

Nachschlagewerk: ja

52

BGHZ: nein

BGB § 839 Fe; StVO 1970 § 10, § 39 Abs. 4, § 45 Abs. 3

Zur Regelung der Vorfahrt einer Straßenbahn beim
Verlassen einer Fußgängerzone.

BGH, Urt. v. 24. März 1988 - III ZR 104/87 - OLG Karlsruhe
LG Karlsruhe

BUNDESGERICHTSHOF

52

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 104/87

URTEIL

Verkündet am:
24. März 1988
F r e i t a g ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Hannelore H [REDACTED] geb. R [REDACTED],
J [REDACTED]straße [REDACTED], E [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Stadt K [REDACTED],
vertreten durch den Oberbürgermeister,
Rathaus am M [REDACTED], K [REDACTED] 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

WIII

52

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. März 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Krohn und die Richter Kröner, Boujong, Dr. Engelhardt und Dr. Halstenberg

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 10. April 1987 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsrechtszuges.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der beklagten Stadt Ersatz der Hälfte des an ihrem Pkw infolge eines Verkehrsunfalles vom 5. Oktober 1984 entstandenen Schadens.

Mit dem Pkw befuhr die Tochter der Klägerin in K[REDACTED] die D[REDACTED]straße. Diese ist eine Einbahnstraße, auf der der Verkehr in nord-südlicher Richtung fließt. Dabei überquert sie die in west-östlicher Richtung verlaufende K[REDACTED]straße, die Haupteinkaufstraße in K[REDACTED].



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Auf der K[REDACTED]straße ist auch der zweigleisige Hauptstrang der Straßenbahn verlegt. Bis einschließlich des Fahrbahnbereiches der D[REDACTED]straße ist sie aus westlicher Richtung uneingeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Danach folgt eine platzartige Erweiterung, der Europaplatz. Durch ihn hindurch führt die K[REDACTED]straße in der Breite, die das Schienenbett benötigt. Der Europaplatz ist als Fußgängerzone gestaltet. Eingangs sind jeweils beiderseits des Schienenbettes die Zeichen 241 (Fußgänger) - § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO - aufgestellt. Ein Zusatzschild nimmt die Straßenbahn und den Linienbus von dem Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs auf diesem Platz aus. Der ausschließlich den Fußgängern vorbehaltene Bereich hebt sich durch eine hellere Pflasterung, begrenzt durch abgesenkte Bordsteine, von dem dunkelgrauen Pflaster des Schienenbereichs ab. Aus der Sicht des sich auf der D[REDACTED]straße nähernden Verkehrs zeigt sich zur Linken am Ende der Bebauung der D[REDACTED]straße zunächst ein Gehweg unter Arkaden, dem sich der ca. 5 m breite, frei zugängliche Fußgängerbereich, sodann der etwa 4 - 4,5 m breite Schienenstrang und endlich wieder der allein den Fußgängern vorbehaltene Bereich anschließt, der nunmehr entlang der D[REDACTED]straße abgeschränkt ist.

Dem aus der Fußgängerzone in westlicher Richtung ausfahrenden Straßenbahn- und Linienbusverkehr ist durch Zeichen 301 (Vorfahrt) - § 42 Abs. 2 StVO - der Vorrang vor dem Verkehr auf der D[REDACTED]straße eingeräumt. Vor der Einmündung der D[REDACTED]straße in die K[REDACTED]straße befindet sich das Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) - § 41 Abs. 2 Nr. 1 b StVO -.

Beim Überqueren der K[REDACTED]straße stieß die Tochter der Klägerin mit der aus dem Fußgängerbereich ausfahrenden Straßenbahn zusammen. Wegen der Nichtbeachtung des Zeichens 205 (Vorfahrt gewähren) läßt die Klägerin sich ein Eigenverschulden anrechnen. Sie macht die beklagte Stadt für den darüber hinausgehenden Schaden aus Amtspflichtverletzung verantwortlich. Die Beklagte habe ihre Verkehrsregelungspflicht verletzt, da sie der Straßenbahn keinesfalls die Vorfahrt vor dem Verkehr auf der D[REDACTED]straße habe einräumen dürfen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit der - zugelassenen - Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat keinen Erfolg.

I.

Zu Recht verneint das Berufungsgericht die Voraussetzungen einer schuldhaften Amtspflichtverletzung der beklagten Stadt wegen einer Verletzung der - im Streitfall allein angesprochenen - Verkehrsregelungspflicht.

1. Nach §§ 44 Abs. 1, 45 Abs. 3, 4 StVO haben die Straßenverkehrsbehörden die Pflicht, darüber Bestimmungen zu tref-

fen, wo welche Verkehrszeichen und -einrichtungen anzubringen sind. Als Amtspflicht obliegt ihnen diese Aufgabe im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer, die die Straße nach Art ihrer Verkehrseröffnung benutzen dürfen (st. Rspr. vgl. zuletzt Senatsurteil vom 25. April 1985 - III ZR 53/84 = VersR 1985, 835 = VRS 69, 257; w. Nachweise bei BGB-RGRK/Kreft 12. Aufl. § 839 Rn. 476). Inhaltlich ist diese Amtspflicht darauf gerichtet, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen und die Einrichtungen für die Regelung des Verkehrs so zu gestalten, daß sie ihrem Zweck gerecht werden, den Verkehr zu erleichtern und Verkehrsgefahren zu verhüten. Die Straßenverkehrsbehörden brauchen allerdings nur insoweit Maßnahmen zu ergreifen, als dies objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar ist. Sie haben deshalb regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt. In derartigen Fällen ist eine Warnung nicht geboten, weil ein Kraftfahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Schäden durch vorsichtiges Fahren abwenden kann (s. dazu Senatsurteile vom 8. April 1970 - III ZR 167/68 = NJW 1970, 1126 = VersR 1970, 572; vom 11. Dezember 1980 - III ZR 34/79 = VersR 1981, 336 = VRS 60, 251; vom 25. April 1985 aaO).

2. Einen Widerspruch zu diesen Maßstäben läßt die getroffene Verkehrsregelung nicht erkennen. Die Annahme des Berufungsgerichts, sie stehe in Übereinstimmung mit der Straßenverkehrs-Ordnung und sei sachgemäß, weist durchgreifende Rechtsfehler nicht auf.

a) Das Berufungsgericht geht davon aus, die Ausfahrt aus dem Fußgängerbereich des Europaplatzes stelle sich nicht als Grundstücksausfahrt i. S. des § 10 StVO dar, vielmehr sei von einer Kreuzung gem. § 8 StVO auszugehen, denn die K[REUZUNG]straße setze sich in östlicher Richtung als Fahrbahn für die Straßenbahn und den Linienbus in der Breite des Schienenbettes fort.

Diese ihrem Wesen nach tatrichterlicher Würdigung vorbehaltene Wertung (vgl. BGH Urteil vom 14. Oktober 1986 - VI ZR 139/85 - BGHWarn 1986 Nr. 295 = VersR 1987, 306 = BGHR StVO 1970 § 8 Abs. 1 Satz 1 Einmündung 1; § 10 - Grundstücksausfahrt 1 -) ist nicht von Rechtsfehlern beeinflusst. In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteile vom 5. Oktober 1976 - VI ZR 256/75 = VersR 1977, 58; vom 23. Juni 1987 - VI ZR 296/86 - BGHR StVO 1970 § 8 Abs. 1 Satz 1 Einmündung 2; § 10 - Grundstücksausfahrt 2 -) hat das Berufungsgericht sich von dem Gesamtbild der äußerlich erkennbaren Merkmale leiten lassen. Daß es dabei den Begriff der Kreuzung i. S. des § 8 StVO (vgl. dazu Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht 29. Aufl. § 8 StVO Rn. 32) oder der Grundstücksausfahrt gem. § 10 StVO (vgl. dazu Jagusch/Hentschel aaO § 10 Rn. 5) verkannt hat, ist weder ersichtlich, noch zeigt die Revision derartiges auf.

b) Hatte die Straßenverkehrsbehörde unter diesen Umständen für einen Kreuzungsbereich eine sachgemäße Verkehrsregelung zu treffen, war sie prinzipiell nicht gehindert, diese abweichend von dem Grundsatz "Rechts vor

Links" auszugestalten (§ 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVO). Nur mußte sie sich bei ihrer Entscheidung von dem Straßencharakter, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und dem optischen Eindruck der Straßenbenutzer leiten lassen (vgl. II 6 der Vwv zu § 8 Abs. 1 StVO, abgedr. bei Jagusch/Hentschel aaO § 8 Rn. 18). Das Berufungsgericht nimmt ersichtlich die Übereinstimmung der Entscheidung mit diesen Erfordernissen an. Daß es sich gesonderter Ausführungen hierzu enthalten hat, schadet nicht. Die getroffenen Feststellungen rechtfertigen seine Auffassung.

aa) Das Vorhandensein des zweigleisigen Schienenstranges in der Kaiserstraße legte es nahe, es nicht bei der Grundregel des § 8 StVO "Rechts vor Links" zu belassen. Auch dem ortsfremden Verkehrsteilnehmer mußte sich der Eindruck vermitteln, bei der K[REDACTED]straße handle es sich im Verhältnis zur D[REDACTED]straße um eine Straße größerer Verkehrsbedeutung (zur Bedeutung dieses Kriteriums vgl. Vwv II 3 b zu § 8 Abs. 1 StVO, abgedr. bei Jagusch/Hentschel aaO § 8 StVO Rn. 15; s. auch zu einer vergleichbaren Verkehrslage im Innenstadtbereich von Karlsruhe LG Karlsruhe, Beschluß vom 30. November 1982 - VI QS 96/82).

Die weitere Entscheidung, dem gesamten Verkehr einschließlich der Straßenbahn auf der K[REDACTED]straße den Vorrang vor dem auf der D[REDACTED]straße zu gewähren, steht im Einklang mit Vwv II 8 zu § 8 Abs. 1 StVO (abgedr. bei Jagusch/Hentschel aaO § 8 StVO Rn. 20). Danach hat die Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung, welche Straße die Vorfahrt erhalten soll, die Interessen der öffentlichen Verkehrs-

mittel besonders zu berücksichtigen. Vorbehaltlich der Vereinbarkeit mit anderen in diesem Zusammenhang bedeutsamen Grundsätzen soll diejenige Kreuzungszufahrt Vorfahrt erhalten, in der öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren. Dies trifft für die K[REDACTED]straße allein zu.

bb) Mit der Aufstellung des Vorschriftszeichens 205 (Vorfahrt gewähren) - § 41 Abs. 2 Nr. 1 b StVO - auf der Douglasstraße und dem Richtzeichen 301 (Vorfahrt) - § 42 Abs. 2 StVO - auf der K[REDACTED]straße genügte die Ausschilderung ferner den Erfordernissen der Ziff. VII 1 der Vwv zu dem Zeichen 205 und 206 (abgedr. bei Jagusch/Hentschel aaO § 41 Abs. 2 Nr. 1 b Rn. 30), wonach jede Kreuzung oder Einmündung, in der von dem Grundsatz "Rechts vor Links" abgewichen werden soll, sowohl negativ als auch positiv zu beschildern ist. Daß die Zeichen für einen mit den Verkehrsvorschriften vertrauten, durchschnittlich aufmerksamen Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar waren (zu diesem Erfordernis vgl. Senatsurteile vom 17. April 1961 - III ZR 30/60 = NJW 1961, 1572 = VersR 1961, 689 = VRS 21, 91; vom 13. Juli 1972 - III ZR 98/70 = NJW 1972, 1806 = VersR 1972, 1127 = VRS 43, 253), steht außer Streit. Ihre in diesem Zusammenhang aufgestellte Behauptung, dem auf der D[REDACTED]straße anfahrenden Verkehr werde durch das Schild "Fußgängerzone" die Sicht nach links genommen, weshalb ihre Tochter den aus dieser Richtung herannahenden Straßenbahnzug nicht habe sehen können, hat die Klägerin nicht mehr aufrechterhalten.

3. Vergeblich macht die Revision demgegenüber geltend, die Straßenbahnausfahrt aus dem Fußgängerbereich sei ein Regelungsfall des § 10 StVO, der es der Straßenverkehrsbehörde verbiete, eine die Grundregel dieser Bestimmung abändernde Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen anzuordnen.

Das Berufungsgericht stellt Fußgängerbereiche den verkehrsberuhigten Bereichen - Zeichen 325/326 - gleich und gesteht der Straßenverkehrsbehörde bei diesen eigenständigen Verkehrsbereichen - im Gegensatz zu den Grundstücksausfahrten - die Befugnis zu einer von § 10 StVO abweichenden Regelung zu.

Der Revision kann schon nicht darin gefolgt werden, aus § 10 StVO lasse sich für die dort genannten Verkehrslagen ein zwingendes, die Straßenverkehrsbehörde in ihrer Aufgabenstellung nach §§ 44, 45 Abs. 3, 4 StVO bindendes Verbot anderweitiger Verkehrsregelung ableiten.

Die allgemeinen Verkehrsregeln der §§ 1 - 34 StVO können die Verkehrsregelungsbefugnis und -pflicht der Straßenverkehrsbehörden konkretisierend beeinflussen; prinzipiell schließen sie eine von der allgemeinen Regel abweichende Anordnung durch Verkehrszeichen und -einrichtungen indes nicht aus. In erster Linie wenden sich die allgemeinen Verkehrsregeln an den einzelnen Verkehrsteilnehmer. Für ihn enthalten sie einen verpflichtenden, bußgeldbewehrten Verhaltenskodex für die Teilnahme am Straßenverkehr, der ihm vorschreibt, wie er sich in bestimmten Verkehrslagen und bei

einzelnen Fahrmanövern zu verhalten und worauf er dabei besonders zu achten hat, um Unfälle zu vermeiden und möglichst unfallträchtige Situationen erst gar nicht entstehen zu lassen. Demgegenüber ist nichts dafür ersichtlich, der Verordnungsgeber habe die Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich ihrer Aufgabenstellung an diese allgemeinen Verkehrsregeln dergestalt binden wollen, daß eine Beschilderung den allgemeinen Verkehrsregeln zu entsprechen habe und eine Abweichung hiervon lediglich in den von der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich genannten Fällen (etwa in § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO) möglich sein solle. Ein solches Verständnis wäre mit der ordnungsgemäßen Erledigung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden nicht vereinbar, wie sie in §§ 39 ff. StVO ihren Niederschlag gefunden haben. Mit diesen Vorschriften sind der Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Grundlagen und Mittel an die Hand gegeben worden, um eine sichere und flüssige Verkehrsführung zu erreichen und zu gewährleisten. Dies erfordert eine an den jeweiligen Bedürfnissen des heutigen Massen- und Schnellverkehrs ausgerichtete flexible Handhabungsmöglichkeit. Es liegt auf der Hand, daß dem eine starre Bindung der Straßenverkehrsbehörden an die allgemeinen Verkehrsregeln bei der Gestaltung der Verkehrsverhältnisse nicht entsprechen würde.

4. Durch die Verkehrsregelung ist auch keine neue Gefahrensituation geschaffen worden (dazu Senatsurteil vom 26. Mai 1966 - III ZR 59/64 = NJW 1966, 1456 = VersR 1966, 782). Deshalb war die beklagte Stadt nicht verpflichtet, sonstige Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen oder Warnzeichen anzubringen, um besonders auf das Vorfahrtsrecht der aus dem Fußgängerbereich ausfahrenden Straßenbahn aufmerksam zu machen.

Die Verkehrsbehörde braucht, wie bereits dargelegt ist, nur die Maßnahmen zu ergreifen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Sie hat deshalb regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Von Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigeren Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet (Senatsurteil vom 11. Dezember 1980 aaO).

Der sorgfältige, durchschnittliche Verkehrsteilnehmer bedurfte zusätzlicher Hinweise nicht. Schon die Beachtung der Pflicht, dem Vorfahrtsberechtigten auf der gesamten vorfahrtsberechtigten Straße die Vorfahrt zu gewähren (dazu BGHSt 34, 127, 129 = BGHR StVO § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Vorfahrtrecht 1), und eine darauf ausgerichtete Fahrweise mußten im Regelfall ausreichend sein, einen Unfall mit der den Fußgängerbereich verlassenden Straßenbahn zu vermeiden. Bei der darüber hinaus erwarteten gesteigerten Aufmerksamkeit durfte dem von der D[REDACTED]straße heranfahrenden Verkehrsteilnehmer auch nicht entgehen, daß auf der K[REDACTED]straße der zweigleisige Schienenstrang verlegt war. Daraus mußte ein gefahrenbewußter Verkehrsteilnehmer zumindest die Erwägung ableiten, dort finde ein- und ausfahrender Verkehr statt. Anhaltspunkte, der Schienenverkehr sei eingestellt, waren nach Lage des Falles nicht gegeben. Es war danach geboten, sich auch hinsichtlich eventuell den Fußgängerbereich verlassenden Verkehrs zu vergewissern.

Bestand danach keine Pflicht, eine weitergehende Beschreibung vorzunehmen, so stand dies im pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, ohne daß im Streitfall Anhaltspunkte für Ermessensfehler vorliegen (vgl. dazu Senatsurteile BGHZ 74, 144, 155; 75, 120; vom 11. Dezember 1980 - III ZR 34/79 = VersR 1981, 336 = VRS 60, 251).

Krohn

Kröner

Boujong

Engelhardt

Richter Dr. Halstenberg
hat Urlaub und kann daher
nicht unterschreiben

Krohn