

018 4

Nachschlagewerk: ja

BGHZ : nein

-----

BGB § 823 Dc, Ea

Zur Frage, ob innerhalb einer Kette aufeinander abgestimmter Lichtzeichenanlagen (sog. "grüne Welle") in einem Abstand von 44 m nach einer "Grün" zeigenden Ampel eine damit nicht gekoppelte Warnlichtanlage mit rotem Blinklicht an einem Bahnübergang aufgestellt werden darf.

BGH, Urt. v. 1. Juli 1976 - III ZR 52/74 - OLG Köln  
LG Köln

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 52/74

### URTEIL

Verkündet am

1. Juli 1976

Schorm,  
Amtsinspektor

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Heinrich B [REDACTED], handelnd unter der  
Firma B [REDACTED] Transporte, K [REDACTED], S [REDACTED] Straße 122-124,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die K [REDACTED] V [REDACTED] AG,  
K [REDACTED], S [REDACTED] Straße 38, vertreten durch ihre  
Vorstandsmitglieder Generaldirektor W [REDACTED] und die Direk-  
toren O [REDACTED], D [REDACTED] und P [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

die Deutsche Bundesbahn, vertreten  
durch den Präsidenten der Bundesbahn-Direktion K [REDACTED], K [REDACTED],  
K [REDACTED]-A [REDACTED]-U [REDACTED],

Streithelferin der Beklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr.h.c. [REDACTED] -

U

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juli 1976 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Nüßgens sowie die Richter Dr. Krohn, Dr. Tidow, Kröner und Boujong

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 8. Januar 1974 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

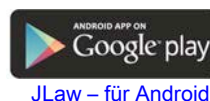
### Tatbestand

Am 25. April 1967 gegen 9 Uhr kam es in Köln auf der Bundesstraße 51 am Agrippina-Ufer zu einem Zusammenstoß zwischen einer dem Kläger gehörenden Zugmaschine mit Tieflader und einem Güterzug der Deutschen Bundesbahn, der auf einem unbeschränkten Bahnübergang die Straße überquerte.

Der Kraftfahrer B. befuhr mit dem Fahrzeug des Klägers die B 51 in nördlicher Richtung stadteinwärts; der Tieflader, dessen höchstzulässige Geschwindigkeit 45 km/h betrug, war mit einem Schwenkkran der Firma J. und P. beladen.



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



Die B 51 war am Agrippina-Ufer - in Fahrtrichtung von B [REDACTED] gesehen - mit mehreren Lichtsignalanlagen versehen, die so geschaltet waren, daß sich bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 70 km/h eine sogenannte "grüne Welle" ergab.

Für B [REDACTED] zeigte die Signalanlage an der Südbrücke grünes Licht. Etwa 44 m dahinter befand sich beiderseits der Straße etwas versetzt eine Haltlichtanlage, die den schräg über die Straße verlaufenden Bahnübergang sicherte. An dem Signalmast war ein Warnkreuz angebracht; in Abständen von je 80 m vor dem Schienenübergang waren drei Warnbaken aufgestellt. An der Ampel am Bahnübergang leuchtete rotes Blinklicht auf, als sich B [REDACTED] mit dem Fahrzeug näherte. Er verminderte seine Geschwindigkeit etwa 200 m vor der Unfallstelle von etwa 53 km/h auf 51 km/h; ungefähr 80 m vor dem Unfallort begann er das Fahrzeug bis auf etwa 30 km/h abzubremsen. Dann ereignete sich der Zusammenstoß, bei dem an der Lokomotive, dem Fahrzeug des Klägers und dem transportierten Schwenkkran erhebliche Sachschäden entstanden.

Träger der Lichtzeichenanlage an der Straße Agrippina-Ufer und der Blinklichtanlage an dem Bahnübergang war die Stadt K [REDACTED]; die Wartung und die Unterhaltung der Anlagen oblagen dem Tiefbauamt der Stadt, und zwar bis zum Jahre 1964 der Verkehrsabteilung, in der Folgezeit der Betriebsabteilung. Diese übertrug die Unterhaltung und Instandhaltung der Anlagen vor dem Unfall auf die Beklagte.

Die Blinklichtanlage am Bahnübergang und die Ampelanlage nördlich der Südbrücke waren zunächst in der

Weise aufeinander abgestimmt, daß vor dem Befahren des Schienenübergangs durch Kontaktauslösung die Haltlichtanlage mit rotem Blinklicht in Betrieb gesetzt und zugleich die Straßenampel auf "Rot" geschaltet wurde. Diese Koppelung der beiden Signalanlagen wurde vor dem Unfall - nach Darstellung des Klägers durch einen Angestellten der Beklagten - unterbrochen. Diese Maßnahme wurde getroffen, weil nach Behauptung der Beklagten beim Betrieb der Blinklichtanlage die für die Fußgänger bestimmten Lichtzeichen der Verkehrssignalanlage erloschen, so daß eine unklare und gefährliche Verkehrslage entstand.

Der Kläger begehrt von der Beklagten - unter Anerkennung einer Haftungsbeteiligung von 30 % - Ersatz des eigenen und des der Eigentümerin des transportierten Schwenkkrans entstandenen Schadens zu jeweils 70 %.

Er hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung eines Betrages in Höhe von 65 523,21 DM nebst Zinsen teils an ihn, teils an die Firma J [REDACTED] und P [REDACTED] zu verteilen.

Dazu hat er vorgetragen:

Die Beklagte hätte die Koordination zwischen den beiden Signalanlagen nicht unterbrechen dürfen. Nach den einschlägigen Richtlinien dürften Signalträger mit gegenteiligen Lichtzeichen nicht in einem Abstand von weniger als 100 m aufgestellt werden. Der hier vorhandene Abstand habe nicht ausgereicht, um Fahrzeuge, die die zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h eingehalten hätten,

rechtzeitig vor der Haltlichtanlage zum Stehen bringen zu können. So habe auch sein Fahrer sich zunächst nur auf die Verkehrssignalanlage konzentriert; nach dem Passieren habe er dann das schwere Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig anhalten können; zudem habe er das Rotlicht der Blinklichtanlage infolge des Auftretens eines sogenannten Signalphantoms (Aufleuchten eines Signals durch von außen einfallendes Licht, das eine Signalgebung vortäuschen oder zur Verkenntung eines wirklich gegebenen Signals führen könne) nicht bemerkt.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht: Die Schaltung der Ampelanlagen sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen. Vielmehr sei der Zusammenstoß auf das grob verkehrswidrige Verhalten des Fahrers B. zurückzuführen, der das Signal "Rot" der Blinklichtanlage nicht beachtet habe, obwohl er ortskundig gewesen sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt er seinen Klageantrag weiter. Die Beklagte bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

### Entscheidungsgründe

#### I.

Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten aus dem Gesichtspunkt der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht (§ 823 Abs. 1 BGB) und auf Grund des § 831 BGB erwogen, diese Frage aber offengelassen, weil eine

etwaige Ersatzpflicht der Beklagten jedenfalls nach § 254 Abs. 1 BGB ausgeschlossen sei. Es hat dazu im wesentlichen ausgeführt: Der Kläger müsse sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs, die durch das grob schuldhaftes Verhalten des Fahrers B. noch erhöht worden sei, zurechnen lassen. Die Unfallverursachung durch den Kläger überwiege gegenüber einer möglichen Mitverursachung des Schadens durch die Beklagte so sehr, daß deren Beitrag zu der Entstehung des Schadens ganz zurücktrete.

Diese von der Revision bekämpfte Begründung hält im Ergebnis der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

## II.

1. Eine Haftung der Beklagten kann sich aus dem Gesichtspunkt der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht (§ 823 Abs. 1 BGB), nicht aber aus Amtspflichtverletzung ergeben. Die hier umstrittene Verpflichtung der Beklagten, die Koppelung der beiden Verkehrssignalanlagen aufrechtzuerhalten, ist nicht Gegenstand einer Amtspflicht i.S. des § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG. Bei den Verkehrseinrichtungen können sich allerdings die Verantwortungsbereiche der Straßenverkehrsbehörden und des Verkehrssicherungspflichtigen berühren. Den Verkehrsbehörden obliegt die Amtspflicht, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen und keine verkehrsregelnden Einrichtungen anzubringen, die infolge unrichtiger Programmierung gefahrbringende Zeichen geben. Dagegen gehört es zum Aufgabenkreis des Verkehrssicherungspflichtigen, Verkehrssignalanlagen ordnungsge-

mäß zu unterhalten und vor Funktionsstörungen zu bewahren, damit die Anlagen die von der Straßenverkehrsbehörde angeordneten oder gesteuerten Zeichen richtig ausstrahlen. Diese Grundsätze entsprechen der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats (Senatsurteil in VersR 1966, 1080, 1081, in NJW 1971, 2220 und in NJW 1972, 1268; Arndt, Die Straßenverkehrssicherungspflicht 2. Aufl. 1973 S. 47 f, 59 f, 64 f m.w.Nachw.).

2. Im Streitfall waren die beiden Signalanlagen - entsprechend den Planungen der Stadt K[REDACTED] als Straßenverkehrsbehörde - zunächst aufeinander abgestimmt. Für die Revisionsinstanz ist zu unterstellen, daß die Beklagte die Koppelung vor dem Unfallereignis eigenmächtig wieder beseitigt hat. Geht man davon aus, so hat die Beklagte durch einen rechtswidrigen Eingriff in den Zuständigkeitskreis der Verkehrsbehörde ihrer Pflicht zur ordnungsgemäßen Unterhaltung der Signalanlagen zuwidergehandelt und, wie im folgenden unter 3 noch näher dargelegt wird, bewirkt, daß die von der Verkehrsbehörde richtig programmierten und koordinierten Anlagen nunmehr unabhängig voneinander Signale gaben, die geeignet waren, den Verkehr auf der B 51 am Agrippina-Ufer zu gefährden. Da hiernach nur eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, aber keine Amtspflichtverletzung in Betracht kommt, kann die umstrittene Frage, ob die - in Form einer kommunalen Eigengesellschaft betriebene - Beklagte als juristische Person des Privatrechts eine Körperschaft i.S. des Art. 34 GG darstellt (vgl. dazu das Senatsurteil in BGHZ 49, 108, 115/6 mit Streitstand), offenbleiben.

2

3. a) Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen müssen so angebracht oder gestaltet werden, daß sie für einen mit den Verkehrsvorschriften vertrauten, durchschnittlich aufmerksamen Verkehrsteilnehmer auch bei schneller Fahrt durch einen raschen und beiläufigen Blick deutlich erkennbar sind; sie dürfen weder undeutlich noch irreführend sein und vor allem nicht dazu beitragen, neue Gefahren zu schaffen (Senatsurteile in VersR 1961, 689, 690; 1963, 42, 44; 1964, 288; 1967, 602, 603, NJW 1972, 1806; Arndt aaO S. 50 m.w.Nachw.).

b) Vieles spricht für die Annahme, daß die Beklagte gegen diese Gebote verstoßen hätte, wenn sie die beiden - ursprünglich koordinierten - Signalanlagen "entkoppelt" hat. Eine solche Maßnahme wäre geeignet gewesen, Fahrzeugführer, die die Straße am Agrippina-Ufer benutzten, zu irritieren. Ein Kraftfahrer braucht im allgemeinen nicht damit zu rechnen, daß er innerhalb einer Kette aufeinander abgestimmter Ampeln, die alle bei Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit (hier: 70 km/h) "Grün" zeigen (sogenannte grüne Welle), schon in kurzem Abstand nach einer solchen Ampel auf eine Blinklichtanlage mit rotem Licht trifft. Die "grüne Welle" hat den Zweck, innerhalb der erlaubten Geschwindigkeit ein zügiges und gleichförmiges Fahrverhalten zu fördern. Das durch die Grün-Schaltung erweckte Vertrauen, die Fahrt bei gleichmäßiger Geschwindigkeit ungehindert fortsetzen zu können, läßt es erforderlich erscheinen, Lichtzeichenanlagen, die gegenteilige, die "grüne Welle" unterbrechende Signale geben, so aufzustellen, daß von ihnen keine Gefährdung des Straßenverkehrs ausgehen kann. Sie müssen daher schon auf einen flüchtigen Blick hin deutlich sichtbar sein. Vor allem aber dürfen

sie nicht so nahe an der vorhergehenden Lichtzeichenanlage aufgestellt sein, daß der Kraftfahrer, der soeben erst eine "Grün" zeigende Ampel passiert hat, Gefahr läuft, das abweichende Signal zu übersehen oder aber dadurch völlig überrascht zu werden und sich nicht mehr rechtzeitig auf die neue Verkehrssituation einstellen zu können. Dieses Risiko läßt sich nicht ausschließen, wenn bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h der Abstand zwischen den beiden Anlagen - wie hier - nur ca. 44 m beträgt. So hat auch der als Zeuge gehörte Oberingenieur M. angegeben, daß Verkehrsampeln, die einander widersprechende Lichtzeichen geben, nur in einem Abstand von mindestens 100 m aufgestellt werden sollen.

c) Es würde die Beklagte nicht entlasten, wenn - wie sie vorgetragen hat - die Koordination der beiden Signalanlagen aufgehoben worden wäre, um die Fußgänger besser zu schützen, die auf dem ampelgesicherten Überweg an der Südbrücke die B 51 überqueren wollten. Die Beklagte durfte, wenn sie die Verkehrslage der Fußgänger berechtigterweise verbesserte - abgesehen von der Überschreitung ihres Zuständigkeitsbereichs - keine verkehrstechnische Lösung wählen, die für den Fahrzeugverkehr neue nicht geringe Gefahren schuf.

### III.

Das Berufungsgericht hat in die Schadensabwägung nach § 254 BGB in revisionsrechtlich unangreifbarer Weise die hierfür bedeutsamen Umstände einbezogen und sie gegeneinander abgewogen.

2

1. Das Berufungsgericht ist ohne Rechtsverstoß zu Lasten der Beklagten davon ausgegangen, daß sie die Koordination zwischen der Ampel an der Brücke und der Blinklichtanlage an dem Bahnübergang aufgehoben und dadurch für die auf die "grüne Welle" vertrauenden Verkehrsteilnehmer eine Gefahrenlage geschaffen hat. Entgegen der Auffassung der Revision fehlt jeder Anhaltspunkt dafür, daß das Berufungsgericht dabei das Ausmaß der Gefahr, die für die Verkehrsteilnehmer von der die Straße überquerenden Eisenbahn ausging, zu gering veranschlagt hat.

Die Gefährdung der Straßenbenutzer in dem oben dargelegten Sinne war jedoch, wie das Berufungsgericht rechtsbedenkenfrei angenommen hat, bereits allgemein und daher auch gegenüber dem Kraftfahrer B. [REDACTED] dadurch vermindert, daß die Bahnüberführung bereits 240 m vorher durch Warnbaken angezeigt und durch rot-weiße Warnkreuze sowie eine Blinklichtanlage gesichert wurde, die auch von Fahrzeugführern, die auf die "grüne Welle" vertrauten, rechtzeitig, nämlich schon vor dem Unterqueren der Südbrücke, wahrgenommen werden konnte. Die Revision verkennt bei ihren dagegen gerichteten Angriffen, daß die "Grün" zeigende Ampel den Fahrer B. [REDACTED] weder von der Verpflichtung entband, die Warnbaken zu beachten, noch ihm für den Bahnübergang, vor dem rotes Blinklicht aufleuchtete, freie Fahrt gewährte. Soweit sich die Revision gegen die auf Grund einer Ortsbesichtigung getroffene Feststellung des Berufungsgerichts wendet, die Blinklichtanlage sei rechtzeitig zu erkennen gewesen, begibt sie sich auf das ihr verschlossene Gebiet der tatrichterlichen Beweiswürdigung.

Zudem - und das ist entscheidend - hat sich die von der Beklagten verursachte Gefährdung bei dem Unfall nicht wesentlich ausgewirkt. Nach den tatrichterlichen Feststellungen hat der ortskundige Fahrer B in hinreichender Entfernung von 80 m vor dem Bahnübergang das rote Blinklicht gesehen.

2. a) Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, daß sich der Kläger die für den Schadenseintritt ursächliche Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeugs in entsprechender Anwendung des § 254 Abs. 1 BGB anrechnen lassen muß, da nach den Feststellungen im Berufungsurteil der Unfall für ihn kein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG darstellt (BGHZ 12, 124, 128 f; 20, 259, 260 f). Rechtsirrtumsfrei hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß die Betriebsgefahr des schwer beweglichen Lastzugs schon wegen seiner Bauart erheblich erhöht war.

Zutreffend hat das Berufungsgericht ferner angenommen, daß auch das schuldhafte Verhalten des Kraftfahrzeugführers B einen die Betriebsgefahr erhöhenden Umstand bildet, den sich der Kläger ebenfalls als schadensersatzmindernd entgegenhalten lassen muß, ohne daß ihm der Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB offensteht (BGHZ 12, 124, 129; BGH VersR 1965, 712, 713).

b) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, den Fahrer B treffe an der Entstehung des Unfalls ein schweres Verschulden. Es hat dazu u.a. ausgeführt: B habe die Unfallörtlichkeit nach seinen eigenen Bekundungen als Zeuge genau gekannt. Er habe auch nicht

auf die "grüne Welle" bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 70 km/h vertrauen dürfen, da die höchstzulässige Geschwindigkeit des von ihm gesteuerten Fahrzeugs sich nur auf 45 km/h belaufen habe und er auch nicht viel schneller als 50 km/h gefahren sei. Zudem sei die Warnblinkanlage schon weit über eine Minute vor dem Unfall in Tätigkeit getreten.

Diese - weitgehend auf tatrichterlichem Gebiet liegenden - Erwägungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus hat das Berufungsgericht dem Fahrer B. als grob fahrlässiges Verhalten angelastet, daß er das Fahrzeug nicht stärker abgebremst habe, obwohl er das Rotlicht der Blinkanlage schon in einer Entfernung von 80 m vor der späteren Unfallstelle gesehen habe; ein sog. Signalphantom sei auszuschließen.

Allerdings führt das Berufungsgericht zu Beginn seiner hierzu angestellten Erwägungen (BU 15 oben) nur aus, "es spreche viel dafür", daß B. das rote Blinklicht schon 80 m vor dem Bahnübergang erblickt habe. Diese Annahme untermauert das sachverständig beratene Berufungsgericht im folgenden jedoch mit einer Reihe von Indizien und gelangt auf diesem Wege in tatrichterlicher Würdigung zu dem für sicher gehaltenen Ergebnis, daß B. die drohende Gefahr schon 80 m vor dem Unfallort erkannt habe. Das wird in den Entscheidungsgründen schließlich als Tatsache bezeichnet und den weiteren Erörterungen als feststehend zugrunde gelegt. Daher ergibt sich aus dem Gesamtzusammenhang der Urteilsgründe mit hinreichen-

der Sicherheit, daß das Berufungsgericht davon überzeugt war und dementsprechend festgestellt hat, daß Busch schon auf die genannte Entfernung das rote Blinklicht gesehen hat.

Ohne Erfolg beanstandet die Revision diese Feststellung. Zwar hat B. als Zeuge in Abrede gestellt, daß er das Blinklicht in Betrieb gesehen hat. Das Berufungsgericht ist ihm aber nicht gefolgt. Es hat seine Überzeugung in möglicher Würdigung gewonnen, wobei ersichtlich von Bedeutung war, daß der ortskundige Busch nach dem tatrichterlichen Verständnis seiner Bekundung bewußt auf die Warnblinkanlage geachtet hat.

Die weiteren in diesem Zusammenhang erhobenen Verfahrensrügen hat der Senat geprüft, aber nicht für durchgreifend erachtet (§ 565 a ZPO).

3. Zur Schadensabwägung hat das Berufungsgericht im wesentlichen ausgeführt:

Selbst wenn man unterstelle, daß die Beklagte die Fehlschaltung der Ampelanlage herbeigeführt habe, falle dieser Verursachungsbeitrag kaum ins Gewicht. Abgesehen davon, daß die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer nur unwesentlich erhöht worden sei, habe die "Entkopplung" der Lichtzeichenanlage im Streitfall nicht entscheidend zu dem Unfall beigetragen; B. habe nicht auf die "grüne Welle" vertraut. Gegenüber der erheblichen Betriebsgefahr des Lastzuges, die durch das grob fahrlässige Verhalten des Fahrers noch beträchtlich gesteigert worden sei, trete der Verursachungsanteil der Beklagten völlig zurück. Daher müsse der Kläger seinen Schaden in vollem Umfange selbst tragen.

6

Entgegen der Auffassung der Revision lassen diese Erwägungen keinen Rechtsfehler erkennen. Das Revisionsgericht kann nur prüfen, ob alle für die Abwägung bedeutsamen Umstände berücksichtigt worden sind und ob die Abwägung selbst auf Rechtsfehlern beruht. Derartige in der Revisionsinstanz beachtliche Fehler sind weder von der Revision aufgezeigt worden noch sonst ersichtlich. Die Ausführungen des Berufungsgerichts, insbesondere seine Feststellung, daß der Fahrer das rote Warnlicht bereits 80 m vor dem Unfallort erblickt habe, tragen die Abweisung der gesamten Klageforderung.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 97, 101 ZPO.

Nußgens

Dr. Krohn

Dr. Tidow

Kröner

Boujong