

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

BGB § 839 Ca; NRW StrWG § 9 a

Zu den Anforderungen an die Beschaffenheit von Hindernissen (Bodenschwellen, Aufpflasterungen u.a.), die zur Durchsetzung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen von dem Verkehrssicherungspflichtigen im Straßenbereich angebracht werden.

GG Art. 103 Abs. 1

Zur Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör durch die Verwertung von Sachverständigengutachten, die in anderen Verfahren erstattet worden sind.

BGH, Urt. v. 16. Mai 1991 - III ZR 125/90 - OLG Hamm

LG Dortmund

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 125/90

URTEIL

Verkündet am:
16. Mai 1991
Mayer
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Roland R [REDACTED],
L [REDACTED]straße 29, D [REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Stadt D [REDACTED],
vertreten durch den Oberstadtdirektor,
S [REDACTED], D [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Mai 1991 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Krohn, die Richter Dr. Engelhardt, Dr. Werp, Dr. Rinne und die Richterin Dr. Deppert

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 3. April 1990 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Der Kläger fuhr am 29. April 1987 mit seinem Pkw Panther Lima auf der W.-Straße in der beklagten Stadt. Auf der Fahrbahn dieser Straße befinden sich in der Höhe einer Schule drei zur Geschwindigkeitsdämpfung angebrachte Bodenschwellen. Auf sie wird durch das Verkehrszeichen 112 zu § 40 StVO - ohne Angabe ihrer Höhe - hingewiesen. Außerdem werden sie durch diagonale Nagelungen auf der Fahrbahn angekündigt; die Höchstgeschwindigkeit ist an dieser Stelle auf 30 km/h beschränkt.

Eine der Schwellen ist 7,3 cm hoch. Auf ihr setzte der Pkw des Klägers, der nur eine Bodenfreiheit von 7 cm hat, auf. Der gußeiserne Auspuffkrümmer zerbrach. Die Auspuffanlage riß ab. Dem Kläger ist dadurch ein Schaden von 1.821,28 DM entstanden.

Der Kläger verlangt von der Beklagten Ersatz dieses Schadens, das Landgericht hat der Klage stattgegeben, weil die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt habe. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht (VersR 1990, 1117 LS) die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision des Klägers führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache.

I.

Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht verneint, weil die von ihr verwendeten Bodenschwellen (Fahrbahnschwellen) nicht auf Fahrzeuge "mit extrem geringer Bodenfreiheit" ausgelegt werden müßten. Dies ist in mehrfacher Hinsicht durch Rechtsfehler beeinflußt.

1. Kraft ihrer öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht (§ 9 a StvWG NW) ist die Beklagte gehalten, ihre öffentlichen Verkehrswege möglichst gefahrlos zu gestalten und sie in diesem Zustand zu halten sowie im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um den Gefahren zu begegnen, die den Verkehrsteilnehmern aus einem nicht ordnungsmäßigen Zustand der Verkehrsanlage drohen (vgl. Arndt Die Straßenverkehrssicherungspflicht 2. Aufl. Kap. 2 Nr. 21). Diese Grundsätze sind auch zu beachten, wenn die öffentliche Hand im Straßenraum Hindernisse - wie hier in Form von Bodenschwellen - anbringt, um Anordnungen der Verkehrsbehörde geschwindigkeitsbeschränkender oder verkehrsberuhigender Art Nachdruck zu verleihen. Dabei darf aber das mit solchen baulichen Hindernissen verfolgte Ziel nicht aus dem Auge verloren werden: das Hindernis muß einerseits geeignet sein, die Verkehrsteilnehmer zu dem gewünschten Verhalten - hier: Verminderung der Geschwindigkeit - zu veranlassen; es darf andererseits aber nicht selbst zur Quelle einer Verkehrsgefährdung werden, indem es ankommende Fahrzeuge trotz verkehrsgerechten Verhaltens des Kraftfahrzeugführers beschädigt und dadurch unerwünschte Gefahrenlagen ausgerechnet an einem verkehrssensiblen Punkt hervorruft. Nach dem Grundsatz der Verhält-

nismäßigkeit ist hierbei, was die Konstruktion solcher Hindernisse betrifft, grundsätzlich derjenigen Ausführung der Vorzug zu geben, die, regelmäßig in Verbindung mit sonstigen verkehrsregelnden Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Warnschilder und dergleichen), das angestrebte Ziel - Einwirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer - erfüllt, jedoch für die betroffenen Verkehrsteilnehmer die geringste "Eingriffsintensität" hat. Bei dieser Abwägung können auch Kostengesichtspunkte mit berücksichtigt werden, jedoch nur insoweit, als es darum geht, unter den für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht gleich geeigneten Mitteln ein bestimmtes auszuwählen (vgl. Arndt aaO Kap. 4 Nr. 414). Ob die erwünschte Vereinheitlichung dieser Auswahlkriterien nicht den Erlaß verbindlicher Vorschriften über die Mindestbodenfreiheit von Kraftfahrzeugen nahe legt, ist eine allein von Gesetz- und Verordnungsgeber zu beantwortende Frage (vgl. dazu auch § 19 Abs. 1 StVZO i.V.m. Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger - ABl EG Nr. L 42/1 -; die dort vorgesehene Einzelrichtlinie zur Bodenfreiheit ist, soweit ersichtlich, noch nicht erlassen worden).

Das Berufungsgericht verfehlt daher die richtige Fragestellung, wenn es ausführt, der Pflichtige sei nicht gehalten, "im Interesse von sportlich ambitionierten Kraftfahrern innerstädtische Straßen renntauglich auszubauen", oder bemerkt, "die Hersteller von extrem tiefergelegten Serienfahrzeugen könnten den Verkehrssicherungspflichtigen ... nicht dazu zwingen, auf geschwindigkeitsdämpfende und verkehrsbe-

ruhigende Maßnahmen zu verzichten". Um solche Ansinnen an die für den Zustand der öffentlichen Straßen Verantwortlichen geht es hier nicht. Denn der Unfallhergang ist gerade dadurch gekennzeichnet, daß das Fahrzeug des Klägers beim Überfahren der (dritten) Bodenschwelle beschädigt wurde, obwohl der Lenker die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bis auf Schrittgeschwindigkeit vermindert hatte. Zu entscheiden ist allein, ob die Beklagte durch die Wahl **dieser** Bodenschwelle unter den für das gesteckte Ziel in Betracht kommenden Ausführungen diejenige ausgewählt hat, die zugleich eine hinreichende Gewähr dafür bot, ankommende Fahrzeuge, deren Führer die einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten, nicht zu beschädigen.

2. Fahrbahnschwellen, wie die Beklagte sie angelegt hat, sind geeignet, Fahrzeuge mit besonders niedriger Bodenfreiheit zu gefährden, weil sie sich bei entsprechendem Radstand des Fahrzeugs zwischen dessen Vorder- und Hinterräder in voller Bauhöhe als Hindernis einfügen, auf dem Teile des Fahrzeugs dann "aufsitzten" können. Die den Gegenstand der Revisionszulassung bildende Frage, ob der Verkehrssicherungspflichtige sich auch auf solche Fahrzeuge einzustellen hat, wenn sie den deutschen Zulassungsbestimmungen entsprechen, ist in dieser Allgemeinheit für den hier zu entscheidenden Fall nicht entscheidungserheblich. Abzustellen ist jeweils auf die Verkehrsbedeutung der konkreten Straße. Der Verkehrssicherungspflichtige hat grundsätzlich alle Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, Gefahren, die von der Straße ausgehen, von den Benutzern fernzuhalten, mit denen nach der Zweckbestimmung und der Beschaffenheit der (konkreten) Straße gerechnet werden muß. Angesichts der Widmung der

hier in Rede stehenden Straße (zur Bedeutung des Umfangs der Widmung für die Tragweite der Verkehrssicherungspflicht vgl. Senatsurteil vom 15. Dezember 1988 - III ZR 112/87 - VersR 1989, 847 = BGHR BGB § 839 Abs. 1 Satz 1 Verkehrssicherungspflicht 1) für den allgemeinen innerstädtischen Verkehr, der nicht auf bestimmte Fahrzeugtypen beschränkt ist, mußte daher mit allen Fahrzeugen gerechnet werden, die nach § 30 Abs. 1 und 2 StVZO zugelassen werden können. Dazu gehören auch solche, die eine geringere als die "übliche" Bodenfreiheit aufweisen, wenn sie nur gewährleisten, daß bei ihrem verkehrsüblichen Betrieb niemand geschädigt (usw.) wird und ihre Insassen vor Verletzungen namentlich bei Unfällen möglichst geschützt sind.

Abgesehen davon, daß es eine "übliche" oder "normale" Bodenfreiheit bei Kraftfahrzeugen nicht gibt, wird mit einer derartigen Ausrichtung und Begrenzung der Straßenverkehrssicherungspflicht jedenfalls bei der Anbringung von Bodenschwellen eine Verkehrssituation geschaffen, die von dem einzelnen Fahrzeugführer nicht mehr beherrschbar ist. Das zeigt hier auch der Hergang des Unfalles: Der Kläger hatte - mit Schrittgeschwindigkeit - bereits die ersten beiden Schwellen passiert und blieb mit dem Fahrzeug erst an der letzten hängen, ohne irgendwie davor gewarnt worden zu sein, daß es sich um Schwellen von unterschiedlicher - und zwar ansteigender - Höhe handelte. Die Straßenführung bis zu dieser Stelle gab ihm ebenfalls keine Veranlassung, mit Hindernissen zu rechnen, die er auch bei Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nicht gefahrlos passieren konnte. Insoweit unterscheidet sich der zu beurteilende Sachverhalt von dem Fall, daß im Hinblick auf die besondere Gestaltung eines

ganzen Gebiets mit besonderen Hindernissen im gesamten Bereich gerechnet werden muß, etwa bei ausgeschilderten verkehrsberuhigten Zonen oder bei Fußgängerzonen. Hier jedenfalls konnte der Kläger mit derart **gefährlichen** Hindernissen nicht rechnen, da weder nach dem Ort noch nach dessen Umgebung eine derartige Gefährlichkeit nahe lag. Nachdem er die beiden ersten Schwellen ohne Schaden überfahren hatte und aus dem fahrenden Auto heraus schwerlich abschätzen konnte, daß die dritte Schwelle noch etwas höher sein würde, hatte er zudem keine Veranlassung, seine Fahrt zu unterbrechen und sein Fahrzeug vor dem Hindernis ganz anzuhalten, was die einzige Möglichkeit gewesen wäre, die Beschädigung zu vermeiden. Die Auffassung des Berufungsgerichts läuft daher darauf hinaus, daß Fahrer von - wenn auch in Deutschland zugelassenen - Fahrzeugen mit besonders niedriger Bodenfreiheit innerstädtische Straßen schlechthin nicht mehr befahren können, wenn sie damit rechnen müßten, unvermutet ohne besondere Warnung auf Hindernisse zu stoßen, denen sie nicht ausweichen können.

II.

Das Berufungsgericht hat im einzelnen geprüft, welche Arten von geschwindigkeitshemmenden Hindernissen - Bodenschwellen oder sog. Aufpflasterungen - zur Erreichung des angestrebten Ziels einerseits erforderlich und andererseits im Hinblick auf die Folgen für die Verkehrsteilnehmer "vertretbar" sind. Es hat dazu seine in einer Reihe einschlägiger Prozesse durch die dort eingeholten Gutachten von Sachverständigen erworbene Sachkunde verwertet und ist u.a. zu

dem Ergebnis gelangt, daß die Auffassung, nur eine Aufpflasterung sei mit den Anforderungen an die Verkehrssicherheit vereinbar, nicht zutreffe. Da hier feststeht, daß eine Aufpflasterung nicht zu dem Fahrzeugschaden geführt hätte, weil der Kläger bei der von ihm eingehaltenen Schrittgeschwindigkeit dann gefahrlos über eine so beschaffene "Schikane" gekommen wäre, ist diese tatrichterliche Feststellung entscheidungserheblich. Sie wird jedoch von der Revision zu Recht beanstandet, weil sie auf verfahrensfehlerhafte Weise zustande gekommen ist. Das Berufungsgericht hat durch diese Verwertung des aus anderen Prozessen geschöpften Wissens den Anspruch des Klägers auf Gewährung rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) verletzt, weil es die Grundlagen seiner Feststellungen den Parteien nicht zugänglich gemacht und ihnen nicht die Möglichkeit eingeräumt hat, sich dazu vor der Verwertung in der Entscheidung zu äußern.

1. Allerdings darf und muß jeder Richter zur Rechtsfindung mit seinem Wissen und seiner Erfahrung beitragen. Innerhalb gewisser Grenzen kann er sich auf nicht allgemein zugänglichen Gebieten besondere Kenntnisse verschaffen, und zwar auch durch die häufige Bearbeitung ähnlich liegender Rechtsstreitigkeiten, in denen von verschiedenen Sachverständigen Gutachten zu immer wiederkehrenden Fragen erstattet worden sind. Auf diese Weise erwirbt er nicht nur die Fähigkeit zur kritischen Würdigung fachlicher Gutachten, sondern auch ein bei der Urteilsfindung verwertbares eigenes Wissen (BGHZ 44, 75, 82). In einem solchen Fall ist der Tatrichter nicht gehalten, in der mündlichen Verhandlung und auch im Urteil darzulegen, welche Fälle und welche Begutachtungen die Grundlage seiner Entscheidung bilden. Er kann sich dann auf

den Hinweis beschränken, daß er sich aufgrund seiner langjährigen richterlichen Erfahrung in der Lage sehe, eine Tatsachenfrage in einem bestimmten Sinne zu beurteilen.

Von einem ausdrücklichen Hinweis kann der Richter auch dann absehen, wenn er seine Erfahrung, gewonnen aus in ähnlich gelagerten Fällen erstatteten Gutachten, lediglich zur Begründung dafür verwendet, daß er sich dem im Rechtsstreit selbst erstatteten Gutachten anschließt. In einem solchen Falle stützt der Tatrichter sich entscheidend auf das Gutachten eines Sachverständigen und beruft sich nur im Zuge der Würdigung dieses Gutachtens zusätzlich auf seine eigene Fachkunde; unter diesen Umständen ist er nicht gehalten, seine eigene richterliche Erfahrung - und ihre Quellen - vorher darzulegen.

Anders ist es dagegen, wenn der Tatrichter sich entscheidend auf die eigene, ihm durch zahlreiche Gutachten vermittelte Sachkunde stützt. In einem solchen Fall muß er sein Fachwissen in den Rechtsstreit einführen, wenn es sich um ein Erfahrungswissen handelt, das außerhalb des Gebiets der allgemeinen Lebenserfahrung liegt und daher bei den Parteien nicht vorausgesetzt werden kann; er muß es den Parteien eröffnen, um ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben (BGH Urteile vom 22. März 1967 - IV ZR 10/66 - MDR 1967, 745 und vom 28. Juni 1961 - IV ZR 75/61 - RzW 1962, 76; vgl. auch Senatsurteil vom 18. April 1991 - III ZR 79/90).

2. Im vorliegenden Fall hat das Berufungsgericht seine Würdigung des Sachverhalts wesentlich auf Gutachten gestützt, die in anderen Rechtsstreitigkeiten erstattet worden

waren und den Parteien nicht bekannt sein mußten. Auch eine Kenntnis des Inhalts dieser Gutachten konnte bei den Parteien nicht vorausgesetzt werden, da er nicht Gegenstand der allgemeinen Lebenserfahrung ist. Das Berufungsgericht hätte daher die Parteien in der mündlichen Verhandlung auf diese Erkenntnisquellen hinweisen müssen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, dazu Stellung zu nehmen und gegebenenfalls die Einsichtnahme in diese Gutachten zu beantragen. Dies ist nicht geschehen.

III.

Die auf § 839 BGB gestützte Klage ist vorliegend nicht deshalb unbegründet, weil das Berufungsgericht das Verhalten der verantwortlichen Bediensteten der Beklagten als berechtigt angesehen hat und nach einem Grundsatz der Rechtsprechung in solchen Fällen regelmäßig ein Verschulden des Amtsträgers zu verneinen ist. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die gewählte Schwellenart eine angemessene Lösung der gestellten Aufgabe darstelle, ist, wie unter II. dargelegt, durch Verfahrensfehler beeinflußt. Daher ist der genannte Grundsatz hier nicht anzuwenden. Ein Verschulden ist im übrigen auch nicht deshalb zu verneinen, weil das Berufungsgericht die Ansicht vertritt, auf Fahrzeuge von so geringer Bodenfreiheit wie das Fahrzeug des Klägers brauche sich der Verkehrssicherungspflichtige bei Anbringung solcher Hindernisse schlechthin nicht einzustellen. Denn auch diese Auffassung ist durch die unzulässige Verwertung der aus anderen Prozessen gewonnenen Sachkunde beeinflußt. Hätte nämlich diese Würdigung zu dem Ergebnis geführt, daß nur solche

Anlagen in Betracht kommen, die - wie z.B. Aufpflasterungen - keine zusätzlichen Gefahren für den fließenden Verkehr mit sich bringen, hätte ein objektiv pflichtwidriges Verhalten nicht verneint werden können.

IV.

Die Zurückverweisung der Sache gibt dem Berufungsgerecht Gelegenheit zu der Prüfung, welche Anlagen zur Durchsetzung geschwindigkeitsmindernder Gebote in Betracht kommen, wenn neben dem Ziel der Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer auch dem Grundsatz Rechnung getragen wird, unter den geeigneten Mitteln dasjenige auszuwählen, das die geringste "Eingriffstiefe" auch für diejenigen Verkehrsteilnehmer hat, die gewillt sind, die Gebote zur Minderung der Geschwindigkeit zu beachten. In diesem Zusammenhang wäre es eine einseitige und daher nicht zu billigende Betrachtungsweise, wenn allein auf die "ungehorsamen" Verkehrsteilnehmer und

die ihnen bei unverminderter Geschwindigkeit drohenden Risiken abgestellt würde, nicht aber auch auf die Interessenlage der Verkehrsteilnehmer, die trotz Einhaltung der Geschwindigkeitsgebote - wie hier der Kläger - Schaden nehmen.

Krohn

Engelhardt

Werp

Rinne

Richterin Dr. Deppert
hat Urlaub und kann daher
nicht unterschreiben
Krohn