

Verkündet  
am 12. November 1959  
[redacted] J. Ang.  
als Urkundsbeamter der  
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

I n d e m R e c h t s s t r e i t

des Spediteurs Daniel K[redacted], U[redacted]/D[redacted], N[redacted] Weg

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

gegen

1. die Firma Sebastian W[redacted], Unternehmen für Tief- und Straßenbau, Kommanditgesellschaft, vertreten durch ihre Geschäftsführer Dr. Wilhelm Friedrich M[redacted] in B[redacted] W[redacted], M[redacted], und Dipl. Ing Wilhelm M[redacted], S[redacted], W[redacted]halde [redacted];
2. das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Südwürttemberg-Hohenzollern in T[redacted],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter der Beklagten zu 1): Rechtsanwalt [redacted] -

- Prozeßbevollmächtigter des Beklagten zu 2): Rechtsanwalt [redacted] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs  
auf die mündliche Verhandlung vom 12. November 1959  
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Arndt,  
Dr. Beyer, Dr. Hußla und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 23. Juli 1958 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, dessen Lastzug an einer Straßenbaustelle von der Fahrbahn abgekommen, umgestürzt und dabei beschädigt ist, fordert von den Beklagten Schadensersatz wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht, nämlich vom Land als dem für die Verwaltung der fraglichen Straße Verantwortlichen und von der beklagten Firma, weil sie die Sicherung der Baustelle übernommen hatte.

Im Herbst 1955 führte die beklagte Baufirma im Auftrage des Landes Bauarbeiten an der Bundesstraße [REDACTED] aus, die von U [REDACTED] nach F [REDACTED] am Bodensee führt. Die Straße wurde stellenweise begradigt, verbreitert und von Frostschäden befreit. Die beklagte Firma hatte nach dem Vertrage die Baustelle während der Arbeiten zu sichern, insbesondere für die Verkehrsregelung, Beschränkung und Beleuchtung zu sorgen. Der fragliche Unfall ereignete sich am Spätnachmittag des 9. November 1955 in einem Waldstück zwischen Wa [REDACTED] und R [REDACTED]. Die beklagte Firma hatte hier seit dem 5. November 1955 den gesamten Verkehr auf einer Strecke von etwa 160 m mit Hilfe einer Lichtsignalanlage einbahnig durchgeführt, nämlich für den Lastzug des Klägers auf dessen rechter Fahrbahnseite. Die andere Straßenhälfte war am Unfalltage mit einer Rolliersteinschicht bedeckt, deren Oberfläche gegenüber der rechten Straßenhälfte um 20 cm höher lag. Die dem Verkehr freigegebene rechte Straßenhälfte führte über den ursprünglichen Straßenkörper, auf den eine weitere Kiesschicht aufgeschüttet und durch Walzen verdichtet war, die aber etwa 30 cm nach der rechten Seite über die alte Straße hinausragte. Für den Lastzug des Klägers bildeten die linke Fahrbahnbegrenzung die Rolliersteine, während rechts eine lose Kiesschicht (Kiesrand, Kieswulst) aufgeschüttet war, deren Oberfläche mindestens 50 cm breit war und die etwa 30 cm über die Fahrbahn hinausragte. Rechts davon

- 3 -

fiel eine sanfte Böschung etwa 2 m in das tiefer gelegene Gelände ab. Für die Baustelle war eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km vorgeschrieben.

Der Lastzug des Klägers bestand aus Motorwagen und Anhänger. Beides waren Kesselspezialwagen zum Transport von Silozement. Fahrer war der damals 19-jährige Helmut S., der erst seit Frühjahr 1955 den Führerschein besaß; Beifahrer war der Kraftfahrer Otto Ma. Der Lastzug kam vom Zementwerk A.; die Ladung beider Fahrzeuge überstieg die zulässige Belastung.

Der Lastzug näherte sich der Baustelle gegen 18 Uhr und fuhr wegen der Dunkelheit bereits mit Abblendlicht. Der Fahrer S. mußte an der Signalanlage halten und fuhr dann bei grünem Licht mit geringer Geschwindigkeit in die Baustelle ein. Nach ungefähr 20 m kam der Motorwagen nach rechts von der Fahrbahn ab, rutschte weiter nach unten und kippte dann nach rechts um, wobei der Anhänger mitgerissen wurde. Am Lastzug entstand Sachschaden; Fahrer und Beifahrer blieben unverletzt.

Der Kläger hat behauptet, er habe durch den Unfall einen Schaden von mindestens 6.900 DM erlitten. Er verlangt Erstattung zunächst eines Teilbetrages von beiden Beklagten und hat dazu vorgetragen: Der Unfall sei nur dadurch verursacht, daß die nicht genügend befestigte Fahrbahn unter dem rechten Vorderrad des Motorwagens eingebrochen sei. Dadurch sei der Lastzug in den weichen Kiesrand und sodann über die Böschung gezogen. Der Fahrer sei genau geradeaus und ständig so weit wie möglich nach links gefahren. Die beiden Beklagten hätten die ihnen obliegende Pflicht zur Sicherung des Verkehrs verletzt.



Sie hätten außerdem die Grenzen der benutzbaren Fahrbahn deutlicher kennzeichnen müssen. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten zur Zahlung von 6.200 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt und folgendes ausgeführt: Der Unfall sei nur darauf zurückzuführen, daß der unerfahrene Fahrer den überladenen Lastzug infolge Unaufmerksamkeit nach rechts in den Kiesrand gefahren habe, der als Begrenzung der befestigten Fahrbahn erkennbar gewesen sei. Erst dadurch sei der Lastzug abgerutscht und habe nun einen Teil des befestigten Straßenkörpers mitgerissen. Die benutzbare Fahrbahn sei 3 m breit, der Untergrund ausreichend befestigt und die Begrenzung der benutzbaren Fahrbahn deutlich erkennbar gewesen. An den fünf vorangegangenen Tagen hätten etwa 14.000 Kraftfahrzeuge ohne Unfall die Baustelle befahren, darunter ungefähr 1.000 ähnliche Lastzüge. Dieser starke Verkehr habe die Fahrbahn weiter festgefahren. Das Land hat versorglich noch vorgetragen, daß es bei Auswahl und Überwachung der mit der Sicherung der Baustelle beauftragten Firma die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe.

Die Klage ist in den beiden ersten Rechtszügen erfolglos geblieben. Mit seiner Revision verfolgt der Kläger seinen Anspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

#### Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem landgerichtlichen Urteil die Klage abgewiesen, weil der Kläger den ihm obliegenden Beweis nicht erbracht habe, daß der Unfall durch einen von den Beklagten zu vertretenden Umstand verursacht worden sei. Das Urteil führt dazu insbesondere aus: Die Fahrbahn

sei nicht zu schmal gewesen, weil für den Verkehr eine Fahrbahn von 2,70 m Breite zur Verfügung gestanden habe. Es sei nicht erwiesen, daß der Motorwagen auf der Fahrbahn eingebrochen sei; die später festgestellte Einbruchsstelle müsse beim Abrutschen des von der Fahrbahn abgekommenen Lastzuges mitgerissen sein. Die Grenze der benutzbaren Fahrbahn sei genügend deutlich links durch die Steinpackung und rechts durch den Kiesrand gekennzeichnet gewesen. Der Unfall lasse sich nur dadurch erklären, daß der Lastzug nicht geradeaus gesteuert, sondern beim Fahren langsam nach rechts in die lose Kiesböschung geraten sei.

Die dagegen von der Revision erhobenen Bedenken sind unbegründet.

1) Der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist richtig. Das beklagte Land ist Träger der Verkehrssicherungspflicht der fraglichen Bundesstraße. Die beklagte Baufirma hatte durch Vertrag die Erfüllung dieser Pflicht teilweise übernommen. Dann können sich die Straßenbenutzer bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auch an die Baufirma halten, ohne daß das Land von seiner Pflicht frei wird (vgl. BGH LM Nr. 41 zu BGB § 823 Dc; BGH VersR 1957, 776; VRS 9, 106). Zum Inhalt der Verkehrssicherungspflicht an öffentlichen Straßen gehört es, Bundesstraßen so haltbar zu bauen und zu erhalten, daß Fahrzeuge bei ordnungsmäßiger Benutzung auf der Straße nicht einbrechen. Die Begrenzung der benutzbaren Fahrbahn muß dabei deutlich erkennbar sein. Vor Gefahren, die der sorgfältige Kraftfahrer nicht durch einen beiläufigen Blick erfassen kann, muß gewarnt werden (vgl. Kröner DRiZ 1959, 233 mit weiteren Nachweisen).

Das Berufungsgericht hat es abgelehnt, im vorliegenden Fall nach den Regeln des ersten Anscheins eine schuldhaft Verletzung der Verkehrssicherungspflicht anzunehmen, weil es keinen Erfah-

runungssatz gebe, daß auf Mängel der Beschaffenheit oder Kennzeichnung der Fahrbahn zu schließen sei, wenn ein schwerer und erheblich überladener Lastzug auf einer Straßenbaustelle von der Fahrbahn abkommt. Das ist richtig und wird von der Revision auch nicht beanstandet.

2) Der Inhalt der Revisionsrügen geht dahin: Der lose Kieswulst am rechten Rand der Fahrbahn habe die Aufgabe gehabt, vor einem Verlassen der Fahrbahn zu warnen und zu schützen. Er hätte nicht so aufgeschüttet sein dürfen, daß er bereits bei der ersten Berührung mit dem Rad nachgab. Er habe über die wahre Breite der Fahrbahn sogar getäuscht, und es hätte ein angemessener Sicherheitsabstand vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn eingehalten sein müssen. Wegen der Gefährlichkeit dieses Straßenstückes hätte es einer besonderen Kennzeichnung oder Warnung bedurft.

Die Revision entfernt sich von den Feststellungen, wenn sie vorträgt, die Fahrbahn habe schon bei der ersten Berührung mit dem Kiesrand nachgegeben; das hat das Berufungsgericht nicht als erwiesen angenommen.

Auch sonst hält das Urteil einer Nachprüfung stand: Ein fester Straßenkörper, der höher als das umgebende Gelände liegt, hat ohne seitliches Widerlager keinen Halt. Die dazu seitlich angeschüttete Böschung beginnt häufig neben der festen Fahrbahn. Ein weiterer unbenutzbarer Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Böschung könnte sogar zu Mißverständnissen führen und noch gefährlicher sein. Im übrigen war ein Sicherheitsabstand hier vorhanden, denn die für schwere Lastzüge benutzbare Fahrbahn hat nach den Feststellungen eine Breite von 2,70 m gehabt, über die die Aufbauten des Wagens hinausragen konnten. Der klägerische Lastzug hatte seine größte Spurbreite an den Hinterrädern des Motorwagens; sie betrug hier 2,32 m, so daß unter Be-

rücksichtigung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzung und der vorhandenen Beleuchtung ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den beiderseitigen Begrenzungen vorhanden und einzuhalten war, zumal die Fahrspur auf der Baustelle bereits seit Tagen ausgefahren war.

Die Begrenzung der tragfähigen Fahrbahn war auch ausreichend gekennzeichnet. Beide Vorderrichter haben festgestellt, daß weder der Fahrer noch der Beifahrer die Bedeutung des Kiesrandes als bloßer Kennzeichnung der Fahrbahnbegrenzung verkannt hätten. Der Lastzug ist nach den Feststellungen nicht deshalb zu weit nach rechts gekommen, weil der Kraftfahrer glaubte, er könne auch die Kiesböschung befahren. Die angeblich unzulängliche Kenntlichmachung des Kiesrandes als einer bloßen Fahrbahnbegrenzung war also für den Unfall nicht ursächlich.

Entgegen der Auffassung der Revision hatte der aufgeschüttete lose Kiesrand nur die Bedeutung einer Begrenzung und Warnung, aber keine Schutzfunktion. Er konnte und sollte nach seiner Beschaffenheit nicht dazu dienen, von der Fahrbahn abirrenden Kraftfahrzeugen dieser Art Widerstand zu leisten und Schutz vor einem Absturz zu bieten. Während der Durchführung von Bauarbeiten an einer Straße unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist es bei geschütteten Straßenkörpern unmöglich, auch Böschungsränder sofort als für schwerste Lastzüge tragfähig zu gestalten. Das geht nur bei Brücken oder gemauerten Straßenrändern. - Eine rechtliche Verpflichtung, neben der Fahrbahn sofort ein volltragfähiges Bankett oder ähnliche Vorrichtungen herzustellen, bestand nicht. Bei der Art der Baustelle und den sonst getroffenen Vorsichtsmaßnahmen ist es im vorliegenden Fall nicht zu beanstanden, daß der Kiesrand nur die Begrenzung der Fahrbahn anzeigte, aber abirrende Lastfahrzeuge nicht aufhalten konnte.

Irrig ist auch der Vortrag der Revision, es hätte insoweit noch eines weiteren Hinweises bedurft, denn die Situation war deutlich genug erkennbar. Zunächst sah jedermann, daß er über eine Straßenbaustelle fuhr. Er sah auch, daß der Kiesrand rechts lose aufgeschüttet war und daß der Straßenkörper mit einer losen Böschung zum Gelände abfiel. Der Verkehr wurde mit Hilfe einer Signalanlage einbahnig durchgeführt, und es war eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/std vorge-schrieben. Das alles mahnte auffallend zur Vorsicht bei der Benutzung der Baustelle und zur genauen Einhaltung der schma-len, aber erkennbaren Fahrspur. Zwar muß der Verkehrssicherungs-pflichtige vor Gefahrenstellen, die er nicht alsbald beseitigen kann, durch Hinweisschilder oder auf ähnliche Weise warnen. Eine solche Warnung ist aber nur vor unvermuteten Gefahren nötig. Denn gefährlich sind nur solche Straßenstellen, bei denen die nahe Möglichkeit eines Unfalls oder einer Schädigung auch dann besteht, wenn die Straßenbenutzer jede im Verkehr erforderliche Sorgfalt aufwenden. Vor Besonderheiten einer Straße, die ein sorgfältiger Kraftfahrer im Verkehr mit einem beiläufigen Blick erfaßt, braucht nicht besonders ge-warnt zu werden (vgl. BGHZ 6, 3; LM Nr. 4 zu BGB § 839 Fg; III ZR 258/52 vom 19. März 1953; LM Nr. 31 zu BGB § 823 Dc; die zur Veröffentlichung bestimmte Entscheidung des Senats III ZR 96/58 vom 1. Oktober 1959: Fall Niddabrücke).

Der Verkehrssicherungspflichtige muß allerdings an fertigen, dem Verkehr übergebenen Straßen vermerken, wenn die Bankette auch in Notfällen nicht befahren werden können. Während der Durchführung von Bauarbeiten an einer Straße ist es bei einem geschütteten Straßenkörper aber nicht möglich, auch die Böschungsränder sofort für schwerste Lastzüge auch nur vorübergehend tragfähig zu gestalten. Zu einer derartigen Erkenntnis muß ein Kraftfahrer, insbesondere der Fahrer eines schweren Lastzuges fähig sein. Bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt muß jeder Kraftfahrer seine

Fahrweise auf die Gefahren einer solchen Böschung bei Bauarbeiten an Baustellen einstellen. Dann war ein weiterer Hinweis überflüssig, weil das Gelände für sich allein eine ausreichende Warnung darstellte und die Verkehrssicherungsbehörden nicht auf gänzlich unerfahrene Kraftfahrer Rücksicht zu nehmen brauchen.

Auch sonst zeigt das Urteil keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Klägers, so daß die Revision mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückgewiesen werden muß.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Gährtgens