Oberlandesgericht Hamm, 11 U 76/13

Datum:	08.01.2014
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	11. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	11 U 76/13
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2014:0108.11U76.13.00

Vorinstanz:	Landgericht Essen, 4 O 366/11

Tenor:

I. Der Senat weist darauf hin, dass er beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gegen das am 27.05.2013 verkündete Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Essen durch einstimmigen Beschluss nach § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

II. Der Klägerin wird Gelegenheit gegeben, binnen zwei Wochen nach Zugang dieses Beschlusses zu dem Hinweis Stellung zu nehmen oder mitzuteilen, ob die Berufung aus Kostengründen zurückgenommen wird.

Aufgrund des Hinweisbeschlusses vom 08.01.2014 wurde die Berufung zurückgenommen.

Gründe: 1

I. 2

Die Klägerin nimmt die Beklagte aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflichtverletzung auf Ersatz von Reparaturkosten in Höhe von 3.189,09 € netto in Anspruch, die ihr dadurch entstanden sind, dass der Zeuge L am 27.07.2011 gegen 3

10.40 Uhr mit dem in ihrem Eigentum stehenden Pkw C, amtliches Kennzeichen ########, auf der X-Straße in C2 durch ein Schlagloch gefahren ist.

Das Landgericht hat die Klage mit Urteil vom 27.05.2013 mit der Begründung abgewiesen, dass letztlich dahinstehen könne, ob der Mitarbeiter der Beklagten, der Zeuge H, die Fahrbahndecke an der Unfallstelle noch zwei Tage vor dem Schadensereignis ordnungsgemäß kontrolliert habe; denn jedenfalls fehle es an der von der Klägerin zu beweisenden Kausalität zwischen der Pflichtverletzung und dem Schaden. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr.-Ing. N könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich das streitgegenständliche Schlagloch innerhalb von nur zwei Tagen gebildet habe. Der Beklagten könne auch nicht vorgeworfen werden, die Unfallstelle zuvor nur unzureichend bzw. mit nicht hinreichender Sorgfalt repariert zu haben, weil sich nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen nicht sicher prognostizieren lasse, wie lange sich der regelmäßig verwendete Reparaturasphalt auf der Straße hält. 4

Wegen der weiteren Einzelheiten des zugrunde liegenden Sachverhalts und der Urteilsbegründung wird auf die angefochtene Entscheidung des Landgerichts vom 21.11.2012 Bezug genommen. 5

Dagegen richtet sich die Berufung der Klägerin, mit der diese ihren erstinstanzlichen Klageantrag weiterverfolgt. Sie ist der Ansicht, dass das Landgericht die Ausführungen des Sachverständigen und die ansonsten getroffenen Feststellungen fehlerhaft gewürdigt habe. Die Ausführungen des Sachverständigen könnten nur dahin gewertet werden, dass zum einen mit Sicherheit schon zwei Tage vor dem Schadensereignis eine erkennbare erhebliche, den Kraftfahrzeugverkehr gefährdende Schädigung der Fahrbahn vorhanden gewesen sei. Zum anderen habe sich die Straße nach Einschätzung des Sachverständigen insgesamt in einem derart grob schadhaften Zustand befunden, dass sie den Anforderungen an eine derart belastete Straße nicht mehr ansatzweise entsprochen hätte, weshalb eine nachhaltige und umfassende Reparatur der Fahrbahn erforderlich gewesen wäre. Wegen der weiteren Einzelheiten der Berufungsbegründung wird auf Blatt 153 bis 158 der Akten Bezug genommen. 6

Die Klägerin hat angekündigt zu beantragen, 7

das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 3.189,09 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 29.11.2011 zu zahlen. 8

Die Beklagte hat angekündigt zu beantragen, 9

die Berufung zurückweisen. 10

Sie verteidigt mit näheren Ausführungen das angefochtene Urteil des Landgerichts als richtig. 11

II. 12

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, hat in der Sache aber nach einstimmiger Überzeugung des Senats offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ZPO). Die Rechtssache hat zudem weder grundsätzliche Bedeutung (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO), noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Senats (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 ZPO); auch eine mündliche Verhandlung vor dem Senat ist nicht geboten 13

(§ 522 Abs. 2 S. 1. Nr. 4 ZPO). 14

Die mit der Berufung gegen das angefochtene Urteil erhobenen Einwände tragen weder im Sinne des § 513 Abs. 1 ZPO die Feststellung, dass die Entscheidung auf einer Rechtsverletzung beruht (§ 546 ZPO), noch, dass nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen. 15

Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen. 16

1. Der Klägerin steht aufgrund des Schadensereignisses vom 27.07.2011 kein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte auf Ersatz der ihr entstandenen Reparaturkosten in Höhe von 3189,09 € netto zu. Ein dahingehender Anspruch aus § 839 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG und § 249 BGB als der hier einzig ernsthaft in Betracht kommenden Anspruchsgrundlage scheitert bereits daran, dass eine Verletzung der der Beklagten nach §§ 9, 9a, 47 Abs. 1 StrWG NW obliegenden Verkehrssicherungspflicht nicht festgestellt werden kann. 17

a) Aus den §§ 9, 9a, 47 StrWG NW ergibt sich für die Beklagte grundsätzlich die Verpflichtung, die von ihr unterhaltenen Verkehrsflächen von abhilfebedürftigen Gefahrenquellen freizuhalten. Allerdings muss der Sicherungspflichtige nicht für alle denkbaren, auch entfernt liegenden Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge treffen, weil eine Sicherung, die jeden Unfall ausschließt, praktisch nicht möglich ist. Vielmehr bestimmt sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht danach, was ein vernünftiger Benutzer der betreffenden Verkehrsfläche an Sicherheit erwarten darf. Danach muss sich eine öffentliche Verkehrsfläche in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befinden, der eine möglichst gefahrlose Benutzung zulässt. Dabei haben die Verkehrsteilnehmer im Grundsatz die gegebenen Verhältnisse so hinzunehmen und sich ihnen anzupassen, wie sie sich ihnen erkennbar darbieten, und mit typischen Gefahrenquellen, wie etwa Unebenheiten, zu rechnen. Ein Tätigwerden des Verkehrssicherungspflichtigen in Gestalt besonderer Sicherungsmaßnahmen oder Warnhinweise ist allerdings dann geboten, wenn die nahe liegende Möglichkeit einer Rechtsgutsverletzung anderer besteht (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 13.01.2006, 9 U 143/05, Rz. 9 bei Juris mit Verweis auf: OLG Hamm, NZV 1997, 1997, 43; OLG Hamm, NJW-RR 2005, 255, 256; Senat, Urteil vom 27.06.2012, I-11 U 81/11). Dies ist der Fall, wenn Gefahren bestehen, die auch für einen sorgfältigen Benutzer bei Beachtung der zu erwartenden Eigensorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag (vgl. dazu grundlegend: BGH, VersR 1979, 1055; BGH, NJW 1985, 1076; OLG Hamm, NJW-RR 2010, 33; OLG Hamm, NJW 2004, 255, 256; OLG Hamm, NZV 2002, 129, 130). Die Grenze zwischen abhilfebedürftigen Gefahren und von den Benutzern hinzunehmenden Erschwernissen wird dabei maßgeblich durch die sich im Rahmen des Vernünftigen haltenden Sicherheitserwartungen des Verkehrs bestimmt, die sich wiederum wesentlich an dem äußeren Erscheinungsbild der Verkehrsfläche und ihrer Verkehrsbedeutung orientieren (OLG Hamm, NJW-RR 2006, 1100; OLG Hamm, NJW-RR 2005, 255, 256). 18

b) Ausgehend von diesen Grundsätzen kann vorliegend eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Beklagte nicht festgestellt werden. 19

aa) Das am Unfalltag an der X-Straße vorhandene Schlagloch rechtfertigt die Annahme einer Verkehrssicherungspflicht die Beklagte schon deshalb nicht, weil es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme selbst am Tag des Schadensereignisses nicht eine derartige Tiefe gehabt hat, dass es sich bei ihm um eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle 20

gehandelt hätte, zu dessen Beseitigung die Beklagte nach §§ 9, 9 a, 47 StrWG NRW verpflichtet gewesen wäre. Denn während von Teilen der Rechtsprechung eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bei Vorhandensein von Schlaglöchern bereits generell mit der Begründung verneint wird, dass es keinen Anspruch des Straßenbenutzers darauf gebe, dass sich die Straßen stets in einem glatten und einwandfreien Zustande befinden (so etwa: OLG Celle, OLGR 1995, 174; LG Lüneburg, SP 2006, 5; LG Rostock, MDR 2005, 396; OLG Rostock, MDR 2000, 638), vertritt der Senat im Übereinstimmung mit dem wohl überwiegenden Teil der Rechtsprechung die Auffassung, dass unter Berücksichtigung der Umstände des jeweiligen Einzelfalls eine Verkehrssicherungspflicht nur für auf verkehrswichtige Straßen gelegene Schlaglöcher mit einer Tiefe von mindestens 15 cm anzunehmen ist, weil erst bei Schlaglöchern solcher Tiefe, die bei einigen Fahrzeugen bereits zu einer Bodenberührung führen kann und deren Befahrbarkeit auch von einem umsichtigen Fahrer kaum mehr gewährleistet ist, nicht mehr davon ausgegangen werden kann, dass ein Autofahrer mit derartig gravierenden Unebenheiten rechnen und sich auf diese einstellen muss (vgl. OLG Jena, DAR 2003, 69: Absatz im Straßenbelag von 19 cm; OLG Dresden, DAR 1999, 122: 21 cm tiefe Bodenwelle in einer verkehrswichtigen Straße; OLG Naumburg, NJ 1997, 432: 20 cm tiefes Schlagloch in einer Kreisstraße; LG Dresden, DAR 2000, 480: 15-18 cm tiefes Schlagloch in einer Hauptverkehrsstraße im Innenstadtgebiet; LG Dresden, DAR 1994, 327: 15 cm tiefes Schlagloch innerorts in einer Umgehungsstraße; LG Chemnitz, DAR 1998, 144: 21 cm tiefe Fahrbahnrinne in verkehrswichtiger Durchgangsstraße; LG Augsburg, ZfS 1991, 404: 20 cm tiefer Frostaufbruch in innerstädtischer Straße mit hohem Verkehrsaufkommen; OLG Celle, Urteil vom 08.02.2007, 8 U 199/06 – Rz. 7 bei Juris: 20 cm tiefes Schlagloch auf wichtiger innerstädtischer Durchfahrtstraße; LG Meiningen, VersR 2007, 964: etwa 15 cm tiefes und ca. 80-100 cm durchmessendes Schlagloch). Lediglich für Autobahnen stellen bereits Schlaglöcher ab einer Tiefe von 10 cm eine von dem Verkehrssicherungspflichtigen zu beseitigende, abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar (OLG Nürnberg, DAR 1996, 59: 10 cm tiefes Schlagloch auf Bundesautobahn; LG Halle, DAR 1999, 28: 12 cm tiefes Schlagloch auf Bundesautobahn).

Vorliegend hat die Klägerin aber nicht beweisen können, dass das schadensverursachende Schlagloch zum Unfallzeitpunkt eine Tiefe von mindestens 15 cm gehabt hat. Ihre Behauptung, dass das Schlagloch teilweise sogar 15 cm bis 20 cm tief gewesen sei, hat der von ihr benannte Zeuge L nicht bestätigt. Er hat vielmehr bei seiner erstinstanzlichen Vernehmung ausgesagt, dass das Schlagloch an der tiefsten Stelle 12 cm bis 14 cm tief gewesen sei. Auch der Sachverständige N hat eine Tiefe des Schlagloches von mindestens 15 cm nicht festzustellen vermocht, sondern lediglich eine Tiefe von 12 cm für plausibel erachtet. 21

Besondere Umstände, die es ausnahmsweise rechtfertigen könnte, bereits bei einer geringeren Tiefe als 15 cm von einer abhilfebedürftigen Gefahrenquelle auszugehen, sind vorliegend weder von der Klägerin dargetan worden, noch sonst ersichtlich. Allein der Umstand, dass es sich bei der X-Straße um eine zweispurige Straße handelt, über die auch Zubringerverkehr zur A 40 stattfindet, reicht hierfür nicht aus, weil nach der vorgenannten herrschenden Rechtsprechung die Grenze von mindestens 15 cm bereits für verkehrswichtige Straße gilt. Zudem liegt die X-Straße noch im inneren städtischen Bereich von C2 und über 4 km von der nächsten Anschlussstelle zu A 40 entfernt. 22

Abgesehen davon müsste das Schlagloch aber auch schon zum Zeitpunkt der von der Beklagten zuletzt vor dem Schadensereignis vorzunehmen gewesenen und auch tatsächlich vorgenommenen Streckenkontrolle am 25.07.2011 bereits eine Tiefe von 15 cm gehabt haben, damit die Beklagte aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht zu einem 23

Tätigwerden verpflichtet gewesen wäre. Dies kann nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme aber erst recht nicht festgestellt werden. Zwar hat der Sachverständige Dr. Ing. N insoweit die Auffassung vertreten, dass mit Sicherheit schon am 25.07.2011 an der betreffenden Straßenstelle ein Schlagloch vorhanden gewesen sei. Zu irgendwelchen näheren Angaben dazu, wie groß dieses Schlagloch am 25.07.2011 war, hat er sich jedoch nicht in der Lage gesehen. Vielmehr hat er bei seiner ergänzenden mündlichen Anhörung am 27.05.2013 auf Nachfrage des Landgerichts sogar ausdrücklich erklärt, nicht mit Sicherheit sagen zu können, dass bereits zwei Tage vor dem Schadensereignis eine erkennbar reparaturbedürftige Stelle vorgelegen hat. Soweit der Sachverständige ferner erklärt hat, dass sich eigentlich noch einzelne Partikel des herausgelösten Materials auf der Fahrbahn hätten finden lassen müssen, so hat es sich dabei allein um ein Argument des Sachverständigen für seine Annahme gehandelt, dass das Schlagloch nicht vollständig innerhalb von zwei Tagen entstanden sein kann. Die genannte Erklärung des Sachverständigen lässt aber keine Rückschlüsse darauf zu, welche Größe und Tiefe das Schlagloch bereits am 25.07.2011 gehabt hat. Gleiches gilt auch für die Aussage des Zeugen L2, der im gleichen Bereich der X-Straße bereits am 26.07.0211 gegen 15.30 Uhr einem sehr großen Schlagloch ausgewichen sein will. Denn selbst wenn man unterstellen wollte, dass es sich dabei um das gleiche Schlagloch gehandelt hat, durch das später der Zeuge L gefahren ist, ließe die Aussage des Zeugen L2 angesichts der mündlichen Ausführungen des Sachverständigen im Verhandlungstermin am 27.05.2013 keine Rückschlüsse auf die Größe des Schlaglochs am 25.07.2011 zu.

bb) Entgegen der Ansicht der Klägerin kann auch nicht festgestellt werden, dass die Beklagte die ihr aus §§ 9, 9 a, 47 StrWG NRW obliegende Verkehrssicherungspflicht bereits dadurch verletzt hat, dass die von ihr schon vor dem Schadensereignis vom 27.07.2011 auf der X-Straße durchgeführten Reparaturarbeiten unzureichend gewesen sind. Denn nach gefestigter Rechtsprechung besteht die Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen nicht uneingeschränkt, sondern steht unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, so dass es namentlich auch auf die wirtschaftliche Leistungspflicht des Sicherungspflichtigen ankommt (vgl. BGH, Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03, NJW 2003, 3622 ff., Rz. 8 bei Juris; Stein/Itzel/Schwall, Praxis-Handbuch des Amts- und Staatshaftungsrechts, 2. Auflage 2012, Rn. 529 m.w.Nw.). Aus diesem Grunde kann der Verkehrsteilnehmer angesichts der bekanntermaßen angespannten Haushaltslage der Kommunen selbst für verkehrswichtige und stark frequentierte Straßen regelmäßig nicht erwarten, dass im Falle des wiederholten Auftretens von Straßenschäden die Fahrbahnoberfläche von der verkehrssicherungspflichtigen Kommune komplett saniert wird. Eine solche Komplettsanierung ist aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht von dem Sicherungspflichtigen nur und erst dann geschuldet, wenn die bislang durchgeführten Reparaturmaßnahmen keine ausreichende Gewähr mehr dafür bieten, den zu erwartenden Verkehrsbelastungen zumindest für eine vorübergehende Zeit standzuhalten. 24

Auch das hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klägerin aber nach dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme nicht beweisen können. Denn wie der Sachverständige auf Seite 9 seines schriftlichen Gutachtens vom 12.09.2012 ausgeführt hat, lässt sich auch unter Berücksichtigung des Straßenzustandes, der Beanspruchung der Straße als stark befahrene Durchgangsstraße und der Verkehrsdichte eine Zeitspanne, wie lange der verwendete Reparaturasphalt auf der Straße hält, nicht angeben. Allein der Umstand, dass das Schlagloch an einer Stelle entstanden ist, die von der Beklagten zuvor schon einmal mit Reparaturasphalt ausgebessert worden war, rechtfertigt die Annahme einer unzureichend dauerhaften Reparatur schon deshalb nicht, weil weder vorgetragen, noch sonst ersichtlich ist, wie lange die letzten Reparaturarbeiten der Beklagten an der besagten 25

Stelle zurückliegen.

cc) Entgegen der Ansicht der Klägerin ergibt sich auch nicht aus den von ihr mit der Berufung zitierten Ausführungen des Sachverständigen auf Seite 8 des schriftlichen Gutachtens vom 12.09.2012, dass sich die X-Straße allein schon wegen der mehrfach durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen in einem für den Fahrzeugverkehr nicht mehr hinnehmbaren, verkehrsunsicheren Zustand befunden hat. Aus den betreffenden Ausführungen des Sachverständigen ergibt sich allein, dass für den betreffenden Bereich der X-Straße auch zukünftig mit weiteren Schädigungen zu rechnen war, nicht aber, dass die Beklagte auch davon ausgehen musste, dass die in diesem Fall dann notwendig werdenden weiteren Reparaturmaßnahmen noch nicht einmal mehr für einen vorübergehenden Zeitraum den zu erwartenden Verkehrsbelastungen standhalten werden können. 26

Damit fehlt es für einen Anspruch aus § 839 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG bereits an einer Verkehrssicherungspflichtverletzung der Beklagten. 27

2. Da der Klägerin danach schon der geltend gemachte Anspruch auf Ersatz des Fahrzeugschadens nicht zusteht, erweist sich auch der von ihr insoweit geltend gemachte Zinsanspruch als vorn vornherein unbegründet. 28

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE