
Datum: 09.01.1992
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 10/91
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1992:0109.7U10.91.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 5 O 334/89
Schlagworte: Verkehrssicherungspflicht
Normen: BGB § 839; BGB § 254; STRWG-NW § 9A; STVG § 7
Leitsätze:

Werden von der verkehrssicherungspflichtigen Gemeinde in einer Straße, in der die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen 274.1 auf 30 km/h begrenzt ist, Bodenschwellen angebracht, um die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung dieses Gebots zu veranlassen, so ist die Schwelle so auszugestalten, daß sie gefahrlos mit der zulässigen Geschwindigkeit überfahren werden kann. Dies gilt auch für das Befahren mit Linienomnibussen, und zwar unabhängig davon, ob die reguläre Fahrtroute einer Buslinie durch diese Straße führt.

Tenor:

Das am 16. Oktober 1990 verkündete Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Köln - 5 O 334/89 - wird abgeändert und wie folgt neu gefaßt: Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 3.729,90 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 14. September 1989 zu zahlen. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte mit Ausnahme der durch die Anrufung des unzuständigen Amtsgerichts Bergisch Gladbach verursachten Kosten; diese trägt die Klägerin. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

##blob##nbsp;

1

Entscheidungsgründe

2

##blob##nbsp;	3
##blob##nbsp;	4
##blob##nbsp;	5
Die Berufung ist zulässig und begründet. Die Be-klage ist wegen Verletzung der Straßenverkehrssi-cherungspflicht gemäß § 839 BGB in Verbindung mit § 9 a Abs. 1 Satz 2 StrWG, Artikel 34 GG zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der der Klägerin infolge des Unfalls vom 30.05.1989 entstanden ist.	6
##blob##nbsp;	7
1.	8
##blob##nbsp;	9
Aufgrund der ihr obliegenden Straßenverkehrssi-cherungspflicht ist die Beklagte gehalten, ihre öffentlichen Verkehrswege möglichst gefahrlos zu gestalten und im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um den Gefahren zu begegnen, die den Verkehrs-teilnehmern aus einem nicht ordnungsgemäßen Zustand der Verkehrsanlage drohen. Das gilt auch, wenn - wie hier - die öffentliche Hand im Straßenraum Hindernisse in Form von Bodenschwellen anbringt, um Anordnungen der Verkehrsbehörde geschwindig-keitsbeschränkender oder verkehrsberuhigender Art Nachdruck zu verleihen. Das Hindernis muß einer-seits geeignet sein, die Verkehrsteilnehmer zu dem gewünschten Verhalten - hier: Verminderung der Ge-schwindigkeit - zu veranlassen, darf aber anderer-seits nicht selbst Quelle einer Verkehrsgefährdung werden, indem es Fahrzeuge trotz verkehrsgerechten Verhaltens des Fahrers beschädigt (BGH, Urteil vom 16.05.1991 - III ZR 125/90 -, abgedruckt z. B. in NJW 1991, 2824).	10
##blob##nbsp;	11
Sinn und Zweck der Bodenschwellen in der G.straße war es, die dort vorgeschriebene Geschwindigkeits-begrenzung auf 30 km/h durchzusetzen. Dementspre-chend war die Beklagte gehalten, die Bodenschwellen so auszugestalten, daß sie bei einer Geschwindig-keit von 30 km/h gefahrlos passiert werden konnten. Dieser Pflicht hat die Beklagte nicht genügt. Nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen H. im Gutachten vom 02.09.1991 sind schon Personen-kraftwagen gefährdet, wenn sie die Bodenschwelle, an der der Bus der Klägerin zu Schaden gekommen ist, mit 30 km/h überfahren (Seite 9, 10 des Gut-achtens, Bl. 189, 190 GA).	12
##blob##nbsp;	13
Einbezogen in den Schutzzumfang der Verkehrssi-cherungspflicht sind auch Busse, obwohl in der G. unstreitig kein Linienbusverkehr stattfindet. Eine Beschränkung auf den Verkehr mit Personen-kraftwagen ist nicht angeordnet. Die Widmung der Straße, die für die Tragweite der Verkehrssi-cherungspflicht maßgebend ist (BGH a. a. O. m. w. N.), erstreckt sich mithin auch auf Busse. Daß in der G. kein Linienbusverkehr stattfindet, ist belang-los. Mit der Benutzung durch andere Busse, deren Konstruktion sich von der eines Linienbusses nicht unterscheidet, mußte die Beklagte rechnen. Das beschädigte Fahrzeug der Klägerin war ein "ganz normaler Linienbus" (Seite 5 Mitte des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 185 GA). Ob der Fahrer von einer vorgeschriebenen Route abgewichen ist, spielt keine Rolle; denn das Abweichen von der genehmigten Fahrtroute steht in keinem inneren	14

Zusammenhang mit dem Schutzzumfang der Verkehrssicherungspflicht, so weit - wie hier - eine für Omnibusverkehr allgemein freigegebene Straße benutzt wird.

###blob###nbsp;

15

Für Busse der hier in Rede stehenden, keineswegs ungewöhnlichen Konstruktionsart war die Bodenschwelle, an der sich der Unfall ereignet hat, geradezu eine Falle. Wird der Bus mit Hinterachse und Bereifung unmittelbar hinter der Schräge aufgestellt, so daß sich der hintere Überhang noch komplett über der Aufpflasterung befindet, so beträgt der Abstand zwischen Ölwanne und Untergrund der Aufpflasterung nur 5 cm (Seite 2 unten, 3 oben des Gutachtens, Bl. 182, 183 GA). Ein Fahrversuch des Sachverständigen hat ergeben, daß es zum Aufsetzen kam, wenn der Bus mit einer Geschwindigkeit von 4,59 km/h gefahren und beim Herunterfahren von der Aufpflasterung Gas gegeben wurde (Seite 3 unten, 4 oben des Gutachtens, Bl. 183, 184 GA). Ein solches Gasgeben beim Herunterfahren von der Aufpflasterung ist kein ungewöhnliches Fahrverhalten. Mit ihm mußte die Beklagte ohne weiteres rechnen. Daß nach weiteren Fahrversuchen des Sachverständigen (siehe hierzu Seite 3 des Gutachtens, Bl. 183 GA) die Aufpflasterung bei einer Geschwindigkeit von 12,5 km/h gefahrlos passiert wurde, wenn kein Gas gegeben wurde, entlastet die Beklagte deshalb nicht. Im übrigen ergibt sich aus dem Sachverständigengutachten nicht, daß bei einer solchen Fahrweise die Bodenschwelle mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h schadlos passiert werden kann.

###blob###nbsp;

17

Die Luftfederung, mit der der Bus - wie viele andere Busse auch - ausgestattet ist, gewährleistet eine konstante Bodenfreiheit nur, wenn das Fahrzeug steht oder sich auf ganz gleichmäßigem Untergrund fortbewegt. Gerade das war an der Unfallstelle nicht der Fall. Ist der Bus - wie zur Unfallzeit - mit Fahrgästen besetzt, so ist beim Befahren von Unebenheiten mit größeren Schwankungsbreiten und Ausschlägen zu rechnen. Folge hiervon ist eine verstärkte Neigung zum Aufsetzen (Seite 4 des Gutachtens, Bl. 184 GA). Schon in seinem Gutachten vom 07.06.1990 hat der Sachverständige ausgeführt, daß ein Abstand von sogar 6 oder 8,5 cm - im Stand - für einen Bus mit Luftfederung zu gering ist, um gefahrlos eine Aufpflasterung der hier in Rede stehenden Art passieren zu können (Seite 4, 5 dieses Gutachtens, Bl. 65, 66 GA).

###blob###nbsp;

19

Die Gefährlichkeit der Bodenschwelle, an der sich der Unfall ereignet hat, wird zudem erhöht dadurch, daß die vorher vorhandenen Schwellen niedriger sind (Seite 4 des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 184 GA). Der Fahrer, der kurz zuvor die anderen Schwellen schadlos überquert hat, wird hierdurch in eine objektiv nicht gerechtfertigte Sicherheit versetzt. Vom Fahrersitz aus kann er kaum beurteilen, daß die letzte Schwelle etwas höher ist als die vorher passierten. Ein sinnvoller Grund für die unterschiedliche Höhe ist nicht erkennbar.

###blob###nbsp;

21

Ebensowenig ist erkennbar, wieso eine Aufpflasterung in der hier gegebenen Höhe von - je nach Meßweise - 11,5 cm, 12,4 cm bzw. 15,5 cm (Seite 6, 9 des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 186, 189 GA) erforderlich gewesen sein soll, um die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchzusetzen.

23

##blob##nbsp;

Schließlich ist die Aufpflasterung auch unabhängig von ihrer Höhe sachwidrig angelegt. 24
Ihr Bereich in der letzten Zone führt bereits leicht in die Schräge hinein, während die
Fahrbahn dahinter ansteigt; insoweit bestehen "denkbar ungünstige Bedingungen, weil
verstärktes Einfedern des Fahrzeugs hierdurch gefördert wird" (Seite 7 des Gutachtens vom
02.09.1991, Bl. 187 GA).

##blob##nbsp; 25

2. 26

##blob##nbsp; 27

Die Bediensteten der Beklagten trifft ein Verschulden. Sie hätten erkennen können, daß 28
die Ausgestaltung der Bodenschwelle fehlerhaft war und das Aufsetzen von Fahrzeugen
auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begünstigte. Mit Busverkehr auf
der G. mußten sie rechnen, weil keine Beschränkung auf den Verkehr mit Personen-
kraftwagen bestand - im übrigen waren auch diese nach den Ausführungen des
Sachverständigen H. gefährdet (Seite 9, 10 des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 189, 190
GA).

##blob##nbsp; 29

Die Beklagte kann sich nicht darauf berufen, daß das Landgericht als Kolligialgericht eine 30
objektive Pflichtverletzung verneint hat. Das angefochtene Urteil beruht nämlich auf einer
unzureichenden Tatsachengrundlage. In einem solchen Fall gilt anerkanntermaßen eine
Ausnahme von dem Grundsatz, daß ein Verschulden des Beamten im allgemeinen zu
verneinen ist, wenn ein mit mehreren Rechtskundigen besetztes Kollegialgericht die
Amtstätigkeit als objektiv rechtmäßig angesehen hat. Das vom Landgericht eingeholte
Gutachten des Sachverständigen H. vom 07.06.1990 (Bl. 62 ff. GA) beruhte weder auf einer
Ortsbesichtigung noch der Durchführung von Fahrversuchen. Zudem ist zumindest
zweifelhaft, ob der Inhalt dieses Gutachtens die Beurteilung rechtfertigte, die Bediensteten
der Beklagten hätten fehlerfrei gehandelt. Eine ausreichende Tatsachengrundlage ist erst
durch das vom Senat eingeholte Gutachten des Sachverständigen vom 02.09.1991 ge-
schaffen worden.

##blob##nbsp; 31

3. 32

##blob##nbsp; 33

Da das exakte Fahrverhalten des Busfahrers nicht rekonstruierbar ist, ist nicht 34
ausgeschlossen, daß er den Unfall durch besondere Sorgfalt hätte vermeiden können.
Die Klägerin hat deshalb für die von ihrem Bus ausgehende Betriebsgefahr einzustehen. Der
ihr obliegende Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG ist
nicht geführt.

##blob##nbsp; 35

Dagegen ist ein Verschulden des Busfahrers nicht bewiesen. Insoweit trägt die Beklagte 36
die Beweislast im Rahmen der Abwägung nach § 254 BGB.

##blob##nbsp;	37
Unerheblich ist der Streit darüber, ob der Busfahrer von der genehmigten Fahrtroute abgewichen ist. Eine Pflichtverletzung dieses Inhalts stünde nicht in Zusammenhang mit der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Erstreckt sich die Widmung einer Straße auch auf Busverkehr, so darf der Fahrer auch dann auf eine gefahrlose Benutzung vertrauen, wenn er von Anweisungen über die Fahrtroute abweicht, seien es interne Anweisungen seines Arbeitgebers, sei es eine externe Vorschrift für den Linienbusverkehr.	38
##blob##nbsp;	39
Eine überhöhte Geschwindigkeit ist nicht bewiesen.	40
##blob##nbsp;	41
Die Höchstgeschwindigkeit des Busses nach seiner Abfahrt am Kombibad betrug 35 km/h (Diagrammscheibe Bl. 51 GA in Verbindung mit Seite 1 der Stellungnahme der Firma K. vom 21.02.1990, Bl. 49 GA). Sie wurde ca. 320 m nach der Abfahrt erreicht (Stellungnahme der Firma K. a. a. O.). Nach den auf die Messungen ihres Bediensteten H. gestützten Ausführungen der Klägerin Seite 2 unten des Schriftsatzes vom 16.07.1990 (Bl. 72, 75 GA) war 320 m hinter der Abfahrtstelle noch nicht einmal die Einmündung G. erreicht; der Bus befand sich noch auf der B. Die Beklagte hat das zwar mit Nichtwissen bestritten (Seite 1 des Schriftsatzes vom 06.09.1990, Bl. 77 GA). Dieses Bestreiten ist aber unzulässig, da es um eine Fahrstrecke in ihrem eigenen Stadtgebiet geht und der Abfahrtspunkt K. unstreitig ist. Davon abgesehen trägt die Beklagte die Beweislast dafür, daß der Bus im Bereich der Unfallstelle schneller als 30 km/h gefahren ist. Dieser Beweis ist jedenfalls nicht geführt. Der Sachverständige H. ist mit einem Bus der Klägerin gleichen Typs die Strecke abgefahren. Sein Vergleich mit der Diagrammscheibe des verunfallten Busses ergab keine wesentlichen Differenzen; das zunächst vergleichsweise zügige Fahren erfolgte im Bereich vor den Aufpflasterungen (Seite 8 des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 188 GA).	42
##blob##nbsp;	43
Es mag sein, daß es angesichts der konstruktionsbedingten Besonderheiten des Busses fehlerhaft gewesen wäre, die Aufpflasterungen mit einer nur geringfügig unter den an sich zulässigen 30 km/h liegenden Geschwindigkeit zu befahren. Auch eine solche Fahrweise ist jedoch nicht bewiesen. Bei der vom Sachverständigen H. durchgeführten Versuchsfahrt, die er als vergleichbar angesehen hat, wurde der aufgepflasterte Bereich mit stark schwankender Geschwindigkeit durchfahren; zwischenzeitlich wurde sogar angehalten bzw. mit einer Geschwindigkeit von weniger als 6 km/h gefahren. Eine völlig genaue Geschwindigkeitsangabe hat der Sachverständige verständlicherweise nicht machen können (Seite 8, 9 des Gutachtens vom 02.09.1991, Bl. 188, 189 GA). Das geht zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten.	44
##blob##nbsp;	45
Auf die ursprüngliche Darstellung der Klägerin, der Bus sei an der Unfallstelle 27 km/h gefahren (Seite 2 des Schriftsatzes vom 27.10.1989, Bl. 30 GA), kann sich die Beklagte nicht stützen. Die Klägerin hat dieses Vorbringen nämlich schon vor der ersten mündlichen Verhandlung mit Schriftsatz vom 18.04.1990 (Bl. 60 GA) und 16.07.1990 (dort Seite 3 - Bl. 73 GA) korrigiert. Ein Geständnis im Sinne des § 288 ZPO liegt mithin nicht vor. Die korrigierte Darstellung der Klägerin - Geschwindigkeit im wesentlichen unter 20 km/h mit mehrmaligem	46

Abbremsen fast bis zum Stillstand, nämlich vor den jeweiligen Aufpflasterungen - läßt sich ohne weiteres mit den Aufzeichnungen der Diagrammscheibe, deren Auswertung durch die Firma K. und den Ausführungen des Sachverständigen H. in Einklang bringen.

##blob##nbsp; 47

4. 48

##blob##nbsp; 49

Die nach § 254 BGB gebotene Abwägung der beiderseitigen Verantwortungsbeiträge - 50
Klägerin: mitwirkende Betriebsgefahr ihres Busses; Beklagte: schuldhaft Verletzung
der Verkehrssicherungspflicht - führt zur vollen Haftung der Beklagten. Deren schuldhaft
gesetzter Verursachungsbeitrag ist so groß, daß die Betriebsgefahr des Busses dahinter
ganz zurücktritt. Die Aufpflasterung war, wie sich aus den Ausführungen des
Sachverständigen H. im Gutachten vom 02.09.1991 ergibt und oben unter 1. ausgeführt
worden ist, völlig unsachgemäß. Ein sinnvoller Grund, auf einer Straße mit einer
zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine Bodenschwelle der hier gegebenen
Größe anzubringen, ist nicht ersichtlich, erst recht nicht, daß die letzte Schwelle, an der sich
der Unfall ereignet hat, höher war als diejenigen vor dem Unfallbereich. Die unfallursächliche
Aufpflasterung war zudem nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen
H. so unsachgemäß vorgenommen worden, daß sie nicht nur für Busse, sondern auch für
Personenkraftwagen bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahrenträchtig
war.

##blob##nbsp; 51

Unter diesen Umständen hält der Senat es nicht für gerechtfertigt, die Klägerin auch nur 52
einen Teil ihres Schadens selbst tragen zu lassen, auch wenn davon auszugehen ist, daß
sich die konstruktionsbedingten Besonderheiten des Busses, insbesondere seine
Luftfederung, bei dem Unfall ausgewirkt haben.

##blob##nbsp; 53

5. 54

##blob##nbsp; 55

Die Höhe des Schadens ist unstreitig. 56

##blob##nbsp; 57

Die Entscheidung über den Zinsanspruch folgt aus §§ 246, 291 BGB. 58

##blob##nbsp; 59

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 91 Abs. 1, 281 Abs. 3 Satz 2 ZPO, die 60
Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

##blob##nbsp; 61

Es besteht kein Anlaß, die Revision zuzulassen. 62

##blob##nbsp; 63

Streitwert zweiter Instanz und Wert der Beschwerde:	64
##blob##nbsp;	65
3.729,90 DM.	66
