

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 156/67

URTEIL

Verkündet am
15. Februar 1971
Schorn,
Justizsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des unter der Firma Bu[REDACTED] & Co., Spedition und
Möbeltransport, handelnden Kaufmanns Heinrich J[REDACTED],
St[REDACTED]-V[REDACTED], In[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Stadt K[REDACTED], vertreten durch den Rat der Stadt,
dieser vertreten durch den Oberstadtdirektor,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Februar 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Hubert Meyer sowie der Bundesrichter Dr. Beyer, Dr. Hußla, Gähtgens und Keßler

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 13. Juli 1967 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Lastzugfahrer Gerhard Mo[REDACTED] überquerte am Donnerstag, dem 8. Oktober 1964, gegen 13,25 Uhr mit einem Lastzug des Klägers im Zuge der Umleitungsstrecke E[REDACTED]-Br[REDACTED]-Straße - N[REDACTED] W[REDACTED] die R[REDACTED] Straße in K[REDACTED]. Die Kreuzung E[REDACTED]-Br[REDACTED]-Straße - N[REDACTED] W[REDACTED] mit der R[REDACTED] Straße war mit Verkehrsampeln versehen. An der Einmündung des N[REDACTED] W[REDACTED] in die R[REDACTED] Straße stießen damals die

- 3 -

Asphaltdecken der Fahrbahnen derart aneinander, daß eine Rinne zum Abfließen des Regenwassers gebildet wurde. Beim Überqueren dieser Rinne geriet der Lastzug nach rechts von der Fahrbahn ab; der Triebwagen stellte sich quer und kippte nach links um, wobei am Lastzug und am Ladegut schwerer Sachschaden entstand. Unmittelbar hinter der Rinne befand sich ein Fußgängerüberweg. Beiderseits dieses Fußgängerüberwegs – noch nach der Rinne – waren Schilder aufgestellt, die die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkten und das Überholen verboten.

Der Kläger führt den Unfall auf die nach seiner Behauptung etwa 20 cm tiefer als die Fahrbahnmitte gelegene Rinne in der Fahrbahn zurück und hat hierzu vorgetragen: Beim Überfahren der Rinne habe sich der Motorwagen des Lastzuges so stark auf die Federn gesenkt, daß die vorderen Kotflügel auf die Vorderräder gepreßt und dadurch diese blockiert hätten; dem Fahrer sei das Lenkrad aus der Hand gerissen worden; er habe die nicht durch ein Warnschild angekündigte Querrinne nicht bemerkt, von dem höher gelegenen Führerhaus auch nicht erkennen können.

Der Kläger meint, die Beklagte habe ihre Pflicht zur Sicherung des Verkehrs vernachlässigt, und verlangt von der Beklagten Schadensersatz. Sein Antrag, die Beklagte zu insgesamt 22.330,09 DM nebst Zinsen zu verurteilen, ist in den Vorinstanzen entsprechend den Anträgen der beklagten Stadt abgewiesen worden, die namentlich die tiefste Stelle der Rinne mit nur 7 cm angegeben und den Unfall allein auf ein Fehlverhalten des Lastzugfahrers zurückgeführt hatte.



Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klagantrag weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht verneint eine Schadensersatzpflicht der Beklagten, weil weder diese eine Verkehrssicherungspflicht (§ 823 BGB) noch einer ihrer Bediensteten eine etwa gegenüber dem Kläger bestehende Amtspflicht (§ 839 BGB, Art. 34 GG) zum Nachteil des Klägers verletzt habe.

Die Fahrbahn der R[REDACTED] Straße sei 23,50 m breit, wölbe sich nur ganz flach, nämlich über 11,75 m höchstens 20 cm bis zu der tiefsten Stelle der 16 bis 20 cm tiefer als die Mitte der gewölbten Fahrbahn liegenden Rinne und steige danach wieder ganz sanft an. Innerhalb einer in Fahrtrichtung des Unfallfahrzeugs gemessenen Strecke von 4 m betrage die Höhendifferenz zwischen der tiefsten Stelle der Rinne und der Fahrfläche lediglich 7 cm; das ergebe sich aus den Aussagen der Zeugen Ed[REDACTED] und M[REDACTED] sowie aus den bei den beigezogenen Strafakten befindlichen Fotografien besonders deutlich aus den Privataufnahmen des Zeugen M[REDACTED], auf denen unter einer Meßplatte zwei im Querformat übereinander aufgestellte Streichholzschachteln zu sehen seien.

Wenn der Zeuge Polizeimeister L[REDACTED] mit seinem Personenkraftwagen möglicherweise schon einmal von der Rinne überrascht worden sei, so müsse er ähnlich wie der Fahrer Mo[REDACTED] an dieser Stelle unaufmerksam gefahren sein; nur von diesem seinem früheren Erlebnis bewegt könne der Zeuge L[REDACTED] in der von ihm über den Unfall Mo[REDACTED] aufgenommenen Anzeige unzutreffend von einer "überaus tiefen Querrinne" gesprochen haben, während er, hätte er bei seinem eigenen Erlebnis wirklich eine ernsthafte Gefahrenquelle festgestellt, schon damals eine entsprechende Meldung würde erstattet haben.

Die Aufstellung weiterer Schilder etwa mit dem Warnzeichen "Querrinne" sei nicht erforderlich, sogar untunlich gewesen.

Das Berufungsgericht läßt die Frage offen, ob und inwieweit die Klage nicht schon deswegen unbegründet sei, weil dem Fahrer Mo[REDACTED] ein weit überwiegendes (Mit-) Verschulden an dem Unfall anzulasten sei. Es erwägt in diesem Zusammenhang, ein sorgfältiger Kraftfahrer hätte die Rinne erkennen können; die Fotografien zeigten nämlich im Bereich der Rinne die unterschiedliche Färbung der Asphaltdecken; auch hätte dem Fahrer beim Überqueren der R[REDACTED] Straße deren Wölbung auffallen müssen; gleichwohl habe er, obwohl ihn zusätzlich die Schilder dicht hinter der Rinne an der Einfahrt in den N[REDACTED] W[REDACTED] auf eine gefährliche Stelle aufmerksam gemacht hätten, den schwer beladenen Lastzug mit der von ihm selbst angegebenen und überhöhten Geschwindigkeit von 40 km/h über die Kreuzung gesteuert.

Gegen diese Würdigung des Berufungsgerichts macht die Revision Bedenken geltend, denen das Revisionsgericht einen Erfolg nicht versagen kann.

Es geht dabei zunächst um folgendes:

Nach der bei den Strafakten befindlichen polizeilichen Unfallskizze verlief in der Mitte der R[] Straße ein doppelter Gleiskörper für die Straßenbahn. Einmal wäre es, wie der Revision zuzugeben ist, in der Tat auffallend, begänne die Wölbung der insgesamt 23,50 m breiten Fahrbahn in der Mitte und nicht erst mit dem Abschluß dieses Gleiskörpers. Zum andern lag die Rinne nach der Skizze zumindest teilweise schon innerhalb der Fahrbahn der R[] Straße. Bei Berücksichtigung dieser beiden Umstände wäre eine Straßenbreite von 11,75 m, auf die sich eine Vertiefung von höchstens 20 cm verteile, zu hoch angenommen. Überdies weist die Revision gegenüber der Annahme des Berufungsgerichts, die Rinne habe innerhalb einer in Fahrtrichtung des Unfallfahrzeugs gemessenen Strecke von 4 m gegenüber der Fahrfläche sich um 7 cm gesenkt, nicht mit Unrecht darauf hin, daß sich nach den Bildern 4, 5 und 6 in den Ermittlungsakten die Senkung von 7 cm nicht auf eine Strecke von 4 m verteile. Die Revision entnimmt den Lichtbildern, der erste Meter der 4 m langen Meßplatte liege noch ganz fest auf dem Boden, erst vor dem zweiten Meter vor der Rinne beginne die Senkung, die im wesentlichen erst mit den letzten 30 cm anfangen. Ob sich das Berufungsgericht diese Umstände vor Augen gehalten

hat, läßt sich seinem Urteil nicht entnehmen. Möglicherweise ist das wiedergegebene Vorbringen der Revision geeignet, das vom Berufungsgericht bisher anhand der Lichtbilder gewonnene Ergebnis in Frage zu stellen.

Hinzu kommt aber: Der Kläger hatte auf den Seiten 4 und 5 der Berufungsbegründung unter Zeugenbeweis gestellt, an derselben Stelle wie sein Lastzug sei ein Fahrzeug der Speditionsfirma B. auf die gleiche Art und Weise verunglückt; jener Lastzug habe die Unfallstelle mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h befahren, beim Überfahren der Rinne sei dem Fahrer das Lenkrad aus der Hand geschlagen worden, das rechte Vorderrad auf die Bordkante geglitten und das Fahrzeug nach rechts gezogen worden.

Mit diesem Beweisantrag befaßt sich das Berufungsgericht nicht, ebensowenig mit dem Antrag, Sachverständigenbeweis darüber zu erheben (vgl. Berufungsbegründung S. 4), die ca. 20 cm tiefe Querrinne sei für Verkehrsteilnehmer, namentlich für Fahrer schwerer Lastwagen oder Spezialfahrzeuge sehr gefährlich gewesen; bei einem Befahren mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h habe die eintretende starke Erschütterung des Wagens dazu führen können, daß die Vorderräder blockiert und dadurch die Wagen zur Seite gerissen wurden.

Das Revisionsgericht kann nicht ausschließen, daß das Berufungsgericht, wäre es den Beweisantritten

nachgegangen, unter Umständen zu einer anderen Würdigung und auch zu einer anderen Bewertung der Aussage des Zeugen Polizeimeister L. gekommen wäre. Dieser hatte bekundet, er selbst sei schon mit seinem eigenen Personenkraftwagen von der Rinne überrascht worden und habe beim Überfahren einen Schlag in den Arm erhalten, er habe auch etwa zwei- bis dreimal Personenkraftwagen an der fraglichen Stelle "richtig in die Knie gehen" und schleudern sehen.

Gegenüber der Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte auch den weiteren Vortrag des Klägers beachten müssen, es hätten sich an der Unfallstelle seines Lastzuges noch weitere Unfälle ereignet (Berufungsbegründung S. 6), ist allerdings darauf zu verweisen, daß der Kläger selbst nur von einer solchen Möglichkeit gesprochen hat.

Wohl aber hätte das Berufungsgericht nicht so, wie es dies getan hat, davon ausgehen dürfen, der Fahrer Mo. habe die Kreuzung mit einer von ihm selbst angegebenen Geschwindigkeit von 40 km/h überfahren. Mo. hatte seine Geschwindigkeit bei seiner polizeilichen Einvernahme mit 35 bis 40 km/h, bei seiner Einvernahme im gegenwärtigen Rechtsstreit durch das Amtsgericht Frankfurt (Protokollniederschrift S. 2) mit höchstens 40 km/h angegeben, und der Kläger hatte anhand des Fahrtendiagramms unter Sachverständigenbeweis gestellt, das Unfallfahrzeug sei nur mit ca. 30 km/h gefahren.

Bei Berücksichtigung des Gesagten kann das angefochtene Urteil mit seiner bisher behandelten Begründung nicht aufrechterhalten werden. Es läßt sich nicht ausschließen, daß das Berufungsgericht bei erneuter Würdigung des Unfallgeschehens unter Beachtung des Gesagten zu einem dem Kläger günstigeren Ergebnis gelangt. Zumindest wird es in der Begründung seines neuen Urteils darzulegen haben, warum es den aufgezeigten Gesichtspunkten keine Bedeutung beimißt und den erwähnten Beweisantritten nicht entsprechen will. Dabei wird sich das Berufungsgericht vor Augen halten müssen:

Ein völlig gefahrloser Straßenzustand kann allerdings mit zumutbaren Mitteln praktisch überhaupt weder erreicht noch erwartet werden. Andererseits mag die Querrinne, bei der es zu dem Unfall des Lastzuges des Klägers kam, möglicherweise doch nicht so flach und nicht so durchaus üblich gewesen sein, daß im Jahre 1964 ein Kraftfahrer mit einer solchen Querrinne auf oder bei einer anscheinend viel befahrenen Kreuzung einer Großstadt rechnen mußte.

Ob und inwieweit die Beklagte zu Sicherungsmaßnahmen an der Unfallstelle verpflichtet gewesen war, hängt von den seitens des Berufungsgerichts neu zu treffenden Feststellungen ab.

Das angefochtene Urteil erachtet es als nicht weiter erörterungsbedürftig, inwieweit die Klage im Hinblick auf ein dem Fahrer Mo[REDACTED] zur Last zu legendes Verschulden unbegründet wäre, und knüpft

hieran Ausführungen, daß ein sorgfältiger Kraftfahrer die Rinne bemerkt und dann die Kreuzung nicht mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h durchfahren hätte.

Bei dem gegenwärtigen Sach- und Streitstand kann vom Revisionsgericht offengelassen werden, inwieweit ein Verschulden des Fahrers Mo[REDACTED] bei Anwendung von §§ 254, 831 BGB zu Lasten des Klägers ausschlägt und im Rahmen einer vom Kläger als Halter des Unfallfahrzeugs zu vertretenden Betriebsgefahr seines Lastzuges gegenüber einer auf unerlaubter Handlung gegründeten Schadensersatzpflicht des Schädigers durchgreifen kann.

Die Umstände jedenfalls, aus denen das Berufungsgericht ein weit überwiegendes Verschulden des Fahrers Mo[REDACTED] ableitet, rechtfertigen gegenwärtig nicht die Folgerung, daß die Klage unbegründet sei.

Die Erwägung, daß ein Kraftfahrer aus der unterschiedlichen Färbung der Asphaltdecken auf das Vorhandensein einer Rinne, wie sie nach dem Vortrag des Klägers vorhanden gewesen sein soll, schließen müsse, überzeugt nicht. Der Fahrer hatte höchstens mit einer kleineren Unebenheit in der Fahrbahn zu rechnen. Die Beklagte selbst hatte sich dazu im Schriftsatz vom 2. Dezember 1966 S. 5 dahin ausgelassen, die Rinne habe bei der Fahrt aus der E[REDACTED]-Br[REDACTED]-Straße nicht wahrgenommen werden können. Nicht mit Unrecht verweist die Revision in diesem Zusammenhang auch darauf, daß der Fahrer eines schweren Lastzuges sehr

hoch sitze und dadurch die Rinne nicht so erkennen könne, wie sie sich auf den fast am Boden aufgenommenen Lichtbildern darstelle. Es mag sein, daß die Wölbung der Fahrbahn der R[REDACTED] Straße dem Fahrer Mo[REDACTED] hätte auffallen sollen; auch wenn er sie bemerkt hätte, brauchte er das Vorhandensein einer Querrinne von einer Beschaffenheit, wie sie der Kläger behauptet, nicht zu befürchten. Dazu, daß das Berufungsgericht seiner Begründung nicht zugrunde legen durfte, Mo[REDACTED] habe die Kreuzung mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h befahren, ist das Nötige bereits gesagt.

Nach alledem hat es dabei zu verbleiben, daß die Sache zur erneuten tatsächlichen Prüfung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden muß. Die neue Berufungsverhandlung gibt dem Kläger zugleich Gelegenheit, sein im vorstehenden nicht berührtes Vorbringen der Revision dem Berufungsgericht vorzutragen. Dem Berufungsgericht ist auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu überlassen, die von dem endgültigen Ausgang des Rechtsstreits abhängt.

Meyer

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Gährtgens

Keßler