

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2386 039

Gesetz: BGB § 823

Rechtssatz: Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht für Straßen-Bankette.

Aktenzeichen: III ZR 59/56

LG München I

Urt. des BGH vom 8. Juli 1957

OLG München

III ZR 59/56

Verkündet
am 8. Juli 1957
Fieser, Just. Ang.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Omnibusunternehmers Hans M [REDACTED] in B [REDACTED] T [REDACTED],
K [REDACTED] Straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

den Freistaat B a y e r n, vertreten durch die Finanz-
mittelstelle München des Landes Bayern,

Beklagten, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 8. Juli 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundes-
richter Dr. Pagendarm, Dr. Kreft, Dr. Arndt und Dr. Hußla
für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in München
vom 6. Dezember 1955 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auf-
erlegt.

Von Rechts wegen .

- 2 -

Tatbestand:

Am 15. September 1950 gegen 18,30 Uhr befuhr ein von dem Fahrer D. gesteuerter, mit etwa 25 Personen besetzter und im Eigentum des Klägers stehender Kraftomnibus (10 m lang und 2,50 m breit mit zwillingsbereifter Hinterachse) die Landstraße I. Ordnung von Waakirchen nach Reichersbeuern. Zwischen diesen Orten führt die Straße durch das sog. "Schopfloch" und verläuft dabei auf einem Damm, dessen Böschung auf der in der Fahrtrichtung des Omnibusses rechten Seite eine Neigung von 1 : 1,5 aufweist. Die Straße ist mit einem Teerbelag versehen und 5,40 m breit. Sie wird seitlich von Banketten begrenzt, die nach den Feststellungen des Tatrichters nur 22,5 cm breit und mit Gras bewachsen sind. In den Kronenrand sind in regelmäßigen Abständen Leitpfähle eingeschlagen. Als dem Omnibus, der mit einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/Std fuhr, im Schopfloch ein Lastzug entgegenkam, bremste Denz und fuhr hart nach rechts. Dort rutschte das Fahrzeug mit seiner ganzen Breitseite über die Böschung ab und fiel auf seine rechte Seitenwand.

Der Kläger nimmt den Beklagten mit der vorliegenden Klage auf Ersatz eines Teilbetrages des ihm entstandenen Sachschadens in Anspruch und hat dazu vorgetragen: Der Unfall des Omnibusses, der beim Ausweichen das Bankett nicht befahren habe, sei allein auf die mangelhafte Beschaffenheit der Straße zurückzuführen. Die befestigte Fahrbahn sei am Rand unter dem Druck des rechten Vorderrades abgebrochen, weil das bei der - in den Jahren 1949 und 1950 erfolgten - Überholung des Quergefälles neu aufgetragene Randstück unter der Teerdecke im wesentlichen nur aus weichem Erdreich bestanden habe, und weil auch das Bankett zu schmal sei, um dem beim Befahren der Straße entstehenden seitlichen Druck genügend Widerstand zu leisten. Dazu komme, daß das Bankett damals durch anhaltende Niederschläge völlig aufgeweicht gewesen sei.

[JLaw - Gesetze und Urteile](#)Kostenlos [\(mobile App\)](#)Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile[JLaw - für Android](#)[JLaw - für iOS](#)

Demgegenüber hat der Beklagte, der um Abweisung der Klage gebeten hat, im wesentlichen geltend gemacht: Der Rand der Fahrbahn habe nicht nachgegeben. Der Omnibus sei trotz der auch für die Begegnung mit schweren Kraftfahrzeugen ausreichenden Straßenbreite auf das unbefestigte Bankett hinausgefahren.

Das Landgericht hat nach umfangreicher Beweisaufnahme den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und zwar mit folgender Begründung: Auf Grund der Beweisaufnahme stehe fest, daß der Omnibus das Rasenbankett nicht befahren habe. Vielmehr sei der Rand der befestigten Fahrbahn unter dem Druck des Vorderrades abgebrochen. Die Straße sei fehlerhaft angelegt, insbesondere sei das Bankett als Widerlager zur Aufnahme des seitlichen Druckes zu schmal. Der Verkehr sei mithin nicht genügend gesichert gewesen, der Beklagte habe mindestens durch geeignete Maßnahmen auf die durch die mangelhafte Randbefestigung geschaffene Gefahrenlage hinweisen müssen.

Das Oberlandesgericht hat unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Der Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner die Klage abweisenden Entscheidung im wesentlichen ausgeführt:

Den Beklagten treffe als den Träger der Wegebau- und Wegeunterhaltungslast für die hier interessierende Landstraße I. Ordnung die bürgerlichrechtliche Verkehrssiche-

rungspflicht. Ihm obliege es daher, die Fahrbahn so zu befestigen, daß sie bis an den äußersten Rand mit schweren Kraftfahrzeugen befahren werden könne. Das Bankett gehöre jedoch nicht zu dem für Kraftfahrzeuge bestimmten Teil der Fahrbahn; es stelle lediglich einen Schutzstreifen dar, der die volle Ausnutzung der Fahrbahnbreite ermöglichen solle; abirrenden Fahrzeugen brauche er nicht standzuhalten.

Der Kläger sei im Gegensatz zur Auffassung des Landgerichts den ihm an erster Stelle obliegenden Beweis, daß der Rand der Fahrbahn nicht genügend tragfähig gewesen sei, schuldig geblieben. Die Beweisaufnahme habe im Gegenteil eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit dafür ergeben, daß der Omnibus beim Ausweichen von dem festen Rand der Fahrbahn auf das Bankett geraten und dadurch über die Böschung abgestürzt sei.

Dem Beklagten könne auch nicht vorgeworfen werden, seine Verkehrssicherungspflicht dadurch verletzt zu haben, daß er es schuldhaft unterlassen habe, die Straße an der Unfallstelle zu sichern. Denn unstreitig sei dort die Grenze der befestigten Fahrbahn genau kenntlich gewesen. Sie habe bis zum Beginn der Grasnarbe gereicht. Es sei demnach nicht zweifelhaft gewesen, wie weit die Fahrbahn habe benutzt werden dürfen.

Ebenso liege eine Verletzung der Bestimmungen des § 5 a StrVG, wonach von den Landesbehörden gefährliche Stellen an Wegstrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, durch Warnungstafeln zu kennzeichnen sind, nicht vor. Als eine "gefährliche Stelle" könne nur eine solche angesehen werden, die auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Möglichkeit eines Unfalles nahe rücke. Da die Strecke jedoch allgemein 5,40 m breit sei, daher für eine Begegnung auch von breiten Fahrzeugen ausreiche und die Böschung an den Seiten jedem Verkehrsteilnehmer

erkennbar sei, könne hier von einer gefährlichen Stelle in der Bedeutung der angeführten Gesetzesbestimmung nicht die Rede sein.

II.

Der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, daß für Landstraßen I. Ordnung die Verkehrssicherungspflicht den Ländern, hier mithin dem beklagten Freistaat Bayern obliegt, ist richtig.

Die Revision wirft dem Berufungsgericht in erster Linie vor, es habe den Umfang der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des Banketts verkannt. Dieser Vorwurf ist jedoch unbegründet. Zunächst trifft es nicht zu, daß das Berufungsgericht die Auffassung vertreten hat, die Verkehrssicherungspflicht des Beklagten beziehe sich nur auf die Fahrbahn als solche und nicht auf den Bankettstreifen. Daß sich die Verkehrssicherungspflicht, d.h. die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, daß sich auf den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen der darauf zugelassene Verkehr gefahrlos abwickeln kann, nicht nur auf die Fahrbahn als solche, sondern auch auf die sonstigen, dem Straßenverkehr nur mittelbar dienenden Anlagen und Einrichtungen bezieht, hat das Berufungsgericht keineswegs verkannt. Es steht hier nicht in Frage, ob sich die Verkehrssicherungspflicht überhaupt auf das Bankett bezieht, sondern entscheidend geht es um die Frage nach dem Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich der Bankette.

Die Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich in ihrem Inhalt und Umfang nach dem Zweck, dem die in Rede stehende Verkehrseinrichtung zu dienen bestimmt ist, so daß sich zunächst die Frage stellt, welche Funktion einem Bankett der hier in Rede stehenden Art im Rahmen des Straßenverkehrs zukommt. Unter dem Bankett ist der neben der Fahr-

bahn verlaufende, mehr oder weniger befestigte Randstreifen des Straßenkörpers zu verstehen. Er hat verkehrstechnisch den Zweck, die volle Ausnutzung der Fahrbahnbreite zu ermöglichen, den erforderlichen Lichtraum zwischen Fahrbahnrand und Leiteinrichtung freizuhalten und abirrende Fahrzeuge zu sichern (vgl. "Vorläufige Richtlinien für den Ausbau der Landstraßen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen" 4. Aufl. 1942; Lind-Möhr Nr. 1 zu § 8 StVO; auch Müller, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl. Anm. 5 C zu § 16 StVZO [S. 535]). Das Bankett hat aber auch straßenbautechnische Funktionen und dient vor allem zur Entwässerung der Fahrbahn und zum Auffangen des bei dem Befahren der Fahrbahn auftretenden seitlichen Druckes. Nach dieser mehrfachen Zweckbestimmung bemessen sich hinsichtlich des Banketts Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht, und der Verkehrssicherungspflichtige hat dafür Sorge zu tragen, daß das Bankett die ihm zukommenden Funktionen erfüllen kann. Da das Bankett zwar zum Straßenkörper, aber nicht zur Fahrbahn selbst gehört und nicht dem fließenden Verkehr unmittelbar zu dienen bestimmt ist, braucht es nicht so befestigt zu sein wie die Fahrbahn selbst und kann naturgemäß auch schon deswegen nicht gleichmäßig standfest sein, weil ihm nach außen zur Böschungskante hin das zur Druckaufnahme erforderliche seitliche Widerlager mehr und mehr fehlt. Der Senat hat dementsprechend u. a. in seiner Entscheidung vom 11. Januar 1954 - III ZR 273/52 - (S. 5) bereits ausgesprochen, daß an das Bankett nicht die Anforderung gestellt werden könne, ein sicheres Befahren durch schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Auch aus dem Sicherungszweck des Banketts, nämlich dem Zweck, etwa abirrende Fahrzeuge zu sichern, kann nicht das Erfordernis hergeleitet werden, daß jedes Bankett auch zum - vorsichtigen - Befahren mit schweren Fahrzeugen solcher Art, wie sie überhaupt zum Verkehr auf der betreffenden Straße zugelassen sind, genügende Standfestigkeit aufweisen müsse. Zwar ist es richtig, daß der Verkehrsteilnehmer im

allgemeinen damit rechnet und damit rechnen darf, daß er notfalls mit seinem Fahrzeug, ohne besondere Gefahr zu laufen, auch über die eigentliche Fahrbahn hinaus auf das seitliche Bankett ausweichen könne. Aber auch insoweit gilt keine allgemeine und alle Fälle treffende Regel. In den praktisch häufigen Fällen, in denen das Bankett - zum Teil - besonders befestigt ist ("Sicherheitsstreifen", "befestigter Randstreifen", "befestigtes Bankett"), darf auch der einsichtige Kraftfahrer damit rechnen, daß er notfalls und vorsichtig den befestigten Bankettstreifen auch mit schweren Fahrzeugen gefahrlos befahren dürfe, und der Verkehrssicherungspflichtige ist dann, wenn das Bankett zu einer solchen Benutzung ausnahmsweise nicht geeignet ist, zu einer entsprechenden Warnung der Verkehrsteilnehmer gehalten. Wenn jedoch wie hier das Bankett unbefestigt ist (Grasnarbe) und lediglich eine Breite von wenig mehr als 20 cm aufweist, dann ist - ohne daß es insoweit noch eines besonderen Hinweises bedürfte - für jeden Einsichtigen ohne weiteres erkennbar, daß ein gefahrloses Befahren eines derartigen Banketts mit schweren Fahrzeugen, insbesondere Kraftomnibussen, nicht gewährleistet ist. Eine Kennzeichnungs- oder Warnungspflicht kann sich in solchen Fällen allenfalls dann ergeben, wenn die Grenze zwischen Fahrbahn und Bankett nicht deutlich erkennbar ist. Hier aber reichte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Fahrbahn bis zum Beginn der Grasnarbe; das Bankett begann mithin erst da, wo der Graswuchs anfang, und war sonach ohne weiteres eindeutig auszumachen. Im Gegensatz zur Auffassung der Revision konnte auch aus der Tatsache, daß die Leitpfähle nicht unmittelbar am Rand des Banketts zur Fahrbahn hin, sondern auf dem Kronenrand angebracht waren, nicht der Schluß gezogen werden, daß der seitlich der durch die Leitpfähle gekennzeichneten Linie zur Straße hin liegende Teil des Banketts gefahrlos befahren werden könne; denn die Leitpfähle dienen nicht dazu, den Fahrbahnrand zu markieren (wodurch eine volle Ausnutzung der Fahrbahn unmöglich gemacht würde), sie sollen vielmehr in der Regel den

Straßenrand und damit die Böschungskante anzeigen. Insoweit besteht auch keine anderweite Verkehrsauffassung

Mit Recht hat das Berufungsgericht ferner eine Kennzeichnungspflicht auf Grund des § 5a StVG verneint; gefährliche Stellen im Sinne dieser Vorschrift sind lediglich solche, die wegen der nicht ohne weiteres oder nicht rechtzeitig erkennbaren besonderen Anlage der Straße eine besondere Gefahr für den Verkehr bilden, d.h. die Möglichkeit eines Unfalles auch für den Fall nahelegen, daß der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten läßt. Davon aber kann hier nach dem zuvor Gesagten nicht gesprochen werden.

Mit dem Berufungsgericht ist daher davon auszugehen, daß eine Haftung des Beklagten aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht entfällt, wenn der Omnibus des Klägers bei dem Ausweichmanöver von der festen Fahrbahn abgekommen und auf das Rasenbankett geraten ist.

III.

Die vom Berufungsgericht vorgenommene Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme dahin, daß der dem Kläger obliegende Nachweis, der Rand der befestigten Fahrbahn sei nicht genügend tragfähig gewesen, nicht erbracht worden sei, greift die Revision in verschiedener Richtung mit Verfahrensrügen an.

1.) Die Revision macht zunächst geltend, das Berufungsgericht habe zu Unrecht verneint, daß hier der Anscheinsbeweis zugunsten des Klägers Platz greife. Im Gegensatz zur Auffassung des Berufungsgerichts müsse nach den Grundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins beim Absturz eines Fahrzeugs über eine Böschung davon ausgegangen werden, daß der Fahrbahnrand nicht standgehalten habe.

Insoweit kann der Revision jedoch nicht gefolgt werden. Zunächst hat sie Unrecht, wenn sie meint, der Berufungsrichter habe den Erfahrungssatz aufgestellt, daß in einem derartigen Fall das Fahrzeug auf das Bankett geraten sei. In Wirklichkeit hat das Berufungsgericht einen solchen Satz nicht aufgestellt, sondern lediglich davon gesprochen, in der Regel bestehe eine höhere Wahrscheinlichkeit dafür, daß das Fahrzeug auf das Bankett geraten sei (sog. Bankettunfall), und deshalb komme ein Beweis des ersten Anscheins für das Gegenteil nicht in Betracht. Wenn das Berufungsgericht hier verneint hat, daß nach der Erfahrung des Lebens für einen Geschehensablauf so, wie ihn der Kläger behauptet, eine so hohe Wahrscheinlichkeit spreche, daß prima facie angenommen werden müsse, der Rand der Fahrbahn selbst habe nicht standgehalten, dann muß diese im wesentlichen auf tatsächlicher Würdigung des Sachverhalts beruhende Auffassung des Berufungsgerichts vom Revisionsgericht hingenommen werden. Der von der Revision aufgestellte Satz, daß beim Absturz eines Fahrzeugs über eine Böschung der Fahrbahnrand nicht standgehalten habe, kann als allgemeiner Erfahrungssatz, dessen Nichtbeachtung der Nichtbeachtung einer entsprechenden Rechtsnorm gleichgesetzt werden müßte, nicht anerkannt werden.

2.) Ein weiterer Revisionsangriff geht dahin, die Auffassung des Berufungsgerichts, der Omnibus sei auf dem Bankett eingebrochen, stehe im denkgesetzlichen Widerspruch zu der vom Berufungsgericht festgestellten Tatsache, daß die Kante der Teerdecke 30 cm in die Fahrbahn hinein abgebrochen sei. Diese Abbruchstelle lasse sich nicht damit erklären, daß die Reifen auf dem Bankett eingesackt seien und dabei die Achsen auf die Teerkante gedrückt und diese abgebrochen hätten. Eine solche Erklärung scheide nach dem Gutachten W [REDACTED], nach dem jedenfalls die hintere Achse den Boden auch nach dem Absinken der rechten Räder nicht berührt habe, aus. Das Berufungsgericht habe hier die Konstruktion des

verunglückten Omnibusses nicht genügend beachtet. Denkgesetzlich bleibe für die Verletzung der Teerdecke nur die Erklärung, daß die Reifen des Omnibusses in die Teerdecke eingebrochen seien.

Demgegenüber ist jedoch zunächst zu sagen, daß das Berufungsgericht die von der Revision angegriffene Feststellung garnicht getroffen hat. Das Berufungsgericht hat vielmehr die Beweisaufnahme lediglich dahin gewürdigt, es habe sich eine "sehr hohe Wahrscheinlichkeit" dafür ergeben, daß der Omnibus beim Ausweichen von dem festen Rand der Fahrbahn auf das Bankett geraten und dadurch über die Böschung abgestürzt sei. Das Berufungsgericht hat also lediglich den dem Kläger obliegenden Beweis des Gegenteils nicht als erbracht angesehen. Daß der Unfall sich aber denkgesetzlich nur so, wie vom Kläger behauptet, abgespielt haben könne, kann dem Kläger nicht zugestanden, kann insbesondere auch dem Gutachten Wilhelmi nicht entnommen werden; denn auch dieser Sachverständige spricht insoweit nur von einem "wahrscheinlichen Unfallablauf".

3.) Die Revision rügt ferner, daß das Berufungsgericht dem von ihm vorgenommenen Fahrversuch einen ihm nicht zukommenden Beweiswert beigemessen habe. Das trifft jedoch nicht zu. Das Berufungsgericht hat ausdrücklich hervorgehoben, es werde nicht verkannt, daß sich bei einem Versuch die Verhältnisse zur Zeit des Unfalls nicht in allen Einzelheiten wieder herstellen ließen. Wenn das Berufungsgericht dann aber doch angesichts dessen, daß die Durchfeuchtung des Banketts und der Böschung bei dem Versuch mindestens ebenso stark wie am Unfalltage gewesen sei und an der Straße keine entscheidenden Veränderungen vorgenommen worden seien, das Ergebnis des Fahrversuchs als eine "wichtige Beweisstütze für die Darstellung des Beklagten über den Unfallhergang" gewertet hat, dann ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

4.) Die Revision rügt alsdann, das Berufungsgericht

habe den Kläger mit seiner Klage abgewiesen, ohne sich mit der dem Kläger günstigen Auslegung zu befassen, die das Landgericht der Aussage des Zeugen G [REDACTED] habe zuteil werden lassen. Das Berufungsgericht hat sich mit der Aussage des von ihm selbst [REDACTED] genommenen Zeugen G [REDACTED] befaßt. Wenn es diese Aussage anders als das Landgericht, das den Zeugen nicht gehört und lediglich dessen Angaben im Ermittlungsverfahren erörtert, gewürdigt hat, so bedurfte es dazu keineswegs eines besonderen Eingehens auf die abweichende landgerichtliche Würdigung. Dieser Revisionsangriff richtet sich in Wahrheit auch ausschließlich gegen die der Nachprüfung durch das Revisionsgericht grundsätzlich verschlossene tatrichterliche Beweiswürdigung.

5.) Nach der Auffassung der Revision ist das Berufungsgericht auch ohne ausreichende Begründung von dem Gutachten Bi [REDACTED] abgewichen, das die tatsächliche Schilderung der Zeugen D [REDACTED] und C [REDACTED] bestätigt habe. Hierzu ist einmal zu sagen, daß der Sachverständige Dr. Bi [REDACTED] in dem vorliegenden Verfahren nur einmal vor dem Berufungsgericht in der Verhandlung vom 7. November 1955 gehört worden ist und sich dabei ausweislich der Sitzungsniederschrift zum Unfallhergang überhaupt nicht geäußert hat. Wenn die Revision in diesem Zusammenhang in Wahrheit den Sachverständigen W [REDACTED] meinen sollte, so würde auch dann die Rüge unbegründet sein. Das Berufungsgericht weicht nicht etwa - wie die Revision meint - auf Grund vermeintlich besserer Fachkenntnis oder unter Überschätzung eigener Fachkenntnis von dem Gutachten ab. Das Berufungsgericht sieht vielmehr lediglich den Unfallhergang so, wie ihn der Sachverständige für wahrscheinlich hält, nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht als erwiesen und damit den Kläger als beweisfällig an.

6.) Schließlich rügt die Revision noch, daß das Berufungsgericht dem Antrag auf Anhörung eines Obergutachters nicht stattgegeben habe. Das Berufungsgericht hätte ein Ober-

gutachten einholen müssen, wenn es sich nicht in der Lage gesehen habe, selbst zu entscheiden, welchem der drei voneinander abweichenden Sachverständigen-Gutachten (M., W., Bi.) der Vorzug zu geben sei. Hierzu ist zunächst klarzustellen: Der Sachverständige Dr. Bi. ist in diesem Verfahren, wie bereits vorstehend unter 5) bemerkt, lediglich in der mündlichen Verhandlung vom 7. November 1955 vor dem Berufungsgericht gehört worden, und zwar nur zu einer Frage, nämlich zu der Bedeutung von Rissen, die sich bei dem Fahrversuch in der Fahrbahn gebildet hatten. Auch der Sachverständige Dr. M. hat im wesentlichen zu anderen Fragen als der Sachverständige Dr. W. Stellung genommen, nämlich auf Grund des Beweisbeschlusses vom 22. Februar 1955 zu der Frage, welchen Druck das rechte Vorderrad des Omnibusses auf die Straßendecke ausgeübt hat. Nur bei seiner mündlichen Anhörung vor dem Berufungsgericht am 18. Januar 1955 hat er auch zu dem - vermutlichen - Unfallhergang Bekundungen gemacht. Er hat dabei aber nicht abschließend und nicht im ausgesprochenen Widerspruch zu dem Sachverständigen Dr. W. zu der Frage, ob der Omnibus vor dem Abrutschen von der festen Fahrbahn abgekommen ist, Stellung genommen. Wenn das Berufungsgericht bei dieser Sachlage den Beweis dafür, daß die Fahrbahndecke unter den Rädern des Omnibusses nachgegeben habe und dieser nicht auf das Bankett geraten sei, ohne Einholung eines weiteren Gutachtens als nicht erbracht angesehen hat, so kann dagegen vom Revisionsgericht nicht eingewendet werden, zumal, wie in anderem Zusammenhang bereits gesagt, auch der Sachverständige Dr. W. nur den "wahrscheinlichen" Unfallverlauf angeben konnte.

Nach alledem kann nicht gesagt werden, daß dem Berufungsgericht bei seiner Beweiswürdigung ein Rechtsfehler unterlaufen sei. Deshalb kann auch das Revisionsgericht, das nicht anstelle des Tatrichters selbst eine Würdigung der erhobenen Beweise vornehmen, sondern lediglich die Beweis-

würdigung des Tatrichters auf etwa dabei vorgekommene Rechtsverstöße nachprüfen kann, die vom Berufungsgericht vorgenommene Wertung und Würdigung des Beweisergebnisses nicht beanstanden.

IV.

Der Kläger wendet sich auch ohne Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Straße zwar für den Verkehr mit schweren und breiten Fahrzeugen recht schmal und die Begegnung schwerer Fahrzeuge gefährlich sei, daß sich daraus aber keine Haftung des Beklagten ergebe, da die Verkehrssicherungspflicht an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Pflichtigen eine Grenze habe.

Zu der Frage, ob es überhaupt dem Beklagten als ein haftungsbegründendes Verschulden zur Last gelegt werden kann, daß die Straße nicht breiter angelegt ist, braucht nicht abschließend Stellung genommen zu werden. Denn selbst dann, wenn man diese Frage grundsätzlich bejahen wollte, wäre damit nichts Entscheidendes für den Kläger gewonnen. Dem Kläger war die Straße und die sich aus ihrer geringen Breite für den Verkehr mit schweren und breiten Fahrzeugen ergebende Gefahr genau bekannt. Wenn er trotzdem die Straße mit seinem schweren und breiten Omnibus befahren ließ und die in der geringen Breite begründeten Gefahren der Straße in Kauf nahm, dann lag auf seiner Seite das ganz erheblich überwiegende und eine aus der geringen Breite der Straße etwa herzuleitende Haftung des Beklagten ausschließende eigene Verschulden.

V.

Sonach mußte der Revision der Erfolg versagt bleiben.
Die Kosten des erfolglos gebliebenen Rechtsmittels hat der
Kläger gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Geiger

Dr. Pagendarm

Dr. Kreft

Dr. Arndt

BR Dr. Musla ist beur-
laubt und deshalb ver-
hindert, zu unterschrei-
ben.

Dr. Geiger