Oberlandesgericht Hamm, 11 U 166/14

Datum:	18.12.2015
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	11. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	11 U 166/14
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2015:1218.11U166.14.00

Vorinstanz:	Landgericht Detmold, 9 O 135/14
Schlagworte:	Verkehrssicherungspflicht, Verkehrssicherungspflichtverletzung, Straßenbelag, Haftung, Land NRW
Normen:	§ 839 BGB i.V.m. Art. 14 GG; §§ 9, 9a Straßen- und Wegegesetz NW

Leitsätze:

Das Land Nordrhein-Westfalen kann aufgrund einer Verkehrssicherungspflichtverletzung für einen Fahrbahnbelag haften, der eine unzureichende Griffigkeit aufweist, wenn es aufgrund dieser Gefahrenquelle zu einem Motorradunfall kommt.

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 24.09.2014 verkündete

Urteil der Einzelrichterin der Zivilkammer IV des Landgerichts Detmold

unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert.

Das beklagte Land wird verurteilt, an die Klägerin 1.590,45 Euro sowie außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 229,55 Euro jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.11.2012 zu zahlen.

Die weitergehende Klage bleibt abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin ¼ und das

beklagte Land ¾.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

G r ü n d e:

I.

Die Klägerin verlangt mit dem Vorwurf einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht infolge mangelnder Griffigkeit des Fahrbahnbelages von dem beklagten Land Schadensersatz wegen der Beschädigung ihres Motorrades I1 bei einem von ihr behaupteten Unfallgeschehen am ##.##.2012 um 9.40 Uhr auf der L ### hinter der Ortsdurchfahrt M-L.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhaltes wird gemäß § 540 ZPO auf die Feststellungen in dem angefochtenen Urteil verwiesen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, dass das Land seine Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt habe. Aufgrund des von der Klägerin im selbstständigen Beweisverfahren LG Bielefeld, Aktenzeichen 18 0H 2/13, eingeholten Gutachtens des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. S sei davon auszugehen, dass feste Grenzwerte, ab denen bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen seien, nicht existierten. Die Straße sei auch bei Nässe mit Wahrscheinlichkeit unfallfrei befahrbar gewesen. Eine Unfallhäufung im Sturzbereich sei von der Klägerin nicht substanziiert dargelegt worden. Es sei auch nicht erkennbar, dass den Mitarbeitern des beklagten Landes bei den durchgeführten Kontrollen die mangelnde Griffigkeit des Straßenbelages habe auffallen müssen. Hingegen hätte die Klägerin angesichts des Straßenbelages und der Witterung besondere Vorsicht walten lassen müssen, zumal sie einen anderen Motorradfahrer vor sich habe schlingern sehen.

Mit der Berufung wiederholt und vertieft die Klägerin ihre Auffassung, dass das beklagte Land aufgrund der naheliegenden Möglichkeit einer Rechtsgutverletzung von Verkehrsteilnehmern gehalten gewesen wäre, das vorhandene und aufgrund der fehlenden Rauheit der Fahrbahn bei einer Straßenkontrolle erkennbare Unfallrisiko zu beseitigen.

Die Klägerin beantragt,

das am 24.09.2014 verkündete Urteil der Einzelrichterin der Zivilkammer IV des Landgerichts Detmold abzuändern und das beklagte Land zu verurteilen, an sie 2.120,60 Euro sowie außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 272,87 Euro jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.11.2012 zu zahlen.

Das beklagte Land beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Es verteidigt das angefochtene Urteil mit näheren Ausführungen.

Der Senat hat Beweis erhoben durch uneidliche Vernehmung der Zeugen V und I sowie durch wiederholte Anhörung des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. S. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Berichterstattervermerke zu den Senatsterminen vom 22.05.2015 und vom

13.11.2015, wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes im Berufungsverfahren auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze im Berufungsverfahren nebst eingereichten Anlagen verwiesen. 13

II. 14

Die zulässige Berufung der Klägerin hat weitgehend Erfolg. 15

Der Klägerin steht aufgrund ihres Motorradunfalles vom ##.##.2012 gegen 9.40 Uhr auf der L ### kurz hinter der Ortsdurchfahrt M-L ein Schadensersatzanspruch gegen das beklagte Land gemäß § 839 Abs. 1 S. 1 BGB i. V. m. Artikel 34 GG, 9, 9 a Straßen- und Wegegesetz NW zu. 16

1. 17

Aufgrund des Ergebnisses der vom Senat durchgeführten Beweisaufnahme steht fest, dass die Klägerin am ##.##.2012 auf der L ### bei regennasser Straße mit ihrem Motorrad gestürzt ist und das in ihrem Eigentum stehende Motorrad dadurch beschädigt wurde. Den Unfallhergang hat nicht nur die Klägerin plausibel bei ihrer Anhörung durch den Senat geschildert, sondern er wurde auch durch den Zeugen I glaubhaft bestätigt. Allein der Umstand, dass der Zeuge selbst Schadensersatzansprüche wegen eines von ihm nahezu zeitgleich erlittenen Sturzes gegen das beklagte Land geltend macht und er eigene wirtschaftliche Interessen verfolgt, macht seine Aussage nicht unglaubhaft. Vielmehr ist sie nicht nur mit der Geschehensschilderung der Klägerin, sondern auch mit den Feststellungen der Polizei ausweislich der beigezogenen Akten, Aktenzeichen 404000-027229-12/2 der Kreispolizeibehörde M vereinbar, da die zur Unfallstelle gerufenen Polizeibeamten eine rutschige nasse Fahrbahn, Kratzspuren und Farbabrieb auf der Fahrbahn sowie eine Rutschspur in den Straßengraben festgehalten haben. Der Umstand, dass die Klägerin stürzte, ergibt sich zudem aus der Aussage der Zeugin V, wenngleich diese aufgrund ihrer Sitzposition hinter der Klägerin ansonsten keine näheren Angaben zum Unfallhergang und Unfallort machen konnte. 18

2. 19

Das beklagte Land hat die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht verletzt, weil der Fahrbahnbelag im Bereich der Unfallstelle eine unzureichende Griffigkeit aufwies. 20

Aus den o.g. Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes NW ergibt sich für das beklagte Land die Verpflichtung, die von ihm unterhaltenen Verkehrsflächen von abhilfebedürftigen Gefahrenstellen frei zu halten. Es muss dabei nicht für alle erdenklichen, auch entfernten Möglichkeiten eines Schadenseintrittes Vorsorge treffen. Eine absolute Gefahrlosigkeit kann nicht gefordert werden. Grundsätzlich muss sich auch der Straßenbenutzer den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Der Verkehrssicherungspflichtige muss jedoch in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise alle, aber auch nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten 21

vermag (vgl. nur BGH, NZV 2012, S. 533 m. w. N.). Entscheidend sind die konkreten Umstände des Einzelfalls. Maßgebend ist die Sicherheitserwartung des Verkehrs, die sich wesentlich an dem äußeren Erscheinungsbild der Verkehrsfläche, ihrer Verkehrsbedeutung und dem Maß der Ablenkung der Verkehrsteilnehmer orientiert (vgl. nur OLG Hamm, 9. Zivilsenat, NJW-RR 2006, S. 1100).

Den danach zu stellenden Anforderungen hat das beklagte Land nicht genügt. Die Verhandlung vor dem Senat hat ergeben, dass der Fahrbahnbelag an der Unfallstelle mindestens seit dem Jahre 2008 eine mangelhafte Griffigkeit aufwies, aufgrund derer nicht mehr gewährleistet war, dass Motorradfahrer trotz Einhaltung der von ihnen zu verlangenden Sorgfalt den streitgegenständlichen Streckenabschnitt bei Nässe gefahrlos passieren konnten. Im Senatstermin vom 13.11.2015 hat das beklagte Land einräumen müssen, dass bereits im Rahmen einer Straßenzustandserhebung im Jahre 2008 eine Griffigkeit ermittelt wurde, die mit einem Seitenkraftbeiwert unterhalb des sogenannten Schwellenwerts des von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellten Merkblatts zur Bewertung der Straßengriffigkeit bei Nässe (im Folgenden M BGriff) lag und zu einer Bewertung mit „mangelhaft“ führte. Den Umstand, dass das beklagte Land bis zur letzten mündlichen Verhandlung im vorliegenden Rechtsstreit die ihm vorliegenden Ergebnisse der Straßenzustandserhebung nicht bekanntgab, auf Auflage des Senats hin zunächst nur einen unvollständigen, die maßgeblichen Zahlen nicht enthaltenen Auszug aus der Tabelle vorgelegt hat und das Bestreiten unzureichender Griffigkeit der Straße aufrechterhielt, braucht der Senat nicht weiter zu kommentieren. 22

Die im Jahre 2008 erhobenen Werte korrespondieren mit den Ergebnissen der Messungen, die der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. S bei Anfertigung seines Gutachtens vom 18.12.2013 im Rahmen des selbstständigen Beweisverfahrens Landgericht Bielefeld, Aktenzeichen 18 OH 2/13, durchführen ließ. Auch bei der von ihm veranlassten Untersuchung ergaben sich Seitenkraftbeiwerte, die bei zahlreichen Einzelpunkten im hier betroffenen Straßenbereich nicht nur unterhalb des Warnwertes der Tabelle 2 des M BGriff, sondern sogar unterhalb des Schwellenwertes lagen, weshalb der Sachverständige überzeugend zu dem Ergebnis gelangt ist, dass die Fahrbahn eine für die Verkehrssicherheit kritische Griffigkeit aufwies, die ein erhöhtes Unfallrisiko zur Folge haben konnte. 23

Die im Jahre 2008 erhobenen und spätestens im Jahre 2010 dem für das Land handelnden Landesbetrieb Straßenbau NRW vorliegenden Werte hätten zumindest insofern Veranlassung zu Abhilfemaßnahmen geben müssen, als das Land gehalten gewesen war, im Bereich der späteren Unfallstelle das Verkehrszeichen 114 gemäß der Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO (Schleuder- oder Rutschgefahr) mit Zusatzschild 1052-36 „bei Nässe“ in Verbindung mit einer jedenfalls bei Nässe geltenden Tempobegrenzung auf maximal 30 km/h gemäß Zeichen 274 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO aufzustellen, was das beklagte Land vorwerfbar unterlassen hat. Ob es darüber hinaus noch geboten gewesen wäre, den betreffenden Fahrbahnabschnitt baulich zu sanieren, kann dahinstehen. 24

Ohne Erfolg macht demgegenüber das beklagte Land geltend, dass nach dem seinerzeit einschlägigen Regelwerk des M BGriff aus dem Jahre 2003 gemäß dem Maßnahmenkatalog in Tabelle 4 in Verbindung mit den empfohlenen Konsequenzen bzw. Maßnahmen gemäß Tabelle 3 lediglich eine abschnittsbezogene ingenieurmäßige Überprüfung vorgesehen gewesen sei, ob Unfallhäufungsstellen bei Nässe vorhanden seien oder eine erhöhte Unfallgefahr aufgrund der Streckencharakteristik bestehe, und soweit dies nicht der Fall sei, lediglich die Beobachtungszeiträume zu verkürzen seien. Nur im Fall der Feststellung einer Unfallhäufung oder einer erhöhten Unfallgefahr aufgrund der Streckencharakteristik seien 25

verkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung und/oder die Aufstellung des Gefahrzeichen 114 und bauliche Maßnahmen wie griffigkeitsverbessernde Maßnahmen, eine Verbesserung des Wasserabflusses von der Fahrbahnoberfläche und/oder eine Verbesserung der Sichtverhältnisse geboten. Wenngleich der Wortlaut des Merkblattes sämtliche Maßnahmen an die Feststellung einer Unfallhäufung im fraglichen Bereich oder sonstiger die Unfallgefahr erhöhenden Charakteristika knüpft, welche im vorliegenden Fall nicht feststellbar sind, musste sich den Mitarbeitern der zuständigen Behörden gleichwohl aufdrängen, dass eine derartige Handhabung weder mit Sinn und Zweck der dem Land obliegenden Verkehrssicherungspflichten noch mit der staatlichen Verpflichtung zu Schutz von Leib und Leben gemäß Artikel 2 Abs. 2 S. 1 GG und zum Schutze des Eigentums gemäß Artikel 14 GG vereinbar ist. Da gerade für Motorradfahrer ein Sturz auf regennasser Fahrbahn aufgrund mangelhafter Griffigkeit des Straßenbelages mit erheblichen Gefahren für Leib, Leben und Eigentum verbunden ist, lag vielmehr auf der Hand, dass eine Handhabung, an einer bekannten Gefahrenstelle Schutzmaßnahmen erst dann zu ergreifen, wenn bereits ein oder gar mehrere Unfälle geschehen und dadurch Sach- und Körperschäden verursacht worden sind, nicht angehen kann. Hinzu kommt, dass es nach den Ausführungen des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. S bei den Diskussionen anlässlich der Erstellung und der Überarbeitung des M BGriff um ein – grundsätzlich nachvollziehbares – Interesse der Träger der Straßenbaulast ging, nicht stets bei der Feststellung unzureichender Griffigkeit einer Straße bauliche Maßnahmen durchführen zu müssen, da eine derartige Pflicht bei einer unabsehbaren Vielzahl von Fällen die finanziellen Möglichkeiten öffentlichen Träger übersteigen könnte. Hingegen gab es weder Bestrebungen noch ist hierfür irgendein anerkennenswerter Grund ersichtlich, dass ein für die Verkehrssicherung verantwortlicher Straßenbaulastträger nicht die Verkehrsteilnehmer vor einer möglichen Gefahrenstelle durch eine geeignete und wenig kostenaufwändige Beschilderung warnen und so Unfällen vorbeugen sollte.

Indem die zuständigen Bediensteten des beklagten Landes diese Überlegungen nicht angestellt haben, handelten sie auch schuldhaft. Dass ihr Handeln mit dem seinerzeit geltenden Wortlaut des M BGriff vereinbar war, entlastet sie nicht. Obwohl das M BGriff seinerzeit ersichtlich in dem Bestreben erstellt wurde, die technischen Regeln und die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichtigen nach dem seinerzeitigen Erkenntnisstand zu erfassen, entbindet dies die Sicherungspflichtigen nicht von der Überprüfung, ob die in dem Merkblatt vorgeschlagenen und daher nicht wie eine Rechtsnorm verbindlichen Vorgehensweisen bei der Feststellung von Sicherheitsdefiziten im Einzelfall geeignet sind, die Verkehrsteilnehmer effektiv zu schützen. Wenn dies, wie im vorliegenden Fall, ersichtlich nicht der Fall ist, bedarf es einer Abweichung von bzw. Ergänzung der im Merkblatt vorgeschlagenen Konsequenzen und der Durchführung zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen über die im Merkblatt angeführten Maßnahmen hinaus (vgl. BGH, NJW 1984, S. 801 für eine zum Schutze der Zuschauer bei Eishockeyspielen nicht ausreichende DIN). 26

Das beklagte Land entlastet weiterhin nicht, dass im Jahre 2011 eine Nachbetrachtung zu der Erhebung im Jahre 2008 und – was zugunsten des beklagten Landes unterstellt werden kann - regelmäßige Streckenkontrollen durchgeführt wurden. Da die Gefahr bereits aufgrund der Erhebung aus dem Jahre 2008 bekannt war, bedurfte es keiner weiteren Kontrollen, nur einer Warnung der Verkehrsteilnehmer vor der bereits zu erkennenden Gefahr. Im Übrigen fehlt jeder Anlass für die Annahme, dass die mit den Streckenkontrollen betrauten Mitarbeiter des beklagten Landes damit beauftragt und nach ihren persönlichen Fähigkeiten und der sächlichen Ausstattung in der Lage gewesen wären, die Griffigkeit der Fahrbahn in einem von ihnen kontrollierten Streckenabschnitt hinreichend zuverlässig zu beurteilen. 27

3. 28

Die Pflichtverletzung seitens des beklagten Landes ist für den Sturz der Klägerin und die Beschädigung ihres Eigentums kausal geworden. 29

Der Umstand, dass sie auf einem Streckenabschnitt mit unzureichender Griffigkeit und nicht etwa auf einem kurzen Teilstück, an dem die Griffigkeit (noch) ausreichend war, gestürzt ist, ist bereits aufgrund der Regeln des Anscheinsbeweises zu vermuten, da mit dem Sturz der Klägerin auf nasser Fahrbahn in unmittelbarer Nähe der Gefahrenstelle gerade der Schaden eingetreten ist, den das beklagte Land durch die Erfüllung seiner Verkehrssicherungspflicht hätte verhindern müssen (vgl. Palandt-Sprau, BGB, 74. Aufl., § 823 Rdnr. 54 m. w. N.). 30

Weiterhin kann davon ausgegangen werden, dass sich die Klägerin im Falle einer ordnungsgemäßen Beschilderung der Gefahrenstelle sachgerecht verhalten hätte und durch eine Reduzierung des Tempos und besondere Aufmerksamkeit in der Lage gewesen wäre, den Sturz zu vermeiden. Auch insofern greift der Beweis des ersten Anscheins zugunsten der Klägerin ein. Hinzu kommt, dass bereits der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. S in seinem Gutachten vom 18.12.2013 festgestellt hat, dass die Unfallstelle wahrscheinlich – also bei entsprechend hoher Aufmerksamkeit und Vorsicht, welche durch eine entsprechende Beschilderung voraussichtlich ausgelöst worden wäre – unfallfrei hätte befahren werden können. 31

4. 32

Die Klägerin muss sich zwar kein Mitverschulden im Sinne des § 254 Abs. 1 BGB anrechnen lassen, jedoch die Betriebsgefahr des von ihr gefahrenen Motorrades gemäß §§ 7, 17 StVG, 254 Abs. 1 BGB. 33

Für ein Mitverschulden etwa wegen Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit, unangemessener Beschleunigung oder einer sonstigen Unaufmerksamkeit in Anbetracht der unzureichend griffigen Fahrbahn fehlen ausreichende Anhaltspunkte. Die Klägerin hat bei ihrer Anhörung geschildert, dass sie sich bei der Ortsdurchfahrt in M-L an die dort vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h gehalten und nach Verlassen der geschlossenen Ortschaft nicht beschleunigt habe. Allein aufgrund der Umstände, dass die vor ihr liegende Fahrbahn nass war und deren Oberfläche in geringerem Maße als an anderen Stellen strukturiert erscheinen musste, konnte von ihr nicht erwartet werden, dass sie daraus die Gefahr einer den Schwellenwert unterschreitenden Griffigkeit der Fahrbahn schon bei Annäherung hätte erkennen und ihre Fahrweise insbesondere durch Herabsetzung der Geschwindigkeit hätte begegnen müssen. Nicht feststellbar ist weiterhin, dass die Klägerin so rechtzeitig durch das Schlingern oder einen Sturz eines anderen vorausfahrenden Motorradfahrers auf die Gefahrstelle hätte aufmerksam werden müssen, dass sie bei angemessener Reaktion noch in der Lage hätte sein müssen, ihren eigenen Sturz zu verhindern. 34

Indessen hat sich mit dem Unfall auch die Betriebsgefahr ihres Motorrades verwirklicht, die angesichts der relativen Instabilität des Motorrades auf lediglich zwei Rädern bei nasser Fahrbahn nicht gering war. Trotz des nicht unbeträchtlichen fahrlässigen Verschuldens auf Seiten des beklagten Landes erschien es daher geboten, die Betriebsgefahr gegenüber dem schuldhaften Verhalten nicht vollständig zurücktreten zu lassen, sondern mit 25 % in Ansatz zu bringen. 35

5. 36

Der Klägerin ist aufgrund des Unfalls ein Fahrzeugschaden in Höhe von 2.120,60 Euro netto entstanden. Dieser Betrag ergibt sich aus der von der Klägerin vorgelegten Kostenschätzung der Firma N vom 24.07.2012. Soweit das beklagte Land die Richtigkeit der Kostenschätzung bestritten hat, ist sein Bestreiten nicht ausreichend substanziiert und daher unbeachtlich, weil es nicht dargelegt hat, aus welchen Gründen die Schätzung unrichtig sein sollte. Nach den von der Klägerin vorgelegten Lichtbildern in der Anlage zu ihrem Schriftsatz vom 02.07.2014 kann nicht zweifelhaft sein, dass das Motorrad bei dem Unfall erheblich beschädigt wurde, weshalb die Kostenschätzung der Firma N nach der Erfahrung des Senats in anderen Verkehrsunfallsachen plausibel erscheint. 37

Die Klägerin kann 75 % des Schadensbetrages ersetzt verlangen, mithin den ausgeurteilten Betrag in Höhe von 1.590,45 Euro. 38

Des Weiteren steht der Klägerin ein Anspruch auf Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten zu, denn die Hinzuziehung eines Rechtsanwaltes war im Rahmen angemessener Rechtsverfolgung geboten. Allerdings kann sie die Gebühren nur nach dem Gegenstandswert von 1.590,45 Euro verlangen, hinsichtlich dessen die Rechtsverfolgung berechtigt war. Nach den bis zum 31.07.2013 gültigen Gebührensätzen ergibt sich bei einer 1,3-Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG ein Gebührenanspruch des Rechtsanwalts in Höhe von 172,90 Euro zuzüglich einer Pauschale für Post und Telekommunikation in Höhe von 20,00 Euro sowie 19 % Mehrwertsteuer, insgesamt daher 229,55 Euro. 39

Die zugesprochenen Zinsansprüche der Klägerin ergeben sich gemäß §§ 280, 286 BGB. 40

6. 41

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht gemäß §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 42

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 ZPO nicht vorliegen. 43

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE