

11

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 157/66

URTEIL

Verkündet am

27. Februar 1969

Groß,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Freistaats Bayern, gesetzlich vertreten durch
die Bezirksfinanzdirektion M[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Chemiker Manfred S c h [REDACTED], M [REDACTED],
Bl [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

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

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Januar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Arndt, Dr. Beyer, Gähtgens und Keßler

für Recht erkannt:

1. Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 2. Juni 1966 teilweise aufgehoben und neugefaßt wie folgt:

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das Endurteil der 9. Zivilkammer des Landgerichts München I vom 21. Mai 1964 abgeändert.

- II. Der Leistungs- und der Schmerzensgeldanspruch des Klägers sind dem Grunde nach zu einem Drittel gerechtfertigt.

- III. Es wird festgestellt, daß der Beklagte dem Kläger den Zukunftsschaden aus dem Unfall vom 11. März 1960 zu einem Drittel zu ersetzen hat.

- IV. Im übrigen wird die Berufung zurückgewiesen und die Klage abgewiesen.

- V. Der Rechtsstreit wird zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Leistungs- und Schmerzensgeldanspruchs an das Landgericht München I zurückverwiesen.

- 3 -

2. Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

3. Die Kostenentscheidung bleibt, auch hinsichtlich der Rechtsmittelzüge, dem Landgericht überlassen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Abend des 11. März 1960 fuhr der Kläger bei leichtem Regen mit einem Personenkraftwagen Porsche 1600 auf der Bundesstraße ■ von M■■■■ in Richtung Bu■■■■. Halter und Insasse des Wagens war Dr. Ottfried Sch■■■■, der Bruder des Klägers. Etwa 2 km vor Bu■■■■ kam der Wagen beim Übergang der 7,6 m breiten Neubaustraße der Ortsumgehung Ho■■■■ in die ca. 7 m breite alte Fahrbahn der B ■ in einer Linkskurve ins Schleudern, geriet nach rechts von der Fahrbahn ab, rammte einen Straßenbaum und überschlug sich in einer angrenzenden Wiese. Der Kläger und sein Bruder wurden verletzt; am Wagen entstand Totalschaden.

Die damals erst teilweise fertiggestellte Neubautrecke begann - in Fahrtrichtung des Klägers gesehen - bei Straßenkilometer ■,900 und endete bei Straßenkilometer ■,140 (bezogen auf den Verlauf der alten B ■). Die tatsächliche Länge der Neubautrecke betrug 5,520 km. Von Baukilometer 0,5 bis 4,8 war die Fahrgeschwindigkeit auf 50 st/km beschränkt. Das Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung war dort durch das Kennzeichen nach Bild 21a der



Anlage zur Straßenverkehrsordnung (StVO) angezeigt. Von dieser Stelle an war die Fahrbahn der Neubaus-
strecke nebst den Betonbanketten bis zur Einmündung
in die alte B  bereits fertiggestellt. Etwa 280 m
vor dem Ende der Ausbaustrecke war das Warnzeichen
"Engpaß" (Bild 2c der Anlage zur StVO) aufgestellt.
Dieses Zeichen war mit der zusätzlichen Beschriftung
"unebene Fahrbahn" versehen.

In dem wegen des Unfalls durchgeführten Strafver-
fahren (AG. Bu  Cs / ) wurde der Kläger in
zweiter Instanz vor dem Landgericht Me  freige-
sprochen.

Die Brüder Sch  haben den Beklagten auf Ersatz
ihres Unfallschadens in Anspruch genommen. Sie haben
ihre Ansprüche auf Verletzung der Verkehrssicherungspflicht
und auf schuldhafte Amtspflichtverletzung gestützt
und zur Begründung vorgetragen: Der Unfall sei auf unzu-
längliche Beschilderung zurückzuführen. Bei dem Ver-
kehrszeichen nach Bild 21a (Aufhebung der Geschwindig-
keitsbeschränkung) habe der Kläger die Fahrgeschwindig-
keit auf 80-90 st/km erhöht. Das Warnzeichen "Engpaß"
sei für ihn wegen Fehlens von Gegenverkehr ohne Bedeu-
tung gewesen. Der Übergang von der Ausbaustrecke auf die
alte Bundesstraße sei nur durch eine aufgeschüttete Teer-
abschrägung behelfsmäßig hergerichtet gewesen. Das Niveau
der Fortsetzung der alten Straße sei 46 cm über dem der
Ausbaustrecke gelegen. 30 cm dieses Höhenunterschiedes
seien auf eine Länge von nur 8 m ausgeglichen worden.

Dadurch habe der Übergang eine Rampe gebildet, die bei höherer Geschwindigkeit einen sogenannten Sprungschanzeneffekt ausgelöst habe. Dies sei auch die Ursache gewesen, daß der Wagen ins Schwimmen gekommen und dann aus der Fahrbahn getragen worden sei. Wegen dieser Rampe, die bei dem anschließenden leichten Gefälle der Straße eine Kuppe gebildet habe, sei von dem tiefliegenden Sitz des Porsche aus die sich anschließende Linkskurve frühestens 50 m vor der Rampe einzusehen gewesen. Es habe sich deshalb zur Unfallzeit um eine nicht angezeigte unübersichtliche Kurve gehandelt. Erst nach dem Unfall sei ein Verkehrszeichen nach Bild 3 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung vor der Unfallstelle angebracht worden. Das Warnzeichen "Engpaß" sei der Eigenart der Gefahr, die sich aus der Anlage der Straße ergeben habe, nicht gerecht geworden. Für die unsachgemäße und nicht fachgerechte Errichtung der Rampe und den fehlenden Hinweis auf die dadurch geschaffene Gefahrenstelle habe der Beklagte im Rahmen seiner privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht zu haften; daneben stelle die unzureichende irreführende Beschilderung auch eine von der Straßenverkehrsbehörde begangene Amtspflichtverletzung dar. Ein Verschulden des Klägers an dem Unfall liege nicht vor.

Manfred Sch[REDACTED] hat seine bisherigen Heilbehandlungskosten in Höhe von insgesamt 11.669,80 DM nebst Zinsen und ein der Höhe nach in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld, das er mit 20.000 bis 25.000 DM für angemessen erachtet, sowie die Feststellung begehrt, daß der Beklagte ihm auch den Zukunftschaden zu ersetzen habe.

Dr. Ottfried Sch[REDACTED] hat Ersatz für Verdienstausschlag und entgangene Nutzung seines Kraftfahrzeugs, sowie ein angemessenes Schmerzensgeld gefordert.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt, die erhobenen Ansprüche nach Grund und Höhe bestritten sowie vorge-
tragen:

Der Unfall sei nicht durch die Beschaffenheit der Straße verursacht worden. Die Anschlußrampe sei fachgerecht so gestaltet worden, daß von ihr keine nennenswerten Gefahren ausgegangen seien. Sie habe auf eine Entfernung von 40 m einen Höhenunterschied von 46 cm überbrückt. Durch das Warnzeichen "Engpaß" mit dem Hinweis "unebene Fahrbahn" sei rechtzeitig und ausreichend auf die Fahrbahnverengung und die Unebenheiten in der Fahrbahn hingewiesen worden. Das Aufstellen anderer Verkehrszeichen sei bei der gegebenen Sachlage nicht geboten und veranlaßt gewesen; insbesondere sei es nicht erforderlich gewesen, die Linksbiegung nach der Rampe durch ein weiteres Verkehrszeichen anzuzeigen. Der Kläger habe die angebrachten Schilder, die in erkennbarem Zusammenhang mit der Baustrecke gestanden seien, nicht gehörig beachtet. Das Ende der Baustrecke sei noch nicht angezeigt gewesen. Dem hätte er Rechnung tragen müssen. Die im staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren gesicherten Spuren sprächen dafür, daß der Wagen infolge Unachtsamkeit des Fahrers und wegen zu hoher Geschwindigkeit, aber nicht durch einen "Sprungschanzeneffekt" in der leichten Linkskurve bei regennasser Fahrbahn von der Straße abgekommen sei. Das Fahrzeug sei ohne Schleu-

der- oder Bremsspuren zu hinterlassen aus der Fahrbahn geraten. Der Kläger habe sich im Strafverfahren dahin eingelassen, daß er durch ein entgegenkommendes Fahrzeug geblendet worden sei.

Für den Fall, daß eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegen sollte, hat der Beklagte Entlastungsbeweis dahin angeboten, daß es sich bei seinen beteiligten Bediensteten, dem Landpolizeiobermeister K[REDACTED] und dem Bauingenieur A[REDACTED], um erfahrene, sorgfältig ausgewählte und laufend überwachte Persönlichkeiten handele.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. In Richtung gegen Dr. Ottfried Sch[REDACTED] ist das Urteil rechtskräftig geworden. Auf die Berufung Manfred Sch[REDACTED] hat das Berufungsgericht dessen Leistungs- und Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach zur Hälfte gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß der Beklagte diesem Kläger den Zukunftsschaden aus dem Unfall vom 11. März 1960 zur Hälfte zu ersetzen habe. Es hat den Rechtsstreit zur Entscheidung über die Höhe der Zahlungsansprüche an das Landgericht zurückverwiesen.

Mit seiner Revision verfolgt der Beklagte seinen Klageabweisungsantrag weiter. Der Kläger bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat sein Ergebnis im wesentlichen wie folgt begründet: Da die Klage nach dem Sachvortrag des Klägers auf unsachgemäße Herstellung der Anschlußrampe und mangelhafte und irreführende Beschreibung gestützt werde, komme als Anspruchsgrundlage nur Amtspflichtverletzung (§ 839 BGB, Art. 34 GG, Art. 97 BayVerf) in Betracht.

Die Anlage der Anschlußrampe zwischen der Fahrbahn der Neubaustrecke und der Fahrbahn der alten Bundesstraße stelle eine mit den Bauarbeiten zusammenhängende Maßnahme dar. Sie sei so auszuführen gewesen, daß von der Rampe keine Gefahr für die Benützer ausging. Diesem Erfordernis habe die Rampe jedoch nicht entsprochen. Sie möge nach der Planung nicht zu beanstanden sein; danach habe der Höhenunterschied von 46 cm an der Nahtstelle zwischen der Altbaustrecke und der Neubaustrecke durch eine Rampe von 40 m Länge ausgeglichen werden sollen. Gleichwohl habe die Rampe aber, wenn sie mit einer 70 st/km übersteigenden Geschwindigkeit befahren worden sei, einen "Sprungschanzeneffekt" ausgelöst, der darauf zurückzuführen sei, daß die Neubaustrecke in der Form einer sehr gestreckten Rechtsbiegung ende, während die anschließende Altbaustrecke eine Linksbiegung beschreibe und deshalb an der Nahtstelle die Längsachsen beider Fahrbahn Teile, zusätzlich auch noch bedingt durch die

Verschiedenheit der Fahrbahnbreiten, nicht genau aufeinander trafen, sondern in der Annäherungsrichtung des Klägers die Altbaustrecke nach rechts versetzt erscheine. Die Rampe habe an ihrem Ende auch Unebenheiten aufgewiesen, die darauf zurückzuführen seien, daß sie an das gewölbte Profil der alten Straße habe angeglichen werden müssen. Außerdem sei wegen der Kurvenüberhöhung die Steigung der äußeren Fahrbahnseite etwas höher als auf der Kurveninnenseite gewesen. Durch das Zusammenwirken all dieser Umstände habe die Rampe, wenn sie mit entsprechend hoher Geschwindigkeit befahren worden sei, einen "Sprungschanzeneffekt" ausgelöst und sei dadurch beim Befahren mit hoher Geschwindigkeit gefährlich gewesen. Auf diese für die Verkehrsteilnehmer nicht erkennbare Gefahr hätte hingewiesen werden müssen. Eine die besondere Art der Gefahr anzeigende Kennzeichnung sei hier jedoch unterblieben; denn die Warnung "unebene Fahrbahn" habe sich erkennbar nur auf die über die Rampe sich hinziehenden Unebenheiten, nicht aber auf die von der Nahtstelle ausgehende Gefahr bezogen; denn die dort drohende Gefahr sei von den Bediensteten des Beklagten nicht erkannt worden, da sie einen "Sprungschanzeneffekt" auch jetzt noch in Abrede stellten oder nur bei Geschwindigkeiten anerkannten, mit denen sie glaubten, nicht rechnen zu müssen. Das in einer Entfernung von etwa 280 m vor der Rampe aufgestellte Verkehrszeichen "Engpaß" mit dem Zusatz "unebene Fahrbahn" sei keine Warnung vor der von der Rampe ausgehenden Gefahr gewesen, da damit auf anders geartete Gefahren hingewiesen worden sei. Insbesondere sei durch diese Art

der Warnung, da sie keine bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzung verlangt habe, keine Gewähr dafür gegeben gewesen, daß die Fahrer ihre Fahrweise so einrichten würden, daß das Befahren der Nahtstelle keine Gefahr in sich schloß; denn die Warnschilder "Engpaß" und "unebene Fahrbahn" stellten es dem einzelnen Fahrer frei, wie er dieser Gefahr begegnen wolle. Ein ungeübter und ängstlicher Fahrer werde seine Geschwindigkeit erheblich mehr vermindern, als ein gewandter und geübter Fahrer. Auch verstehe man unter dem Ausdruck "unebene Fahrbahn" üblicherweise nicht eine Nahtstelle der hier vorliegenden Art. Notwendig und richtig wäre es gewesen, die Geschwindigkeit auf 50 st/km zu beschränken; bei dieser Geschwindigkeit wäre der "Sprungschanzen-effekt" nicht eingetreten. Diese Begrenzung wäre umso notwendiger gewesen, als an die Rampe eine Kurve anschließe, die von der tieferliegenden Fahrbahn der Neubaustrecke aus zunächst nur undeutlich erkennbar gewesen sei, und die Leitpfosten, die auf der Neubaustrecke in größeren Abständen und auch über eine größere Straßenbreite aufgestellt seien, eine nicht vorhandene Straßenlänge vor der Kurve vorgetäuscht hätten. Es hätte nur die an der Baustelle bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 st/km über die Unfallstelle hinaus aufrecht erhalten zu werden brauchen. Da sie aber vorher durch das Zeichen nach Bild 21c der Anlage zur StVO aufgehoben worden sei, hätten die Verkehrsteilnehmer annehmen können und müssen, daß sie von nun an wieder freie Fahrt hätten.

Die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung vor der Rampe sei eine im Zusammenhang mit den Bauarbeiten stehende, der Verkehrsregelung dienende verkehrspolizeiliche Maßnahme gewesen. Insoweit handele es sich um eine hoheitliche Aufgabe.

Da die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung irreführend gewesen sei und eine hinreichend konkrete Warnung vor der durch die Rampe ausgehenden Gefahr nicht vorgelegen habe, beides aber für den Unfall zumindest mitursächlich gewesen sei, habe der Beklagte für den dadurch entstandenen Schaden gemäß § 839 BGB, Art. 34 GG, Art. 97 BayVerf zu haften.

Das Berufungsgericht kommt weiter zu dem Ergebnis, der Kläger habe ein Mitverschulden sowie die Betriebsgefahr seines Wagens zu vertreten, und hält deshalb eine gleichheitliche Teilung des Schadens für angemessen.

II.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß als Anspruchsgrundlage Amtspflichtverletzung in Betracht kommt (§ 839 BGB, Art. 34 GG, Art. 97 BayVerf). Wo Verkehrszeichen anzubringen sind und welche, bestimmen in erster Linie die Verkehrsbehörden (§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVO). Dabei üben sie hoheitliche Tätigkeit aus (vgl. u.a. Urteil des erkennenden Senats vom 27. Oktober 1958 - III ZR 133/57 = VersR 1959, 32);

daß eine dem Gesetz entsprechende Beschilderung in erster Linie eine Angelegenheit der Hoheitsverwaltung ist, wird auch von der Revision eingeräumt. Unerörtert kann bleiben, ob n u r Amtspflichtverletzung als Anspruchsgrundlage in Betracht kommt und nicht auch eine Verletzung der privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht, da hier die Rechtsfolgen für den Beklagten nicht günstiger lägen als bei einem Anspruch aus Amtspflichtverletzung. Es erübrigt sich deshalb auch, auf den vom Beklagten angebotenen Entlastungsbe-
weis dafür einzugehen, daß die beteiligten staatlichen Bediensteten die nötigen Fachkenntnisse besessen hätten, sorgfältig ausgewählt und genügend überwacht worden seien (§ 831 Abs. 1 Satz 2 BGB).

Der Anspruch aus Amtspflichtverletzung ist nicht, wie die Revision meint, schon deshalb unbegründet, weil für den Kläger die Möglichkeit bestehe oder bestanden habe, für seinen Schaden anderweit, nämlich von den beteiligten Baufirmen, Ersatz zu erlangen (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB). Wohl obliegt den Bauunternehmern nach § 3 Abs. 3 a StVO im Bereich von Arbeitsstellen die Verkehrssicherungspflicht. Indessen stellt das Berufungsgericht mit Recht darauf ab, daß die Abschlußrampe von den Bauunternehmern unter Aufsicht und Leitung der Bau-
lastträger angelegt und daß die Beendigung der Geschwindigkeitsbegrenzung bei Baukilometer 4,8 (rund 700 m von der Unfallstelle) durch eine Tafel nach Bild 21a der Anlage zur StVO nicht von den Straßenbaufirmen, sondern von der Straßenverkehrsbehörde verfügt und angeordnet worden ist;

dasselbe gilt für das Warnungszeichen "Engpaß" mit Hinweis "unebene Fahbahn". Die Revision macht ohne Erfolg geltend, der Straßenbauunternehmer sei in erster Linie für die notwendige Beschilderung an Baustellen verantwortlich. Ihm obliegt aber nur die Pflicht zur Absperrung und Kennzeichnung von Arbeitsstellen (§ 3 Abs. 3 a S. 1 StVO Abs. IV der Anlage zur StVO), nicht dagegen die Regelung der Geschwindigkeit auf dem bereits fertiggestellten, längeren und für Verkehr freigegebenen Abschnitt einer Neubaustrecke und die Kennzeichnung einer Gefahrenstelle, die am Übergang von dieser Neubaustrecke zur alten Straße entstanden ist, und an der die Bauarbeiten - mag der geschaffene Zustand auch nur ein provisorischer sein - entsprechend den bestehenden Plänen ausgeführt und abgeschlossen sind. Dies ist Sache der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden (§ 3 Abs. 4 S. 1 - 3 StVO). Eine Klage gegen die beteiligten Bauunternehmer wäre daher aussichtslos gewesen.

Auch der Anspruch auf Ersatz der Heilbehandlungskosten kann nicht deshalb abgewiesen werden, weil der Kläger nicht dargetan hat, daß ihm insoweit Ansprüche gegen eine Krankenkasse nicht zuständen oder zugestanden hätten. Die Revision weist zutreffend darauf hin, daß der Kläger nach dem Inhalt der Strafacten, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren, gegen Krankheit versichert war. Offensichtlich handelte es sich um eine Krankenversicherung auf vertraglicher Grundlage. Auch privatrechtliche Ansprüche gegen eine Krankenversicherung sind nach ständiger Rechtsprechung anderweitige Ersatzansprüche i.S. des § 839 Abs. 1 S. 2 BGB. Indessen ist nicht vorgetragen und nach der üblichen Tarifgestal-

tung bei Krankenversicherungen sehr unwahrscheinlich, daß die Versicherung die Heilbehandlungskosten in vollem Umfang deckt. Auf ein Quotenvorrecht kann sich die private Versicherung nicht berufen. Es besteht demnach eine hinreichende Wahrscheinlichkeit, daß dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz von Heilbehandlungskosten verbleibt und das Berufungsgericht war nicht gehindert, über den Grund dieses Anspruchs vorab zu entscheiden (§ 304 Abs. 1 ZPO).

III.

Die Revision bezweifelt nicht mehr, daß der Übergang von der Neubaustrecke zur alten Straße insofern eine gewisse Gefahr für den Kraftfahrzeugverkehr mit sich gebracht habe, als die Stelle ungeeignet gewesen sei, mit hohen Geschwindigkeiten und ohne besondere Achtsamkeit und Konzentration befahren zu werden. Sie greift jedoch die Feststellung an, es habe ein "Sprungschanzeneffekt" bestanden, und meint, auf jeden Fall habe die Kennzeichnung der Strecke durch das Warnzeichen "Engpaß" mit dem Hinweis "unebene Fahrbahn" genügt. Damit dringt sie nicht durch.

Richtig ist zwar ihr Vorbringen, der Beklagte sei entgegen den Darlegungen des Berufungsurteils mit der Verwertung des im Strafverfahren erstatteten Gutachtens des Sachverständigen Schi [REDACTED] nicht einverstanden gewesen. Die Parteien haben der Beiziehung der Strafakten zugestimmt. Der Beklagte hat indessen im Schriftsatz vom 4. März 1963 S. 2 ff das Gutachten als für das Zivilverfahren ungeeignetes Beweismittel bezeichnet und insbeson-

dere die Feststellung des Gutachtens als unrichtig bekämpft, der Niveauunterschied sei durch eine verhältnismäßig kurze schiefe Ebene ausgeglichen worden, die für den Sprungschanzeneffekt ursächlich sei. Jedoch war das Berufungsgericht nicht gehindert, das Gutachten im Wege des Urkundenbeweises zu verwerten, und nicht verpflichtet, entsprechend dem Antrag des Beklagten ein weiteres Gutachten einzuholen (BGH LM § 286 [E] ZPO Nr. 7). Wohl kann es bei Mängeln eines Gutachtens geboten sein, ein Obergutachten anzufordern, Indessen sind hier schwerwiegende Fehler des verwerteten Gutachtens nicht ersichtlich.

Die Revision rügt weiter, das Berufungsgericht habe offensichtlich die Erläuterungen nicht beachtet, die der Sachverständige Schi[REDACTED] in der Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht Bu[REDACTED] vom 30. Mai 1961 mündlich zu seinem Gutachten gegeben und in denen er seine Feststellungen abgeschwächt habe. Dafür gibt das Berufungsurteil jedoch keinen Anhalt. Der Sachverständige hat insbesondere bei seinen mündlichen Ausführungen seine Ansicht, daß die Unfallstelle geeignet gewesen sei, einen "Sprungschanzeneffekt" auszulösen, nicht aufgegeben, sondern lediglich die Umstände eingegrenzt, unter denen dies möglich gewesen sei. Im übrigen stützt das Berufungsgericht seine Feststellungen, an der Übergangsstelle habe bei höherer Geschwindigkeit ein "Sprungschanzeneffekt" auftreten können, nicht nur auf das Gutachten des Sachverständigen Schi[REDACTED], sondern auch auf die Aussagen einer Anzahl von Zeugen. Es hat daher seine Feststellungen nicht ohne ausreichende Grundlage getroffen.

IV.

Zutreffend ist der Hinweis der Revision, das Berufungsgericht leite die Schadensersatzpflicht des Beklagten nicht aus der Ausführung der Übergangsstelle her, sondern nur aus Mängeln der Beschilderung. Das Berufungsurteil begründet die Haftung des Beklagten damit, die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung sei irreführend gewesen und eine hinreichend konkrete Warnung vor der von der Rampe ausgehenden Gefahr habe nicht vorgelegen. Es erübrigt sich daher auf die Ausführungen einzugehen, mit denen die Revision vorsorglich der Annahme einer Fehlkonstruktion begegnen will.

Nach § 5 a StVG sind gefährliche Stellen an Wegstrecken, die wie die hier in Rede stehende Bundesstraße dem Durchgangsverkehr dienen, von der Landesbehörde durch Warnungstafeln zu kennzeichnen. Diese Verpflichtung, die auch die Revision nicht in Abrede stellt, ist nur erfüllt, wenn die Zeichen weder undeutlich noch irreführend sind. Zwar obliegt ihre Auswahl dem pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. Jedoch ist dieses Ermessen eingeschränkt durch die Notwendigkeit, die Gefahr möglichst klar und eindeutig zu bezeichnen, also die Zeichen zu verwenden, die dem Gefahrenzustand am besten entsprechen (Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl. § 3 StVO Rdn. 21 Fußnote 12; BGH LM zu § 823 [-Ea_] BGB Nr. 17). Ob diesem Erfordernis genügt ist, unterliegt entgegen der Ansicht der Revision der

richterlichen Nachprüfung, wie das Berufungsgericht unter Hinweis auf das bereits angeführte Urteil des erkennenden Senats vom 27. Oktober 1958 zutreffend ausführt.

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen das Ergebnis des Berufungsgerichts, die Tafel "Engpaß" mit dem Hinweis "unebene Fahrbahn" habe vor den besonderen Gefahren der Unfallstelle nicht genügend gewarnt. Die Beurteilung der Frage, ob das zutrifft oder nicht, ist im wesentlichen Sache tatrichterlicher Feststellung. Die Revision vermag nicht aufzuzeigen, daß das Berufungsgericht bei seiner Beurteilung von unzutreffenden Rechtsbegriffen ausgegangen sei, Wesentliches übersehen oder sonst gegen Verfahrensregeln, gegen Erfahrungssätze oder gegen Denkgesetze verstoßen habe. Dabei kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die vom Berufungsgericht als erforderlich angesehene Maßnahme, die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 st/km erst nach der Unfallstelle statt eine erhebliche Strecke vorher zu beenden, als einzige in Betracht kam, oder ob etwa eine andere Maßnahme, wie eine neue Herabsetzung der Geschwindigkeit vor der Unfallstelle, oder ein Warnungsschild nach Bild 1 der Anlage zur StVO (allgemeine Gefahrenstelle) vorzuziehen gewesen wäre, wenn nur überhaupt eine wirksamere Maßnahme möglich war. Daß dies der Fall war, wird auch von der Revision nicht angezweifelt. Zu prüfen bleibt daher lediglich, ob die getroffene Maßnahme genügte. Die Tafel "Engpaß" war geeignet, einen vorsichtigen

Kraftfahrer zur Herabsetzung seiner Geschwindigkeit zu veranlassen; schlechthin erforderlich mußte aber insbesondere einem erfahrenen und gewandten Fahrer wie dem Kläger eine Ermäßigung der Geschwindigkeit auf weniger als 70 - 80 st/km dann nicht erscheinen, wenn kein Gegenverkehr stattfand. Auch der Hinweis auf die unebene Fahrbahn nötigte nicht zwingend zu einer Ermäßigung der Geschwindigkeit. Wird ein Wagen durch Unebenheiten der Fahrbahn infolge seiner Beschaffenheit auch bei hoher Geschwindigkeit nicht gefährdet, so wird dem Fahrer durch ein auf diese Unebenheit hinweisendes Warnschild nicht geboten, die Geschwindigkeit herabzusetzen (BGH Urteil vom 3. November 1959 - VI ZR 173/58 = VersR 1960, 251). Das Warnschild "Engpaß" mit dem Hinweis auf die Unebenheiten der Fahrbahn genügte also nicht in jedem Falle, dem Fahrer die Herabsetzung der Geschwindigkeit in der Weise zu gebieten, wie dies zur Vermeidung des "Sprungschanzeneffekts" nötig war. Es kommt hinzu, daß die Unfallstelle nicht nur wegen dieses Effekts, sondern auch deshalb gefährlich war, weil sich eine Linkskurve anschloß und weil in dieser die mit Rückstrahlern versehenen Leitpfähle einen geringeren Abstand aufwiesen als vorher auf der Neubaustrecke. Die Revision kann nichts daraus herleiten, daß das Berufungsurteil einmal von einer Linksbiegung spricht, ein anderes Mal von einer Kurve. Wie die vorgelegten Pläne zeigen, biegt die Fahrbahn nach der Übergangsstelle nicht unerheblich nach links ab, und ob die Bezeichnung "Biegung" oder "Kurve" gewählt wird, ist ohne Bedeutung. Die Ansicht des Berufungsgerichts, die Verringerung des Abstandes der Leitpfähle vermöge eine längere als die wirklich vorhandene Strecke vorzutäuschen,

verstößt weder gegen Erfahrungssätze noch gegen die Denkgesetze. Wenn ein Kraftfahrer nicht weiß, daß der Abstand der Pfähle auf einem bestimmten Straßenstück geringer wird als vorher, wird er geneigt sein, mit gleichbleibendem Abstand der Pfähle zu rechnen und in die Gefahr geraten, die vor ihm liegende Strecke mit enger stehenden Pfählen in ihrer Ausdehnung zu überschätzen. Warum dieser eine größere Länge vortäuschende Eindruck in einer Kurve anders sein sollte als bei einer geraden Strecke, ist nicht einzusehen. Entgegen der Ansicht der Revision liegt kein Verfahrensverstoß und keine unzulässige Überraschung der Parteien darin, daß das Berufungsgericht insoweit dem Zeugen Ke [REDACTED] gefolgt ist. Ein Grund zur Ausübung des Fragerechts (§ 139 ZPO) ist in diesem Zusammenhange nicht ersichtlich. Ebenso wenig liegt ein Rechtsfehler darin, daß das Berufungsgericht nicht deshalb die Warnung für ausreichend angesehen hat, weil die Neubaustrecke sich durch verschiedene Färbung von der anschließenden Altbau-
strecke abhob und weil der weiße Randstreifen der Neubaustrecke kurz vor dem Übergang in die alte Strecke endete. Beides war, vor allem bei Nacht und Nässe, schwerlich auf eine so große Entfernung vor der Übergangsstelle erkennbar, daß ein schnellfahrender Kraftfahrer noch rechtzeitig hätte reagieren können, abgesehen von der Frage, ob diese Umstände wirklich Anlaß geben mußten, die Geschwindigkeit stark herabzusetzen.

V.

Nicht ausdrücklich erörtert hat das Berufungsgericht die Frage, ob den Bediensteten der Beklagten die unzu-

reichende Beschilderung der Gefahrenstelle als schuldhaft anzulasten ist. Indessen spricht regelmäßig im Falle einer objektiv unrichtigen Maßnahme einer Fachbehörde, bei der die erforderliche Fachkunde vorauszusetzen ist, eine tatsächliche Vermutung dafür, daß die unrichtige Maßnahme auf Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt beruht. Zwar ist der Unfall des Klägers in den letzten Einzelheiten nicht geklärt und anscheinend durch das Zusammentreffen verschiedener ungünstiger Umstände zustande gekommen. So hat der Sachverständige Schi [REDACTED] ausgeführt, beim Unfall müßten noch andere Gründe als der Sprungschanzeneffekt mitgewirkt haben, möglicherweise Unaufmerksamkeit, Überraschtsein, Blendung durch Gegenverkehr oder störenden Lichtreflex auf der nassen Fahrbahn. Nach dem unbestrittenen Vortrag des Beklagten haben viele Tausende von Kraftfahrzeugen die Unfallstelle ohne Schaden passiert.

Trotz alledem ist das Berufungsgericht erkennbar mit Recht davon ausgegangen, daß die Bediensteten des Beklagten ein Verschulden trifft. Der Sachverständige Schi [REDACTED] hat den "Sprungschanzeneffekt" bei seinen Fahrversuchen festgestellt. Es muß deshalb davon ausgegangen werden, daß diese Feststellung auch den Behörden möglich gewesen wäre. Der Beklagte hat nicht vorgetragen, es seien Probefahrten bei schlechter Sicht und mit hohen Geschwindigkeiten vorgenommen worden. Unstreitig ist nach dem Unfall vor der Unfallstelle ein Kurvenzeichen (Bild 3 der Anl. zur StVO) angebracht worden. Es sind also mögliche Maßnahmen unterblieben, die zur besseren Erkenntnis der Gefahr hätten führen und die die Verkehrsteilnehmer deutlicher hätten warnen

können. Die zu Lasten des Beklagten gehende tatsächliche Vermutung eines Verschuldens seiner Bediensteten kann unter diesen Umständen nicht als ausgeräumt erachtet werden. Allerdings ist das Verschulden gering, weil die Unfallstelle nur bei hohen Geschwindigkeiten gefährlich war und das angebrachte Warnschild zwar, wie ausgeführt, den Verkehrsteilnehmern nicht schlechthin eine jede Gefahr ausschließende Herabsetzung ihrer Geschwindigkeit gebot, wohl aber geeignet war, die große Mehrzahl der Kraftfahrer zu veranlassen, auf ein ungefährliches Tempo herunterzugehen.

Entgegen der Ansicht der Revision scheidet die Möglichkeit, den Bediensteten der Beklagten ein Verschulden zur Last zu legen, nicht deshalb aus, weil das Landgericht, ein Kollegialgericht, die Beschreibung nicht beanstandet hat. Das Landgericht berücksichtigt nicht, daß der Hinweis "unebene Fahrbahn" einem Fahrer, dessen Wagen eine besonders gute Straßenlage aufweist, nicht notwendig die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf ein Maß gebietet, bei dem der Sprungschanzeneffekt, den das Landgericht nicht für nachgewiesen erachtet, vermieden würde. Das Landgericht geht also von einer anderen Sach- und Rechtslage aus, als sie das Berufungsgericht zutreffend annimmt. Seine Ansicht, die Beschilderung sei ausreichend gewesen, vermag daher nicht den Vorwurf eines Verschuldens auszuschließen (BGB RGRK § 839 Anm. 48).

VI.

Ohne Erfolg greift die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts an, die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung und das Fehlen einer hinreichend konkreten Warnung seien mindestens mitursächlich für den Unfall gewesen. Der Kläger trägt nicht, wie die Revision meint, die Beweislast dafür, daß er eine Geschwindigkeitsbeschränkung, wäre sie für die Unfallstelle angeordnet gewesen, beachtet hätte; der Umstand, daß er durch das vorhandene Warnschild nicht bewogen wurde, mit geringerer Geschwindigkeit als mit der tatsächlich eingehaltenen zu fahren, führt nicht zu einer Umkehrung der Beweislast. Ebensowenig mußte das Berufungsgericht aufgrund dieses Umstandes und der Lebenserfahrung zu einer anderen Beurteilung gelangen; die Revision sucht hier nur in revisionsrechtlich unbeachtlicher Weise ihre tatsächliche Beurteilung an die Stelle der vom Berufungsgericht gewonnenen zu setzen.

Aus der Tatsache, daß der Kläger im Strafverfahren davon gesprochen hat, er sei durch ein entgegenkommendes Fahrzeug geblendet worden, kann die Revision ebenfalls nichts herleiten. Der Kläger hat im Zivilprozeß diese Behauptung bestritten und irgendwelche Beweise oder auch nur Anhaltspunkte für sie sind nicht erbracht worden. Es liegt daher kein Verfahrensverstoß darin, daß das Berufungsgericht diesen Punkt im Urteil nicht mehr erörtert hat.

VII.

Dagegen kann dem Berufungsgericht insoweit nicht gefolgt werden, als es den vom Kläger selbst zu tragenden Teil des Unfallschadens auf die Hälfte festgesetzt hat. Es hat dem Kläger Verschulden und die Betriebsgefahr des Wagens angerechnet und diese mit Recht als nicht unbeträchtlich bezeichnet. Das gilt umsomehr, als die gute Straßenlage des vom Kläger gefahrenen Wagentyps mit einem tiefen Sitz des Fahrers erkaufte ist, der diesem den Überblick erschwert. Da der Kläger Verschulden und Betriebsgefahr zu vertreten hat, den Bediensteten des Beklagten aber nur ein geringes Verschulden zur Last fällt, ist die Schadensteilung des Berufungsgerichts zugunsten des Beklagten abzuändern. Da die wesentlichen Umstände, soweit möglich, geklärt sind, kann das Revisionsgericht die Schadensteilung selbst bestimmen. Sie ist im Verhältnis 1 : 2 zu Lasten des Klägers angemessen, weil beide Parteien ein Verschulden zu vertreten haben und der Kläger außerdem die Betriebsgefahr des Wagens.

VIII.

Danach ist das Berufungsurteil auf die Revision des Beklagten hinsichtlich aller Ansprüche dahin abzuändern, daß die Klage nur zu einem Drittel begründet,

im übrigen aber abzuweisen ist. Die Kostenentscheidung war aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Landgericht vorzubehalten.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Bundesrichter Dr. Beyer
ist beurlaubt und an der
Unterzeichnung verhindert.

Dr. Pagendarm

Gähtgens

Keßler