
Datum: 06.08.1999
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 16/99
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1999:0806.9U16.99.00

Vorinstanz: Landgericht Bielefeld, 5 O 347/98

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 04. November 1998 verkündete Urteil des Einzelrichters der 5. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Es beschwert den Kläger in Höhe von 4.202,00 DM.

Entscheidungsgründe: 1

(abgekürzt gemäß § 543 Abs. 1 ZPO) 2

I. 3

Der Kläger verlangt von der Beklagten aus dem Gesichtspunkt der 4
Verkehrssicherungspflichtverletzung Schadensersatz wegen eines Verkehrsunfalls.

Am 24.04.1998 befuhr der Kläger zwischen 0:15 Uhr und 0:30 Uhr bei regnerischem Wetter 5
mit seinem tiefergelegten Pkw BMW 320 i die innerorts gelegene Straße S in V . Die Straße
ist schmal und nicht durchgängig ausgeleuchtet. Die Fahrbahn weist zum in Fahrrichtung des
Klägers gesehen rechten Fahrbahnrand hin deutliches Gefälle auf. Im Bereich der vom

Kläger bezeichneten Unfallstelle befindet sich zudem unmittelbar vor einem in die Fahrbahn eingelassenen gußeisernen Kanalisationsdeckel eine quer zur Längsachse der Straße verlaufenden, muldenförmige Absenkung. Die zulässige Geschwindigkeit ist durch entsprechende Beschilderung auf 30 km/h beschränkt.

In Höhe des Hauses S will der Kläger nach Durchfahren der Fahrbahnabsenkung mit der Ölwanne seines Fahrzeugs gegen eine Ecke des ca. 1 cm aus der geteerten Fahrbahndecke herausragenden Kanaldeckels geraten sein. Durch den Anstoß soll die Ölwanne am Fahrzeug des Klägers aufgerissen worden sein. Unstreitig erlitt der Motor des Klägerfahrzeugs am Unfallabend nach Auslaufen des Motoröls einen Totalschaden.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Beklagte auf vollen Ersatz des ihm entstandenen und mit insgesamt 4.202,00 DM bezifferten Fahrzeugschadens in Anspruch genommen.

Der Kläger hat behauptet, er sei zur Unfallzeit mit *Schrittgeschwindigkeit* von ca. 20 km/h gefahren. Gleichwohl sei er mit der Ölwanne seines Fahrzeugs an dem aus der Fahrbahn aufragenden Kanaldeckel hängen geblieben. Grund hierfür sei das seitliche Gefälle der Fahrbahn in Verbindung mit der unmittelbar vor dem Kanaldeckel liegenden Fahrbahnabsenkung gewesen. Diese Absenkung liege ca. 12 cm unter dem Niveau des Kanalschachtdeckels, was er - der Kläger - am Unfallabend wegen der witterungsbedingt schlechten Sichtverhältnisse sowie des auf der Fahrbahn stehenden Wassers allerdings bei Annäherung nicht habe erkennen können. Der Kläger hat weiter behauptet, selbst bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 10 km/h hätte er den Unfall nicht vermeiden können, ein Umfahren des Kanaldeckels sei ihm wegen Gegenverkehrs nicht möglich gewesen.

Die Beklagte ist dem entgegen getreten. Sie hat eine Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht in Abrede gestellt, den vom Kläger behaupteten Unfallhergang mit Nichtwissen bestritten und eingewandt, bei der Straße S handle es sich um eine *Baustraße*, auf der Verkehrsteilnehmer auch ohne besondere Hinweisschilder mit Unebenheiten rechnen müßten. Daß dieser Zustand schon längere Zeit bestehe, sei unerheblich. Unfallursache sei allein eine der Tieferlegung seines Fahrzeugs unangepasste Fahrweise des Klägers gewesen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und eine Verkehrssicherungspflichtverletzung der Beklagten verneint. Es hat gemeint, der Kläger sei aufgrund der bauartbedingt geringen Bodenfreiheit seines Fahrzeugs in besonderem Maße verpflichtet gewesen, die Fahrbahnbeschaffenheit zu beachten und hätte bei hinreichender Beachtung dieser Verpflichtung die angeblichen schadensverursachende Niveauunterschiede im Bereich des Kanalschachtdeckels rechtzeitig erkennen können.

Mit seiner hiergegen gerichteten Berufung verfolgt der Kläger sein bisheriges Klagebegehren in vollem Umfang weiter.

II.

Die zulässige Berufung ist unbegründet.

Der Kläger kann von der Beklagten keinen Schadensersatz aufgrund seines Verkehrsunfalls vom 24.04.1998 nach § 839 Abs. 1 BGB, §§ 9, 9 a StrWG NW i.V.m. Art. 34 GG verlangen.

1.

Allerdings ist die Beklagte gem. § 839 BGB, §§ 9, 9 a, 47 StrWG NW, Art. 34 GG für den Bereich der vom Kläger bezeichneten Unfallstelle straßenverkehrssicherungspflichtig, da es

sich bei der Straße S nach insoweit übereinstimmendem Vortrag der Parteien um eine der Sicherungspflicht der Beklagten unterfallende öffentliche Gemeindestraße i.S.d. § 47 StrWG NW handelt.

2. 17

Weiterhin steht zur Überzeugung des Senats fest, daß sich der Unfall des Klägers an der von ihm bezeichneten Stelle ereignet hat. Die hierzu gemachten, in jeder Hinsicht glaubhaften Angaben des Klägers bei seiner Anhörung vor dem Senat werden bestätigt durch die Feststellungen des vom Kläger vorprozessual hinzugezogenen Sachverständigen Dipl.-Ing. B in seinem Gutachten vom 02.06.1998 sowie auch den Feststellungen des vom Senat hinzugezogenen Sachverständigen Dipl.-Ing. R . Beide Sachverständige gelangen im Kern übereinstimmend zu der Einschätzung, daß sich das am Fahrzeug des Klägers nach dem Unfall vorgefundene Schadensbild unproblematisch mit den Besonderheiten der vom Kläger bezeichneten Unfallstelle, insbesondere dem seitlichen Gefälle der Fahrbahn, der Lage des in Rede stehenden Kanaldeckels sowie der diesem unmittelbar vorgelagerten, muldenförmigen Vertiefung, in Einklang bringen läßt. Der vom Kläger geschilderte Schadenseintritt erscheint danach angesichts der Beschaffenheit seines Fahrzeugs und der Besonderheiten der Unfallstelle ohne weiteres plausibel. 18

3. 19

Der unfallursächliche Kanalisationsdeckel stellte nach den besonderen örtlichen Gegebenheiten an der Unfallstelle zudem auch eine *abhilfebedürftige Gefahrenquelle* dar. 20

a) 21

Nach anerkannter Rechtsprechung haben die für die Sicherung von öffentlichen Straßen und Wegen verantwortlichen Kommunen dafür Sorge zu tragen, daß sich die (öffentlichen) Verkehrsflächen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand befinden, der eine *möglichst gefahrlose Nutzung* zuläßt. Dabei müssen die Straßen und Wege zwar nicht völlig frei von Gefahren sein, da ein solcher Zustand sich mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln nicht erreichen läßt. Der Verkehrssicherungspflichtige hat jedoch u.a. solche Gefahrenquellen zu beseitigen bzw. vor ihnen zu warnen, die für die Verkehrsteilnehmer bei Anwendung der von ihnen vernünftigerweise zu erwartenden Eigensorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die sie sich nicht ohne weiteres rechtzeitig einzustellen vermögen (vgl. Urteil des Senats vom 18.12.1998 - 9 U 184/98 - unter Hinweis auf BGH VersR 1979, 1055; Urteil des Senats vom 12.03.1999 - 9 U 251/98 -). 22

Dabei wird die Grenze zwischen abhilfebedürftiger Gefahrenlage und von den Benutzern hinzunehmender Erschwernis entscheidend durch die sich im Rahmen des Vernünftigen haltenden Sicherheitserwartungen des Verkehrs bestimmt. Inhalt und Umfang dieser Sicherheitserwartung orientieren sich wesentlich an dem allgemeinen Erfahrungswissen über Gefahrenlagen, der Verkehrsbedeutung der betreffenden Verkehrsfläche sowie auch an dem konkreten äußeren Erscheinungsbild der Gefahrenstelle. Je mehr dieses Bild auf eine untergeordnete Verkehrsbedeutung hinweist und je deutlicher die Benutzer mögliche Gefahrenquellen selbst erkennen können, desto geringer sind im allgemeinen ihre Sicherheitserwartungen und um so mehr müssen sie sich eine Realisierung der Gefahren ihrem eigenen Risikobereich zurechnen lassen (Senat, aaO.). 23

Wird eine Gefährdung durch solche risikoerhöhenden Umstände wesentlich mit begründet, die sich aus einer besonderen Bauart des gefährdeten Fahrzeugs ergeben - etwa eine *Tieferlegung* oder sonstige *konstruktive Besonderheiten* des Fahrzeugs, die eine *Verringerung der üblicherweise zu erwartenden Bodenfreiheit* zur Folge haben und so ein Aufsetzen begünstigen -, muß der Fahrzeugführer dieses seinem Gefahrenkreis zuzurechnende Risikomoment, sofern er es kennt oder kennen müßte, durch erhöhte eigene Aufmerksamkeit und Vorsicht kompensieren (*Senat, Urteil vom 02.02.1999 - 9 U 220/98 -; Urteil vom 12.03.1999 - 9 U 251/98 -*).

b) 25

Bei Anwendung dieses Maßstabes hat die Beklagte im Streitfall den von ihr zu erwartenden Sicherheitsanforderungen nicht genügt. 26

Zwar handelte es sich bei der vom Kläger befahrenen Straße S zur Unfallzeit bereits nach ihrem äußeren Erscheinungsbild um einen nur eingeschränkt verkehrstauglichen, da relativ schmalen, mäßig ausgeleuchteten Verkehrsweg von offensichtlich untergeordneter Verkehrsbedeutung, der danach eine besonders vorausschauende Fahrweise bei der Benutzung mit einem Pkw erforderte. Angesichts des erkennbaren Zustands der Fahrbahn mußte sich jeder Fahrzeugführer zu erhöhter Sorgfalt aufgerufen fühlen und insbesondere auch mit *größeren Unebenheiten* und *Niveauunterschieden* der Fahrbahnoberfläche rechnen, die bei einer derartigen Straße nicht ungewöhnlich sind. 27

Die Besonderheit ist hier indessen, daß an der Unfallstelle verschiedene Umstände zusammentrafen, nämlich das seitliche Fahrbahngefälle, der - wenn auch nur um 1 cm und damit wenig auffällig - aus der Fahrbahn aufragende Kanaldeckel und die unmittelbar davor quer zur Längsrichtung verlaufende, muldenförmige Fahrbahnvertiefung, die erst aufgrund ihres Zusammenwirkens die Gefährlichkeit der Unfallstelle ausmachten und so auch für einen sorgfältigen Kraftfahrer nicht ohne weiteres zu erkennen waren. Zwar konnte und mußte der Kläger wie jeder andere Benutzer des S angesichts der erkennbaren Fahrbahnbeschaffenheit mit aus der Fahrbahn *herausragenden Kanaldeckeln* rechnen und sein Fahrverhalten hierauf einrichten, ebenso wie auf das *seitliche Gefälle* der Fahrbahn, das dem Kläger schon nach der von ihm selbst vorgetragenen Pfützenbildung am Fahrbahnrand nicht entgehen konnte. Daß diese vorgenannten Gefahrenquellen jedoch durch die unmittelbar vor dem Kanaldeckel quer zur Längsachse der Fahrbahn verlaufenden Absenkung noch eine weitere und nach den Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. R letztlich erst schadensträchtige Steigerung erfuhr, da diese zu einem Einfedern darüber hinwegfahrender Fahrzeuge führt und so die an sich harmlose Aufkantung des Kanaldeckels von 1 cm zu einem Problem werden ließ, war für Benutzer der Straße und damit auch für den Kläger, zumal bei Sicht- und Witterungsbedingungen wie am Unfalltag, nicht ohne weiteres erkennbar. 28

Bei der Unfallstelle handelte es sich danach um eine *abhilfebedürftige Gefahrenquelle*, wobei sich eine abweichende Beurteilung hier auch nicht aus dem - sachlich unbegründeten - Einwand der Beklagten ergibt, die Straße S sei als "*Baustraße*" anzusehen und als solche hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit weniger hohen Anforderungen unterworfen als voll ausgebaute öffentliche Verkehrsflächen (*zu den hieran anknüpfenden, von der Rechtsprechung entwickelten Besonderheiten vgl. nur OLG Koblenz VersR 1980, 1148; OLG Köln, OLGR 1996, 46*). Bereits der Umstand, daß die Beklagte den Ausbauzustand des S nach insoweit unbestrittenem Vortrag des Klägers über einen Zeitraum von 11 Jahren unverändert gelassen hat, macht deutlich, daß es sich hierbei auch nach ihrer Einschätzung nicht nur um einen vorläufigen handeln soll(te). 29

4.	30
Eine Haftung der Beklagten für die dem Kläger entstandenen Unfallschäden scheidet im Streitfall gleichwohl aus. Denn der Kläger muß sich nach dem weiteren Ergebnis der vor dem Senat durchgeführten Beweisaufnahme gemäß § 254 Abs. 1 BGB ein überwiegendes Eigenverschulden an seinem Unfall anrechnen lassen, hinter dem das der Beklagten anzulastende Versäumnis bei der Wahrnehmung ihrer Verkehrssicherungspflicht völlig zurücktritt.	31
Wie dargelegt, verpflichtete die erfolgte <i>Tieferlegung</i> seines Fahrzeugs und die damit deutlich gesteigerte Gefahr eines Aufsetzens den Kläger zu gesteigerter Vorsicht und besonders vorausschauender Fahrweise. Dies gilt umso mehr, als der Umfang der Tieferlegung des Klägerfahrzeugs mit 60 mm - so der Sachverständige Dipl.-Ing. R - deutlich über das Maß der üblichen und u.a. auch vom Hersteller BMW vorgenommen Tieferlegung um 25 mm hinausging. Folge der Tieferlegung war hier eine Reduzierung der Bodenfreiheit des Klägerfahrzeugs im hier interessierenden Bereich der Ölwanne von serienmäßigen 147 mm auf nur noch 87 mm. Bei dieser Sachlage mußte sich dem Kläger bei Aufwendung der ihm zumutbaren Eigensorgfalt gleichsam aufdrängen, daß er die Straße im Hinblick auf ihren konkreten Ausbauzustand schadlos nur mit Schrittgeschwindigkeit - und auch sonst nur bei Aufwendung äußerster Vorsicht - durchfahren konnte. Dem entspricht die Feststellung des Sachverständigen Dipl.-Ing. R , daß nur so für den Kläger ein Passieren der Unfallstelle möglich war, während bereits eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht unbedenklich gewesen wäre. Hinzu kommt hier, daß der Kläger nach eigenen Angaben vor seinem Unfall bereits eine Strecke von 500 - 600 m auf der Straße S zurückgelegt und so ausreichend Gelegenheit hatte, sich auf deren Zustand und ihre besonderen Anforderungen im Hinblick auf den veränderten Zustand seines Fahrzeugs einzustellen. Vor diesem Hintergrund kann der Senat den Hinweis des Klägers bei seiner persönlichen Anhörung, er sei vor dem Schadensfall " <i>an sich überall problemlos durchgekommen</i> " und habe nie " <i>extrem vorsichtig</i> " fahren müssen, nur als Ausdruck seiner besonderen Sorglosigkeit und seines fehlenden Risikobewußtseins werten. Dies kann den Kläger indes nicht entlasten, vielmehr muß das ihm anzulastende Eigenverschulden (§ 254 Abs. 1 BGB) als derart gravierend angesehen werden, daß im Verhältnis hierzu dem Versäumnis der Beklagten wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht haftungsrechtlich kein Eigengewicht mehr zukommt.	32
III.	33
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	34