

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2142 093

BGB § 839 Fg

Zu den Aufgaben der Polizei gehört es auch, für die Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen. Die Einrichtungen für die allgemeine Regelung des Verkehrs müssen dabei so gestaltet sein, daß sie für einen Verkehrsteilnehmer mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit durch einen beiläufigen Blick deutlich erkennbar sind und eine möglichst gefahrlose Abwicklung des Verkehrs ermöglichen; sie dürfen also weder undeutlich noch irreführend sein.

BGH, Urt. v. 17. April 1961 - III ZR 30/60 - OLG Nürnberg
LG Nürnberg-Fürth

7

III ZR 30/60

Verkündet
am 17. April 1961
[REDACTED], Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Fabrikanten Wolfram L [REDACTED], N [REDACTED], G [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisions-
klägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Stadtgemeinde N [REDACTED], vertreten durch den
Oberbürgermeister,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisi-
onsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 17. April 1961 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundesrichter
Dr. Arndt, Dr. Beyer, Dr. Hußla und Schäfer

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Ur-
teil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Nürnberg vom 9. Dezember 1959 wird zurückge-
wiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisions-
rechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger macht die beklagte Stadt für die Folgen eines Verkehrsunfalls verantwortlich, weil er meint, die städtischen Behörden hätten diesen Unfall durch unrichtige oder unübersichtliche Verkehrseinrichtungen verschuldet.

Der Kläger befuhr am 12. November 1957 mittags gegen 13 Uhr mit seinem Personenkraftwagen die Bahnhofstraße in Nürnberg; er kam aus Richtung Bahnpost und fuhr auf den Bahnhofsvorplatz zu. Hier stoßen die Bahnhofstraße und die vom Kläger am Schluß benutzte Abkürzungsstraße auf die große Ringstraße, die über den Bahnhofsvorplatz verläuft und in ihren einzelnen Abschnitten verschiedene Bezeichnungen führt. Der Kläger wollte nach links in die Ringstraße einbiegen und in Richtung Frauentorgraben weiterfahren. Die beiden Straßen, Ringstraße und Bahnhofstraße, sind Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Der Kläger war bei seiner Fahrt zuletzt an zwei Verkehrsampeln mit grünem Licht vorbeigefahren; eine Ampel stand vor einer unbenannten, in die Bahnhofstraße einmündenden Straße, und die zweite auf dem Bürgersteig an einem Fußgängerüberweg zum Osteingang des Bahnhofs; etwa 25 m hinter dieser zweiten Ampel erreichte der Kläger an der Ecke zur Ringstraße ein Verkehrszeichen gemäß Bild 30 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung, also ein auf der Spitze stehendes, rot umrandetes, gleichseitiges Dreieck mit der Bedeutung "Vorfahrt achten", das die Ringstraße als vorfahrtberechtigten Straße bezeichnete. Jenseits des Bahnhofsvorplatzes am Rande der Ringstraße zeigten die Verkehrsampeln ebenfalls grünes Licht. Auf der Ringstraße kam in diesem Augenblick für den Kläger von links, also aus Richtung Frauentorgraben ein Verkehrsstrom mit dem Mopedfahrer

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



S [REDACTED] an der Spitze. Diese Gruppe verschiedener Verkehrsteilnehmer hatte auf der Ringstraße (Frauentorgraben) vor einem Fußgängerweg zum Bahnhof gehalten, weil eine Signaleinrichtung rotes Licht gezeigt hatte. S [REDACTED] war beim Anfahren der erste; er wollte die Ringstraße weiter in Richtung Marienort fahren. Der Kläger hatte an dem Dreieckschild nicht gehalten. Links neben ihm fuhr ein Taxi mit dem Fahrer K [REDACTED] in derselben Richtung wie er; der Taxifahrer hielt rechtzeitig vor der Einfahrt in die Ringstraße an, als er den von links nahenden Verkehrsstrom sah. Der Kläger fuhr weiter und konnte trotz Bremsens nicht mehr verhindern, daß der Mopedfahrer S [REDACTED] auf seinen Kraftwagen auffuhr, als dieser über den Taxiwagen hinausfuhr. S [REDACTED] wurde verletzt, und an beiden Fahrzeugen entstand Sachschaden.

Der Kläger behauptet, ihm sei durch den Unfall ein Sachschaden von 646,20 DM entstanden. Davon verlangt er von der Stadt die Hälfte erstattet, nachdem seine Klage wegen der anderen Hälfte gegen den Mopedfahrer S [REDACTED] rechtskräftig abgewiesen worden ist; er hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 323,10 DM nebst Zinsen beantragt und zur Begründung vorgetragen:

Die Beamten der Stadt hätten sich einer vorsätzlichen Pflichtverletzung schuldig gemacht, weil sie die Signallampen so geschaltet hätten, daß die zwei Verkehrsströme auf der Ringstraße und auf der Bahnhofstraße fünf Sekunden gleichzeitig aufeinander zugefahren wären; die Signaleinrichtungen vor der Kreuzung an beiden Straßen hätten für diese Zeit gleichzeitig grünes Licht gezeigt. Das Dreieckschild an der Ecke der Ringstraße sei von keinem Kraftfahrer beachtet worden, da der Eindruck erweckt worden sei, daß die Be-

nutzer der Bahnhofstraße in einer grünen Welle führen. Jeder Verkehrsteilnehmer habe annehmen müssen, daß die Bedeutung des Dreieckschildes während des Betriebes der Signalanlagen aufgehoben sei. Diese irreführenden Verkehrseinrichtungen hätten schon vorher Unfälle an dieser Stelle verursacht. Inzwischen habe die Stadt die Schaltung so geändert, daß nur 3 Sekunden gleichzeitig grünes Licht aufleuchte. Von anderer Seite könne er keinen Ersatz erlangen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat insbesondere folgendes ausgeführt: Der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet, weil er das Dreieckschild nicht beachtet habe, das den Benutzern der Ringstraße die Vorfahrt gewährt habe. Der ortskundige Kläger hätte wissen müssen, daß die grüne Welle auf der Ringstraße verläuft. Die jenseits der Ringstraße etwa für ihn sichtbaren grünen Ampeln hätten für ihn vor der Einfahrt in die Ringstraße keine Bedeutung gehabt. Der Kläger müsse sich an den Mopedfahrer S. halten, der den Unfall ebenfalls verschuldet habe, weil er noch bei Rotlicht, mindestens schon bei gelbem Licht abgefahren sei.

In einem Strafverfahren hat das Amtsgericht Nürnberg den Kläger durch Urteil vom 17. Februar 1958 mit folgender Begründung freigesprochen: Der Kläger habe das die Vorfahrt regelnde Schild übersehen, aber sich darauf berufen, es habe neben den Verkehrsampeln keine Bedeutung gehabt; das könne ihm nicht mit einer zur Verurteilung hinreichenden Sicherheit als schuldhafter Verstoß zur Last gelegt werden, weil die Verkehrseinrichtungen die Pflichten der Verkehrsteilnehmer nicht klar hätten erkennen lassen.

Im vorliegenden Rechtsstreit ist die Klage in den beiden vorangegangenen Rechtszügen erfolglos geblieben. Mit seiner Revision verfolgt der Kläger den Klagsanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung wie folgt begründet: Der Kläger habe das Vorfahrtsrecht des Mopedfahrers verletzt; es sei nicht ersichtlich, daß die städtischen Bediensteten bei der ihrem Ermessen unterliegenden Verkehrsregelung gegen Dienstpflichten verstoßen hätten; der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet, und weder die Anordnung der Verkehrszeichen noch der Schaltplan für die Signallampen seien für den Unfall ursächlich gewesen.

Der Revision ist zuzugeben, daß das angefochtene Urteil die Entscheidungsgrundlagen nicht eindeutig herausstellt; der Entscheidung ist aber im Ergebnis zuzustimmen.

Anspruchsgrundlage sind im Revisionsrechtszug mangels Erreichung der Revisionssumme nur die Bestimmungen über die Amtshaftung (§§ 839 BGB, Art. 34 GG). Danach haftet die Stadt, wenn ihre Bediensteten in Ausübung eines anvertrauten öffentlichen Amtes eine dem Kläger gegenüber obliegende Amtspflicht schuldhaft verletzt haben.

Die Tätigkeit der städtischen Bediensteten bei Aufstellung und Betrieb der Verkehrseinrichtungen gemäß § 3 StVO ist Ausübung eines öffentlichen Amtes. Die Pflicht zur sachgemäßen Anbringung ist nach ihrem Zweck auch eine solche, die

den Behörden allen Verkehrsteilnehmern gegenüber obliegt. Es kann nun dahingestellt bleiben, ob die Erwägungen des Berufungsgerichts zum Ursachenzusammenhang fehlerfrei sind, und ob andere Verkehrseinrichtungen den Unfall verhindert hätten. Denn nach dem unstreitigen Sachverhalt und dem Vorbringen des Klägers haben die städtischen Bediensteten ihre Pflichten nicht verletzt.

Die Verkehrsbehörde hatte hier den Verkehr beim Zusammentreffen zweier Bundesstraßen am Bahnhofvorplatz in Nürnberg zu regeln. Die Amtspflichten der Behörden ergeben sich insoweit aus dem Straßenverkehrsrecht und aus dem allgemeinen Polizeirecht. Nach beiden Richtungen fehlt es an einer Pflichtverletzung:

1. In A III Ziff. V Abs. 3 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung heißt es, daß die Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden hat, ob und wo sie dem Verkehr die Vorfahrt gewähren will, wenn sich innerhalb geschlossener Ortschaften zwei Bundesstraßen kreuzen. In Absatz 2 ist in anderem Zusammenhang angeordnet, daß für Benutzer einmündender Straßen in der Regel die Wartepflicht anzuordnen ist. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift (AV) zur Straßenverkehrsordnung vom 29. März 1956 (Banz Nr. 69) enthält sodann zu § 2 StVO allgemeine Grundsätze für jede Verkehrsregelung. Danach hat sie insbesondere zu erstreben, den Verkehr in Fluß zu halten, Stauungen zu vermeiden sowie den Wechsel der Verkehrseinrichtungen an Kreuzungen und Einmündungen auf Dichte und Bedeutung der Verkehrsströme abzustimmen. Vor Einrichtung einer automatischen Verkehrsregelung sollen die Behörden Untersuchungen über die Verkehrsströme, ihre Stärke, ihre durchschnittliche Geschwindigkeit und ihre Ursachen anstellen so-

wie bei Signalanlagen für ausreichenden Stauraum sorgen. Nach diesen Bestimmungen unterlag die Lösung des Verkehrsproblems in gewissem Umfang dem pflichtgemäßen Ermessen der Behörde.

Es ist demnach unerheblich, daß der Kläger im Laufe des Rechtsstreits wiederholt vorgetragen hat, der Verkehr an der Unfallstelle hätte auch anders geregelt werden können und die Ampeln seien jetzt anders geschaltet. Denn jedes Ermessen gewährt dem Beamten einen Spielraum derart, daß - auch bei fehlerfreier Ausübung des Ermessens - verschiedene Lösungen möglich sind. Eine Pflichtverletzung liegt nicht schon deshalb vor, weil die Entscheidung im Einzelfalle unzweckmäßig erscheint, sondern nach ständiger Rechtsprechung erst dann, wenn der Beamte in so hohem Maße fehlsam gehandelt hat, daß seine Entscheidung mit den an eine ordnungsmäßige Verwaltung zu stellenden Anforderungen schlechterdings - d.h. jedem sachlichen Beurteiler ohne weiteres einleuchtend - unvereinbar ist (BGB-RGRK 11. Aufl. § 839 Anm. 35).

Der Kläger hat keine Tatsachen dafür vorgetragen, daß diese Voraussetzungen hier gegeben sind. Denn der Kläger hatte nicht mehr bestritten, daß die Behörde Untersuchungen über Art und Dichte der Verkehrsströme angestellt hatte und daß nach dem Ergebnis der letzten Verkehrszählungen der Verkehr auf der Ringstraße stärker ist als auf der Bahnhofstraße. Im übrigen lag es nahe, daß nicht den Benutzern der Bahnhofstraße die Vorfahrt gewährt wurde, sondern den Benutzern der großen Ringstraße, weil die Bahnhofstraße in die Ringstraße nur einmündete und keine Straßenkreuzung bildete.

2.) Die Bediensteten der Beklagten haben auch die ihnen nach allgemeinen polizeirechtlichen Gesichtspunkten obliegenden Amtspflichten erfüllt.

Zu den Aufgaben der Polizei gehört es, von der Allgemeinheit oder dem Einzelnen Gefahren abzuwehren, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht wird. Auf dem Gebiet der öffentlichen Ordnung ist es weiterhin Aufgabe der Polizei, nicht nur für die Sicherheit, sondern auch für die Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen zu sorgen. Die Polizei muß also den Verkehr so regeln, daß die durch den modernen Kraftfahrzeugschnellverkehr zwangsläufig entstehenden Gefahren beseitigt oder im Rahmen des Möglichen herabgemindert werden. Die Polizei muß dazu ihre allgemeinen den Verkehr regelnden Einrichtungen so anbringen und betätigen, daß sich der Verkehr möglichst gefahrlos abwickelt. Es wäre eine Pflichtverletzung, wenn die Polizei oder die Verkehrsbehörde durch ihre Maßnahmen die Gefahr von Zusammenstößen oder Verkehrsunfällen gerade herbeiführt oder verstärkt, statt sie zu verhüten. Allerdings brauchen die Behörden bei diesen allgemeinen Regelungen nicht auch auf böswillige oder grob fahrlässige Verkehrssünder oder solche Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen, die zum Verkehrsrichtigen Verhalten unfähig sind, weil das einfach unerfüllbare Anforderungen nach sich ziehen würde. Jedoch muß die Behörde beachten, daß auch behinderte Verkehrsteilnehmer sich auf der Straße bewegen und insbesondere auch Kinder oder Gebrechliche häufig zu Fuß die Straßen einer Großstadt überqueren müssen. Weiterhin ist nicht zu übersehen, daß die Anforderungen an alle Verkehrsteilnehmer im heutigen Großstadtverkehr so stark sind, daß gelegentliche Fehlleistungen unvermeidlich sind. Endlich ist der heutige Kraftverkehr ein Schnellverkehr. Des-

halb müssen die Verkehrseinrichtungen so gestaltet sein, daß sie für einen Verkehrsteilnehmer mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit durch einen beiläufigen Blick deutlich erkennbar sind und eine möglichst gefahrlose Abwicklung des Verkehrs ermöglichen. Verkehrseinrichtungen dürfen also weder irreführend noch undeutlich sein. In ähnlicher Weise hat der Senat bereits den Umfang der Pflichten der Behörden im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen abgegrenzt (vgl. BGH III ZR 134/58 vom 12. November 1959; III ZR 58/59 vom 7. Januar 1960).

Danach würde eine Pflichtverletzung beispielsweise vorgelegen haben, wenn die Behörde eine Verkehrsregelung derart getroffen hätte, daß beim Zusammentreffen zweier Bundesstraßen zwei Verkehrsströme durch grünes Licht an der Signalanlage gleichzeitig zum Abfahren veranlaßt werden. Eine solche Situation lag aber hier nicht vor. Denn beiden Vorinstanzen ist darin zuzustimmen, daß durch die Aufstellung des Dreieckschildes die Vorfahrt **e i n d e u t i g** geregelt und damit in ausreichender Weise ein Zusammenprall zweier Verkehrsströme gerade verhindert wurde. Dieses vorschriftsmäßig rechts an der Ecke der Einmündung angebrachte Schild war nicht durch die 25 m vorher stehende, nur ~~an~~ einem Fußgängerüberweg zum Bahnhof gehörige Verkehrsampel aufgehoben. Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO gehen allerdings die Farbzeichen einer Signalanlage den durch amtliche Verkehrszeichen angezeigten örtlichen Sonderregelungen vor. Dieser Grundsatz gilt aber nur, wenn beide Einrichtungen dieselbe Verkehrslage regeln, wenn also etwa das Dreieckschild neben einer Signalanlage gestanden hätte, ~~oder am Mast~~ der Ampel angebracht wäre. Die letzte Signalanlage und das Dreieckschild regelten ^{hier} ~~erkennbar~~ nicht dieselbe Verkehrslage, weil die letzte Ampel nur einen Fußgängerüberweg si-

cherte, und das Dreieckschild rund 25 m dahinter unmittelbar an der Straßenecke stand. Die Stellung der Verkehrseinrichtungen gab nicht einmal zu Zweifeln Anlaß. Entgegen dem Vortrag der Revision wäre es grob unaufmerksam und damit fahrlässig gewesen, wenn der Kläger nicht bemerkt hätte, daß die letzte Ampel auf dem Bürgersteig an einer Stelle stand, wo keine Straße einmündete oder kreuzte, sondern sich auf dem Fahrdamm ein Zebrastreifen als Kennzeichnung eines Fußgängerüberweges zum Hauptbahnhof befand. Eine weitere Fahrlässigkeit wäre es gewesen, wenn der Kläger gelaubt hätte, das Dreieckschild sei nicht zu beachten und er fahre in einer "grünen Welle". Kein Verkehrsteilnehmer darf darauf vertrauen, daß er an allen folgenden Ecken, Einmündungen oder Kreuzungen wiederum freie Fahrt hat, wenn zwei Verkehrsampeln auf seiner Fahrt hintereinander grünes Licht gezeigt haben. Das die Vorfahrt regelnde Dreieckschild unterbrach eindeutig die Kette der Verkehrsampeln, und der Kläger durfte auch nicht die hinter diesem Schild jetzt auf der anderen Straßenseite in etwa 70 m Entfernung sichtbaren Verkehrsampeln auf sich beziehen, da sie zu einer anderen Straße gehörten, die ihm gegenüber die Vorfahrt hatte. Der Kläger mußte also warten, bis alle Verkehrsteilnehmer auf der Ringstraße vorbeigefahren waren, auch wenn der Mopedfahrer etwa an seiner letzten Ampel zu früh abgefahren war.

Danach hat die Behörde die ihr obliegenden Pflichten nicht verletzt, denn die Verkehrsregelung war weder falsch noch irreführend oder undeutlich.

Der Vortrag der Revision schließlich, an dieser Stelle hätten sich schon vorher Unfälle ereignet, ist in dieser Form ohne jede rechtliche Bedeutung. Denn der Kläger hat

seinen Vortrag schließlich dahin eingeschränkt, daß sich vor November 1957 an dieser Stelle in einem nicht näher angegebenen Zeitraum durch Zusammenstoß zweier Fahrzeuge mindestens fünf Unfälle infolge der sich schneidenden Verkehrsströme ereignet haben. Das ist in keiner Weise auffallend und nicht einmal als Anschein für den Verdacht einer unsachgemäßen Verkehrsregelung verwertbar.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückgewiesen werden, ohne daß es eines Eingehens auf das sonstige Parteivorbringen bedarf.

Dr. Geiger

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Schäfer