

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB § 823 Dc, 839 Fe, K

2162 049

Das Land, das ein von einer motorsportlichen Vereinigung veranstaltetes Autorennen genehmigt, kann nicht wegen Verletzung einer Verkehrsversicherungspflicht nach § 823 BGB, sondern nur nach § 839 BGB (i.V.m. einer Staatshaftungsbestimmung) für den Schaden in Anspruch genommen werden, den ein Zuschauer durch einen von der angeblich ungenügend gesicherten Rennstrecke abkommenden und in die Zuschauermenge geratenden Rennwagen erleidet.

BGH, Urt.v. 2. April 1962 - III ZR 15/61 OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

III ZR 15/61

Verkündet am 2. April 1962
Scheibl, 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 Manfred S [REDACTED], D [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

das Land N o r d r h e i n - W e s t f a l e n, vertreten
durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr und durch
den Innenminister,

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 2. April 1962 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Beyer, Dr. Hußla, Heinrich Meyer
und Gähthgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf
vom 1. Dezember 1960 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsver-
fahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Bei dem am 31. August 1952 stattgefundenen 5. Internationalen Grenzlandringrennen geriet der von dem Rennfahrer N. [REDACTED] gesteuerte Rennwagen am Ende der Roermonder Kurve vom rechten zum linken Fahrbahnrand, überschlug sich und fiel in die dort stehende Zuschauermenge. Bei dem Grenzlandring handelt es sich um dem öffentlichen Straßennetz zugehörnde Straßenteile, die einen Ring von etwa 9 km Länge um den Ort Wegberg bilden und im Eigentum des beklagten Landes stehen. Er führt durch ebenes Gelände und weist weiträumige Kurven auf. Die Fahrbahn ist etwa 6,40 bis 6,80 m breit und in den Kurven nicht überhöht. Wegen seiner weiten Kurven galt er als eine der schnellsten Rennstrecken Europas, auf der Geschwindigkeiten von über 200 st/km erzielt werden konnten. Die Rennstrecke wurde damals in der gegen den Uhrzeigersinn verlaufenden Richtung befahren. Sie war an der Innenseite der Roermonder Kurve durch einen Drahtzaun abgesperrt, der in einer Entfernung von rund 3,50 m parallel zur Fahrbahn verlief. Der Kläger, der als Zuschauer zum Rennen gekommen war und bei der Veranstalterin, der M. [REDACTED] U. [REDACTED] G. [REDACTED] e.V., eine Eintrittskarte gelöst hatte, stand etwa 50 m nach dem Ausgang der Roermonder Kurve hinter diesem Drahtzaun auf einem rund 1,50 m breiten Fahrradweg. Bei seinem Standort stieg das Gelände zu einer der wenigen Böschungen an, die den Grenzlandring umsäumen. Die Böschung war 1 bis 2 m hoch und 10 bis 20 m lang. Zum Schutze der Zuschauer war an der Außenseite der Roermonder Kurve ebenfalls ein Drahtzaun errichtet, jedoch weiter als 3,50 m von der Fahrbahn entfernt, und war bis etwa 45 m vor der Stelle, an der der Kläger auf der gegenüberliegenden Seite stand, hart an der Fahrbahnkante eine ge-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

schlossene Reihe von Strohballen angebracht. Dicht neben dem letzten am Ausgang der Kurve befindlichen Strohballen bog der hinter mehreren anderen Rennwagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 180 st/km fahrende Wagen des Fahrers Niedermayr zunächst um ca. 4 Grad nach links ein und zog nach 15 bis 20 m trotz nach rechts eingeschlagener Vorder- räder von der Fahrbahnmitte aus noch stärker, etwa mit 11 Grad, auf die linke Innenkante der Fahrbahn zu. Als der sich überschlagende Wagen auf die hinter dem Draht- zaun dicht gedrängt stehenden Zuschauer traf, wobei 13 Menschen getötet und 32 verletzt wurden, trug der Kläger eine schwere Gehirnerschütterung, einen Schädel- bruch mit Gehirnblutungen, eine Quetschung des rechten Auges sowie mehrere Knochenbrüche davon. Er war acht Tage bewußtlos, vom 31. August bis 11. Dezember 1952 und vom 20. März bis 5. April 1953 in stationärer Behand- lung und ist noch heute behindert.

Die Abhaltung der Rennen war der Veranstalterin seit dem Jahre 1948 durch den Minister für Wirtschaft und Ver- kehr des beklagten Landes genehmigt worden. Die Genehmi- gung wurde nach Anhörung des Innenministers erteilt, der dabei die polizeilichen Belange wahrnahm. Was nament- lich die Jahre 1951 und 1952 anlangt, so bemühte sich im ersteren Jahr der Innenminister bei dem Verkehrs- minister um eine Einstellung der Rennen auf dem Grenz- landring. Unter Beifügung eines Erfahrungsberichts der Polizeibehörde des Regierungsbezirks Aachen über das Grenzlandring-Rennen im Jahre 1950 bat er mit Schreiben vom 12. März 1951 den Verkehrsminister, die Veranstalterin "auf die Mißstände des vorigen Jahres" aufmerksam und eine Genehmigung des Rennens "in diesem Jahre von der restlosen Erfüllung der Auflagen" abhängig zu machen.

In dem erwähnten Bericht hieß es, es sei nicht damit zu rechnen, daß "stärkere Polizeikräfte die Säumigkeiten des Veranstalters überbrücken" würden. Es würden daher "praktisch Landesmittel für private Zwecke" in Ansatz gebracht. Auf das Schreiben vom 12. März 1951 zeigte das Verkehrsministerium nach Verhandlungen mit dem Polizeiinspektorat der Veranstalterin an, daß für das Rennen des Jahres 1951 mit dem Einsatz von nur etwa 50 Mann Polizei zur Verkehrslenkung und Überwachung des Veranstaltungsraumes zu rechnen sei und daß die Veranstalterin für die Sicherheit der Zuschauer im übrigen mit eigenen Kräften sorgen müsse. Daraufhin hielt die Veranstalterin dem Verkehrsministerium vor, daß mit einem Polizeischutz von nur 50 Mann das Rennen nicht abgehalten werden könne, daß aber andererseits eine Absage des bereits ausgeschriebenen Rennens für das beklagte Land eine "unangenehme Blamage" sein würde. Der Verkehrsminister gab seinem zuständigen Referenten Weisung, die Sache in Ordnung zu bringen mit dem Vermerk "Das Rennen darf nicht scheitern". Während die Verhandlungen im Verkehrsministerium und mit der Veranstalterin noch liefen, richtete der Innenminister am 23. Juli 1951 folgendes Schreiben an den Verkehrsminister:

"Ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 12.3.1951 und bitte um gefl. Mitteilung des Ergebnisses der bisher geführten Verhandlungen zur Verhinderung weiterer Rennen auf dem Grenzlandring. Eine inzwischen erfolgte Besichtigung des Ringes durch Polizeifachleute meines Ministeriums hat über die bekannten Mängel hinaus auch noch wesentliche Gefahrenmomente für die Zuschauer aufgezeigt, da fast die gesamte Streckenführung vollkommen offen ist und jedes natürlichen Schutzes entbehrt. Im Interesse der Sicherheit der Zuschauer und aus Gründen der Verantwortung kann nicht warnend genug hierauf hingewiesen werden. Ich bitte, Anträge zur Abhaltung neuer Wegberg-Rennen einer entsprechenden Beurteilung zu unterziehen und die Genehmigung nicht zu erteilen".

Auf Gegenvorstellungen des Verkehrsministers mit dem Hinweis, das Rennen sei von grenzpolitischer Bedeutung, erwiderte der Innenminister, daß er dies nicht verkenne, daß aber die Veranstalterin in den vergangenen Jahren "für die Sicherung der Strecke gegen Lebensgefahr" auf ihre Kosten zu wenig getan habe und er (der Innenminister) es nicht verantworten könne, "die ungeheueren Polizeikosten" für das beklagte Land zu übernehmen. Nach einer weiteren Besprechung vom 8. August 1951 zwischen den Vertretern der beteiligten Behörden und der Veranstalterin stellte der Innenminister "erhebliche Verbesserungen der technischen Sicherungs- und Absperrmaßnahmen" gegenüber den Vorjahren fest und erklärte sich bei Übernahme der Polizeikosten durch die Veranstalterin mit der Durchführung des Rennens des Jahres 1951 einverstanden. Das Rennen wurde in dieser Weise genehmigt und fand am 31. August 1951 statt, ohne daß es dabei zu Unfällen kam. Nach dem Rennen gab die Regierungsbezirkspolizei in Aachen einen Erfahrungsbericht. Daraus ergab sich, daß 811 Polizeibeamte eingesetzt gewesen waren und - bei mäßigem Besuch - die Zahl der Zuschauer etwa 120 000 betrug. Der Bericht empfahl dringend den "Ausbau einer festen Umfriedung der Rennstrecke", da "die Gestellung von Polizeikräften in der bisherigen Zahl künftig nicht unbedingt gewährleistet" erscheine. Im Jahre 1952 beantragte die Veranstalterin am 27. Mai bei dem Minister für Wirtschaft und Verkehr des beklagten Landes die Genehmigung zur Veranstaltung des Rennens. Die Regierungsbezirkspolizei in Aachen traf routinemäßig polizeiliche Vorbereitungen für das Rennen. Unter dem 16. August 1952 erteilte der Minister für Wirtschaft und Verkehr der Veranstalterin die Genehmigung zur Veranstaltung des Rennens unter denselben Bedingungen wie im Vorjahre.

Für seine Schäden hat der Kläger Ersatz von der Veranstanalterin und dem beklagten Land eingeklagt. Das Landgericht hat die Klage im vollen Umfang abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat in einem Teilurteil die Berufung des Klägers insoweit zurückgewiesen, als sie das Klagebegehren gegen das beklagte Land weiter verfolgte. Mit der Revision beantragt der Kläger weiterhin,

das beklagte Land zu verurteilen, an ihn 699,09 DM als Ersatz für Schäden an der Kleidung sowie für Fahrtkosten seiner Angehörigen zum Krankenhaus während seiner stationären Behandlung, abzüglich seitens des beklagten Landes ohne Anerkennung einer Rechtspflicht gezahlter 500 DM, jedoch zuzüglich Zinsen zu zahlen, sowie ein angemessenes, mindestens 5 000 DM betragendes Schmerzensgeld zu leisten,

ferner die Verpflichtung des beklagten Landes festzustellen, ihm allen seinen Schaden aus dem Unfall zu ersetzen.

Das beklagte Land bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, daß als Grundlage für eine Haftung des beklagten Landes nicht eine Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB, sondern allein die Verletzung einer Amtspflicht gemäß § 839 BGB, Art. 34 GG in Betracht kommt.

Eine Verkehrssicherungspflicht, deren Verletzung nach § 823 BGB schadensersatzpflichtig macht, beruht auf dem Tatbestand, daß nach der konkreten Lage der Verhältnisse eine Gefahrenlage für Dritte besteht, für die derjenige

einzustehen hat, der die Gefahr "schafft", indem er den gefährlichen Zustand herbeiführt oder andauern läßt. Die Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich eines öffentlichen Weges, die einen wichtigen Unterfall der Verkehrspflichten darstellt, verpflichtet ihren Träger, dafür einzustehen, daß der Straßenkörper und seine Benutzung einen Dritten nicht solchen Gefahren aussetzt, die von der Straße drohen. Die Gefahrenlage, der sich der Kläger hier damals gegenüber sah, wird nicht von einer solchen Gefährdung gekennzeichnet, sondern wird von der Gefahr bestimmt, wie sie die Veranstaltung eines Rennens, insbesondere eines Kraftfahrzeugrennens, für einen am Rennen selbst nicht beteiligten Zuschauer mit sich bringen kann. Eine solche Gefahr wird durch den Veranstalter des Rennens "geschaffen". Ihn trifft daher eine nach § 823 BGB zu bemessende Sicherungspflicht. Der Umstand, daß das beklagte Land die Veranstaltung zu genehmigen hatte und genehmigte, hat es nicht etwa zum Mitveranstalter des Rennens gemacht. Seine Haftung kann daher, da die Genehmigung des Rennens ein Akt hoheitlicher Verwaltung ist, nur nach § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG beurteilt werden. Danach kann eine Haftung des beklagten Landes nur dann in Betracht kommen, wenn einer seiner Beamten eine ihm gegenüber dem Kläger obliegende Amtspflicht verletzt hat und wenn er dies schuldhaft, hier fahrlässig, getan hat.

II.

Eine solche Haftung verneint das angefochtene Urteil vor allem mit den Erwägungen:

Der Verkehrsminister habe die Genehmigung für das im Jahre 1952 veranstaltete Rennen nicht ermessensmäßig erteilt. Er habe die Zustimmung des Innen-

ministers eingeholt und sich damit des Einverständnisses der polizeilichen Führungsspitze versichert. Der Innenminister habe sich seinerseits weder von willkürlichen noch von sonstigen sachfremden Erwägungen leiten lassen. Er habe Überlegungen darüber angestellt, ob drohende Gefahren von den Zuschauern des Rennens ferngehalten würden. Zwar habe der damalige Chef der Polizeiabteilung des Ministeriums, Ministerialdirigent Dr. M. [REDACTED], vor einer positiven Entscheidung gewarnt, der Minister habe aber als Ratgeber nicht nur den Chef der Polizeiabteilung, sondern auch die diesem unterstellten Sachbearbeiter und erfahrenen Beamten hinzuziehen und aus dem Gesamteindruck seine Entscheidung treffen können. Daraus, daß er die Warnung von Dr. M. [REDACTED] als nicht zur Sache gehörig abgetan habe, könne ein Schuldvorwurf nicht hergeleitet werden, weil die Warnung auf einen Bericht über den Einsatz von Polizeikräften und die damit zusammenhängende Kostenfrage gestützt gewesen sei. Dafür, daß der Innenminister die Warnung des Dr. M. [REDACTED] sachlich, nämlich bei der Prüfung der Notwendigkeit polizeilichen Eingreifens, unberücksichtigt gelassen habe, seien Anhaltspunkte nicht gegeben. Im Gegenteil spreche die Tatsache, daß nachträglich die für die Zuschauer gebotene Gefahrenabwehr überprüft worden sei, für eine Einbeziehung der Warnung und damit auch der früheren, später aber aufgegebenen ablehnenden Haltung eines früheren Ministers. In den vorangegangenen Jahren seien die Rennen ohne Zwischenfälle verlaufen. Es könne auch nicht festgestellt werden, daß der Innenminister gegen die Verpflichtung verstoßen habe, jeweils erneut zu überprüfen, ob die Sicherheit der bei dem Rennen anwesenden Zuschauer und Mitwirkenden genügend gewährleistet ist. Der Grenzland-

ring möge nach dem heutigen Stand der Erfahrung, insbesondere nach dem hier in Frage stehenden schweren Unglück ohne weitere Sicherheitsmaßnahmen nicht als geeignet erscheinen, derart schnelle Rennen durchzuführen. Nach den Beurteilungen, die im Jahre 1952 vor der Erteilung der Erlaubnis zur Abhaltung der Rennen möglich gewesen seien, habe der Innenminister jedoch nicht davon ausgehen müssen, daß die Rennstrecke als solche ungeeignet sei und die geforderten Sicherheitsmaßnahmen unzureichend seien. Dem eingehenden Gutachten des Sachverständigen Prof.Dr.Ing. Ma[REDACTED] vom 30. April 1959 sei darin beizutreten, daß "nach der zur Zeit des Unfalles unter den Fachleuten allgemein herrschenden - wenngleich von subjektiven Anschauungen nicht ganz freien - Auffassung, nach dem Vergleich mit den auf anderen Rennstrecken getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und gemäß dem damaligen Umfang der praktischen Erfahrungen der am Grenzlandring vorliegende Sicherheitsgrad zweifellos als vergleichsweise ausreichend" habe erscheinen dürfen. Es habe im übrigen dem pflichtgemäßen Ermessen entsprochen, wenn der Innenminister die Frage, ob die Abhaltung der Rennen genehmigt werden sollte, mit erfahrenen Beamten der Polizeiabteilung des Ministeriums erörtert und ihren Rat eingeholt habe. Eine wissenschaftliche Untersuchung über die Gefahren der Rennstrecke habe nicht angestellt werden müssen. Jedenfalls könne aus dem Unterlassen einer solchen Nachprüfung keine schuldhafte Amtspflichtverletzung hergeleitet werden. Denn nach dem Gutachten von Prof.Dr. Ma[REDACTED] "macht es die außerordentliche Vielfalt der Vorbedingungen für das Entstehen eines Rennunfalls zweifelhaft, ob auch die lebenslange Erfahrung eines praktischen Fachmanns hinreichend zahlreiche, genau analysierte Fälle umfaßt, um die durchaus seltenen Mög-

lichkeiten des "Ausbrechens nach innen in der Kurve" vorausschauend zu beurteilen; die hierbei hilfsreiche exakte Anwendung der Lehren der Physik und Technischen Mechanik kann nur bei einem kleinen Personenkreis vorausgesetzt werden."

Ebenso habe es noch pflichtgemäßem Ermessen entsprochen, wenn man der Abhaltung des Rennens im Blick auf die vorgesehenen Schutzmaßnahmen zugestimmt habe. Es sei nicht anzunehmen gewesen, daß die Sicherungsmaßnahmen nicht ausreichen würden. Die Gefahr, die von der Abhaltung des Rennens gedroht habe, habe in einer derartigen Größenordnung gelegen, daß die Polizei die Befugnis, nicht aber die Verpflichtung gehabt habe, zur polizeilichen Gefahrenabwehr tätig zu werden. Ob die getroffene Entscheidung, das Rennen zu genehmigen, zweckmäßig gewesen sei, unterliege nicht der Nachprüfung durch das Gericht. Es könne nämlich kein Amtshaftungsgrund daraus hergeleitet werden, daß eine nachträgliche Schau möglicherweise zu einer Versagung der Genehmigung führe.

Auch darin könne eine Amtspflichtverletzung nicht gesehen werden, daß der Innenminister nicht Sicherheitsmaßnahmen gefordert habe, die das spätere Unglück verhindert haben würden. Der Kläger weise zu Unrecht darauf hin, es hätten auch an der Innenseite der Kurve die Absicherung durch die Strohballen und an der Unglücksstelle die Zurückverlegung des Drahtzaunes auf die dort verlaufende Böschung angeordnet werden müssen. Die Absicherung der Rennstrecke sei vielmehr nach den damals vorliegenden Erfahrungen als ausreichend anzusehen gewesen. Mit dem Ausbrechen eines Rennwagens in die Innenkurve der Rennstrecke habe nicht gerechnet zu werden brauchen. Jedenfalls könne dem Innenminister kein Vorwurf daraus ge-

macht werden, daß er eine solche Möglichkeit nicht in die Erörterungen über die Absicherung der Rennstrecke einbezogen habe.

Pflichtverletzungen von Beamten des beklagten Landes in Bezug auf die Beaufsichtigung des Rennens und die Maßnahmen nach Eintritt des Unglücks ließen sich ebenfalls nicht feststellen. Ob die Rennen nach dem Unfall sofort hätten abgebrochen werden müssen, könne ebenso dahinstehen wie die Frage, ob genügend Ärzte und Sanitätspersonal vorhanden gewesen seien. Der Kläger habe nämlich nicht vorgetragen, daß seine Schäden durch fehlende oder verspätete ärztliche Versorgung entstanden oder vergrößert worden seien.

Die Rügen, die die Revision hiergegen erhebt, dringen im Ergebnis nicht durch.

1.) Bei der rechtlichen Beurteilung ist von folgendem auszugehen:

Bei der Frage, ob und unter welchen Bedingungen im Jahre 1952 das Rennen genehmigt werden sollte (vgl. §§ 5, 47 StVO in der damals geltenden Fassung), ist dem Gesichtspunkt der polizeilichen Gefahrenabwehr und dem Schutze der Zuschauer eine besondere Bedeutung beizumessen. Die nachträglich ergangenen Richtlinien über Mindestanforderungen zum Schutze von Zuschauern, Rennfahrern und Sportwarten bei Rennveranstaltungen idF vom 2. August 1955 (VKBl 1955, 422) und vom 11. Januar 1957 (VKBl 1957, 28), die nach ihrem Abschnitt V 18 und 19 für motorsportliche Veranstaltungen aller Art, ausgenommen solche auf ungesperrten öffentlichen Straßen gelten, besagen hierzu im Abschnitt II 6, an der Strecke mußten ausreichende Sicherungen zum Schutze von Zuschauern,

Rennfahrern und Sportwarten angebracht sein; Art und Beschaffenheit der Sicherungen ergebe sich aus den örtlichen Verhältnissen.

Die Bestimmung des Umfangs der Untersuchung, ob eine Polizeigefahr besteht, ist Ermessenssache der Polizei (III ZR 274/51 vom 18. Juni 1953 S. 17 und III ZR 23/52 vom 7. Mai 1953 S. 13). Als solche unterliegt sie grundsätzlich nicht der Nachprüfung durch den mit einem Amtshaftungsanspruch befaßten Zivilrichter. Das setzt freilich voraus, daß überhaupt eine Untersuchung stattgefunden hat; bejahendenfalls, daß sie nicht so oberflächlich gewesen ist, daß das Verhalten der Polizei als willkürlich, als mit einer ordnungsmäßigen Verwaltung völlig unvereinbar angesprochen werden müßte.

Liegt ein gefahrdrohender Zustand vor, so kann, muß aber nicht in jedem Falle die Polizei einschreiten (III ZR 181/51 vom 11. Juni 1952 = LM § 839 (Fg) BGB Nr. 3, III ZR 213/51 vom 22. Dezember 1952 = LM Preuß. PVG § 14 Nr. 4, III ZR 204/52 vom 30. April 1953 = LM BGB § 839 (Fg) Nr. 5, III ZR 274/51 vom 18. Juni 1953 S. 10, III ZR 94/54 vom 10. November 1955 S. 10, III ZR 265/53 vom 12. Mai 1955 S. 5 = VersR 1955, 463, III ZR 187/55 vom 13. Juni 1957 S. 7). Die Polizei muß jedoch einschreiten, wenn es sich um die Abwendung einer unmittelbaren Gefahr für wesentliche Rechtsgüter handelt, weil in einem solchen Fall der Punkt, bis zu dem sie von einem Einschreiten absehen kann, die "Toleranzgrenze", überschritten ist.

Daß die Veranstaltung eines Autorennens mit den von ihm ausgehenden Gefahren grundsätzlich die Polizei, die mit der Frage der Genehmigung der Rennveranstaltung be-

faßt war, zur Abwehr drohender Gefahren verpflichtete, bedarf keiner weiteren Erwähnung. Muß die Polizei einschreiten, so hat sie in den Grenzen des Zumutbaren das Erforderliche zu tun, um die Polizeigefahr hintanzuhalten oder zu beseitigen. In ihrem Ermessen steht die Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen, aber nur insoweit, als diese noch geeignet sind, den angestrebten Zweck der Gefahrenabwehr hinreichend zu erfüllen (III ZR 265/53 vom 12. Mai 1955).

Bei der Frage, inwieweit die Polizei in den Grenzen des Zumutbaren ihrer Verpflichtung zur Gefahrenabwehr nachkommen muß, ist nun zu bedenken: Eine absolute Gefahrenfreiheit gibt es nicht. So muß der Verkehr gewisse Gefahren, die nicht durch ein menschliches Handeln entstehen, sondern auf Gegebenheiten der Natur selbst beruhen, als unvermeidlich hinnehmen (III ZR 192/60 vom 21. Dezember 1961 S. 13 = VersR 1962, 262). Ebensowenig kann etwa, was die Beschaffenheit einer Straße, den modernen Verkehr, das Zusammenströmen großer Menschenmengen zu Veranstaltungen, insbesondere zu sportlichen Wettkämpfen der verschiedensten Art betrifft, eine völlige Gefahrenfreiheit erreicht werden. Ein gewisser Gefahrenkoeffizient muß vielmehr hingenommen werden. Dem entspricht es letzten Endes, wenn der erkennende Senat in BGHZ 5, 318 betont hat, zwar dürfe, was die Fahrweise eines Rennfahrers anlange, bei dem Maß des zur Verhütung eines Schadens aufzubringenden Grades von Sorgfalt auf eine im Verkehr eingerissene Nachlässigkeit und Unsitte nicht Rücksicht genommen werden, andererseits sei aber nicht eine so hoch gespannte Sorgfalt zu fordern, daß auch jede entfernte Möglichkeit eines Schadens in Be-

tracht zu ziehen sei. Die Pflicht der Polizei zur Abwehr einer von ihr erkannten Gefahr findet ihre Begrenzung an dem, was der Verkehr an Sorgfalt fordert. Unzumutbares wird hierbei ebensowenig verlangt wie im Rahmen des § 823 BGB von einem Verkehrssicherungspflichtigen.

Die Anwendung dieser allgemeinen Sätze auf den gegenwärtigen Fall führt dazu:

Die Revision beanstandet, das Berufungsgericht hätte bei der Frage nach der von dem beklagten Land aufzuwendenden Sorgfalt zumal angesichts der mit dem Rennen verbundenen besonderen Gefährdung nicht nur auf die Erfahrungen abstellen dürfen, sondern hätte vor der Genehmigung des Rennens einen über die erforderlichen technischen und physikalischen Kenntnisse verfügenden Sachverständigen hinzuziehen müssen, der allein eine umfassende Kenntnis der von dem Rennen auch für Zuschauer an einer Innenkurve ausgehenden Gefahren vermittelt hätte; die Hinzuziehung eines solchen Sachverständigen wäre angesichts der von dem Innenminister in seinem Schreiben vom 23. Juli 1951 niedergelagten Bedenken und in Anbetracht der von Dr. M. [REDACTED] geäußerten Warnung um so mehr geboten gewesen.

Hier hat die Revision gegen sich, daß die Polizei, wie dargelegt, grundsätzlich nach ihrem pflichtmäßigen und von dem Zivilrichter nicht nachprüfbaren Ermessen darüber befindet, in welchem Umfang sie einen Zustand oder einen Vorgang auf seine Gefährlichkeit untersuchen will. Daß die zuständigen Organe des beklagten Landes vor der Gestattung des Grenzlandringrennens im Jahre 1952 nur oberflächlich und willkürlich die Rennveranstaltung

auf ihre Gefährlichkeit überprüft hätten, läßt sich nach den vom Berufungsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen nicht sagen.

Insbesondere brauchten sie den auf Grund anderer Rennen gewonnenen praktischen Erfahrungen nicht einen so geringen Wert beizumessen, wie dies die Revision tut. Ebenso wenig mußten sie den Umstand, daß die auf dem Grenzlandring abgehaltenen Rennen in den vorangegangenen Jahren ohne Zwischenfälle verlaufen waren, mit der Revision als einen bloßen Zufall werten. Dann aber kann es jedenfalls nicht als schuldhaft ermessensmißbräuchlich angesehen werden, daß die zuständigen Stellen des beklagten Landes von der Zuziehung eines auch der Lehren der Physik und der Technischen Mechanik kundigen Sachverständigen abgesehen haben.

Dagegen, daß die verantwortlichen Stellen des beklagten Landes die mit dem Rennen verbundenen Gefahren und die Frage ihrer Abwendung mißachtet hätten, spricht im besonderen die vom Berufungsgericht auf Grund des Gutachtens Ma [REDACTED] gewonnene Überzeugung, daß "nach der zur Zeit des Unfalls unter den Fachleuten allgemein herrschenden - wenngleich von subjektiven Anschauungen nicht ganz freien - Auffassung, nach dem Vergleich mit den auf anderen Rennstrecken getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und gemäß dem damaligen Umfang der praktischen Erfahrungen der am Grenzlandring vorliegende Sicherheitsgrad zweifellos als vergleichsweise ausreichend" habe erscheinen dürfen. Die Revision meint zu Unrecht, wenn man sich mit dem Berufungsgericht an dem vergleichsweise ausreichenden Sicherheitsgrad orientiere, hebe man auf die übliche, nicht aber, wie geboten, auf die erforderliche

Sorgfalt ab. Die Äußerung des Sachverständigen läßt vielmehr den Schluß zu, daß die Abhaltung des Grenzlandringrennens im Jahre 1952 unter den Sicherungsmaßnahmen, wie sie getroffen waren, noch den Anforderungen genügte, wie sie nach den praktischen Erfahrungen auf dem Grenzlandring und anderen Rennstrecken von der Verkehrsauffassung gefordert wurden. Durften also, wie den Feststellungen des Berufungsgerichts insgesamt zu entnehmen ist, die mit der Abhaltung des Rennens im Jahre 1952 verbundenen Gefahren als im Rahmen des Gebotenen gemindert erscheinen, durften die zuständigen Stellen sich vor Augen halten, daß die Verkehrsauffassung gewisse Gefährdungen für unvermeidlich hinnimmt und hinnehmen muß, so gereicht es ihnen zumindest nicht zum Verschulden, wenn sie sich damals nicht zu einem weiteren Einschreiten zwecks Gefahrenabwehr verpflichtet hielten, sei es, daß sie die Genehmigung des Rennens hätten versagen oder die Vornahme weiterer Sicherungsmaßnahmen hätten verlangen müssen. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, daß nach den Feststellungen des angefochteten Urteils der Innenminister im Jahre 1951 erhebliche Verbesserungen der technischen Sicherungs- und Absperrmaßnahmen festgestellt hatte, daß das Rennen im Jahre 1951 ohne Unfall verlief, ferner, daß der über dieses Rennen von der Regierungsbezirkspolizei in Aachen verfaßte Erfahrungsbericht den Ausbau einer festen Umfriedung der Rennstrecke ausschließlich im Blick auf den Mangel an Absperrkräften empfohlen hatte.

Demgegenüber kann die Revision nicht mit Erfolg darauf verweisen, der Sachverständige Prof. Dr. Ma [REDACTED] habe auf Bl. 16, 19 bis 20 seines Gutachtens ein primäres Ausbrechen eines Wagens in der Kurve nach innen als durchaus

möglich, wenn auch ungleich seltener als nach außen bezeichnet. Der Sachverständige hat vielmehr im Anschluß an den wiedergegebenen Satz seines Gutachtens die Möglichkeit eines solchen Ausbrechens nach innen als überaus selten und auch durch die lebenslange Erfahrung des praktischen Fachmannes nicht zweifelsfrei erfaßbar bezeichnet. Auch auf Bl. 19 seines Gutachtens erklärt der Sachverständige das Ausbrechen nach innen in einer weiten Kurve für außerordentlich selten, weil außer dem Umstand, daß die verfügbaren Haftkräfte bei der vorherigen regelrechten Kurvenfahrt nicht voll ausgenutzt werden, noch eine zusätzliche Verursachung (Materialschaden, Seitenwind o.a.), also ein Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Zufälle notwendig sei.

2.) Die auf eine Verletzung des § 286 ZPO gestützte Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte den früheren Innenminister Dr. F. [REDACTED] als Zeugen über seine frühere Warnung und seine frühere Verweigerung der Rennerlaubnis vernehmen müssen, kann nicht durchdringen. Der entsprechende Beweis (Schriftsatz vom 23. September 1958) ist vom Kläger gegenüber dem Erstgericht angetreten worden. Das Berufungsgericht wäre, wenn überhaupt, zur Erhebung des Beweises nur verpflichtet gewesen, wenn das Beweisangebot vor ihm ausdrücklich als übergangen gerügt oder ihm gegenüber ausdrücklich wiederholt worden wäre (IV ZR 217/60 vom 19. April 1961 = BGHZ 35, 103, 106/7; III ZR 193/60 vom 25. September 1961). Das ist nicht geschehen.

Entgegen der Auffassung der Revision brauchte das Berufungsgericht auch nicht die Aussage des Zeugen Mi. [REDACTED] zu würdigen. Der Zeuge hatte zwar bekundet (II 383 d.A.),

bei dem Grenzlandringrennen des Jahres 1951 habe ein Wagen am Ende der Roermonder Kurve ausgeschert und sei links auf den Rasenstreifen zum Stehen gekommen. Der Zeuge hatte aber hinzugefügt, und damit verlor seine Aussage jede Bedeutung, nach seinem Eindruck sei der Fahrer bewußt nach links gefahren, um anzuhalten.

3.) Der Hinweis der Revision, die Erteilung der Erlaubnis des Rennens sei im Jahre 1952 Sache der örtlichen Polizeibehörde und nicht der höheren Instanz gewesen, das beklagte Land müsse daher dartun, daß der dem Kläger entstandene Schaden nicht eine Folge der Zuständigkeitsüberschreitung der höheren Instanz darstelle, verfängt nicht. Es entspricht nämlich einem allgemeinen verwaltungsrechtlichen Satz, daß eine oberste Behörde, die den ihr unterstellten Behörden Weisungen für die Ausübung der ihnen obliegenden Aufgaben erteilen kann, eine dieser Aufgaben zur eigenen Erledigung an sich ziehen kann. Wenn die Verordnung vom 14. März 1956 in dem, § 47 Abs. 1 StVO zugefügten Satz 2 eine solche Befugnis der obersten Landesbehörde ausdrücklich ausgesprochen hat, so besagt sie damit nichts Neues, sondern etwas Selbstverständliches (vgl. auch Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl., Anm. 1 zu § 47 StVO). Die zuständigen Minister des beklagten Landes haben daher im vorliegenden Fall ihre Zuständigkeit nicht pflichtwidrig überschritten.

4.) Im übrigen weist das angefochtene Urteil keine im Revisionsrechtszug beachtlichen Rechtsfehler zu Ungunsten des Klägers auf. Seine Revision muß daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Kreft

Dr. Beyer

Dr. Hußla

H. Meyer

Gähtgens