Oberlandesgericht Hamm, 11 U 52/12

Datum:	15.11.2013
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	11. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	11 U 52/12
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2013:1115.11U52.12.00

Vorinstanz:	Landgericht Essen, 4 O 301/10
Schlagworte:	Amtspflichtverletzung, Verkehrssicherungspflichtverletzung, Schlagloch, Bundesautobahn, Haftung, vermeidbare Gefahrenquelle
Normen:	§ 839 BGB, Art. 34 GG, §§ 9, 9a StrWG NRW

Leitsätze:

Das beklagte Land Nordrhein-Westfalen haftet aufgrund einer Amtspflichtverletzung (Verkehrssicherungspflichtverletzung) für den Schaden, den ein Pkw beim Durchfahren eines Schlaglochs auf einer Bundesautobahn erlitten hat, weil das Schlagloch durch eine vom Land zu verantwortende, vermeidbare Gefahrenquelle entstanden ist.

Tenor:

Die Berufung des beklagten Landes gegen das am 01.02.2012 verkündete Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Essen wird zurückgewiesen.

Das beklagte Land trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Das angefochtene Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Gründe: 1

I. 2

Der Kläger nimmt das beklagte Land unter dem Vorwurf der Verkehrssicherungspflichtverletzung auf Ersatz von Schäden in Anspruch, die an seinem Fahrzeug Pkw Skoda, amtliches Kennzeichen #####, am 19.05.2010 nachts gegen 01:30 Uhr bei Benutzung der BAB 52 im Bereich einer seinerzeit in Höhe der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West befindlichen Baustelle entstanden sind. Außerdem begehrt er die Zahlung einer allgemeinen Kostenpauschale sowie Ersatz ihm vorgerichtlich entstandener Anwaltskosten. 3

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme der Klage mit der Begründung stattgegeben, dass das beklagte Land die von der bauausführenden Fa. H2 für den Standstreifen gefertigten provisorischen Gullyschachtabdeckungen nicht engmaschig genug darauf hin kontrolliert habe, ob sie den Belastungen des übergangsweise auf den Standstreifen umgelenkten Verkehrs standhalten. Ein Mitverschulden falle dem Kläger nicht zur Last, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die unfallursächliche, schadhafte provisorische Schachtabdeckung für den Fahrzeugverkehr nicht erkennbar gewesen sei. Der vom Kläger geltend gemachte Schadensersatzanspruch sei auch der Höhe berechtigt, insbesondere die im Schadensgutachten in Ansatz gebrachte Wertminderung von 100,- € gerechtfertigt, wohingegen ein Abzug „Neu für Alt“ für die bei der Fahrzeugreparatur erneuerten zwei Winterreifen nicht in Betracht komme. 4

Wegen der weiteren Einzelheiten der vom Landgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen und der Urteilsbegründung wird auf die angefochtene Entscheidung erster Instanz Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO). 5

Gegen diese Entscheidung wendet sich das beklagte Land mit der Berufung, mit der es seinen erstinstanzlichen Klageabweisungsantrag weiterverfolgt. Es meint, dass das Landgericht zu Unrecht eine Verkehrssicherungspflichtverletzung bejaht hat. Dazu trägt das beklagte Land ergänzend vor, dass der betreffende Baustellenbereich nach Herstellung der provisorischen Schachtabdeckungen zweimal wöchentlich von der Autobahnmeisterei kontrolliert worden sei, letztmals vor dem Unfall am 18.05.2010, ohne dass sich dabei irgendwelche Besonderheiten ergeben hätten. Darüber hinaus habe es die Verkehrssicherung für die Baustelle mit dem zwischen ihm und der Fa. H2 abgeschlossenen Bauvertrag auf letztere übertragen, die ihrerseits damit wiederum die Fa. I beauftragt habe. Diese habe den Baustellenbereich zweimal täglich – einmal am Tag und einmal in der Nacht – kontrolliert. Die letzte Kontrolle vor dem Unfall des Klägers sei am 19.05.2010 zwischen 0:19 Uhr und 0:29 Uhr durchgeführt worden, ohne dass dabei Auffälligkeiten festgestellt worden seien. 6

Darüber hinaus hat das beklagte Land noch ergänzend dazu vorgetragen, in welcher Weise die provisorischen Schachtabdeckungen von der Fa. H2 hergestellt worden sind. 7

Das beklagte Land beantragt, 8

das erstinstanzliche Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen. 9

Der Kläger beantragt, 10

die Berufung zurückzuweisen. 11

Er verteidigt mit näheren Ausführungen die angefochtene Entscheidung als richtig. 12

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen. 13

Der Senat hat ein schriftliches Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Ing. T vom 20.05.2013 eingeholt, wegen dessen Ergebnisses auf Blatt 189 bis 198 der Akten verwiesen wird. Ferner hat der Senat in der mündlichen Verhandlung am 15.11.2013 den Kläger sowie den für das beklagte Land gemäß § 141 Abs. 3 S. 2 ZPO auftretenden Vertreter Herrn H persönlich angehört und den Sachverständigen Prof. Dr. Ing. T ergänzend befragt. Wegen des Ergebnisses der Parteianhörung und der mündlichen Gutachtenerstattung wird auf den Berichterstattervermerk vom 16.11.2013 Bezug genommen. 14

II. 15

Die zulässige Berufung des beklagten Landes ist unbegründet. Das Landgericht hat der Klage im Ergebnis zu Recht bis auf einen geringfügen Teil des geltend gemachten Zinsanspruches stattgegeben. 16

1. Dem Kläger steht aufgrund des Unfallgeschehens vom 19.05.2010 gegen das beklagte Land aus § 839 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG und §§ 9, 9 a Abs. 1 StrWG NRW ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 2.198,58 € sowie Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten in Höhe von 272,87 € zu, weil das beklagte Land im Zuge der im Mai 2010 auf der BAB 52 in Höhe der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West durchgeführten Straßenbauarbeiten die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht schuldhaft verletzt hat und dem Kläger dadurch ein Schaden in der vorgenannten Höhe entstanden ist. 17

a) Das beklagte Land ist für die geltend gemachten Schadensersatzansprüche passivlegitimiert. Die Verwaltung der Bundesautobahnen obliegt nach Art. 90 Abs. 1 GG eigenverantwortlich den Ländern. Diese im Auftrag des Bundes den Ländern obliegende Verwaltungsaufgabe umfasst die Verpflichtung, für die Sicherheit auf den Autobahnen und damit auch für deren verkehrssicheren Zustand Sorge zu tragen. Deshalb haftet das jeweilige Land wegen der Verletzung der Verkehrssicherungspflichten auf Autobahnen (vgl. Wellner in: Geigel der Haftpflichtprozess, 26. Auflage 2011, 14. Kap. Rn. 43). Die Haftung richtet sich dabei nach Amtshaftungsgrundsätzen, weil das Land Nordrhein-Westfalen die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht für Bundesfernstraßen, zu denen gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 FStrG auch die Bundesautobahnen gehören, gemäß § 9 a Abs. 1 StrWG NRW als hoheitlich wahrzunehmende Aufgabe ausgestaltet hat. 18

b) Dem beklagten Land fällt im Zuge der im Mai 2010 in Höhe der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West an der BAB 52 durchgeführten Straßenbauarbeiten eine Verletzung der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht zur Last. 19

aa) Allerdings ergibt sich Haftung des beklagten Landes entgegen der erstinstanzlichen Entscheidung nicht daraus, dass es die von der Fa. H2 hergestellten provisorischen Schachtabdeckungen nicht engmaschig genug darauf hin kontrolliert hat, ob diese den Belastungen des fließenden Verkehrs standhalten. Insoweit kann dahinstehen, ob das beklagte Land die provisorischen Schachtabdeckungen nach Umleitung des Verkehrs auf den Standstreifen öfter als nur einmal am Tag hätte kontrollieren müssen und es mit seinem erstmals in der Berufungsinstanz gehaltenen Sachvortrag, dass die Verkehrssicherungspflicht auf die Fa. I übertragen worden sei und diese die Baustelle zweimal täglich, zuletzt vor dem Unfall des Klägers noch am 19.05.2010 zwischen 0:19 Uhr und 0:29 Uhr kontrolliert habe, nicht bereits gemäß §§ 529 Abs. 1, 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO ausgeschlossen ist. Denn selbst 20

wenn man hiervon ausgehen wollte, könnte nicht festgestellt werden, dass die danach gegebene Verletzung der Kontrollpflicht auch für den Unfall kausal geworden wäre. Wie nämlich der Sachverständige Prof. Dr. Ing. T bei seiner Befragung durch den Senat am 15.11.2013 ausgeführt hat, können die von den Zeugen C und G geschilderten Schäden an der provisorischen Schachtabdeckung auch innerhalb eines sehr kurzen Zeitraumes von nur einer halben bis einer Stunde entstanden sein. Davor kann es zwar schon feine Risse in der auf der Eisenplatte aufgebrachten Asphaltschicht gegeben haben, die aber nach Einschätzung des Sachverständigen selbst aus einem sehr langsam fahrenden Fahrzeug heraus nicht zu erkennen gewesen sein müssen. Danach muss aber selbst im Fall einer noch am 19.05.2010 um 0:29 Uhr durchgeführten Kontrolle noch kein für die Mitarbeiter der Fa. I erkennbares Schadensbild vorgelegen haben.

bb) Dem beklagten Land fällt aber insoweit eine haftungsbegründende Verkehrssicherungspflichtverletzung zur Last, als es mit der von ihm für die provisorischen Schachtabdeckungen vorgegebenen Ausführungsweise in unnötiger Weise eine potentielle Gefahrenquelle für den fließenden Verkehr geschaffen hat. Dies gilt unabhängig davon, ob die Firma H2 die provisorischen Schachtabdeckungen entsprechend den ihr vom beklagten Land erteilten Vorgaben angefertigt hatte oder ihr insoweit Ausführungsfehler zur Last fielen und das beklagte Land sich diese zurechnen lassen muss. 21

(1) Die in dem 2. Nachtragsangebot der Fa. H2 vom 22.03.2011 „über zusätzlich erforderliche Arbeiten“ unter den Positionen Nummer 92.01.0002 bis 92.01.0005 im Einzelnen dargestellte Herstellungsweise der provisorischen Schachtabdeckungen durch Einbringung von angepassten Eisendeckeln in die Gullyschächte auf ein 3 cm dickes Mörtelbett und anschließendem Vergießen mit einer bituminösen heißen Vergußmasse sowie einer darauf per Hand lagenweisen aufgebrachten und verdichteten Asphaltschicht aus dem Material AC 11 TB beruht auf entsprechenden Vorgaben des beklagten Landes. Der im Senatstermin am 15.11.2013 für das beklagte Land gemäß § 141 Abs. 3 S. 2 ZPO auftretende Vertreter Herr H hat bei seiner persönlichen Anhörung durch den Senat ausdrücklich bestätigt, dass das 2. Nachtragsangebot der Fa. H2 sich über Arbeiten verhält, deren Notwendigkeit sich erst im Zuge der Bauausführung ergeben hätten, aber auch betreffend solcher Arbeiten, die dann nicht mehr formell ausgeschrieben werden, vom beklagten Land die konkrete Art und Weise deren Ausführung vorgegeben wird. 22

(2) Die vom beklagten Land vorgegebene Ausführungsweise beinhaltete jedoch, wie der Sachverständige Prof. Dr. T bereits in seinem schriftlichen Gutachten vom 28.05.2013 ausgeführt hat, selbst bei fachgerechter Ausführung de Arbeiten ein im Einzelfall nicht abschätzbares Risiko, dass die Schachtabdeckungen durch den Verkehr beschädigt werden, wobei dies allmählich geschehen konnte aber auch durch ein Einzelereignis – wie etwa ein hoch belastetes Lkw-Rad. Hierzu hat der Sachverständige im Senatstermin am 15.11.2013 auf Nachfrage des Senats ergänzend weiter ausgeführt, dass er die vom beklagten Land für die provisorischen Schachtabdeckungen gewählte Konstruktion jedenfalls bei einem so starken Verkehrsaufkommen, wie es vorliegend auf dem betreffenden Streckenabschnitt der BAB 52 zu erwarten gewesen sei, für kritisch halte, zumal die Belastbarkeit der provisorischen Schachtabdeckungen danach stark von handwerklichen Fragen abhängig gewesen sei, wie etwa der fachgerechten Verfüllung der Gullyschächte mit einem geeigneten Asphalt und der vorherigen fachgerechten Einbringung einer ausreichend dicken Stahlplatte, so dass diese sich nicht durchbiegen könne. Stattdessen wären nach Darstellung des Sachverständigen auch noch andere, sicherere Methoden in Betracht gekommen wie die Herstellung provisorischer Schachtabdeckungen aus Schnellbeton. Solche hätten auch ohne eine zusätzliche Stahlbewehrung die auftretenden Spannungen in sich selbst aufnehmen 23

können und bereits nach 4 bis 5 Stunden eine ausreichende Festigkeit gehabt, den Belastungen des Fahrzeugverkehrs auf Dauer standzuhalten.

Danach hätte aber das beklagte Land bzw. der für ihn tätig gewordene Landesbetrieb Straßenbau NRW hier der Fa. H2 die Herstellung provisorischer Schachtabdeckungen aus Schnellbeton vorgeben müssen. Denn diese Ausführungsart hätte zum einen schon wegen der höheren Festigkeit und Belastbarkeit von Schnellbeton die größere Gewähr dafür geboten, dass sie den zu erwartenden hohen Verkehrsbelastungen auf der BAB 52 standhalten wird. Zum anderen gilt dies auch deshalb, weil der für das beklagte Land tätig gewordene Landesbetrieb Straßenbau NRW, wie der Terminsvertreter Herr H im Senatstermin bestätigt hat, die Arbeiten der Fa. H2 nicht so engmaschig kontrollieren konnte und kontrolliert hat, dass er handwerkliche Ausführungsfehler der Fa. H2 bei der Herstellung der provisorischen Schachtabdeckungen mittels einer Stahlplatte und Füllschicht aus Asphalt mit hinreichender Sicherheit hätte ausschließen können. Mit Rücksicht auf das sich daraus ergebende, vom Sachverständigen als kritisch bewertete Risiko für den Fahrzeugverkehr und der Gefahr erheblicher Sach-und Personenschäden, die für die Verkehrsteilnehmer von einer schadhaften Schachtabdeckung ausgehen konnten, hätte das beklagte Land sich hier für die sicherere Ausführungsweise entscheiden und der Fa. H2 die Verwendung von Schnellbeton für die provisorischen Schachtabdeckungen vorgeben müssen, zumal diese Methode nach den Ausführungen des Sachverständigen auch nicht mit einen unverhältnismäßig größeren Aufwand verbunden gewesen wäre. Indem das beklagte Land dies unterlassen hat, hat es in amtspflichtwidriger Weise für den Fahrzeugverkehr eine unnötige und vermeidbare potentielle Gefahrenquelle geschaffen. 24

c) Dem beklagten Land fällt insoweit auch ein Verschulden zumindest in Form fahrlässigen Handelns zur Last. Denn dem für das beklagte Land tätig gewordenen Landesbetrieb Straßenbau NRW hätten als Fachbehörde die hier in Betracht kommenden verschiedenen Möglichkeiten der Herstellung von provisorischen Schachtabdeckungen sowie deren Vor- und Nachteile bekannt sein müssen. Insbesondere hätte der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Fachbehörde erkennen können und müssen, dass mit Rücksicht auf die vorliegend zu erwartende hohe Verkehrsbelastung provisorische Schachtabdeckungen aus Schnellbeton die größere Sicherheit boten, dass sie für die Dauer der Straßenbauarbeiten den Belastungen des Fahrzeugverkehrs standhalten werden, und deshalb diese Ausführungsart wählen müssen. 25

d) Dem Kläger ist durch die dem beklagten Land anzulastende Amtspflichtverletzung auch ein Schaden in der vom Landgericht zuerkannten Höhe entstanden. Denn für den Fall, dass das beklagte Land der Fa. H2 von vornherein eine Herstellung der provisorischen Schachtabdeckungen aus Schnellbeton vorgegeben hätte, wäre es nach den Ausführungen des Sachverständigen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht zu dem Unfall und den dabei an dem Fahrzeug des Klägers entstandenen Schäden gekommen. 26

e) Der Höhe nach beläuft sich der erstattungsfähigen Schaden des Klägers einschließlich der ihm zuzubilligenden Kostenpauschale von 25,- € und er ihm vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten von 272,87 € auf insgesamt 2.471,86 €. Insoweit wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen im erstinstanzlichen Urteil verwiesen, die mit der Berufung auch nicht angegriffen snd. 27

f) Ein Mitverschulden fällt dem Kläger nicht zur Last. Denn nach den mit der Berufung ebenfalls nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts war die unfallursächlich gewordene schadhafte provisorische Schachtabdeckung für den Kläger praktisch nicht zu erkennen. Ein Verstoß des Klägers gegen das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 28

1 S. 4 StVO lässt sich daher nicht feststellen.

2. Der vom Landgericht zuerkannte Zinsanspruch ist aus § 291 BGB gerechtfertigt. 29

Damit erweist sich die Berufung des beklagten Landes insgesamt als unbegründet. 30

III. 31

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 32

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE