
Datum: 02.04.1992
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 192/91
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1992:0402.7U192.91.00

Vorinstanz: Landgericht Aachen, 4 O 204/90
Schlagworte: Amtshaftung Aufpflasterung
Normen: GG Art. 34; BGB § 839; StrWG NW § 9a Abs.1 S.2; StVO §§ 41 Abs.2, 42 Abs.4a

Leitsätze:

1. Der Träger der Straßenbaulast handelt dann amtspflichtwidrig, wenn bei der Herstellung der Straßenoberfläche die allgemein anerkannten Regeln zur Unfallverhütung nicht beachtet werden. Das ist regelmäßig dann der Fall, wenn zur Geschwindigkeitsreduzierung angebrachte Aufpflasterungen die in den Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadensverhütung vorgesehene Maximalhöhe von 10 cm überschreiten. 2. Die Oberfläche einer Straße, die unbeschränkt für den innerstädtischen Verkehr gewidmet ist, muß so hergestellt werden, daß sie von tiefliegenden Linienomnibussen auch dann gefahrlos mit der zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann, wenn eine Buslinie nicht durch diese Straße führt. 3. Die Aufstellung des Verkehrszeichens 112 ohne weitere Angaben über Art und Ausmaß der "Unebenheit" stellt keine ausreichende Warnung vor den Gefahren dar, die von einer im vorbeschriebenen Sinn unsachgemäßen Aufpflasterung ausgehen.

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Aachen vom 21. Juni 1991 wird zurückgewiesen. Auf die Anschlußberufung der Klägerin wird das genannte Urteil - unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels - teilweise abgeändert und wie folgt neu gefaßt: Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 3.670,12 DM nebst 4 %

Zinsen aus 1.458,41 DM seit dem 30.05.1990 sowie aus weiteren 2.211,71 DM seit dem 02.10.1990 zu zahlen. Die weitergehende Klage wird abgewiesen. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 1/4 und die Beklagte 3/4 zu tragen. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe

##blob##nbsp;

Die Berufung der Beklagten ist nicht begründet, die (selbständige) Anschließung der Klägerin hat lediglich in Höhe eines Betrages von 251,09 DM Erfolg. Die Beklagte ist wegen Verletzung der Straßenverkehrsicherungspflicht gemäß § 839 BGB in Verbindung mit § 9 a Abs. 1 Satz 2 StrWG, Art. 34 GG verpflichtet, der Klägerin 3/4 des Schadens zu ersetzen, der dieser aufgrund der Unfälle vom 03.10.1989 und 07.08.1990 in der Straße "A." in H. entstanden ist.

##blob##nbsp;

I. (Unfall vom 03.10.1989)

##blob##nbsp;

1.

##blob##nbsp;

Die Beklagte hat durch die Anlegung der Aufpflasterung in der Straße A. ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt. Dabei kann es dahinstehen, ob die

##blob##nbsp;

Anbringung solcher Hindernisse, deren Zweck darin besteht, die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu veranlassen, überhaupt zulässig ist, wenn dies nicht in einer verkehrsberuhigten Zone (Zeichen 325 zu § 42 Abs. 4 a StVO) geschieht, in der nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf und zudem weitere Einschränkungen für den Fahrzeugverkehr gelten, sondern in einem Bereich, für den lediglich durch Zeichen 274.1 zu § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird (zweifelhnd Kuhn VersR 1990, 28, 30 unter Hinweis darauf, daß beim Überfahren mit der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h Fahrzeuge im Regelfall Schaden erleiden). Denn jedenfalls ist die hier zu beurteilende Aufpflasterung als amtpflichtwidrig zu bewerten.

##blob##nbsp;

Der Verkehrssicherungspflichtige muß in geeigneter Weise diejenigen Gefahren ausräumen bzw. vor ihnen warnen, die für den sorgfältigen Benutzer nicht erkennbar sind und auf die er sich nicht einzurichten vermag (ständige Rechtsprechung, z.B. BGHZ 108, 273 ff. = NJW 1989, 2808/9 = VersR 1989, 927). Dazu gehört, daß bei der Herstellung der Straßenoberfläche oder deren nachträglicher Veränderung die allgemein anerkannten Regeln zur Unfallverhütung beachtet werden. Dies ist vorliegend nicht geschehen, wobei die Überschreitung der in den Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung

vorgesehenen Maximalhöhe um 1-2 cm nicht so geringfügig ist, daß sie vernachlässigt werden könnte. Die Höhe von

##blob##nbsp;	14
10 cm ist zum Schutz von tiefliegenden Fahrzeugen festgesetzt worden; da es sich um eine Maximalvorgabe handelt, können Toleranzen nach oben hin nicht hingenommen werden.	15
##blob##nbsp;	16
2.	17
##blob##nbsp;	18
Damit, daß tiefliegende Fahrzeuge die Straße A. benutzen, mußte die Beklagte rechnen. Zwar führt derzeit keine Buslinie durch die Straße. Die Benutzung der Straße durch Kraftomnibusse wird jedoch durch den Umfang der Widmung der Straße - er ist auch entscheidend für den Umfang der Verkehrssicherungspflicht (vgl. BGH VersR 1989, 847/8 = LM § 839 (Fe) BGB Nr. 102) - nicht ausgeschlossen. Die Frage, für welche Art Verkehr ein Weg gewidmet ist, beantwortet sich u.a. nach seinem äußeren Befund, nach seinen äußerlich erkennbaren Merkmalen unter Berücksichtigung der örtlich gegebenen Verhältnisse und der allgemeinen Verkehrsauffassung. Dafür, daß die Straße A. bereits ihrem äußeren Erscheinungsbild nach für die Benutzung durch Kraftomnibusse ungeeignet ist, hat die Beklagte jedoch nichts vorgebracht; Anhaltspunkte hierfür ergeben sich auch weder aus den vom Sachverständigen gefertigten Fotografien und Skizzen noch dem von der Beklagten vorgelegten Auszug aus dem Stadtplan. Es ist deshalb von einer unbeschränkten Widmung für den innerstädtischen Verkehr auszugehen.	19
##blob##nbsp;	20
##blob##nbsp;	21
##blob##nbsp;	22
Hinzu kommt, daß Kraftomnibussen die Benutzung dieser Straße auch nicht verkehrspolizeilich untersagt ist, obwohl die Anordnung eines solchen Verbots durch das Zeichen 250 mit entsprechendem Sinbild möglich wäre (§§ 41 Abs. 2 Nr. 6 a, 39 Abs. 3 Satz 2 StVO). Es mußte auf Seiten der Beklagten folglich damit gerechnet werden, daß derartige Fahrzeuge z.B. bei Sperrung der üblicherweise befahrenen Straßen infolge von Bauarbeiten oder Verkehrsunfällen, bei Umleitungen wegen Festumzügen, Menschenansammlungen, Verkehrsbehinderungen u.ä. oder aus welchen Gründen auch immer diese Straße benutzen.	23
##blob##nbsp;	24
3.	25
##blob##nbsp;	26
Die Beklagte hat ihrer Verkehrssicherungspflicht auch nicht auf andere Weise genügt. Zwar ist nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Beklagten ca. 15 m vor der Aufpflasterung das Gefahrzeichen 112 "unebene Fahrbahn" aufgestellt. Dies genügte zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht jedoch nicht. Es erscheint bereits fraglich, ob die	27

Anbringung eines solchen Hinweises überhaupt den Intentionen des Gesetzes entspricht, wonach das Schild dazu dienen soll, vor von der Straße ausgehenden Gefahren zu warnen, die der Verkehrssicherungspflichtige nicht unverzüglich und/oder nicht mit angemessenem Aufwand beseitigen kann (vgl. Kuhn a.a.O.). Bei den Aufpflasterungen handelt es sich nämlich um Hindernisse, die bewußt vom Verkehrs-

##blob##nbsp;	28
sicherungspflichtigen angebracht worden sind und deren Beseitigung von ihm keineswegs beabsichtigt ist. Wenn die Beklagte, wie sie auf S. 4 und 5 ihrer Berufungsbegründung vorbringt, erreichen will bzw. es als selbstverständlich voraussetzt, daß die Aufpflasterungen nur mit Schrittgeschwindigkeit überfahren werden, so ist ihr vorzuhalten, daß sie sich unzweckmäßiger Mittel bedient und sich in einem Irrtum befindet. Falls sie die Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit erreichen will, mag sie entsprechende Verbots- oder Richtzeichen (Nr. 274/325 StVO) aufstellen; Bodenschwellen oder Aufpflasterungen sind keine in der StVO vorgesehene Mittel der Verkehrsregelung. Bei Anlegung von Aufpflasterungen in einem Bereich, in dem die Höchstgeschwindigkeit lediglich auf 30 km/h begrenzt ist, müssen diese grundsätzlich so ausgelegt sein, daß sie auch mit dieser Geschwindigkeit überfahren werden können (Senat Urteil vom 09.01.1992, 7 U 10/91; aus der Entscheidung LG Limburg NJW-RR 1986, 192 f. ergibt sich nichts Abweichendes, denn dort ging es nur um die Frage der Haftung für eine Bodenschwelle in einem verkehrsberuhigten Bereich).	29
##blob##nbsp;	30
Das Gefahrzeichen 112 ohne nähere Hinweise auf Art und Ausmaß der "Unebenheit" reicht jedenfalls nicht aus, den Kraftfahrer vor den von der Aufpflasterung ausgehenden Gefahren hinreichend zu warnen. Nach Abs. I der Verwaltungsvorschrift (Abdruck z.B. Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 31. Aufl., § 40 Rn. 31) soll das Zeichen vor Unebenheiten	31
##blob##nbsp;	32
warnen, die "bei schneller Fahrt gefährlich werden können". Wie auch die Beklagte nicht in Zweifel zieht, gehen von der hier fraglichen Aufpflasterung aber bereits Gefahren aus, wenn ein Fahrzeug mit einer deutlich niedrigeren Geschwindigkeit als 30 km/h über sie fährt. Von schneller Fahrt kann insoweit aber keine Rede sein, so daß das Zeichen 112 nicht geeignet ist, vor der wirklichen Gefahr zu warnen.	33
##blob##nbsp;	34
Davon, daß das Zeichen 112 keine ausreichende Warnung vor Bodenschwellen ist, ist augenscheinlich auch der Bundesgerichtshof in der bereits zitierten Entscheidung NJW 1991, 2824 ausgegangen, da auch in dem dort zugrundeliegenden Fall ein solches Verkehrszeichen aufgestellt war und dann, wenn die Aufstellung dieses Zeichens als Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht angesehen worden wäre, das klageabweisende Berufungsurteil hätte Bestand haben müssen.	35
##blob##nbsp;	36
4.	37
##blob##nbsp;	38

Der Senat sieht es als nicht zweifelhaft an, daß die Abweichung der Aufpflasterung von den tech-nischen Vorschriften für das Unfallereignis vom 03.10.1989 ursächlich gewesen ist. Zwischen den Parteien ist nicht streitig, daß der Bus der Kläge-rin an diesem Tag mit dem tiefsten Teil des Fahr-zeughecks, nämlich der Ölablaßschraube unter der Ölwanne, auf der Aufpflasterung aufgesetzt ist. Die	39
##blob##nbsp;	40
Beklagte zieht auch die Feststellungen des Sachver-ständigen Dr. H. nicht in Frage, die dahin gehen, daß die Aufpflasterung die in den Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung vorgesehe-ne Höhe von maximal 10 cm über den übrigen Straßen-belag um bis zu 4 cm übersteigt. Ihr Einwand, "im hier maßgeblichen Bereich" sei die maximal zulässi-ge Höhe nach den Ermittlungen des Sachverständigen nur um 0,5 - 2 cm überschritten worden, diese Überschreitung liege im Bereich zulässiger Toleran-zen und könne für das Aufsetzen nicht ursächlich gewesen sein, greift nicht durch. Wie sich aus der von dem Sachverständigen gefertigten Skizze ergibt, ist die Höhe der Aufpflasterung nicht gleichmäßig. In Fahrtrichtung G. gesehen, die der Zeuge K. gefahren ist, ist die Aufpflasterung auf der lin-ken Straßenhälfte anscheinend insgesamt niedriger, teilweise unterschreitet sie dort sogar die Höhe von 10 cm. Zum rechten Straßenrand hin steigt die Aufpflasterung jedoch an; sie erreicht ca. 1 m vor dem Straßenrand eine Höhe von 11 - 12 cm und weiter zum Rand hin sogar 14 cm. Es ist deshalb keineswegs unwahrscheinlich, daß es auch bei unbesetztem Fahrzeug zu einem Kontakt zwischen der Ölwanne und dem Bereich der zu hoch angelegten Aufpflasterung gekommen ist, der sich auf der in Fahrtrichtung des Busses gesehen rechten Straßenhälfte befindet und die als maximal vorgegebene Höhe von 10 cm deutlich überschreitet. Es ist deshalb hinreichend wahr-scheinlich, daß die Abweichung des Ist-Zustands der	41
##blob##nbsp;	42
Aufpflasterung von ihrem Soll-Zustand für das Scha-densereignis ursächlich geworden ist.	43
##blob##nbsp;	44
5.	45
##blob##nbsp;	46
Umstände, die ein Verschulden der Beklagten bzw. der für sie handelnden Amtsträger ausräu-men könn-ten, sind nicht ersichtlich, so daß es bei dem allgemeinen Grundsatz zu verbleiben hat, wonach die objektive Pflichtwidrigkeit das Verschulden indi-ziert.	47
##blob##nbsp;	48
6.	49
##blob##nbsp;	50
Ausreichende Anhaltspunkte für ein mitwirkendes Verschulden des Busfahrers K. hat die insoweit dar-legungs- und beweispflichtige Beklagte nicht auf-zuzeigen vermocht. Der Umstand, daß der Zeuge die fragliche Schwelle bereits häufig überfahren hat, ohne daß es zu einer Beschädigung des Omnibusses gekommen ist, zwingt nicht zu dem Schluß, dem Scha-densereignis vom 03.10.1989 müsse ein fahrerisches Fehlverhalten des Zeugen	51

zugrunde liegen. Wenn es bei den anderen Gelegenheiten nicht zu einem Aufsetzen gekommen ist, so läßt sich dies zum Bei-spiel zwanglos mit der unterschiedlichen Höhe der Aufpflasterung erklären; der Zeuge hat dann möglicherweise mehr die Straßenmitte oder gar für ihn linke Straßenhälfte benutzt. Auch besteht die Möglichkeit, daß der Bus aus nicht näher zu rekonstru-

##blob##nbsp;	52
ierenden Gründen bei gleichermaßen ordnungsgemäßer Fahrweise unterschiedlich tief einfedert.	53
##blob##nbsp;	54
7.	55
##blob##nbsp;	56
Eine Kürzung des Ersatzanspruchs der Klägerin hat jedoch aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaf-tung gemäß § 7 Abs. 2 StVG zu erfolgen. Den ihr obliegenden Unabwendbarkeitsbeweis hat die Klägerin nicht geführt, da nicht auszuschließen ist, daß bei besonders sorgfältiger und umsichtiger Fahrweise des Zeugen K. der Schaden hätte vermieden werden können. Es erscheint insofern eine Haftungsquote zu Lasten der Klägerin von 25 % als angemessen.	57
##blob##nbsp;	58
8.	59
##blob##nbsp;	60
Die von der Beklagten in der Berufungsbegründung erhobenen pauschalen Einwendungen gegen die Scha-denshöhe (Rechnung der Klägerin vom 09.10.1989) sind nicht geeignet, die Schadensberechnung in Zweifel zu ziehen, zumal sie konkrete Einwendungen nicht erkennen lassen.	61
##blob##nbsp;	62
Der Klägerin steht somit aus diesem Schadensereig-nis ein Ersatzanspruch in Höhe von 1.458,41 DM ge-gen die Beklagte zu.	63
##blob##nbsp;	64
##blob##nbsp;	65
##blob##nbsp;	66
II.	67
##blob##nbsp;	68
(Unfall vom 07.08.1990)	69
##blob##nbsp;	70
	71

1.

##blob##nbsp; 72

Daß die Beklagte durch die Anbringung der Aufpflasterung ihre Verkehrssicherungspflicht gegenüber der Klägerin schuldhaft verletzt und hierdurch das Schadensereignis verursacht hat, bedarf im Hinblick auf die obigen Ausführungen keiner näheren Begründung mehr. Ergänzend ist lediglich darauf hinzuweisen, daß es hinsichtlich dieses Vorfalls nicht einmal darauf ankommt, ob die Aufpflasterung den Vorgaben der Beratungsstelle entspricht. Ihre Unzulänglichkeit ergibt sich bereits mit hinreichender Deutlichkeit aus dem Fahrversuch, den der Sachverständige durchgeführt hat: Der Bus hat auf der Aufpflasterung aufgesetzt, als er sie mit nur 20 Schulkindern besetzt mit einer Geschwindigkeit von konstant 12 km/h überfuhr. Die Aufpflasterung verursacht folglich bereits bei normalem und zulässigem Fahrbetrieb Schäden an dem Bus. 73

##blob##nbsp; 74

2. 75

##blob##nbsp; 76

Eine Kürzung des Schadensersatzanspruchs der Klägerin aus dem Gesichtspunkt des Mitverschuldens (§ 254 BGB) hält der Senat nicht für gerechtfertigt. Dem Zeugen U. kann eine schuldhafte Mitverurteilung hinsichtlich des Schadensereignisses nicht vorgeworfen werden, da er nichts davon wußte, daß der Zeuge K. an dieser Stelle bereits ebenfalls einen Unfall erlitten hatte. Aber auch der Vorwurf eines Organisationsverschuldens gegenüber der Klägerin ist nicht begründet. Da eine Buslinie nicht 77

##blob##nbsp; 78

durch die Straße A. führt, brauchte die Klägerin nicht damit zu rechnen, daß einer ihrer Busse diese Straße benutzen würde. Zwar war dies wegen plötzlich auftretender Behinderungen in der üblichen Abwicklung des Linienbetriebs nicht auszuschließen, jedoch war nicht vorhersehbar, wann ein solcher Fall eintreten könnte und welcher der zahlreichen Busfahrer der Klägerin Anlaß haben konnte, auf einer Abweichung von der üblichen Route die Straße A. zu durchfahren. Ein Unterlassen der Unterrichtung aller Fahrer darüber, daß das Befahren der Straße A. gefährlich sein konnte, kann jedoch bei einem Unternehmen wie der Klägerin, das - wie gerichtsbekannt ist - über eine größere Anzahl von Omnibussen und Fahrern verfügt, die im gesamten Stadtgebiet von A. sowie in großen Teilen des Landkreises A. eingesetzt sind, nicht als schuldhaft angesehen werden. 79

##blob##nbsp; 80

Der Umstand, daß der Zeuge U. von der vorgeschriebenen Fahrtroute abgewichen ist, ist ebenfalls kein zureichender Grund für einen Mitverschuldensvorwurf. Wie der Zeuge glaubhaft bekundet hat, sah er von der G. aus, daß in der Ge. ein anderer Bus stand, der ihm ein Durchfahren dieser Straße nicht ermöglichte. Zwar bestand die Möglichkeit, daß dieser Bus dort nicht für längere Zeit hielt, sondern nur vorübergehend. Dies war für den Zeugen jedoch nicht von vornherein erkennbar. Da der Zeuge an die 81

##blob##nbsp; 82

83

Einhaltung eines Zeitplans gebunden ist, gereicht es ihm nicht zum Verschulden, daß er eine relativ geringfügige Abweichung von der Fahrtroute vorgenommen hat, um Verzögerungen zu vermeiden.

##blob##nbsp;	84
3.	85
##blob##nbsp;	86
Da der Klägerin jedoch auch vorliegend der Unabwendbarkeitsbeweis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG nicht gelungen ist, wirkt sich die Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs anspruchsmindernd aus. Auch insoweit erscheint eine Kürzung des Ersatzanspruchs um 1/4 angemessen.	87
##blob##nbsp;	88
III.	89
##blob##nbsp;	90
Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 1, 708 Nr. 10, 713 ZPO.	91
##blob##nbsp;	92
Die Beschwer beider Parteien liegt unter 60.000,00 DM.	93
##blob##nbsp;	94
Berufungsstreitwert: 4.893,50 DM.	95