
Datum: 01.03.2002
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 205/00
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2002:0301.9U205.00.00

Vorinstanz: Landgericht Arnsberg, 4 O 344/99

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten und die Anschlussberufung des Klägers wird das am 6. Oktober 2000 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Arnsberg abgeändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.185,77 EUR nebst 4 % Zinsen seit 21. Mai 1999 zu zahlen.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen. Die weitergehende Berufung und Anschlussberufung werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 1/4 und die Beklagte 3/4.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für einen Schadenfall, der sich nach dem Vorbringen des Klägers am 1. November 1998 gegen Mittag in einer in einer Senke gelegenen Eisenbahnunterführung der B-Straße in N ereignet hat. Dort hatten an diesem Tage erhebliche Regenfälle an dem Tiefpunkt der Unterführung zu einem Rückstau von Niederschlagwasser und einer dadurch verursachten teilweisen Überschwemmung der

2

Straße geführt.

Der Kläger behauptet, er habe an diesem Tage mit seinem PKW Mercedes Benz die Unterführung passieren wollen. Als die vor ihm fahrenden Fahrzeuge kurz gebremst hätten, habe auch er abgebremst. Dadurch sei Wasser über den Kotflügel in den Motorraum gelangt und habe einen Motorschaden (Wasserschlag) verursacht. Der Kläger macht die Beklagte für den Schaden aus dem Gesichtspunkt einer Verletzung der ihr obliegenden Straßenverkehrssicherungspflicht verantwortlich, da die Entwässerung des Überschwemmungsbereiches bereits mangelhaft konstruiert sei und die Beklagte vor der Überschwemmungsgefahr nicht zumindest gewarnt habe. Mit der Klage fordert er Ersatz seines mit 5.700,00 DM bezifferten Schadens nebst 6 % Zinsen seit dem 21. Mai 1999. 3

Die Beklagte tritt diesem Begehren entgegen. Sie bestreitet eine mangelhafte Konstruktion der Entwässerung und behauptet, die Überschwemmung sei darauf zurückzuführen, dass eine Plastiktüte einen Straßeneinlauf zugesetzt habe. Ferner macht sie den Kläger für den behaupteten Schadenfall allein selbst verantwortlich und meint, er hätte davon Abstand nehmen müssen, durch das aufgestaute Wasser hindurchzufahren. Schließlich bestreitet sie die Klageforderung auch der Höhe nach. 4

Das Landgericht hat nach Einholung eines entwässerungstechnischen Sachverständigengutachtens sowie Vernehmung eines Zeugen der Klage im Wesentlichen stattgegeben und sie lediglich bezüglich der Zinsforderung teilweise abgewiesen. Es hat eine - schadenursächliche - Pflichtverletzung der Beklagten wegen mangelhafter Entwässerungskonstruktion bejaht, ein anspruchsminderndes Mitverschulden des Klägers für nicht gegeben erachtet und den Ersatzanspruch auch der Höhe nach als begründet angesehen. Die geltend gemachten Zinsen hat es auf den gesetzlichen Zinssatz gekürzt und erst ab Rechtshängigkeit zuerkannt. 5

Gegen dieses Urteil wenden sich die Beklagte mit der Berufung und der Kläger mit der Anschlussberufung. Die Beklagte verfolgt ihren Klageabweisungsantrag weiter und greift die Beweiswürdigung sowie die rechtliche Beurteilung des Landgerichts an. 6

Der Kläger beanstandet die teilweise Abweisung seines Zinsantrages. 7

Entscheidungsgründe 8

Die Berufung der Beklagten und die Anschlussberufung des Klägers sind zu einem Teil begründet. 9

I. 10

Die Beklagte hat für den Schadenfall des Klägers vom 1. November 1998 gemäß § 839 BGB in Verb. mit §§ 9, 9 a StrWG NW, Art. 34 GG nach einer Haftungsquote von 3/4 einzustehen. Dies führt im Ergebnis zu einer Schadensersatzpflicht in Höhe von 2.185,77 EUR. 11

1. 12

Zu Recht hat das Landgericht eine schuldhafte Verkehrssicherungspflichtverletzung der Beklagten und die Ursächlichkeit dieses Verstoßes für den von dem Kläger in Rechnung gestellten Motorschaden bejaht. 13

a) 14

15

Darüber, dass der Beklagten als Straßenbaulastträger die Verkehrssicherungspflicht für die in ihrem Gemeindegebiet gelegene Bahnunterführung oblag, besteht kein Streit. Aufgrund dieser Sicherungspflicht war die Beklagte gehalten, die Entwässerung der Unterführung im Rahmen des Möglichen und ihr Zumutbaren so zu gestalten, dass auch bei starken Niederschlägen keine tieferen Wasserlachen mit der Gefahr eines Wassereintritts in die Motoren langsam durchfahrender Kraftfahrzeuge und dem daraus folgenden Risiko von Motorschäden ("Wasserschläge") entstehen konnten.

Dieser Verpflichtung hat die Beklagte nicht genügt. Dabei ist nicht entscheidend, ob die im Jahre 1984 durch Einbau von zwei Pumpen installierte Regenhebeanlage imstande war, auch solche ihr zugeführte Niederschlagsmengen abzupumpen, die statistisch nur einmal in fünf Jahren überschritten werden können. Denn das zur Unfallzeit vorhandene Entwässerungssystem wies nach dem klaren und überzeugenden entwässerungstechnischen Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. Q 2 insofern einen wesentlichen Mangel auf, als die für die Entwässerung der Unterführung angelegten beiden Straßenabläufe nur eine Abflussmenge von (zusammen) 10,8 Litern pro Sekunde aufnehmen und damit lediglich 18,3 % einer statistisch *einmal pro Jahr* überschrittenen Niederschlagsmenge ("Berechnungsregen") abführen konnten. Die höhere und ausreichende Kapazität der Pumpanlage war mithin infolge der unterdimensionierten Abläufe gar nicht imstande, ihr volles Potential auszunutzen. Eine gefahrangemessene Aufnahmekapazität der Entwässerungsanlage war in Form der Installation weiterer Abläufe möglich und wirtschaftlich auch zumutbar. Der Konstruktionsmangel der Entwässerungsanlage stellte daher eine objektive Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht dar. 16

Es spricht vieles dafür, dass die vorbeschriebene deutliche Unterdimensionierung der Straßenabläufe die zu dem Motorschaden führende Überschwemmung der Unterführung zumindest mitverursacht hat. Dies gilt auch dann, wenn - wie die Beklagte behauptet - einer der Abläufe durch eine Plastiktüte verstopft war, was nach der Beurteilung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Q 2 zu einer erheblichen Reduzierung und möglicherweise vollständigen Aufhebung der Abflussleistung des betroffenen Ablaufs führen konnte. Auch in einem solchen Fall bleibt die durch die wesentliche Unterdimensionierung des zweiten Ablaufs bewirkte Erhöhung des Überschwemmungsrisikos derart gewichtig, dass die Anwendbarkeit eines Anscheinsbeweises für den Ursachenzusammenhang zwischen unzureichender Dimensionierung der Abläufe und Überschwemmung zumindest naheliegt. Diese Frage bedarf hier jedoch keiner abschließenden Entscheidung, da der Beklagten auch die durch eine Verstopfung verursachte Überschwemmung anzulasten wäre. Der Sachverständige Dipl.-Ing. Q 2 hat hierzu ausgeführt, die Beklagte hätte ihr besonderes Augenmerk auf die Gefahr einer Verstopfung richten und zur Vermeidung einer wesentlichen Abflussreduzierung mehrere Abläufe getrennt voneinander und möglicherweise auch der Höhe nach gestaffelt ohne weiteres anbringen können und müssen. Der Senat tritt dieser Beurteilung in vollem Umfang bei und hält die angesprochenen Sicherungsvorkehrungen gegen Verstopfung gerade wegen der hier gegebenen Unterdimensionierung für besonders dringend geboten. 17

b) 18

Diese Pflichtverletzungen waren auch schuldhaft. Nach anerkannter Rechtsprechung indiziert die objektive Sorgfaltspflichtverletzung grundsätzlich auch den subjektiven Pflichtenverstoß bzw. begründet hierfür zumindest den Beweis des ersten Anscheins (BGH VersR 86, 765; vgl. auch Lepa, Beweislast und Beweiswürdigung im Haftpflichtprozeß, 1988, S.32 f.). Dies bedeutet, daß das objektiv unsachgemäße, der Verletzungsgefahr nicht angepaßte Verhalten 19

des Sicherungspflichtigen grundsätzlich einen Schluß auf die subjektive Erkennbarkeit der Gefahr zulässt. Die Beklagte kann dem auch nicht entgegenhalten, sie habe die Anlage von einer qualifizierten Fachfirma erstellen lassen und daher auf die volle Funktionsfähigkeit vertrauen dürfen. Auch bei der Hinzuziehung eines Fachunternehmens ist derjenige, der in dem Wirkungsbereich der erstellten Anlage den Verkehr eröffnet, dort grundsätzlich für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Dies bedeutet, daß er sich in der Regel unabhängig von etwaigen anderweitigen Verantwortlichkeiten nach Kräften selbst bemühen muß, ein etwaiges Gefahrenpotential zu erkennen, um gegebenenfalls die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen treffen zu können. Eine derartige Kontrolle war der Beklagten hier schon deshalb möglich und zumutbar, weil ihre Bediensteten bei extremen Regenfällen die unzureichende Kapazität der beiden Straßeneinläufe hätten feststellen können. Zu derartigen Überprüfungen bestand hier auch besonderer Anlass, da die Entwässerung des Unterföhrungsbereiches vor dem Einbau der Pumpenanlage als problematisch bekannt gewesen war.

c) 20

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme bestehen ferner keine Zweifel, dass der Motorschaden des Klägers durch die von der Beklagten verschuldete Überschwemmung in Form eines "Wasserschlages" verursacht worden ist. Der Sachverständige Dipl.-Ing. T hat in seinem kraftfahrzeugtechnischen Gutachten ausgeführt und durch Lichtbilder erläutert, dass sich bei dem Dieselfahrzeug des Klägers der Lufteintritt für den Motor seitlich am vorderen Kotflügel in Höhe des Fahrtrichtungsanzeigers befindet, dorthin gelangendes Wasser durch den Luftfilterkasten in den hochverdichteten Dieselmotor angesaugt wird und bereits bei einer Geschwindigkeit von ca. 20 km/h die Pleuel des Motors verbiegt, wobei die Menge eines Wasserglases ausreicht. Der Sachverständige hat auch bestätigt, dass die von dem Kläger im Senatstermin vorgelegten verbogenen Pleuel das typische Bild eines "Wasserschlages" boten. Es ist ohne weiteres nachvollziehbar, dass Wasser von der in der Unterföhrung vorhandenen Wasserlache durch ein kurz vor dem Kläger fahrendes und abbremsendes Fahrzeug gegen die Wand der Unterföhrung gespölt worden und von dort in Höhe der Luftschlitze gegen den vorderen Kotflügel des klägerischen Diesel-PKW zurückgeschwappt war.

2. 22

Der Schadenersatzanspruch des Klägers ist jedoch nach § 254 Abs. 1 BGB in 23

Höhe von 25 % zu kürzen. 24

Allerdings ist ein Mitverschulden des Klägers an der Entstehung des Schadenfalles nicht bewiesen. Insbesondere sind keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür gegeben, dass der Kläger unter Verstoß gegen § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO mit einer für die Fahrbahnverhältnisse überhöhten Geschwindigkeit in die Unterföhrung eingefahren ist und das Wasser aus diesem Grunde oder wegen eigenen starken Abbremsens gegen den Kotflügel seines PKW geschwappt ist. Vielmehr kann das Wasser durch ein vorausfahrendes Fahrzeug gegen die Wand gespölt worden sein, wie bereits ausgeführt worden ist. Ein Eigenverschulden des Klägers kann auch nicht darin gesehen werden, dass dieser bei Tageslicht überhaupt in die von einer erkennbaren Wasserlache bedeckte Unterföhrung eingefahren ist. Der Kläger hat unwiderlegt angegeben, vor ihm seien mehrere andere Fahrzeuge in langsamer Fahrt durch die Unterföhrung gefahren und er habe sich dieser Kolonne angeschlossen. Da die vorausfahrenden Fahrzeuge nach seiner gleichfalls nicht widerlegten Darstellung mit der Wasserlache keine Probleme hatten und ein Bremsmanöver des vorausfahrenden Fahrzeugs

mit der Wirkung einer gegen die Luftschlitze schwappenden Wasserwelle für ihn nicht vorhersehbar waren, trifft ihn an der Entstehung des "Wasserschlages" kein Verschulden.

Der Kläger muss sich jedoch die für den Schadenfall mitursächlich gewordene Betriebsgefahr seines Fahrzeuges anspruchsmindernd entgegenhalten lassen. Die exponierten Lufteintrittsöffnungen des Dieselfahrzeuges stellen ein Konstruktionselement dar, das für Schäden der hier vorliegenden Art anfällig ist und daher die insoweit bestehende Betriebsgefahr des Fahrzeuges objektiv erhöht. Der Senat hat diesen Verursachungsanteil in Abwägung mit dem durch das schuldhaft pflichtwidrige Verhalten der Beklagten bewirkten Kausalbeitrag mit 25 % bemessen und daher eine Haftungsquote von 75 % festgesetzt.

3. 27

Dem Kläger ist durch den Vorfall vom 1. November 1998 ein ersatzfähiger Schaden in Höhe von 2.914,36 EUR (5.700,00 DM) entstanden. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. T sind sämtliche Einzelpositionen der von dem Kläger eingereichten Reparatturrechnung dem "Wasserschlag" zuzuordnen und eine durch die Reparatur verursachte Wertverbesserung zu verneinen. Hieraus errechnet sich unter Berücksichtigung der erkannten Haftungsquote eine Schadenersatzforderung des Klägers in Höhe von 2.185,77 EUR.

II. 29

Die Zinsforderung ist gemäß §§ 284, 288 Abs. 1 BGB in Höhe von 4 % seit 21. Mai 1999 begründet. Der Kläger hat die Beklagte durch die in dem Mahnschreiben vom 3. Mai 1999 gesetzte Frist am 21. Mai 1999 in Verzug gesetzt. Ihm steht jedoch nur der gesetzliche Zinssatz von 4 % zu, da er einen höheren Verzugsschaden nicht konkret dargelegt hat.

III. 31

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 708 Nr. 10 ZPO. Für die Zulassung der Revision besteht kein Anlass (§ 543 ZPO n.F.). 32