende Sorgfaltspflicht verletzt und fahrlässig gehandelt, da sie überhaupt keine Untersuchungen angestellt hatten.

c) Die Revision meint, die Sperrung der Straße habe nach § 4 StVO dem pflichtmäßigen Ermessen der Straßenpolizeibehörde

obgelegen; das Gericht dürfe derartige Ermessensentscheidungen nur beschränkt nachprüfen.

Auch das trifft nicht zu. Denn die Verurteilung stützt sich nicht auf eine Verletzung des § 4 StVO. Unabhängig von den Pflichten der Polizei hat der Verkehrssicherungspflichtige dafür zu sorgen, daß der Zustand der Straße niemand gefährdet; er muß jede erkennbare Gefahr sofort beseitigen und bis zur Beseitigung vor der Gefahr warnen. (BGH III ZR 66/56 vom 8. April 1957 = LM Nr. 8 zu BGB § 823 (E a) = VRS 12, 408: Warnung vor Glatteis auf der Autobahn; III ZR 62/56 vom 30. September 1957 = VRS 14, 1: ungesicherte Straßensperre der Zollverwaltung; III ZR 97/56 vom 14. Oktober 1957: Löcher in der Straße). Besteht eine Gefahr für die Straßenbenutzer, dann unterliegt es nicht mehr dem Ermessen des Verkehrssicherungspflichtigen, ob er eingreifen will; eine Ermessensfrage ist es nur, was er veranlassen will (III ZR 2/56 vom 15. April 1957 = LM Nr. 10 zu BGB § 823 - E a). Hier hat aber der Beklagte nichts veranlaßt und damit auf jeden Fall seine Pflicht verletzt.

5.) a) Das Berufungsgericht hat eine Haftung des Klägers für die durch den Lastzug angerichteten Schäden und eine Mitverantwortung für die ihm entstandenen Schäden verneint, weil der Unfall für den Fahrer des Klägers ein unabwendbares Ereignis gewesen sei. Es habe weder ein Fehler in der Beschaffenheit des Lastzuges noch ein Versagen seiner Einrichtungen vorgelegen. Der Fahrer habe jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet. Er habe an den äußersten Rand der Straßendecke heranfahren dürfen und auch nicht etwa durch eine heftige Ausweichbewegung ein Schleudern des Anhängers herbeigeführt.

Das zeigt keinen Rechtsfehler. Die Revision meint nur, das Ausspuren eines Anhängers sei eine innere Betriebsgefahr des Wagens, also ein Versagen seiner Einrichtungen, für die der

Halter immer haften müsse. Sie verweist dazu auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweig (NJW 1953, 1513-VRS 5, 256). Diese Entscheidung betrifft jedoch einen wesentlich anderen Sachverhalt. Dort waren bei einer Fahrt auf abschüssiger, vereister Straße die beiden Anhänger eines Lastzuges aus der Spur geraten und schräg gestellt weiter geglitten, ohne daß der Fahrer das bemerkt hatte. Das Oberlandesgericht hat damals angenommen, daß es ein Versagen der Betriebseinrichtungen darstelle, wenn der Anhänger auf abschüssiger Straße aus der Spur ausbreche, weil Zug- und Bremskraft des Motorwagens nicht ausreichend auf die Anhänger eingewirkt hätten und die Anhänger durch die eigene Schwerkraft aus der Spur getragen seien. Dieser Entscheidung kann zugestimmt werden. Denn eine Vorrichtung versagt, wenn ein Fahrzeugteil die Funktion, die ihm im Betrieb und im Zusammenwirken aller Teile zukommt, nicht oder nicht ordnungsmäßig erfüllt (Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. S. 233). Normalerweise gewährleisten die verschiedenen Vorrichtungen bei einem Lastzug ein Einhalten der Spur durch den Anhänger, von ganz geringfügigen Abweichungen abgesehen. Wenn dagegen wie hier ein Fehler der Straße nur die äußeren Räder des Anhängers aus der Spur über die abfallende Böschung zieht, weil der Straßenrand trotz ordnungsmäßiger Beladung hinter der Zugmaschine und unter dem Anhänger einbricht, dann versagen dabei nicht die Einrichtungen des Lastzuges, weil er keine Vorrichtungen hat oder haben kann, die einen derartigen Unfall verhindern können.

b) Der Senat hat bei einem schmalen, kaum befestigten und der örtlichen Verwendung dienenden Weg entschieden, daß sich unter Umständen eine beschränkte Benutzbarkeit einer Straße für schwere Kraftfahrzeuge aus einer eingeschränkten Widmung des Weges ergebe, wobei diese beschränkte Widmung wiederum nur aus der äußeren Beschaffenheit des Weges erkennbar zu sein braucht (III ZR 102/56 vom 14. Oktober 1957). Ein solcher Fall liegt hier nicht vor, weil es sich um eine dem

allgemeinen Verkehr dienende Landstraße II. Ordnung handelte, die eine neue, teergetränkte Decke hatte und deren Straßenkörper dem Benutzer einen festen Eindruck machte und nichts anzeigte, was auf eine Gefahr für Lastkraftwagen hindeutete.

III.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Geiger

Dr. Weber

Dr. Arndt

Wolany

Bundesrichter Dr. Beyer ist
erkrankt und deshalb verhindert,
zu unterschreiben.

Dr. Geiger