

Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

2353 001

89

Gesetz: StVO §§ 1, 1

Rechtssatz: Zu den Pflichten der Kraftfahrer
beim Doppelüberholen.

Aktenzeichen: VI ZR 296/55

Urt. des BGH v. 21. Dezember 1956

OLG München

89

Verkündet
am 21. Dezember 1956
[REDACTED], 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 Bäckers Richard R [REDACTED] in D [REDACTED] -
K [REDACTED], H [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten, Anschluß-
berufungsklägers und Revisionsklägers,
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Karl G [REDACTED] in Re [REDACTED], M [REDACTED]str. [REDACTED],
2. Walter S [REDACTED] in Re [REDACTED], Re [REDACTED]str. [REDACTED],
Beklagten, Berufungskläger, Anschluß-
berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf
die mündliche Verhandlung vom 21. Dezember 1956
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers,
Dr. Meyer, Martin, Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das
Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts München vom 15. März 1955 wird zu-
rückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem
Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

Jg

- 2 -

Tatbestand:

Am Sonntag, den 8. Juni 1952 fuhr der Beklagte S. gegen 18 Uhr mit dem Omnibus des Beklagten G. auf der 5,5 m breiten Bundesstraße 11 von Bad Tölz kommend in Richtung Wolfratshausen. In Höhe von Gartenberg bei Kilometer 35,2 lenkte er in einem Zeitpunkt, in dem kein Gegenverkehr herrschte, den Omnibus auf die linke Fahrbahnseite, um ein vor ihm fahrendes Sachs-Kleinkraft-
rad zu überholen. Zu derselben Zeit versuchte der Kläger den Beklagten S. zu überholen. Er fuhr mit seinem Motorrad (DKW 244 ccm) auf der linken Straßenseite und hatte schon mehrere andere Fahrzeuge überholt. Beim Überholen streifte der Kläger einen am linken Straßenrand stehenden Begrenzungsstein; er fuhr noch vor den Omnibus und hielt dann am rechten Straßenrand an. Der Kläger zog sich beim Anstoß an den Stein einen so schweren Knochenbruch zu, daß sein linkes Bein amputiert werden mußte. Er hat für seinen Schaden die Beklagten verantwortlich gemacht und behauptet, er sei, als Saulich mit dem Omnibus zum Überholen angesetzt habe, mit seinem Motorrad bereits neben dem Omnibus in der Höhe des linken Hinterrades gewesen.

Der Kläger hat von den Beklagten als Gesamtschuld-
nern - von G. als Halter des Omnibusses - 3.884,26 DM als Verdienstentgang und für die Anschaffung einer Prothese sowie ein angemessenes Schmerzensgeld verlangt. Ferner hat er die Feststellung begehrt, daß die Beklagten verpflichtet seien, ihm allen weiteren Schaden aus dem Unfall zu ersetzen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen, und geltend gemacht: Der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet, weil er auf der kurvenreichen, unübersichtlichen



Straße zu schnell gefahren und bei der gegebenen Verkehrslage nicht berechtigt gewesen sei, den selbst schon im Überholen begriffenen Omnibus zu überholen. Als der Omnibus zum Überholen des vor ihm fahrenden Kleinkraftrades angesetzt habe, sei der Kläger noch in weiter Entfernung gewesen. Da S. [REDACTED] jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe, scheide nach § 7 Abs 2 StVG auch eine Gefährdungshaftung aus.

Das Landgericht hat den Beklagten S. [REDACTED] zur Zahlung von 5.000 DM Schmerzensgeld und beide Beklagte. verurteilt, an den Kläger 1.910,18 DM zu zahlen. Ferner hat es festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, dem Kläger die Hälfte seines weiteren Unfallschadens zu ersetzen, G. [REDACTED] jedoch nur im Rahmen der Höchstbeträge des § 12 StVG.

Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, soweit sie gegen S. [REDACTED] gerichtet ist. Auf die Berufung des Beklagten G. [REDACTED] und die Anschlußberufung des Klägers hat es die Verurteilung des G. [REDACTED] nur in Höhe von 601,66 DM aufrechterhalten und dessen Haftung nur zu 1/3 nach dem Straßenverkehrsgesetz für begründet gehalten.

Mit der Revision erstrebt der Kläger die Wiederholung des landgerichtlichen Urteils mit der Ergänzung, daß ihm auch Zinsen zugesprochen werden. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Ansprüche gegen den Beklagten S. [REDACTED]

Das Berufungsgericht hat angenommen, S. [REDACTED] habe weder nach § 18 StVG noch aus dem Gesichtspunkt der un-

erlaubten Handlung für den Schaden des Klägers einzustehen; es hält für bewiesen, daß der Unfall nicht durch ein Verschulden des Saulich verursacht worden ist.

1. Mit Recht hat das Berufungsgericht den Führer des Omnibusses nicht für verpflichtet gehalten, sein Ausbiegen nach links den anderen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen. Das Hinüberwechseln auf die linke Fahrbahnseite ist keine Richtungsänderung. Daher ist der Überholende nicht nach § 11 Abs 1 StVO verpflichtet, das Ausbiegen nach links anzuzeigen (BGHSt 5, 271 [273]). Eine Pflicht hierzu kann sich jedoch im Einzelfall nach der Verkehrslage aus § 1 StVO ergeben. Daß in dem zu entscheidenden Falle besondere Umstände vorgelegen hätten, die die Abgabe eines Richtungszeichens erforderten, kann der Revision nicht zugegeben werden. Entgegen ihrer Ansicht kann eine Pflicht zum Anzeigen der Überholungsabsicht nicht allein daraus hergeleitet werden, daß der Omnibus aus einer Kette kurz hintereinander folgender Fahrzeuge nach links ausgebogen ist. Wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, sind die eng aufeinander folgenden Fahrzeuge, deren Fahrer zwangsläufig den Vordermann in allen seinen Bewegungen genauer beobachten, durch ein allmähliches Ausbiegen nach links nicht gefährdet. Daher kann dieser Umstand nicht die Pflicht des Kraftfahrers rechtfertigen, den nachfolgenden Verkehrsteilnehmern seine Überholungsabsicht besonders anzuzeigen. Andere Gründe, aus denen sich nach § 1 StVO eine Anzeigepflicht ergeben könnte, sind nicht ersichtlich. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts konnte der 8,5 m lange Omnibus schon aus fahrtechnischen Gründen nicht plötzlich nach links zum Überholen ausbiegen, sondern mußte allmählich auf die linke Fahrbahn gesteuert werden. Bei der Breite des Fahrzeugs von 2,45 m, das nahezu die Hälfte der 5,50 m breiten Straße einnahm, bereitete das allmähliche Ausbiegen nach links nach der

nicht zu beanstandenden Ansicht des Berufungsgerichts die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer deutlich genug darauf vor, daß der Omnibus bei seiner Überholungsbewegung auf der schmalen Fahrbahn weit nach links geriet und damit ein gefahrenfreies Zweitüberholen selbst für ein schmales Fahrzeug unmöglich machte.

2. Nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichts war der Führer des Omnibusses jedoch verpflichtet, sich vor dem Überholen durch einen Blick in den Rückspiegel zu vergewissern, daß er kein schnelleres, von rückwärts nahendes Fahrzeug gefährdete. Eine solche Pflicht des Kraftfahrers hat der Bundesgerichtshof für das Überholen im Schnellverkehr der Autobahn allgemein bejaht. Dort bringt das Überholen, vor allem der damit verbundene Fahrbahnwechsel erfahrungsgemäß die besondere Gefahr mit sich, daß der überholende Kraftwagen mit einem dritten Fahrzeug zusammenstößt, das sich schon auf der linken Seite befindet und ebenfalls überholen will. Darin liegt eine typische Gefahr gerade des Schnellverkehrs auf der Autobahn, denn bei den dort zulässigen und üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten kann der nachfolgende dritte Fahrer oft nicht mehr rechtzeitig vor dem die Fahrbahn wechselnden zweiten Fahrer ausweichen oder bremsen, weil er möglicherweise in schuldloser Verkennung der Überholungsabsicht des zweiten Fahrers - schon zu nahe herangekommen ist (BGHSt 5, 271; vgl auch Urteil des Bundesgerichtshofs vom 24. Juni 1954 - 3 StR 816/53 - VRS 7, 110 Nr 50). Zwar gilt dieser Grundsatz, nach dem sich der Kraftfahrer auf der Autobahn, bevor er zum Überholen die Fahrbahn wechselt, stets über den rückwärtigen Verkehr vergewissern muß, in dieser Allgemeinheit nicht ohne weiteres auch für den Verkehr auf anderen Straßen (so bereits: BayObLG St 1952, 184 Nr 105 = VRS 5, 71 Nr 43; OLG Hamm VRS 10, 465 Nr 193). Aber auch hier kann für den Ver-

kehrsteilnehmer, der zum Überholen allmählich nach links ausbiegt, aus § 1 StVO die Pflicht entstehen, sich vor dem Ansetzen zum Überholen zu vergewissen, daß kein schnelleres Fahrzeug von rückwärts herannaht, das durch die beabsichtigte Überholung gefährdet wird. Freilich ist es in erster Linie Sache des folgenden Fahrzeugführers, die vor ihm Fahrenden zu beobachten, sich auf deren Fahrweise einzustellen und dabei auch zu berücksichtigen, daß die Verkehrslage den vor ihm Fahrenden veranlassen kann, seinerseits zu überholen oder ihn nötigen kann, vor einem Hindernis auszuweichen (Urteil des Bundesgerichtshofs vom 13. März 1952 - 4 StR 941/51 - VRS 4, 379 Nr 187; RG VAE 1944, 13 Nr 26). Gleichwohl kann der Vorausfahrende, der seinerseits ein vor ihm fahrendes Fahrzeug überholen will, nach § 1 StVO verpflichtet sein, sich über die Lage des nachfolgenden Verkehrsteilnehmers zu vergewissern. Das gilt vor allem, wenn es sich wie hier um einen großen Kraftomnibus oder um Lastkraftwagen handelt. Daß die Fahrer solcher Fahrzeuge überholen wollen, ist oft nicht aus der Verkehrslage zu erkennen, weil ihre großen Fahrzeuge den nachfolgenden Fahrern häufig die Übersicht über den vorausliegenden Verkehr verdecken. Zum anderen können sie oft durch das Geräusch ihrer schweren Fahrzeuge nicht die Warnzeichen hören, mit denen hinter ihnen fahrende Kraftfahrer ihre Absicht zu überholen kundgeben. Hier kommt hinzu, daß zur Unfallzeit in der Fahrtrichtung der Parteien starker Verkehr herrschte und S. [REDACTED] mit seinem breiten Omnibus fast die Hälfte der Straße einnahm und daher beim Ausbiegen nach links nachfolgende schnellere Verkehrsteilnehmer besonders gefährdete. Unter diesen Umständen ist die Auffassung des Berufungsgerichts zu billigen, daß der Fahrer des Omnibusses verpflichtet war, sich vor dem Ausbiegen nach links durch einen Blick in den Rückspiegel davon zu überzeugen, ob diese Bewegung einen nachfolgenden Verkehrsteilnehmer gefährdete.

Ob Saulich dieser Verpflichtung nachgekommen ist, hat das Berufungsgericht nicht entschieden. Nach seiner Ansicht war eine etwaige Verletzung dieser Pflicht nicht ursächlich für den Unfall, weil Saulich auch dann zum Überholen hätte ansetzen dürfen, wenn er bei einem Blick in den Rückspiegel den Kläger bemerkt hätte. Diese Auffassung ist bei dem festgestellten Sachverhalt entgegen der Meinung der Revision rechtlich nicht zu beanstanden

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Kläger mit seinem Motorrad noch etwa 20 m hinter dem Heck des Omnibusses, als dessen Fahrer nach links ausbog und zum Überholen ansetzte. Der Kläger näherte sich mit einer Geschwindigkeit von 70 km/st, während der Omnibus eine Geschwindigkeit von etwas über 50 km/st hatte. Wie das Berufungsgericht weiter feststellt, hätte der Kläger bei dieser Annäherungsgeschwindigkeit von 20 km/st (70 minus 50 km/st) die Geschwindigkeit seines Motorrades ohne jede Schwierigkeit der des vorausfahrenden Omnibusses anpassen und sich rechtzeitig und gefahrlos in den Fahrverkehr hinter dem Omnibus eingliedern können, bis dieser das vor ihm fahrende Sachkraftrad überholt hatte.

Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, durfte Saulich unter diesen Umständen das Überholen des Sachkraftrades beginnen und durchführen. Reicht wie im vorliegenden Falle die Fahrbahn für ein sicheres Zweitüberholen nicht aus, so hat den Vortritt zum Überholen in der Regel der Kraftfahrer, der das Hindernis (hier den Sachkraftfahrer) zuerst erreicht (RGDAR 1930 Sp 89 Nr 75; BayObIG St 1952, 184 Nr 105). Das war hier der Omnibusfahrer. Als dieser zum Überholen nach links ausbog, hatte der Kläger die Pflicht, seine Fahrt zu verlangsamen und das Überholen des Omnibusses auf einen günstigeren Zeitpunkt aufzuschieben. Da S. [REDACTED] darauf

vertrauen durfte, daß der Kläger sich wie ein ordentlicher Kraftfahrer verhielt, durfte er auch dann mit dem Überholen beginnen, wenn er die Absicht des Klägers, ihn zu überholen erkannte. Als S. zum Überholen ansetzte, war, wie das Berufungsgericht feststellt, aus dem Verhalten des Klägers nicht zu erkennen, daß er auf der schmalen Straße neben dem breiten Omnibus grob verkehrswidrig ein Zweitüberholen erzwingen werde. Zwar fuhr der Kläger nicht hinter dem Omnibus, sondern weit links. Das ließ aber nach der nicht zu beanstandenden Ansicht des Berufungsgerichts nur darauf schließen, daß der Kläger überholungsbereit war, solange die linke Fahrbahn zum Überholen frei blieb. War hiernach das grob verkehrswidrige Verhalten des Klägers auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht rechtzeitig zu erkennen, so kann dem Fahrer des Omnibusses kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er sich nicht hierauf eingestellt hat.

a) Die Revision will aus § 10 Abs 1 Satz 3 StVO folgern, S. sei nicht berechtigt gewesen, das vor ihm fahrende Kleinkraftrad zu überholen. Sie meint, S. sei, als er zum Überholen ansetzte, bereits vom Kläger eingeholt gewesen und habe deshalb seine Geschwindigkeit herabsetzen müssen. Das ist nicht richtig. Nach § 10 Abs 1 Satz 3 StVO dürfen Führer eingeholter Fahrzeuge während des Überholens ihre Fahrgeschwindigkeit nicht erhöhen. Diese Vorschrift macht ihnen aber nicht zur Pflicht, daß sie ihre Geschwindigkeit herabsetzen, um einem nachfolgenden Verkehrsteilnehmer das Überholen zu ermöglichen. Daß Saulich beim Überholen des langsameren Sachsmotorrades seine Geschwindigkeit beibehalten hat, ergibt sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts. Auch der Kläger hat nichts Gegenteiliges behauptet. Ist der Omnibus aber mit gleichbleibender Geschwindigkeit weitergefahren, so kann keine Rede davon sein, daß Saulich gegen § 10 Abs 1 Satz 3 StVO ver-

stoßen habe. Daher kann auch auf sich beruhen, ob der Kläger den Omnibus bereits im Sinne dieser Bestimmung eingeholt hatte, als der Omnibus mit dem Überholen begann.

Ob Saulich verpflichtet war, die Geschwindigkeit des Omnibusses zu vermindern und hinter dem Sachsmotorrad zurückzubleiben, bis der Kläger vorbeigefahren war, ist nicht nach § 10 Abs 1 Satz 3 StVO, sondern nach § 1 StVO zu beurteilen, wie auch das Berufungsgericht zutreffend erkannt hat. Hiernach mußte S. sich beim Überholen so verhalten, daß der Kläger nicht gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wurde. Bei Prüfung der Frage, ob S. unter diesem Gesichtspunkt verpflichtet war, die Geschwindigkeit herabzusetzen und dem Kläger die linke Seite der Fahrbahn zum Überholen zu überlassen, hat das Berufungsgericht es mit Recht darauf abgestellt, ob S. bei einem Ausbiegen nach links den Kläger gefährdete oder ihn zu erheblich belästigenden Gegenmaßnahmen, vor allem dazu zwang, plötzlich scharf zu bremsen. Daß das nicht der Fall war, ergibt sich aus der schon erwähnten Feststellung des Berufungsgerichts, der Kläger habe leicht, jedenfalls ohne jede Gefahr hinter dem ausbiegenden Omnibus zurückbleiben können.

b) Auch dem § 8 Abs 2 Satz 2 StVO ist entgegen der Meinung der Revision nicht zu entnehmen, daß S. nicht berechtigt gewesen sei, das Sachsmotorrad zu überholen. Die Revision will diese Vorschrift, die den Führern langsam fahrender Fahrzeuge die Einhaltung der äußersten rechten Seite der Fahrbahn vorschreibt, auch im Verhältnis des langsamer fahrenden Fahrzeugs zum schneller fahrenden überholenden Fahrzeug angewen-

det wissen und folgert hieraus, daß der eingeholte dem schnelleren Verkehrsteilnehmer stets das Überholen durch Einhalten der äußersten rechten Seite zu ermöglichen habe, wie es die Straßenverkehrsordnung in ihrer Fassung von 1934 in § 26 Abs 6 vorschrieb. Diese Auffassung der Revision ist nicht zu billigen. Allerdings richtet sich § 8 Abs 2 Satz 2 StVO nicht nur an die Führer von Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart nur langsam gefahren werden können, sondern auch an die Führer von Fahrzeugen, die, obwohl sie schneller gefahren werden können, nicht nur vorübergehend eine nur geringe Geschwindigkeit einhalten. Sie gilt aber nicht für Kraftfahrer, die sich wie S. mit einer nach den örtlichen Verhältnissen für Kraftwagen üblichen Geschwindigkeit bewegen und dabei schneller sind als Kleinkrafträder und andere im Vergleich zu ihnen langsam fahrende Fahrzeuge. Im übrigen gilt das für langsame Fahrzeuge bestehende Gebot, die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten, auch nur insoweit, als den Fahrern das Befolgen dieses Gebots bei Beibehaltung ihrer Geschwindigkeit ohne eigene Gefährdung möglich ist. Sind Hindernisse z.B. sich langsamer bewegendende Verkehrsteilnehmer in ihrer Fahrbahn, so steht § 8 Abs 2 Satz 2 StVO dem Überholen nicht entgegen. Nicht anderes galt für S., als er sich dem langsamer fahrenden Sachsmotorrad näherte. Auch Müller, auf den sich die Revision für ihre gegenteilige Auffassung beruft, hat seine frühere Meinung aufgegeben. Er führt in der neuesten (19.) Auflage seines Straßenverkehrsrechts (§ 8 StVO Anm 11) im Anschluß an das hier angefochtene Urteil des Berufungsgerichts (VRS 3, 435 Nr 173) zutreffend aus, der Eingeholte sei nach dem Gesetz nicht verpflichtet, dem Einholenden nur deshalb, weil er langsamer gefahren sei als dieser, durch Benutzung der äußersten rechten Straßenseite das Überholen zu ermöglichen, also z.B. seine eigene Absicht zu über-

holen mit Rücksicht auf den schneller Herankommenden aufzugeben und äußerst rechts heranzufahren.

c) Schließlich kann der Revision auch nicht zugegeben werden, daß der Fahrer des Omnibusses sich auf die Warnzeichen des Klägers hin verkehrswidrig verhalten habe. Es ist nicht geklärt, in welchem seitlichen Abstand der Omnibus das Sachskraftrad überholt hat und ob er überhaupt die Möglichkeit hatte, weiter nach rechts zu fahren, ohne seine Verkehrspflichten gegenüber dem Fahrer des Sachsmotorrades zu verletzen. Die Warnzeichen sind nach den Feststellungen des Berufungsgerichts erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß abgegeben worden und ließen nicht erkennen, daß für den Kläger eine Gefahr bestand, der der Omnibusführer hätte Rechnung tragen müssen. Da keine Anhaltspunkte für ein verkehrswidriges Verhalten des Klägers gegeben waren, konnte S. nach dem Vertrauensgrundsatz im Verkehr die Warnzeichen dahin auffassen, daß der Kläger ihn bei der nächsten möglichen Gelegenheit überholen werde. Unter diesen Umständen hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß S. auf die Warnzeichen des Klägers nicht verpflichtet war, seine Fahrweise zu ändern. Wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, würden die mit dem Überholen ohnehin verbundenen Gefahren unerträglich gesteigert, wenn jeder ungeduldige, nachfolgende Fahrzeugführer seinen Vormann durch Warnzeichen zwingen dürfte, ihm sofort den Weg freizumachen und den ausreichend zu bemessenden Seitenabstand zu dem Fahrzeug zu verringern, das der Vormann gerade überholt.

Hiernach ist das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß zu dem Ergebnis gekommen, daß S. den Unfall nicht durch Fahrlässigkeit im Sinne des § 276 BGB verursacht hat. Damit entfällt die Grundlage für jeg-

89

lichen Anspruch des Klägers gegen ihn, sei es aus unerlaubter Handlung, sei es aus § 18 StVG, so daß die Klage gegen S. [REDACTED] mit Recht abgewiesen worden ist.

II. Ansprüche gegen den Beklagten G. [REDACTED]

Da G. [REDACTED] keine Revision eingelegt hat, steht rechtskräftig fest, daß er an den Kläger 601,66 DM zu zahlen und von dem über die Leistungsklage hinausgehenden weiteren Schaden des Klägers ein Drittel im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zu ersetzen hat. Auf die Revision des Klägers ist nur zu prüfen, ob seine weitergehenden Ansprüche aus rechtsirrtümlichen Erwägungen abgewiesen worden sind. Davon kann entgegen der Meinung der Revision keine Rede sein.

Das Berufungsgericht hat dem Kläger nur 1/3 seines Schadens zugesprochen, weil der Betriebsgefahr des Omnibusses, für die G. [REDACTED] nach § 7 StVG einzustehen hat, ein eigenes Verschulden des Klägers gegenüberstehe, das bei der Abwägung nach § 254 BGB erheblich ins Gewicht falle. Es hat ihm als Verschulden zur Last gelegt, daß er bei dem starken Stoßverkehr der aus dem Gebirge heimkehrenden Kraftfahrzeuge mit übermäßiger Geschwindigkeit versucht hat, die Kolonne der Fahrzeuge in einem Zuge zu überholen, ohne eine Übersicht über die vor ihm liegende rechte Fahrbahn zu haben und daß er trotz der deutlich sichtbaren Gefährdung durch die Straßenbegrenzungssteine auf der links abfallenden Straße versucht hat, den Omnibus als Zweitüberholer zu überholen, obwohl der Seitenabstand zu ihm für ein gefahrenfreies Überholen nicht ausreichte. Das Berufungsgericht hat dieses für den Unfall ursächliche Verschulden des Klägers als so groß angesehen, daß dem gegenüber die Betriebsgefahr des

Omnibusses wesentlich zurücktreten.

Diese Abwägung des Berufungsgerichts läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Da alle für die Abwägung wesentlichen Umstände berücksichtigt sind, ist die Schadensverteilung, die Sache des Tatrichters ist, für das Revisionsgericht bindend.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Höhe der Klageforderung halten ebenfalls einer rechtlichen Prüfung stand. Die Revision hat insoweit auch keine Bedenken erhoben.

Nach alledem erweist sich die Revision des Klägers als unbegründet. Sie war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Bundesrichter Martin
ist ortsabwesend und
daher verhindert, zu
unterzeichnen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Meyer

Dr. Bode

Dr. Haus