

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 839 Fe; GG Art. 34

Zur Frage der Straßenverkehrssicherungspflicht bei der
Sperrung einer Fahrspur der Bundesautobahn wegen einer
kurzfristigen oder beweglichen Baustelle.

BGH, Urt. v. 26. März 1981 - III ZR 106/80 - OLG Nürnberg

LG Nürnberg-Fürth

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 106/80

URTEIL

Verkündet am
26. März 1981
Schorn,
Justizamtsinspektor

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Freistaat B [REDACTED],
vertreten durch die Bezirksfinanzdirektion A [REDACTED],
Br [REDACTED]straße [REDACTED], A [REDACTED],

Beklagter, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [REDACTED] -

g e g e n

Alfred B e [REDACTED],
E [REDACTED], N [REDACTED]/I [REDACTED],

Kläger, Revisionsbeklagter
und Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. März 1981 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Nüßgens und die Richter Dr. Krohn, Dr. Tidow, Boujong und Dr. Scholz-Hoppe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des beklagten Landes wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 5. Dezember 1979 aufgehoben, soweit der Klage stattgegeben worden ist.

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 31. Mai 1979 wird zurückgewiesen.

Die Anschlußrevision des Klägers wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten der Rechtsmittelzüge.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 22. Mai 1978 befuhr der Kläger mit seinem Pkw Mercedes 280 SE die Überholspur der zweispurigen Richtungsfahrbahn der Bundesautobahn Regensburg-Nürnberg mit einer Geschwindigkeit von etwa 150 km/h. Ungefähr in Höhe der Ankündigungstafel "1000 m Altdorf/Burgthann" erkannte er



einen ohne weitere Vorwarnung bei km 415,720 haltenden und diese Spur versperrenden Absperranhänger, der mit gelben Springlichtern sowie einem großen Verkehrszeichen Nr. 222 versehen war und Ausbesserungsarbeiten eines Bautrupps der Autobahnmeisterei Neumarkt absichern sollte. Der Kläger bremste stark ab, stieß aber trotzdem mit dem Absperranhänger zusammen. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Durch Urteil des Amtsgerichts Hersbruck vom 14. September 1978 wurde der Kläger wegen fahrlässiger Verkehrsordnungswidrigkeit zu einer Geldbuße von 200 DM verurteilt.

Mit der Klage hat der Kläger von dem beklagten Land 50 % seines auf 13.398,60 DM berechneten Schadens ersetzt verlangt. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Berufungsgericht nach Durchführung einer Beweisaufnahme das beklagte Land zum Ersatz eines Drittels des auf 13.388,60 DM festgestellten Schadens des Klägers, d.s. 4.462,87 DM, verurteilt. Mit der zugelassenen Revision verfolgt das beklagte Land den Antrag auf Klageabweisung weiter. Der Kläger begehrt mit seiner Anschlußrevision, den zugesprochenen Schadensersatz auf die Hälfte seines Schadens zu erhöhen, und verlangt die Zahlung weiterer 2.236,43 DM.

Entscheidungsgründe

Die Revision des beklagten Landes ist begründet. Die Anschlußrevision des Klägers hat jedoch keinen Erfolg.

I.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, das beklagte Land hafte gemäß den §§ 839, 254 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG und Art. 72 BayStrWG in Höhe eines Drittels des Schadens des Klägers; denn seine verantwortlichen Bediensteten hätten die ihnen als Amtspflicht obliegende Pflicht, für eine ausreichende Absicherung der Baustelle zu sorgen, verletzt. Die Richtlinien in dem Merkblatt zur Sicherung beweglicher Arbeitsstellen auf Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften - Fassung 1973 - (Bekanntmachung des Bayerischen Innenministeriums vom 7. Juni 1973, MABl Nr. 26/1973, im folgenden: Merkblatt 1973), die bei Erkennbarkeit aus einer Entfernung von 300 m eine Absperrtafel genügen ließen, seien nicht ausreichend. Bei den auf der Autobahn zugelassenen hohen Geschwindigkeiten müsse nämlich auch mit Anhaltewegen von mehr als 300 m gerechnet werden. Außerdem könne die Sichtmöglichkeit durch zusätzlich auftauchende Sichtbehinderungen streckenweise verdeckt sein; ebenso könne der Fahrer durch plötzliche Verkehrsvorgänge abgelenkt sein. Zudem seien die deutschen Autofahrer auf den Schnellstraßen an ein hohes Maß an Verkehrssicherung gewöhnt und daher nicht auf plötzlich auftauchende Absperrungen vorbereitet. Im vorliegenden Fall sei demnach etwa 400 m vor der Absperrung eine zusätzliche Vorwarnung der Verkehrsteilnehmer erforderlich gewesen, um zu verhindern, daß sie überraschend mit der Sperrung einer Fahrspur konfrontiert würden. Der Kläger könne jedoch nur ein Drittel seines Schadens ersetzt verlangen, da er sich die durch seine hohe Geschwindigkeit erhöhte Betriebsgefahr seines Pkw und sein Mitverschulden anrechnen lassen müsse. Bei den durchgeführten Pro-

befahrten seien erstmals aus einer Entfernung von fast 1 km zur Unfallstelle von der Überholspur aus die gelben Springleuchten und die rot-weiß gestrichene Fläche im oberen Drittel des Absperranhängers zu sehen gewesen. Dieser sei schließlich trotz der langgezogenen Rechtskrümmung der Fahrbahn und der Hecke am rechten Fahrbahnrand aus einer Entfernung von 310 bis 340 m voll zu erkennen gewesen. Demzufolge hätte der Kläger den Pkw noch rechtzeitig zum Stehen bringen können. Auch bei seinem späten Reagieren hätte er den Unfall noch vermeiden können, wenn er weicher abgebremst und hinter dem Zeugen Häde auf die rechte Fahrspur gelenkt hätte.

II.

Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision haben im Ergebnis Erfolg.

1. Das Berufungsgericht ist allerdings zutreffend davon ausgegangen, daß eine Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht durch die Amtsträger des beklagten Landes nach den Vorschriften über die Amtshaftung (§ 839 BGB, Art. 34 GG) zu beurteilen ist. Nach Art. 72 BayStrWG werden die aus dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen und die sich aus der Überwachung der Verkehrssicherheit dieser Straßen ergebenden Aufgaben von den Bediensteten der damit befaßten Körperschaften in Ausübung eines öffentlichen Amtes wahrgenommen. Diese Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen als hoheitliche Aufgabe begegnet keinen rechtlichen Bedenken (vgl. Senatsurteile BGHZ 60, 54, 56 ff, BGHZ 75, 134 und vom 10. Juli 1980 - III ZR 58/79 VersR 80, 946).

Das beklagte Land ist Träger der Verkehrssicherungspflicht; denn durch Art. 90 Abs. 2 GG ist ihm die gesamte Verwaltung der Bundesautobahnen in seinem Gebiet als selbständige und eigenverantwortliche Auftragsangelegenheit übertragen worden (vgl. Senatsurteil BGHZ 16, 95 ff).

2. Die öffentlich-rechtlich gestaltete Amtspflicht des beklagten Landes zur Sorge für die Sicherheit im Straßenverkehr besteht gegenüber den Verkehrsteilnehmern und entspricht inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht (vgl. Senatsurteile BGHZ 60, 54, 62, BGHZ 75, 134, 138 und vom 10. Juli 1980 - III ZR 58/79 = VersR 80, 946). Ihr Umfang wird insbesondere von der Art der Benutzung des Verkehrsweges bestimmt und umfaßt die notwendigen Maßnahmen zur Herbeiführung und Erhaltung eines für den Straßenbenutzer hinreichend sicheren Straßenzustandes. Zu diesem Zweck muß der Verkehrssicherungspflichtige in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise alle Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls so zeitig und erkennbar vor ihnen warnen, daß der Benutzer sich rechtzeitig darauf einstellen kann. Dabei dürfen an den Verkehrsteilnehmer keine übermäßigen Anforderungen gestellt werden. Vielmehr ist im Regelfall auf den nur durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer abzustellen (vgl. Senatsurteile vom 28. Februar 1963 - III ZR 207/61 = VersR 1963, 652 f, vom 8. April 1970 - III ZR 167/68 und vom 10. Juli 1980 - III ZR 58/79 = VersR 1980, 946).

Nach diesen Grundsätzen mußten die verantwortlichen Amtsträger des beklagten Landes dafür Sorge tragen, daß vor dem Absperrwagen, der auf der linken Fahrspur stand und diese versperrte, so frühzeitig und eindeutig gewarnt wurde, daß bei den auf der Autobahn, und zwar insbesondere

auf der linken Spur, gefahrenen hohen Geschwindigkeiten mit rechtzeitigen und gefahrlosen Reaktionen der Autofahrer zu rechnen war. Diesen Anforderungen soll nach Ansicht des beklagten Landes deshalb genügt worden sein, weil der Absperrwagen aus einer Entfernung von 310 bis 340 m voll zu erkennen gewesen war und diese Maßnahme mit dem Merkblatt 1973 übereinstimmte, wonach zur Absicherung kurzfristiger Arbeitsstellen ein ohne weitere Vorwarnung aufgestelltes Sicherungsfahrzeug ausreicht, wenn es aus einer Entfernung von mindestens 300 m zu erkennen ist. Ob diese Richtlinie auch den Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht für Autobahnen mit den dort zugelassenen hohen Geschwindigkeiten genügt, erscheint allerdings nicht selbstverständlich. Wie das Berufungsgericht näher ausgeführt hat, sind auf den Autobahnen Situationen denkbar, in denen ein Abstand von 300 m nicht mehr für eine gefahrlose Reaktion auf die Sperrung einer Fahrspur ausreicht. So liegt auch der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zu § 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO betreffend Absperrgeräte offenbar eine gegenüber dem Merkblatt 1973 insoweit andere Wertung zugrunde. Dort ist für die Absperrung eines Teils der Fahrbahn in Nr. IV 2 a, aa vorgeschrieben, daß auf Straßen mit mehreren Fahrbahnen, auf denen schnell gefahren wird, schon im Abstand von 800 m beiderseits durch das Zeichen 123 (Baustelle) gewarnt und diese Warnung ebenfalls beiderseits durch das Zeichen 121 (einseitig verengte Fahrbahn) dreimal im Abstand von 200 m wiederholt wird, soweit nicht Überleitungstafeln verwendet werden. Da die Fahrer an dieses stufenweise Heranführen an eine Verengung der Fahrbahn gewöhnt sind, besteht die Gefahr, daß sie überrascht werden und falsch reagieren, wenn die Absperrung im Sinne des Merkblatts 1973 so plötzlich vor ihnen auftaucht, daß ein sofort

ges volles Abbremsen erforderlich ist. Ob die unterschiedlichen Absicherungsmaßstäbe in diesen beiden Vorschriften deshalb gerechtfertigt sind, weil sie einerseits für langfristige und andererseits für kurzfristige bzw. bewegliche Baustellen gelten, erscheint fraglich; denn für die konkret betroffenen Verkehrsteilnehmer unterscheidet sich die Gefahrensituation nicht deshalb, weil die vor ihnen auftauchende Fahrbahnverengung länger oder kürzer dauern oder allmählich vorrücken wird.

Ob, wie das Berufungsgericht angenommen hat, daher auch im vorliegenden Fall eine zusätzliche Vorwarnung vor der erst aus einer Entfernung von 310 m bis 340 m voll erkennbaren Fahrbahnverengung erforderlich war, braucht jedoch nicht abschließend geklärt zu werden. Selbst wenn man dies bejahte und in dem Fehlen der Vorwarnung eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch das beklagte Land sähe, ergäbe sich daraus noch keine Ersatzpflicht gegenüber dem Kläger. Dieser hat sich vielmehr ein so überwiegendes eigenes Verschulden anrechnen zu lassen, daß er auch im Falle einer Verkehrssicherungspflicht im obigen Sinne seinen Schaden allein tragen muß (§ 254 Abs. 1 BGB).

3. Bei der Prüfung der dem Kläger obliegenden Sorgfaltspflichten ist entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts nicht nur darauf abzustellen, daß er erst aus einer Entfernung von 310 m bis 340 m die Absperrung voll erkennen konnte. Vielmehr hätte er sich bereits erheblich früher auf eine Störung des Verkehrsablaufs einstellen können und müssen, so daß er anschließend gefahrlos auf die Fahrbahnverengung hätte reagieren können.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts waren die gelben Springleuchten und die rot-weiß gestrichene Fläche im oberen Drittel des Absperranhängers bereits aus einer Entfernung von fast 1 km zur Unfallstelle über eine Strecke von gut 500 m, nämlich bis zum Abstand von 440 m zur Unfallstelle, zu sehen. Anschließend war der Absperrwagen zunächst auf einer Strecke von etwa 50 m verdeckt, bis schließlich aus einer Entfernung von 310 m bis 340 m die Absperrtafel und ihre Funktion voll erkennbar waren. Somit konnte der Kläger bereits fast 1 km vor der Unfallstelle über eine Strecke von etwa 0,5 km die straßenbaumäßige Warneinrichtung sehen. Auch wenn er zu diesem Zeitpunkt ihren Anlaß noch nicht erkennen konnte, mußte er doch damit rechnen, daß sie die von ihm befahrene Fahrbahn betreffen und dort eine Störung des Verkehrsflusses bewirken könnte. Er war daher bereits allgemein vorgewarnt und mußte sein Verhalten auf eine Verkehrsbehinderung einrichten; insbesondere hätte er seine Geschwindigkeit von 150 km/h herabsetzen und sich mit erhöhter Aufmerksamkeit auf die mögliche Gefahrensituation einstellen

müssen. Diese Pflichten hat er in grober Weise verletzt; denn es ist ihm nicht einmal gelungen, nach voller Erkennbarkeit der Absperrung sein Fahrzeug auf der verbleibenden Strecke von rund 300 m gefahrlos zum Halten zu bringen.

Wegen dieses überwiegenden Mitverschuldens des Klägers war seine Klage in vollem Umfang abzuweisen.

Nußgens

Krohn

Tidow

Boujong

Scholz-Hoppe