
Datum: 26.07.2001
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 151/00
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2001:0726.7U151.00.00

Vorinstanz: Landgericht Bonn, 1 O 355/99

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 19. Juni 2000 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Bonn - 1 O 355/99 - wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Kläger auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger kann die Zwangsvollstreckung durch Hinterlegung oder Sicherheitsleistung in Höhe von 30.000,00 DM abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet. Die Sicherheit kann beiderseits auch durch selbstschuldnerische Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlichen Sparkasse geleistet werden.

Tatbestand

1

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls, der sich am 4. Januar 1998 um ca. 0.30 Uhr in C2 auf der Kreuzung G-Strasse/P-Straße/Y-Straße ereignete.

2

Der damals 15 1/2 Jahre alte Kläger näherte sich der Kreuzung als Fußgänger auf der für ihn gesehen rechten Seite der Y-Straße. Er befand sich in Begleitung des mit ihm befreundeten Zeugen Y, mit dem er am Abend eine gemeinsame Bekannte besucht hatte. Beide wollten mit der Straßenbahn von der Haltestelle auf der G-Strasse nach I fahren. Während sie auf die Kreuzung zugingen, näherte sich - für sie von rechts - aus Richtung C2-Zentrum ein von dem Zeugen H geführter Straßenbahnzug, der die Haltestelle bereits verlassen hatte und zum Überqueren der Kreuzung ansetzte, um in Richtung I weiterzufahren. Als der Kläger die Bahn erblickte, rannte er los, um sie noch zu erreichen. Bei dem Versuch, die Gleise noch vor ihr zu überqueren, wurde er von der Bahn erfasst und ein Stück mitgeschleift. Dabei erlitt er lebensgefährliche und folgeschwere Verletzungen. Sein rechtes Bein musste amputiert werden. Als Folge des erlittenen Schädelhirntraumas droht ihm eine bleibende Beeinträchtigung der Erwerbstätigkeit. 3

Die G-Strasse besteht im Bereich der Unfallstelle aus zwei mehrspurigen Richtungsfahrbahnen und einem dazwischen angeordneten Gleiskörper mit jeweils einem Gleis für jede Fahrtrichtung. Die nördlich der Kreuzung liegenden Haltestellen sind versetzt angeordnet. Die in Richtung C2-Zentrum fahrenden Bahnen halten unmittelbar hinter der Kreuzung. Die Haltestelle für die entgegengesetzte Fahrtrichtung befindet sich rund 100 m weiter stadteinwärts. Der Verkehr auf der Kreuzung wird durch eine Lichtzeichenanlage geregelt. Diese ist auf der Nordseite der Kreuzung so angeordnet, dass die dortige Fußgängerfurt in zwei Abschnitte mit jeweils selbständiger Zeichengebung unterteilt ist. Einen Abschnitt bilden die beiden Fahrstreifen auf der Ostseite des Gleiskörpers, den anderen die beiden Gleise und die drei Fahrstreifen auf der Westseite. 4

Der Kläger nimmt die Beklagte einerseits als Halterin der Straßenbahn, andererseits als verantwortliche Straßenverkehrsbehörde in Anspruch. Er wirft ihr vor, die Kreuzung nicht wirksamer gesichert zu haben, obwohl ihr diese als Unfallschwerpunkt bekannt gewesen sei. Gefahrenpunkte seien sowohl die Lichtzeichenregelung auf der Fußgängerfurt wie auch die sichtbehindernde Ausgestaltung der Haltestelle. Eine weitere Gefahr gehe von der versetzten Anordnung der Haltestellen aus. Hierdurch, so der Kläger, sei sein Verhalten vor dem Unfall entscheidend beeinflusst worden. Er habe nämlich, als er die Bahn erblickt habe, angenommen, dass sie noch halten werde, weil er mangels näherer Ortskenntnisse davon ausgegangen sei, dass sich die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen auf gleicher Höhe befänden. In dieser Vorstellung sei er los gelaufen und von der wider Erwarten weiterfahrenden Bahn so überrascht worden, dass er nicht mehr habe zurückweichen können. Der Kläger behauptet - in zweiter Instanz - ferner, die für ihn maßgebende Fußgängerampel habe grün gezeigt, während der Signalgeber für die Straßenbahn "Halt" gezeigt habe. 5

Der Kläger hat in erster Instanz beantragt, 6

festzustellen, dass die Beklagte zum Ersatz aller materiellen und immateriellen Schäden des Klägers aus dem Unfall vom 4.01.1998, die bereits entstanden sind bzw. noch entstehen werden, auf der Grundlage einer Haftungsquote von 33 1/3 verpflichtet ist, soweit der Anspruch nicht auf einen Sozialversicherungsträger oder andere Dritte übergegangen ist. 7

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. 8

Es hat gemeint, der Beklagten falle weder eine fehlerhafte Verkehrsregelung noch eine sonstige schuldhafte Verursachung des Unfalls zur Last. Die Anordnung und Schaltung der Lichtzeichen auf der Fußgängerfurt sei nicht zu beanstanden. Davon abgesehen zeige das Verhalten des Klägers, dass er sich von seinem Versuch, die Straßenbahn noch zu 9

erreichen, auch durch eine andere Verkehrsregelung nicht hätte abhalten lassen. Aufgrund des von der Staatsanwaltschaft eingeholten Gutachtens des Sachverständigen Q sei ferner davon auszugehen, dass es sich für den Führer der Bahn, den Zeugen H, um ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPfIG gehandelt habe. Die weitere Frage, ob die versetzte Anordnung der Haltestellen einen Beschaffenheitsmangel im Sinne des § 1 Abs. 2 HPfIG darstelle, könne offen bleiben, da den Kläger jedenfalls ein weit überwiegendes Mitverschulden treffe, weil er trotz der für ihn Rotlicht zeigenden Fußgängerampeln in die Kreuzung und vor die Bahn gelaufen sei. Insoweit werde er auch durch sein jugendliches Alter nicht entlastet.

Mit seiner form- und fristgerecht eingelegten Berufung erweitert der Kläger seinen erstinstanzlichen Feststellungsantrag, indem er die Haftungsquote der Beklagten auf 2/3 erhöht. Die Beklagte beantragt die Zurückweisung der Berufung. 10

Wegen aller näheren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf das angefochtene Urteil und auf die von den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf den Inhalt der beigezogenen Akten 80 Js 1038/98 StA Bonn, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind, und auf die Protokolle der Senatssitzungen vom 8. Februar und 6. Juni 2001 Bezug genommen. 11

Der Senat hat über den Unfallhergang Beweis erhoben durch Vernehmung von Zeugen und durch Ortsbesichtigung. Wegen des Ergebnisses wird auf das Protokoll des Ortstermins vom 6. Juni 2001 verwiesen. 12

Entscheidungsgründe 13

Die Berufung ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg. 14

I. 15

Aufgrund der vom Senat durchgeführten Beweisaufnahme steht fest, dass die für die Fußgängerfurt maßgebenden Ampeln in der Phase, als der Kläger die Fahrbahn der G-Strasse betrat und auf die Straßenbahn zurannte, Rotlicht zeigte, während der Signalgeber für die Bahn, als diese in die Kreuzung hineinfuhr, auf freie Fahrt geschaltet war. 16

Die zeitliche Abfolge der Signale ergibt sich aus dem von der Beklagten überreichten Phasendiagramm ("Signalzeitenplan"), dessen Richtigkeit der Kläger nicht in Zweifel gezogen hat. Danach ist es ausgeschlossen, dass sowohl der Kläger wie auch der Zeuge H Grünlicht bzw. freie Fahrt hatten. In der insgesamt 75 Sekunden dauernden Phasenumlaufzeit endet die freie Fahrt für die Bahn in Sekunde 12, und nach 8 Sekunden "gelb" folgen 48 Sekunden Halt. Während dieser 48 Sekunden wird für die Fußgängerfurt phasenweise grün gezeigt, wobei die Grünphase für den östlichen Abschnitt von Sekunde 22 bis Sekunde 55 und für den westlichen Abschnitt von Sekunde 35 bis Sekunde 53 dauert. Für den Kläger wurde also, solange die Bahn freie Fahrt hatte, in beiden Abschnitten rot gezeigt, und zwar bei Beginn der freien Fahrt bereits seit 13 bzw. - auf der Westseite - 15 Sekunden und an deren Ende noch für weitere 10 bzw. 23 Sekunden. Daraus folgt zwingend, dass es zu dem Unfall nur kommen konnte, weil entweder der Kläger oder der Zeuge H das Rotlicht bzw. das Zeichen Halt missachtete, obwohl es bereits mehrere Sekunden andauerte. 17

Der Senat glaubt dem Zeugen H, dass für ihn, als er den vor der Kreuzung stehenden Signalgeber passierte, freie Fahrt gezeigt wurde. 18

19

Der Zeuge hat bei seiner Vernehmung einen persönlich glaubwürdigen und in der Sache überzeugenden Eindruck hinterlassen. Dem steht nicht entgegen, dass einzelne Angaben des Zeugen nicht uneingeschränkt mit den objektiven Unfalldaten in Einklang zu bringen sind. Das gilt namentlich für die Einschätzung seiner Geschwindigkeit in der Phase vor dem Erreichen der Kreuzung. Seine Bekundung, er habe erst beschleunigt, als er sich mit der Front des Zuges am Ende der Bedachung der gegenüberliegenden Haltestelle befunden habe, beruht ersichtlich auf einer erst im Nachhinein vorgenommenen Schätzung und nicht auf einer konkreten, an die Örtlichkeit anknüpfenden Erinnerung. Das Gleiche gilt für seine Angabe, dass er vorher "langsam" gefahren sei. Im Hinblick darauf kann als zutreffend unterstellt werden, dass die Entfernung zwischen dem Dach der Haltestelle und der Kreuzung nicht ausreichte, um die Bahn von einer noch als "langsam" einzustufenden Geschwindigkeit auf die im Zeitpunkt der Kollision erreichte Geschwindigkeit von über 40 km/h zu beschleunigen. Im übrigen steht die Kollisionsgeschwindigkeit nicht sicher fest. Der vom Fahrtschreiber abgelesene Wert von 46 km/h unterliegt nach Mitteilung der von dem Sachverständigen Q mit der Diagrammauswertung beauftragten Firma N einer Fehlertoleranz von plus/minus 3 km/h. Der Sachverständige selbst hat die Toleranz auf plus/minus 5 km/h beziffert. Hiernach betrug die nachweisbare Geschwindigkeit der Bahn jedenfalls nicht mehr als 43 km/h. Ungenau sind naturgemäß auch die Angaben des Zeugen zum Kollisionsort. Es ist richtig, dass die Darstellung des Zeugen, wonach er den Kläger - als von links kommenden "Schatten" - erst wahrnahm, nachdem er die Kreuzung bereits so gut wie vollständig überquert hatte, mit den Ergebnissen der polizeilichen Unfallaufnahme nicht in Einklang steht. In der Unfallskizze ist der Sandaustritt, den der Zeuge durch die Betätigung der Bremse auslöste, an einer Stelle markiert, die nur 3,5 m bis 4 m von der Fußgängerfurt entfernt ist. Wenn diese Markierung richtig ist, was von den Parteien nicht angezweifelt wird, muss der Zeuge H praktisch schon am Beginn der Kreuzung auf den Kläger reagiert haben und nicht, wie er bei seiner Vernehmung gemeint hat, erst am Ende der Kreuzung. Der Senat misst aber auch diesem Punkt keine entscheidende Bedeutung bei. Die Fehleinschätzung des Zeugen kann darauf beruhen, dass seine Erinnerung, was die Unfallörtlichkeit betrifft, wesentlich durch die Situation nach dem Unfall geprägt ist. Als die Bahn zum Stillstand kam, hatte der Zeuge die Kreuzung bereits rund 20 m hinter sich gelassen. Über diese Entfernung war der Kläger von der Bahn mitgeschleift worden. Auch die Schuhe des Klägers und ein von seinem Körper abgetrennter Gewebeteil wurden in einem Bereich deutlich jenseits der Kreuzung aufgefunden. Dementsprechend konzentrierten sich die Bergungs- und Sicherungsmaßnahmen der Rettungsdienste und der Polizei ganz auf den Bereich südlich der Kreuzung. Hierdurch kann sich bei dem Zeugen im Nachhinein der Eindruck verfestigt haben, dass auch das Unfallgeschehen selbst mehr auf der Süd- als auf der Nordseite stattgefunden hatte. Im Ergebnis bieten die Unstimmigkeiten bei den Zeit- und Ortsangaben jedenfalls keinen Anlass, die Aussage des Zeugen H insgesamt in Zweifel zu ziehen. Die Frage, welches Signal gezeigt wurde, als er in die Kreuzung hineinfuhr, gehört zum Kerngeschehen, das im Gedächtnis besser gespeichert wird als die zwangsläufig weniger präzise Wahrnehmung der zeitlichen und örtlichen Zusammenhänge.

Zudem wird die Aussage des Zeugen H, was die Signalgebung betrifft, durch die Angaben des Zeugen Y erhärtet, die dieser unmittelbar nach dem Unfall gegenüber der Polizei machte. 20

Zwar hat sich die Vernehmung des Zeugen Y selbst als unergiebig erwiesen. Nach seinen Angaben gegenüber dem Senat hat er heute an den Unfall nur noch eine ungenaue Erinnerung. Die Frage, welches Lichtzeichen die Fußgängerampel zeigte, hat er nicht zu beantworten vermocht. Dagegen ist in der polizeilichen Unfallanzeige festgehalten, dass der Zeuge Y gegenüber der Polizei erklärte, der Kläger sei "trotz rotlichtzeigender Ampel" losgelaufen (Ermittlungsakten Blatt 2). Dass der Zeuge diese Erklärung tatsächlich so 21

abgegeben hat, steht nach dem Ergebnis der weiteren Beweisaufnahme außer Zweifel. Der Zeuge U, der die Unfallanzeige fertigte, hatte keinen Anlass, dem Zeugen Y eine Aussage zu unterschieben, die dieser tatsächlich nicht gemacht hatte. Der Senat hat deshalb keine Bedenken, dem Zeugen U zu glauben, dass die Erklärung des Zeugen Y in der Unfallanzeige richtig wiedergegeben ist. Der Zeuge U hat sich zwar bei seiner Vernehmung nicht mehr in der Lage gesehen, noch näher zu konkretisieren, auf welche Ampel sich die Erklärung des Zeugen Y bezog. Den Umständen nach besteht aber kein Zweifel, dass er nur die Fußgängerampel gemeint haben kann. Sonst ergäbe die Präposition "trotz" in Verbindung mit dem Rotlicht keinen Sinn.

Welcher Beweiswert der Erklärung des Zeugen Y gegenüber der Polizei beizumessen wäre, wenn sie nicht durch die Aussage des Zeugen H bestätigt würde, bedarf keiner Entscheidung. Dem Kläger ist zuzugeben, dass die damaligen Angaben des Zeugen Y Zweifeln ausgesetzt sind, weil er sich unter dem schockartigen Eindruck des Unfalls offenbar nicht im Vollbesitz seiner geistigen Kräfte befand. Bezeichnend ist hierfür namentlich, dass er nach den Feststellungen des Zeugen U in der Verkehrsunfallanzeige nicht einmal in der Lage war, nähere Angaben zur Person des Klägers zu machen, obwohl er mit diesem befreundet war. Andererseits fragt sich, welchen Anlass er hatte, der Polizei von einem Rotlichtverstoß zu berichten, den der Kläger in Wahrheit nicht begangen hatte. 22

Es spricht auch nicht entscheidend gegen die damaligen Angaben des Zeugen Y, dass er der Polizei erklärte, der Kläger sei, wie es in der Unfallanzeige heißt, "noch einige Meter links neben der Bahn hergelaufen" (a. a. O.). Diese Beobachtung lässt sich ohne weiteres damit erklären, dass der Kläger, wie er selbst vorträgt, erst sehr spät bemerkte, dass die Bahn weiterfuhr, und deshalb im letzten Moment noch eine Ausweichbewegung nach links machte, so dass er praktisch in einem Bogen vor die Bahn lief. Hierdurch kann bei dem Zeugen Y optisch der Eindruck entstanden sein, der Kläger sei noch ein Stück neben der Bahn hergelaufen. 23

Auf die weiteren angeblichen Erklärungen des Zeugen Y kommt es im Ergebnis nicht an. Unerheblich ist insbesondere, wie er sich nach dem Unfall gegenüber dem Vater des Klägers äußerte. Es kann als zutreffend unterstellt werden, dass er diesem gegenüber in Abrede stellte, der Polizei erklärt zu haben, der Kläger sei bei Rotlicht losgelaufen. Insoweit kommt ohne weiteres in Betracht, dass er entweder nicht mehr wusste, was er der Polizei erklärt hatte, oder dass er die Erklärung nicht mehr wahrhaben wollte, weil ihm zwischenzeitlich bewusst geworden war, dass er den Kläger damit schwer belastet hatte. Die vom Kläger angeregte Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung war hiernach nicht veranlasst. 24

Bei der Gesamtwürdigung aller Umstände kann schließlich nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Kläger den von der Beklagten behaupteten Rotlichtverstoß bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung 1. Instanz nicht in Abrede gestellt hat. Die Behauptung, dass er Grünlicht gehabt habe, findet sich erstmals in der Berufungsbegründung. Dies lässt darauf schließen, dass der Kläger bzw. seine Eltern, die in erster Instanz noch seine gesetzlichen Vertreter waren, selbst Anhaltspunkte dafür zu haben glaubten, dass die Fußgängerampel rot zeigte. Für die Kehrtwende, die in diesem Punkt in der Berufungsinstanz vollzogen worden ist, hat der Kläger eine nachvollziehbare Begründung vermissen lassen. 25

Für den Senat steht daher fest, dass dem Zeugen H ein Verstoß gegen ein Haltsignal nicht zur Last fällt. Auch ein sonstiger Fahrfehler des Zeugen H ist nicht ersichtlich und wird vom Kläger jedenfalls in der Berufungsinstanz auch nicht mehr behauptet. Mit dem plötzlichen Auftauchen des Klägers brauchte er nicht zu rechnen. Zur Abgabe von Klingelzeichen bestand unter den gegebenen Umständen kein Anlass. Sie hätten den Unfall zudem nicht 26

verhindern können. Im Ergebnis steht dem Kläger damit ein Schadensersatzanspruch aus unerlaubter Handlung gemäß §§ 823, 831 BGB nicht zu.

II.

27

Die Beklagte haftet dem Kläger aber auch nicht als Bahnunternehmerin gemäß § 1 HPfIG.

28

Die vom Landgericht offen gelassene Frage, ob die versetzte Anordnung der Haltestellen einen Beschaffenheitsfehler im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 HPfIG darstellte, ist nach Auffassung des Senats zu verneinen. Versetzte Haltestellen sind in der Praxis des öffentlichen Personennahverkehrs keine Seltenheit. Im Busverkehr sind sie sogar die Regel, weil durch die versetzte Anordnung vermieden wird, dass Busse auf gleicher Höhe halten und dadurch unnötig den Verkehr behindern. Aber auch im schienengebundenen Verkehr sind versetzte Haltestellen keineswegs eine seltene Ausnahme. Von daher ist das Verhalten des Klägers, der darauf vertraut haben will, dass sich beide Haltestellen auf gleicher Höhe befanden, schon nicht mit einem entsprechenden Erfahrungssatz begründbar. Im übrigen ist die Fehlvorstellung des Klägers über die Anordnung der Haltestellen letztlich ein Faktor von untergeordneter Bedeutung. Die maßgebende, alle anderen Faktoren in den Hintergrund drängende Ursache ist sein Rotlichtverstoß, kombiniert mit der Laufgeschwindigkeit, die ihn darin hinderte, noch rechtzeitig auf die Bahn zu reagieren. Mit einem derart ungewöhnlichen, grob sorgfaltswidrigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer braucht der Bahnunternehmer nicht zu rechnen.

29

Es trifft auch nicht zu, dass dem Kläger durch die Verkleidung der Haltestelle auf der Ostseite der Gleise die Sicht auf die in Richtung I fahrende Bahn versperrt war. Eine deutliche Sichtbehinderung bestand - und besteht - nur in dem kurzen Abschnitt, in dem die Haltestelle überdacht und zur östlichen Richtungsfahrbahn der G-Strasse hin verkleidet ist. Im übrigen zieht sich über die gesamte Länge der Haltestelle nur ein Schutzgitter, das bei weitem nicht die Höhe der Straßenbahnwagen erreicht und deshalb auch für Fußgänger, die sich - wie der Kläger - der Kreuzung von der Y-Straße her nähern, die Sicht auf herannahende Züge nicht in erheblicher Weise einschränkt. Das war, wie die von der Polizei aufgenommenen Lichtbilder zeigen (Ermittlungsakten Bl. 27 ff., insbesondere Bild 32) zur Unfallzeit nicht anders als heute. Davon abgesehen fragt sich, wie sich die vom Kläger geltend gemachte Sichtbehinderung überhaupt auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Wie er selbst ausdrücklich vorträgt, rannte er los, weil er sah, dass sich die Bahn näherte. Sie blieb auch für ihn sichtbar, während sie sich auf die Kreuzung zu bewegte und zwar so deutlich, dass der Kläger sie nicht übersehen haben kann. Tatsächlich spricht alles dafür, dass der Kläger "sehenden Auges" auf die Bahn zugerannt ist, weil er glaubte, das Gleis noch rechtzeitig vor ihr überqueren zu können, und dass er von diesem Vorhaben zu spät abließ, wobei ihm zum Verhängnis wurde, dass er infolge seiner Laufgeschwindigkeit nicht mehr rechtzeitig halten oder ausweichen konnte. Welche Rolle dabei die angebliche Sichtbehinderung gespielt haben soll, ist nicht erkennbar.

30

Der Senat folgt dem Landgericht auch nicht, soweit es angenommen hat, dass der Unfall für die Beklagte ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 HPfIG war. Ob die Beklagte diesen ihr obliegenden Beweis geführt hat, ist zu bezweifeln, kann aber im Ergebnis dahinstehen.

31

Die Haftung der Beklagten ist jedenfalls nach § 4 HPfIG (in Verbindung mit § 254 BGB) ausgeschlossen, weil den Kläger ein weit überwiegendes Mitverschulden trifft. Insoweit schließt der Senat sich den Ausführungen des Landgerichts an. Er berücksichtigt dabei auch, dass die vom Bahnunternehmer zu vertretende Betriebsgefahr, wenn es gegen das

32

Verschulden von Fußgängern abzuwägen ist, regelmäßig nicht in vollem Umfang zurücktritt. Hier geht es indessen nicht nur um ein einfaches Verschulden. Vielmehr hat der Kläger durch ein ungewöhnlich hohes Maß an Fehlverhalten zu dem Unfall beigetragen. Er glaubte, die Bahn werde noch halten, obwohl es für diese Annahme keinen vernünftigen Grund gab. Er missachtete das Rotlicht und übertrat damit eine Sperre, die ihn eigentlich hätte veranlassen müssen, sich innerhalb des für ihn gesperrten Bereichs mit besonderer Vorsicht zu bewegen. Stattdessen stürmte er in die Kreuzung hinein und steigerte damit die Gefahr, der er sich durch den Rotlichtverstoß bereits ausgesetzt hatte, noch einmal beträchtlich, weil er nicht mehr in der Lage war, die Fahrweise der Bahn zu beobachten und rechtzeitig auf sie zu reagieren. Wie sehr er sich damit selbst gefährdete, konnte und musste er auch als 15jähriger erkennen. Die Bedeutung des Rotlichts ist auch jugendlichen Verkehrsteilnehmern geläufig. Auch bedarf es keiner besonderen Einsicht und Reife, um zu erkennen, wie sich die Gefahr noch steigert, wenn der Rotlichtverstoß im Laufschrift begangen wird. Das jugendliche Alter des Klägers ändert deshalb nichts daran, dass ihm ein besonders hohes Maß an Fahrlässigkeit zur Last fällt. Im Ergebnis hält es der Senat deshalb in Übereinstimmung mit dem Landgericht für gerechtfertigt, eine etwaige Haftung der Beklagten aus dem Gesichtspunkt der Betriebsgefahr in vollem Umfang zurücktreten zu lassen.

III.	33
Auch ein Anspruch wegen Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Artikel 34 GG steht dem Kläger nicht zu.	34
Eine von der Beklagten zu vertretende mangelhafte Verkehrsregelung hat das Landgericht mit Recht verneint. Insoweit wird auf die zutreffenden Ausführungen in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils Bezug genommen (§ 543 Abs. 1 ZPO). Was der Kläger dagegen mit der Berufung vorbringt, rechtfertigt keine vom Standpunkt des Landgerichts abweichende Beurteilung. Vielmehr geht aus dem in der Berufungsinstanz vorgelegten Phasendiagramm hervor, dass Fußgänger, die die für sie maßgebenden Lichtzeichen beachten, durch den Fahrzeugverkehr nicht gefährdet werden.	35
Im übrigen ist dem Landgericht auch darin zuzustimmen, dass ein etwaiger Fehler der Verkehrsregelung für den Unfall des Klägers nicht kausal geworden ist. Der Kläger hat sich nicht nur über die bestehende Verkehrsregelung hinweggesetzt, indem er das Rotlicht missachtet hat. Das von ihm gezeigte besonders hohe Maß an Unbesonnenheit und Leichtsinns rechtfertigt darüber hinaus den Schluss, dass er sich durch eine wie auch immer geartete anderweitige Regelung nicht hätte beeinflussen lassen. Eine Verkehrsregelung, die ein Verhalten, wie es der Kläger an den Tag gelegt hat, verhindert oder gewährleistet, dass es folgenlos bleibt, ist mit zumutbaren Mitteln nicht zu erreichen.	36
Im übrigen ist auch hier das Mitverschulden des Klägers zu berücksichtigen (§ 254 Abs. 1 BGB). Es hat auch gegenüber der in Betracht kommenden Amtspflichtverletzung ein solches Gewicht, dass eine etwaige Haftung der Beklagten in vollem Umfang zurücktritt. Insoweit gilt für den Anspruch aus § 839 BGB (in Verbindung mit Artikel 34 GG) das Gleiche wie für den oben (Ziffer II) erörterten Anspruch aus § 1 HPfIG.	37
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.	38
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit und Sicherheitsleistung folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	39
Berufungsstreitwert und Wert der Beschwer: 500.000,00 DM.	40

