

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

BGB § 823 Dc, Ea

Der Straßenbenutzer hat sich grundsätzlich den gegebenen Straßenverhältnissen anzupassen und die Straße so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Ist eine Straße noch nicht in einer den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise ausgebaut, so liegt insoweit eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht - nur - dann vor, wenn gegen die sich aus dem unvollkommenen Straßenzustand ergebenden Gefahren ausreichende Sicherungsmaßnahmen nicht getroffen, insbesondere hinreichende Warnungen nicht erfolgt sind.

BGH, Urt. v. 6. Juli 1959 - III ZR 67/58 OLG Celle

III ZR 67/58

Verkündet
am 6. Juli 1959
[REDACTED], 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

der M[REDACTED] Versicherungsgesellschaft, vertreten
durch ihre Vorstandsmitglieder: Walter S[REDACTED], Erdewin
P[REDACTED], Oskar v. St[REDACTED] und Walter K[REDACTED]
H[REDACTED] [REDACTED], A[REDACTED] W[REDACTED] [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin, Anschluß-
berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

das Land Ni[REDACTED], vertreten durch die Ni[REDACTED]
[REDACTED] Straßenbaudirektion, H[REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten, An-
schlußberufungskläger und Revisions-
beklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. Juli 1959 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Weber, Dr. Kreft,
Dr. Arndt und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Celle vom 6. November 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden
der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

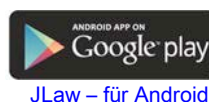
Am 5. September 1954 befand sich der Kammersänger Peter A. [REDACTED] in Begleitung des Kapellmeisters G. [REDACTED] mit seinem PKW auf der Fahrt von Pl. [REDACTED] (W. [REDACTED]) nach Ha. [REDACTED]. A. [REDACTED] steuerte seinen Wagen, einen Mercedes 300, selbst. Gegen 13 Uhr befuhr er die Bundesstraße [REDACTED] von F. [REDACTED] kommend in Richtung So. [REDACTED]. Hinter W. [REDACTED] kam der Wagen, nachdem er unmittelbar vorher einen Volkswagen und zwei Motorräder überholt hatte, in einer Rechtskurve ins Schleudern, überschlug sich und prallte an einen links der Straße stehenden Straßenmast. A. [REDACTED] selbst verunglückte tödlich, Kapellmeister G. [REDACTED] erlitt schwere Verletzungen. Der Wagen wurde erheblich beschädigt.

Die Klägerin hat als Kaskoversicherer des verunglückten Peter A. [REDACTED] an dessen Erben wegen der Beschädigung des Wagens Ersatz geleistet und im übrigen vorgebracht: Der Unfall sei allein auf die schlechte Beschaffenheit der Straße zurückzuführen. Die befestigte Fahrbahn habe nur eine Breite von 4,25 m und sei an der Unfallstelle stark gewölbt, die beiden Seitenstreifen seien nicht mit festem Untergrund versehen, sondern sandig und schlammig. Der Übergang von der befestigten Fahrbahn zu den Seitenstreifen weise Höhenunterschiede auf, die an der Unfallstelle bis zu 15 cm betrügen.

Wegen der geringen Breite der befestigten Fahrbahn habe A. [REDACTED] beim Überholen den linken Seitenstreifen mit benutzen müssen. Beim Zurückziehen des Wagens auf die Hauptfahrbahn sei er infolge des beträchtlichen Niveauunterschiedes zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen ins Schleudern geraten. A. [REDACTED] sei in jeder Hinsicht ord-



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



nungsmäßig gefahren. Seine Geschwindigkeit habe 70 - 80 km/st betragen und sei nicht zu hoch gewesen. Der Wagen habe keinerlei technische Mängel gehabt.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, daß das beklagte Land wegen Verletzung der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht für den Unfall verantwortlich und ihr zum Schadensersatz verpflichtet sei. Sie hat vor dem Landgericht Ersatz des an die Erben A. [REDACTED] gezahlten Betrages (6 500 DM) sowie der zur Schadensfeststellung aufgewandten Kosten (118,92 DM) verlangt und dementsprechend beantragt, das beklagte Land zur Zahlung von 6 618,92 DM mit Zinsen zu verurteilen.

Das beklagte Land hat um Abweisung der Klage gebeten und u.a. geltend gemacht: Der Unfall sei allein auf die unvorsichtige Fahrweise von Peter A. [REDACTED] zurückzuführen. Dieser sei mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 - 150 km/st gefahren und habe in der Kurve eine Geschwindigkeit von etwa 100 km/st gehabt. Dabei habe er die Gewalt über seinen Wagen verloren. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des Landes liege nicht vor. Die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen ließen sich niemals ganz beseitigen und hätten zur Unfallzeit höchstens 2 - 3 cm betragen. Der Übergang von der Fahrbahn zu den abfallenden Seitenstreifen sei schon vor der Unfallkurve für den Kraftfahrer klar erkennbar und zudem habe A. [REDACTED] die Straße oft befahren und genau gekannt. Auch habe in einiger Entfernung vor der Unfallstelle ein Schild auf Vertiefungen neben der Fahrbahn "auf 6000 m" hingewiesen. Die Bundesstraße [REDACTED] gehöre nicht zu den verkehrsreichen und danach vordringlich auszubauenden Straßen, zumal sie in absehbarer Zeit eine entschiedene Verkehrsentlastung durch die Eröffnung der im Bau befindlichen Autobahnstrecke zwischen So. [REDACTED] und F. [REDACTED] erfahren werde.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen.

Vor dem Oberlandesgericht hat die Klägerin ihren Klageantrag um einen Teilbetrag des von ihr als Haftpflichtversicherer des Peter A. an den Kapellmeister G. vergleichsweise gezahlten Schadensbetrages erhöht und die Verurteilung des beklagten Landes zur Zahlung von 16500 DM mit Zinsen beantragt. Das beklagte Land hat um Zurückweisung der Berufung gebeten und außerdem im Wege der Anschlußberufung beantragt, festzustellen, daß der Klägerin aus dem Unfall des Kammerängers A. über den eingeklagten Betrag von 16 500 DM nebst Zinsen weitere Ansprüche gegen das beklagte Land nicht zustehen.

Das Oberlandesgericht hat weiteren Beweis erhoben, alsdann die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und dem Feststellungsbegehren des beklagten Landes stattgegeben.

Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihren vor dem Oberlandesgericht gestellten Antrag weiter. Das beklagte Land bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen auf folgende tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen gestützt:

Die feste Fahrbahn habe in der Gegend der Unfallstelle eine Breite von etwa 4,25 m, habe eine Asphaltdecke und sei gewölbt. Mängel an der Fahrbahn als solcher lägen nicht vor, jedenfalls könne die Fahrbahn

bei verkehrsrichtigem Verhalten mit jedem Fahrzeug gefahrlos benutzt werden. Die Fahrbahn sei auch breit genug, um mit einem Mercedes 300 Motorradfahrer überholen zu können. Auch A [REDACTED] hätte die Motorradfahrer gefahrlos überholen können, ohne die Fahrbahn zu verlassen. Der Zustand der Fahrbahn als solcher sei aus diesem Grunde insofern nicht ursächlich für den Unfall.

Nun solle zwar A [REDACTED] nach dem Vortrag der Klägerin bewußt die Rechtskurve links angeschnitten, also bewußt den linken Seitenstreifen benutzt haben. Die Meinung der Klägerin, er habe dabei darauf vertrauen können und müssen, daß auch die Seitenstreifen in der gleichen Weise wie die befestigte Fahrbahn befahrbar seien und daß vor allen Dingen die Fahrbahn nicht allzu stark zu den Seitenstreifen abfiele, sei nicht zu billigen. Allerdings sei in der Gegend der Unfallstelle ein Überholen oder Aneinandervorbeifahren von zwei Personen- oder Lastkraftwagen nicht möglich, ohne daß einer von beiden oder beide die links und rechts befindlichen Seitenstreifen benutzten. Das beklagte Land habe also die Pflicht gehabt, für derartige Überholvorgänge die Seitenstreifen in einem befahrbaren Zustand zu halten. Es gelte dies jedenfalls für Aneinandervorbeifahren und Überholen mit vorsichtigen Geschwindigkeiten, die auf die geringe Breite der Fahrbahn und auf das Benutzenmüssen der Seitenstreifen Rücksicht nehmen. A [REDACTED] hätte nicht davon ausgehen können und dürfen, daß er bei Benutzung der Seitenstreifen eine Geschwindigkeit von 80 km/st, die er mindestens gehabt habe, beibehalten könne. Jeder Kraftfahrer wisse, daß ein Seitenstreifen normalerweise nicht einer festen Fahrbahn gleichzusetzen sei, und müsse daher den Seitenstreifen vorsichtiger als die feste Fahrbahn befahren und müsse so fahren, daß

er in der Lage sei, Schwierigkeiten, die beim Befahren des Seitenstreifens entstehen könnten, zu begegnen. Bei einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/st, noch dazu in einer beginnenden Kurve, könne man von einer solchen vorsichtigen Fahrweise nicht mehr sprechen. A. [REDACTED] hätte seine Geschwindigkeit herabsetzen müssen, vielleicht auf 40 oder 50 km/st. Er hätte dann mit seinem schweren Wagen den Seitenstreifen ungefährdet befahren und auch die feste Fahrbahn wieder erreichen können, selbst wenn zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen ein Niveauunterschied von 9 - 15 cm vorhanden gewesen sein sollte. Vorsichtige Fahrweise bei Benutzung des Seitenstreifens sei umso mehr angebracht gewesen, als A. [REDACTED] gerade in der Kurve auch mit entgegenkommenden Fahrzeugen habe rechnen müssen und ihm auch tatsächlich der Zeuge M. [REDACTED] mit seinem Fahrrad entgegengekommen sei. M. [REDACTED] habe denselben Seitenstreifen befahren, den A. [REDACTED] zum Überholen benutzt habe. Dieser sei daher in der Kurve gezwungen gewesen, vom Seitenstreifen vorzeitig wieder auf die Fahrbahnmitte hinüber zu lenken. Infolge seiner Geschwindigkeit sei ihm, wie die Klägerin selbst vorträgt, das Wiederherauf-fahren auf die feste Fahrbahn infolge des behaupteten Höhenunterschiedes zum Seitenstreifen nicht sofort, sondern erst verspätet gelungen. So sei die Schleuderbewegung hervorgerufen worden. Würde er die Geschwindigkeit seines Wagens auf 40 - 50 km/st herabgesetzt haben, wie es geboten gewesen sei, so würde es ihm gelungen sein, das notwendige Wiedereinschwenken auf die feste Fahrbahn sicher auszuführen. Selbst wenn man daher die Benutzung des Seitenstreifens im vorliegenden Fall für angebracht und verkehrsrichtig ansehen wollte, so habe dieser Seitenstreifen doch auf keinen Fall mit der hohen Geschwindigkeit von mindestens 80 km/st befahren werden dürfen. Dadurch allein sei der Unfall entstanden.

Auch wenn man aber eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des beklagten Landes für den Seitenstreifen und für den behaupteten Höhenunterschied zwischen Seitenstreifen und befestigter Fahrbahn feststellen wolle, so würde das mitwirkende Verschulden des A [REDACTED], verursacht durch seine zu hohe Geschwindigkeit und durch die Außerachtlassung aller Warnungen seines Mitfahrers G [REDACTED] so gröblich sein, daß es die demgegenüber nur geringe Verursachung durch Verschulden des Landes ausschließe.

II.

Demgegenüber macht die Revision geltend: Da in der Gegend der Unfallstelle ein Überholen oder Aneinandervorbeifahren von zwei Personen- oder Lastkraftwagen ohne Benutzung der Seitenstreifen nicht möglich gewesen, die Bundesstraße aber für solchen Verkehr bestimmt sei, habe die Verkehrssicherungspflicht des beklagten Landes auch darin bestanden, ein derartiges Begegnen oder Überholen gefahrlos zu gestalten. Damit sei festgelegt, daß die Seitenstreifen dem schnellen Verkehr entsprechend mindestens für ein Ausweichen oder Überholen hätten ausgebaut werden müssen. Da die Seitenstreifen beim Überholen und beim Begegnen zweier Kraftwagen mit hätten benutzt werden müssen, seien sie mindestens für solche Fälle ein echter Teil der Fahrbahn und dementsprechend zu befestigen gewesen. Als Teil der Fahrbahn habe der Seitenstreifen zum Überholen benutzt werden dürfen und hätte deshalb auch für den Überholungsvorgang verkehrssicher sein müssen.

Diesen Ausführungen der Revision kann jedoch nicht, zumindest nicht in allen Teilen, zugestimmt werden.

Die "Fahrbahn" ist derjenige Teil des Straßenkörpers, der durch die Art seiner Befestigung auf seine Zweckbestimmung, dem fließenden Straßenverkehr zu dienen, hinweist; er muß sich von den anderen Teilen des Straßenkörpers (Schutzstreifen, Bankett, Sommerweg) äußerlich hinreichend deutlich erkennbar abheben. Grundsätzlich stehen dem (Kraft-)Fahrzeugverkehr lediglich die "Fahrbahn" und nicht auch die anderen Teile des Straßenkörpers zur Verfügung. Damit ist jedoch den Fahrzeugen nicht schlechthin jedes Verlassen der Fahrbahn verboten; vielmehr ist es immer - aber auch nur dann - erlaubt, wenn die Verkehrslage dies als eine sachgerechte und vernünftige Maßnahme erscheinen läßt, muß jedoch den jeweils gegebenen Verhältnissen entsprechend vorsichtig geschehen.

Hieraus ergibt sich für den vorliegenden Fall: Der von A. zum Überholen (mit-)benutzte Seitenstreifen (Bankett) der Bundesstraße war unbefestigt und gehörte nicht zur Fahrbahn. Die Seitenstreifen dieser Straße wurden auch nicht, wie die Revision meint, dadurch ohne weiteres Teile der Fahrbahn, daß sie zum Überholen und Aneinandervorbeifahren von Personen- und Lastkraftwagen mitbenutzt werden mußten. Aus der Tatsache, daß auf der befestigten Fahrbahn selbst ihrer geringen Breite von nur 4,25 m wegen ein derartiges Überholen und Aneinandervorbeifahren nicht möglich war, sondern dazu mindestens ein Seitenstreifen mitbenutzt werden mußte, folgt nicht ohne weiteres, daß das beklagte Land seine Verkehrssicherungspflicht verletzt habe. Grundsätzlich hat sich der Straßenbenutzer den gegebenen Straßenverhältnissen anzupassen und die Straße so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

würde in diesem Zusammenhang nur dann zu bejahen sein, wenn für die Verkehrsteilnehmer aus der geringen Breite der Straße eine aus den gegebenen Verhältnissen nicht ohne weiteres erkennbare Gefahr beim Überholen und Aneinandervorbeifahren mit Kraftfahrzeugen gedroht hätte, denen der aufmerksame Kraftfahrer nicht ohne weiteres begegnen konnte, und wenn das beklagte Land trotzdem ein Befahren der Straße mit Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen zugelassen hätte, ohne diese Gefahren zu beseitigen oder wenigstens vor diesen besonderen und aus der Anlage der Straße nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahren zu warnen. Das war hier nicht der Fall. (Die Revision verweist in diesem Zusammenhang auf die Entscheidung des Senats vom 27. Januar 1958 III ZR 4/57 [= NJW 1958, 545]. Der dieser Entscheidung zugrundeliegende Sachverhalt - Zulassung von Gegenverkehr auf einem Radweg, obwohl im Falle des Nebeneinanderfahrens zweier Radfahrer der eine etwa 15 cm in den Raum über den neben dem Radweg verlaufenden Fahrdamm hineinragte und eine Ausschaltung der darin begründeten Gefahren praktisch ohne Aufwendung von Mitteln möglich gewesen wäre - ist jedoch mit dem hier gegebenen in den entscheidenden Punkten nicht vergleichbar.)

An und vor der Unfallstelle waren die Grenzen zwischen der Fahrbahn und dem - unbefestigten - Seitenstreifen für jeden Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar. Jeder Fahrer eines Personen- oder Lastwagens mußte auch aus der geringen Breite der Straße ohne weiteres entnehmen, daß er, wenn er einem anderen Personen- oder Lastkraftwagen ausweichen oder ihn überholen wollte, dies Manöver - bei breiterem Wagen - auf der festen Fahrbahn selbst nicht durchführen konnte, sondern dazu

den unbefestigten Seitenstreifen mitbenutzen mußte. Trotzdem ließen sich diese Manöver von einem vorsichtigen Kraftfahrer, ohne daß übertriebene Anforderungen an seine Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit gestellt zu werden brauchten, bei entsprechender Fahrweise gefahrlos durchführen. Die Meinung der Revision, die Straße hätte als eine dem Schnellverkehr dienende Bundesstraße so ausgebaut sein müssen, daß Überholen und Aneinandervorbeifahren von Personen- und Lastkraftwagen in jedem Fall auch in schnellem Verkehr gefahrlos hätte möglich sein müssen, ist nicht richtig. Vielmehr konnte nicht verlangt werden, daß die Seitenstreifen so befestigt waren, daß sie ein Befahren im Rahmen von Überhol- und Ausweichmanövern mit derselben Geschwindigkeit gestatteten, wie sie hätte gehalten werden können, wenn die Breite der befestigten Fahrbahn selbst zur Durchführung dieser Manöver ausgereicht hätte. Wie der Senat schon wiederholt ausgesprochen hat (Urteile vom 15. April 1957 III ZR 2/56 = IM § 823 Ea/BGB Nr. 10 und vom 14. Oktober 1957 III ZR 91/56 = VersR 1957, 756), muß sich der Verkehr mit Unzulänglichkeiten des deutschen Straßennetzes noch weithin abfinden, weil dessen Verbesserung mit der Entwicklung des Kraftverkehrs nicht Schritt halten kann. Die Tatsache allein, daß die Bundesstraße ■■■ noch nicht in einer den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise ausgebaut war, vermag die Annahme einer die Schadensersatzpflicht des beklagten Landes auslösenden Verletzung der Verkehrssicherungspflicht noch nicht zu begründen. Eine solche kann in derartigen Fällen nur dann bejaht werden, wenn gegen die sich aus dem - unvollkommenen und noch nicht den modernen Erfahrungen und Kenntnissen angepaßten - Straßenzustand ergebenden Gefahren ausreichende Sicherungsmaßnahmen nicht getroffen, insbesondere .

hinlängliche Warnungen nicht erfolgt sind. Hier waren Warnungen gegen die Gefahren, die sich aus der geringen Breite der Fahrbahn ergaben, nicht erforderlich, weil diese Gefahren ohne besonderen Hinweis für jedermann deutlich zutage lagen. Das gleiche gilt für die Wölbung der von der Mitte nach beiden Seiten abfallenden Straße. Auch diese war ohne weiteres erkennbar, und auf sie brauchte nicht besonders hingewiesen zu werden.

Jedoch muß der Übergang von den Seitenstreifen zur Fahrbahn insbesondere dann, wenn die geringe Breite der Fahrbahn zum Benutzen der Seitenstreifen beim Ausweichen und Überholen von Kraftwagen zwingt, möglichst gefahrlos gehalten und müssen dementsprechend hohe Unterschiede zwischen Seitenstreifen (Bankett) und Fahrbahn möglichst vermieden werden. Zwar läßt sich ein völlig niveaugleicher Übergang praktisch schon allein wegen der verschiedenen Festigkeit des Untergrundes bei Fahrbahn und Bankett nicht dauernd erhalten, und dementsprechend muß der Verkehr geringe und praktisch nicht vermeidbare Höhenunterschiede in Kauf nehmen und sich dementsprechend einrichten. Höhenunterschiede jedoch, an denen ein Fahrzeug auch bei einer den Umständen nach sachgerechten Fahrweise hängen bleiben oder durch die es aus der Fahrbahn gerissen werden kann, darf der Übergang von Fahrbahn zum Bankett nicht, zumindest nicht ohne hinreichende Warnung der Verkehrsteilnehmer aufweisen (Urteile des Senats vom 30. September 1957 III ZR 76/56 = VersR 1958, 13 und vom 16. Februar 1959 III ZR 216/57 = VersR 1959, 435).

Ob der Zustand der Bundesstraße  an der Unfallstelle im Blick auf den Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und linkem Seitenstreifen (in Fahrtrichtung des

Mercedeswagens gesehen) den Anforderungen genüge, die nach Vorstehendem an einen ordnungsmäßigen Straßenzustand zu stellen sind, läßt sich aus dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt nicht eindeutig entnehmen. Das Berufungsgericht hat keine eigenen Feststellungen über die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Bankett an der Unfallstelle getroffen, sondern es hat die Behauptung der Klägerin als richtig unterstellt, daß an der Unfallstelle ein Niveauunterschied von 9 - 15 cm vorhanden gewesen sei. Auch über das Vorhandensein von auf diese Vertiefungen hinweisenden Warnschildern, worüber die Behauptungen der Parteien auseinandergehen, hat das Berufungsgericht keine eigenen Feststellungen getroffen. Es muß deshalb vom Revisionsgericht ebenfalls unterstellt werden, daß Höhenunterschiede des genannten Ausmaßes vorhanden und ein darauf hinweisendes Warnschild nicht aufgestellt gewesen sei. Da Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen bis zu 15 cm auch dem vorsichtigen Kraftfahrer, der bei einwandfreier Fahrweise den Seitenstreifen - sei es zum Überholen oder zum Ausweichen oder aus sonstigen diese Fahrweise rechtfertigenden Gründen - benutzt, durch Hängenbleiben der Räder gefährlich werden können, darf eine Bundesstraße bei ordnungsmäßigem Zustand derartige Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Bankett nicht aufweisen. Wenn diese Höhenunterschiede tatsächlich vorhanden gewesen wären und es auch an einer ausreichenden Warnung der Verkehrsteilnehmer in dieser Richtung gefehlt hätte, würde mithin die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht des beklagten Landes bejaht werden müssen. (Andererseits, wenn den Feststellungen des Landgerichts entsprechend §. 10 des landgerichtlichen Urteils der Höhenunterschied zwischen den die feste Fahrbahn begrenzenden

den - nicht scharfkantigen, sondern unstreitig abgerundeten - Läufersteinen und dem linken Seitenstreifen im Bereich der Stelle, an welcher der Mercedes-Wagen vom linken Bankett auf die Fahrbahn überwechselte, lediglich 6,8 cm betragen hätte. Denn ein solcher Höhenunterschied zwischen der festen Fahrbahn und dem - gänzlich unbefestigten - Seitenstreifen läßt sich auf die Dauer praktisch nicht vermeiden und der vorsichtige Kraftfahrer muß auch mit solchen Höhenunterschieden rechnen und rechnet auch damit).

Infolge des vom Berufungsgericht unterstellten Höhenunterschiedes von 9 - 15 cm zwischen Seitenstreifen und fester Fahrbahn an der Unfallstelle ist dem Fahrer A. das Wiederauffahren auf die feste Fahrbahn nicht sofort, sondern erst verspätet gelungen und ist dadurch der Wagen ins Schleudern geraten.

Wenn demnach auch bei dem zu unterstellenden Sachverhalt von einer für den Unfall (mit-)ursächlichen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des beklagten Landes ausgegangen werden muß, so vermag das doch der Revision nicht zum Erfolg zu verhelfen, weil die tatrichterliche Abwägung der beiderseitigen schuldhaften Verursachung, wonach die durch A. selbst verschuldeten Unfallursachen die - unterstellte - schuldhafte Mitverursachung durch das beklagte Land haftungsmäßig ausschließen, aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden ist.

Die Auffassung der Revision, daß die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung deswegen rechtsfehlerhaft sei, weil das Berufungsgericht einerseits von einer viel zu geringen Verpflichtung des beklagten Landes ausgegangen sei, andererseits aber dem verun-

glückten A [REDACTED] insbesondere wegen der von ihm gehaltenen Geschwindigkeit unberechtigte Schuldvorwürfe gemacht habe, ist nicht richtig.

Dem beklagten Land kann nur wegen des Höhenunterschiedes zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen an der Unfallstelle eine Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht zur Last gelegt werden, und dies auch nur dann, wenn man das Vorhandensein von Höhenunterschieden bis zu 15 cm und das Fehlen ausreichender Warnungen unterstellt. Hiervon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen.

Demgegenüber kommen auf seiten des verunglückten A [REDACTED] folgende - schuldhafte - Unfallursachen in Betracht: A [REDACTED] hat der Vorschrift des § 8 StVO zuwider die feste Fahrbahn verlassen, obwohl die Verkehrslage in keiner Weise dazu nötigte; er konnte die vor ihm - hintereinander - fahrenden Motorradfahrer mit ausreichendem Zwischenraum überholen, ohne auf den Seitenstreifen auszuweichen. Weiter führte A [REDACTED] unzulässigerweise (§ 10 Abs. 1 Satz 3 StVO) das Überholmanöver in einer Kurve aus, obwohl - für jeden Kraftfahrer erkennbar - die Straße von der Mitte nach außen abfiel und damit die Gefahr des seitlichen Abrutschens in der Rechtskurve erhöht und das Wiederauffahren auf die Fahrbahn nach rechts erschwert wurde. Er fuhr ferner trotz der Warnungen seines Mitfahrers G [REDACTED] mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/st, die angesichts der Verkehrslage und beim Ausweichen auf den unbefestigten, sandigen Seitenstreifen vom Berufungsgericht mit Recht als stark übersetzt erachtet wurde. Darüber hinaus hat auch das Berufungsgericht dem verunglückten A [REDACTED] nichts zur Last gelegt,

so daß ihm vom Berufungsgericht unberechtigte Vorwürfe nicht gemacht worden sind. Zudem muß A. sich auch im Rahmen des § 254 BGB die mitursächliche Betriebsgefahr, die von seinem Fahrzeug ausging, entgegenhalten lassen (vgl. BGHZ 20, 259).

Die Revision wirft dem Berufungsgericht noch vor, im Rahmen der Verursachungsfrage ohne weiteres angenommen zu haben, daß es A. bei einer Geschwindigkeit von nur etwa 40 - 50 km/st gelungen sein würde, das Wiedereinschwenken auf die feste Fahrbahn sicher auszuführen. Die Revision meint, daß das Berufungsgericht diese Feststellung ohne Anhörung eines Sachverständigen nicht hätte treffen können. Dem kann jedoch nicht beigepflichtet werden. Wenn sich das Berufungsgericht für genügend sachkundig gehalten und die Frage, ob ein Wiederauffahren von einem mit den linken Rädern befahrenen Seitenstreifen auf die feste Fahrbahn mit einem Mercedes-Wagen 300 bei einer Geschwindigkeit von 40 - 50 km/st sicher und gefahrlos möglich gewesen wäre, ohne Befragung eines Sachverständigen entschieden hat, so sind dagegen verfahrensrechtliche Bedenken nicht zu erheben. Anhaltspunkte dafür, daß dem erkennenden - und ständig auch mit Verkehrssachen beschäftigten - Senat des Berufungsgerichts die zur Beantwortung dieser Frage erforderliche Sachkunde gefehlt habe, sind nicht vorhanden und von der Revision auch nicht aufgezeigt worden. Zudem hatte hier der Sachverständige Dr. V. auf Seite 2 seines Gutachtens vom 23. Mai 1955 ausdrücklich hervorgehoben, daß das Wiederauffahren umso besser durchgeführt werden könne, je niedriger die Geschwindigkeit des Kraftwagens sei.

Nach alledem läßt das die Berufung der Klägerin zurückweisende Urteil des Oberlandesgerichts einen

seinen Bestand in Frage stellenden Rechtsfehler nicht erkennen. Die Revision der Klägerin gegen dieses Urteil muß daher zurückgewiesen werden.

Die Kosten des erfolglos gebliebenen Rechtsmittels hat die Klägerin gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Pagendarm	Bundesrichter Dr. Weber ist beurlaubt und orts- abwesend; er ist an der Zeichnung der Unterschrift verhindert.	Dr. Kreft
---------------	--	-----------

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Gähtgens