

5

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

BGB §§ 823 Ea, 839 Fe

- a) Zu der Frage, wann eine außerhalb der Fahrbahn gelegene Baustelle wegen der Führung der Straße besonders abgesichert werden muß.
- b) Zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht eines Straßenbauunternehmens und seines Bauführers.

BGH, Urt. v. 14. Januar 1982 - III ZR 58/80 - OLG Frankfurt(Main)
LG Limburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 58/80

URTEIL

Verkündet am
14. Januar 1982
Schorm,
Justizamtsinspektor

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Landes H e s s e n ,
gesetzlich vertreten durch den Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch das Hessische Landesamt für
Straßenbau, W[REDACTED]straße [REDACTED], W[REDACTED],

Beklagter und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. der Firma Ernst F [REDACTED] GmbH,
Bauunternehmung, B[REDACTED]weg [REDACTED], D[REDACTED]/[REDACTED], gesetzlich
vertreten durch die Geschäftsführer Ernst, Dieter und
Gerd F[REDACTED], B[REDACTED]weg [REDACTED], D[REDACTED]/[REDACTED],

3. des Bauleiters Klaus S [REDACTED] ,
H[REDACTED] über D[REDACTED]/[REDACTED]

Beklagten zu 2) und 3)
und Revisionskläger,

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

g e g e n

Hans-Jürgen N [REDACTED] ,
H[REDACTED]straße [REDACTED], T[REDACTED]/B[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

5

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Januar 1982 durch die Richter Dr. G. Krohn, Dr. Tidow, Kröner, Boujong und Dr. Scholz-Hoppe

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 7. Februar 1980 aufgehoben.

Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger nimmt das beklagte Land, ein von diesem beauftragtes Bauunternehmen und den von diesem Unternehmen eingesetzten Bauführer wegen der Folgen eines Unfalles in Anspruch, den er am 16. Mai 1974 auf der Landesstraße 3031 kurz vor Camberg erlitten hat.

Zu jener Zeit ließ das beklagte Land durch die Beklagte zu 2), der es auch die Verkehrssicherungspflicht übertragen hatte, zwischen dem Waldhotel Camberg (km 2,4) und dem Ortsausgang Camberg (km 1,2) eine scharfe Doppelkurve abflachen. Dieser Teil der Landesstraße begann bei km 2,4 mit einem Linksknick von 12°. In dem Knick



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



verlief die Straße mit einem leichten Gefälle von 1 %, stieg dann bis km 2,3 zu einer kleinen Kuppe an, um nunmehr mit einem Gefälle von zunächst 3 bis 4 % und später von etwa 6 % wieder abzusinken. Bei km 2,4 verengte sich zugleich die bis dahin 8,5 m breite mit Begrenzungs- und Leitlinien versehene Fahrbahn auf eine Breite von 5,6 m. Im Zuge der Bauarbeiten sollte die Fahrbahn bis Camberg verbreitert werden. Inwieweit der noch nicht ausgebaute Teil der Straße mit Markierungen und Leitpfosten ausgestattet war, ist streitig. In Höhe des Hotels endete der Wald. Gegenüber dem Hotel mündete die Zufahrt eines Parkplatzes ein, die im Belag und dem Niveau mit der Straße übereinstimmte. Anschließend begann die Baustelle.

Am Unfalltag befand sich auf der Straße vor Camberg die nachstehende Beschilderung:

- | | | |
|------------|---------------|---|
| 1) km 2,5 | Zeichen 120 = | verengte Fahrbahn |
| 2) km 2,45 | Zeichen 101 = | Gefahrenstelle mit dem Zusatz: Baustellenauffahrt |
| | Zeichen 274 = | 80 km/h Höchstgeschwindigkeit mit dem Zusatz: 400 m |
| 3) km 2,4 | Zeichen 114 = | Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz |
| | Zeichen 274 = | 60 km Höchstgeschwindigkeit |
| 4) km 2,3 | Zeichen 105 = | Doppelkurve (zunächst links) |
| 5) km 2,15 | Zeichen 306 = | Vorfahrtstraße mit dem Zusatz: Vorfahrt gegenüber einem am Anfang der Linkskurve von rechts einmündendem Verkehrsweg. |

Die unter 2, 3 und 5 aufgeführten Zeichen befanden sich jeweils an einem Pfosten in der genannten Reihenfolge. Die Schilder zu 2 und 3 waren wegen der Bauarbeiten angebracht worden.

Der Kläger geriet bei Dunkelheit und bedecktem Himmel gegen 21.25 Uhr mit dem von ihm gefahrenen Pkw Ford 17 M bei trockener Fahrbahn zwischen km 2,4 und km 2,3 auf den für ihn linken Teil der Straße. Nach den hinterlassenen Spuren gelangte der Wagen ab km 2,3 in einem weiten Bogen von der linken über die rechte Fahrbahnseite und einen 2,8 m breiten Randstreifen in das 1,2 m tiefer gelegene noch unfertige neue Straßenbett. Der Wagen überschlug sich und landete schließlich auf dem nochmals 1 m tiefer gelegenen Gelände neben dem neuen Straßenbett nach einer Strecke von insgesamt etwa 82 m.

Der Kläger trug u.a. eine schwere Schädelverletzung und eine Querschnittslähmung davon. Er kann sich an den Unfall nicht erinnern.

Der Kläger hat vorgetragen, er sei mit einer Geschwindigkeit von 72 km/h gefahren. Die unzureichend abgesicherte Baustelle habe ihn überrascht. Infolgedessen habe er die Herrschaft über das Fahrzeug verloren. Auf der rechten Fahrbahnseite seien wegen der Bauarbeiten einige Leitsposten entfernt gewesen.

Der Kläger hat beantragt, die Beklagten zu verurteilen, ihm als Gesamtschuldner ein angemessenes Schmerzensgeld nebst Zinsen seit Klagerhebung zu zahlen, und festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner ver-

pflichtet sind, ihm allen Schaden aus dem Unfall vom 16. Mai 1974 zu ersetzen, soweit die Schäden nicht von Dritten ersetzt werden.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie haben vorgetragen, der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß der Kläger unaufmerksam und mit einer höheren Geschwindigkeit als 80 km/h gefahren sei.

Das beklagte Land hat weiter eingewendet, es könne nicht in Anspruch genommen werden, weil es die Pflicht zur Sicherung der Baustelle der Beklagten zu 2 übertragen habe. Amtshaftungsansprüche entfielen wegen anderer Ersatzmöglichkeiten.

Die Beklagten zu 2 und 3 haben eine Haftung abgelehnt, weil die Landstraße von den Bauarbeiten nicht betroffen gewesen sei. Die Baustelle habe neben der Straße gelegen. Sie hätten lediglich den fließenden Verkehr vor Gefährdungen durch die Baustellenfahrzeuge schützen müssen.

Das Landgericht hat unter Abweisung der weitergehenden Klage die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 100.000 DM nebst Zinsen verurteilt und weiter ihre Verpflichtung festgestellt, dem Kläger die Hälfte des entstandenen und des künftig noch entstehenden Schadens zu ersetzen, soweit die Ansprüche des Klägers nicht auf Sozialversicherungsträger übergegangen seien. Die Berufungen der Beklagten sind erfolglos geblieben. Mit ihren Revisionen verfolgen die Beklagten ihre Anträge auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revisionen der Beklagten führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

1. Nach Auffassung des Berufungsgerichts begründet ein Verstoß des beklagten Landes gegen seine Pflicht zur Verkehrssicherung eine Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB. Dieser Ausgangspunkt entspricht der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGHZ 9, 373; 60, 54). Der hessische Gesetzgeber hat diese Pflicht während der hier maßgeblichen Zeit, was grundsätzlich zulässig gewesen wäre, nicht als Amtspflicht ausgestaltet (vgl. Senatsurteil vom 20. März 1967 in VersR 1967, 604, 605).

2. Das Berufungsgericht hat das beklagte Land trotz der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Beklagte zu 2) weiter als verkehrssicherungspflichtig angesehen. Das begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

a) Die Pflicht zur Verkehrssicherung kann zwar durch Vertrag übertragen werden (Senatsurteile vom 6. Oktober 1958 - III ZR 175/57 = MDR 1959, 26 und vom 28. Februar 1966 - III ZR 157/64 = LM BGB § 823 Ea Nr. 46 Bl. 3 R.; Arndt, Straßenverkehrssicherungspflicht, 2. Aufl. S. 21; Schlund, Verkehrssicherungspflicht, S. 93). Ob sich eine Behörde durch die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf eine Privatperson von dieser Verpflichtung völlig befreien kann, braucht hier nicht entschieden zu werden. Denn regelmäßig - anderes ist dem Vortrag des beklagten Landes auch hier nicht zu entnehmen - will sich eine Behörde dieser Verpflichtung nicht völlig entledigen, wenn sie einem Bauunternehmer, wie es hier der Fall war, aufgrund eines Vertrages für die

Dauer der Bauarbeiten mit der Sicherung der Baustelle betraut. Damit soll nur eine zusätzliche Verantwortung neben der des sonst Pflichtigen begründet werden (vgl. Kodal, Straßenrecht, 2. Aufl. S. 1013). Bei dem beklagten Land ist daher trotz der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht mindestens die Verpflichtung geblieben, die zur Sicherung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

b) Ein schuldhafter Verstoß der Beklagten zu 2) gegen die vertraglich übernommene Verkehrssicherungspflicht ist grundsätzlich geeignet, ihre Haftung gegenüber dem Kläger zu begründen. Davon ist das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen. Bei der Übernahme von Pflichten, die gegenüber der Allgemeinheit bestehen, ist in der Regel anzunehmen - für eine Ausnahme ist hier nichts ersichtlich -, daß der Übernehmende auch von einem an der Vereinbarung nicht beteiligten Dritten, bei Verstößen gegen Verkehrssicherungspflichten also von einem durch die Nichterfüllung dieser Verpflichtung verletzten Verkehrsteilnehmer, in Anspruch genommen werden kann (Senatsurteile vom 21. Januar 1957 - III ZR 158/55 = VersR 1957, 235 und vom 6. Oktober 1958 - III ZR 175/57 = NJW 1959, 34).

c) Die Bestellung des Beklagten zu 3) zum örtlichen Bauführer hat die Verantwortlichkeit der Beklagten zu 2) für die ihr übertragene Verkehrssicherungspflicht nicht entfallen lassen.

Unternehmen sind zwar auf Hilfskräfte angewiesen und daher berechtigt, von ihnen übernommene Aufgaben an Angestellte weiter zu übertragen, die diese dann

eigenverantwortlich erledigen sollen. Das betreffende Unternehmen muß sich aber weiter um die Erfüllung der von ihm weitergegebenen Pflichten kümmern, soweit ihm das möglich und zumutbar ist. Die Bestellung Beauftragter kann die Verantwortlichkeit des Unternehmens verringern, aber nicht beseitigen (BGH Urt. v. 5. März 1974 - VI ZR 186/72 = VersR 74, 780, 782 und vom 8. Februar 1977 - VI ZR 210/74 = VersR 1977, 543, 544).

d) Eine Inanspruchnahme der Beklagten zu 2) und 3) wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht entfällt auch nicht schon deshalb, weil die Baustelle zur Unfallzeit den Straßenkörper selbst nicht berührte. Der mit der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht beauftragte Bauunternehmer und seine von ihm damit weiter betrauten Leute müssen - ebenso wie der allgemein Verkehrssicherungspflichtige - grundsätzlich Vorkehrungen auch gegen solche Gefahren treffen, die den Verkehrsteilnehmern von einer Baustelle wegen der besonderen Führung der Straße, z.B. wegen eines Straßenknicks, drohen (vgl. Senatsurteile BGHZ 37, 165, 168; vom 17. April 1961 - III ZR 218/59 = LM BGB § 823 Ea Nr. 32 und vom 28. Januar 1965 - III ZR 33/64 = VersR 1965, 483; Arndt aaO S. 31, 51).

3. Nach Auffassung des Berufungsgerichts ist der ohnehin unübersichtliche Abschnitt der Landesstraße 3031 hinter km 2,4 durch die Baustelle für Kraftfahrer gefährlich geworden, weil die Baustelle nicht rechtzeitig erkennbar war und, nachdem sie sichtbar wurde, sich als breites ebenes Band in der Gestalt einer Straße darbot. Bei schlechten Sichtverhältnissen wie zur Unfallzeit habe deshalb, so hat das Berufungsgericht ausgeführt, ein Kraftfahrer einen Augenblick über den weiteren Ver-

lauf der Straße unsicher werden können. Die Baustelle hätte daher durch eine schraffierte Richtungstafel und ein rot-weißes Flatterband zusätzlich abgesichert werden müssen, was leicht möglich gewesen wäre und für alle Beklagten nahegelegen hätte. Der Kläger sei allerdings zu schnell gefahren und habe den Verkehrszeichen nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Da die Beklagten ihn aber weder ausreichend noch ganz zutreffend gewarnt hätten - die Beschilderung sei zum Teil unklar gewesen -, sei eine hälftige Schadensteilung angemessen.

Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht in allen Punkten stand.

a) Die Revisionen der Beklagten zu 2) und 3) rügen allerdings vergeblich, das Berufungsgericht habe die Feststellungen über das Aussehen der Baustelle verfahrensrechtlich nicht einwandfrei festgestellt. Das Berufungsgericht ist dabei im wesentlichen den Angaben des vom Landgericht als Zeugen vernommenen Polizeibeamten M. gefolgt, der den Unfall aufgenommen und die Unfallstelle daher alsbald nach dem Unfall gesehen hat. Zusätzlich hat es die Lichtbilder in der Ermittlungsakte verwertet. Dagegen hat es sich nicht mit der unter Sachverständigenbeweis gestellten Behauptung der Beklagten auseinandergesetzt, ein Kraftfahrer hätte der von M. für möglich gehaltenen Sinnestäuschung über den Verlauf der Straße nicht unterliegen können. Auch hat es den vom Landgericht herangezogenen Sachverständigen nicht, wie es beantragt war, zu dieser Behauptung gehört. Darin lag aber kein Verfahrensfehler.

Der Beweisantrag war ungeeignet, die Richtigkeit der Äußerungen des Zeugen zu widerlegen oder auch nur zu erschüttern. Der persönliche Eindruck des Zeugen von **den Sichtverhältnissen an der Unfallstelle stellt eine** Tatsache dar, deren Richtigkeit oder Unrichtigkeit dem Sachverständigenbeweis nicht zugänglich ist.

Allerdings hätte der Zeuge ungeeignet gewesen sein können, eine solche Beobachtung über die Sichtverhältnisse am Unfallort zu machen. Auch nach dem Vorbringen der Revision fehlt aber jeder Anhalt für eine solche Einschränkung. Im Gegenteil deutet der Einsatz des Zeugen bei der Unfallaufnahme darauf hin, daß er sogar eine gewisse Übung darin besaß, auf die für die Beurteilung eines Unfalls wesentlichen Tatsachen zu achten.

Im übrigen waren die Bauarbeiten zur Zeit des Berufungsverfahrens schon abgeschlossen und die Straße war verbreitert worden. Die Örtlichkeit hatte sich also - wie unstreitig ist - wesentlich verändert. Der für die Beurteilung der Sichtverhältnisse am Unfalltag maßgebende Zustand konnte daher nicht wieder hergestellt werden.

b) Das Berufungsgericht hat nach seinen Feststellungen rechtsbedenkenfrei eine zusätzliche Absicherung der Baustelle für erforderlich gehalten.

Kurz vor der zwischen km 2,4 und km 2,3 gelegenen Unfallstelle erschwerte das Zusammentreffen einer ganzen Reihe von Umständen einem Kraftfahrer die Fortsetzung der Fahrt. Die bis zum km 2,4 gut ausgebaute und 8,5 m breite Fahrbahn verengte sich auf 5,6 m Breite.

Ebenfalls bei km 2,4 endete der Wald. Der gegenüber dem dunkleren Gelände hellere Himmel beeinträchtigte die Orientierung. Die bis km 2,4 guten Markierungen waren nunmehr schlechter oder gar nicht mehr zu erkennen. Ferner begann nach km 2,4 ein Linksknick der Straße, die nach einem leichten Gefälle zu einer kleinen Kuppe anstieg, um nach km 2,3 stärker abzufallen.

Ein durch diese Umstände schon beanspruchter Kraftfahrer mußte, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen hat, ab km 2,4 etwas nach links halten, um nicht geradeaus in die Baustelle zu geraten. Das war trotz des 2,8 m breiten Randstreifens und des 1,2 m tiefer als die Fahrbahn liegenden neuen Straßenbetts nicht ausgeschlossen, weil dem Kraftfahrer, abgesehen von einigen recht weit auseinanderstehenden Leitpfosten, keine zusätzlichen Orientierungshilfen gegeben wurden. Ein Kraftfahrer konnte sich nach dem Verlassen des Waldes nicht zunächst nach dem Randstreifen neben der Fahrbahn richten, weil dieser dort wegen der Einfahrt des Parkplatzes für das gegenüber liegende Hotel bis etwa zum Beginn der Baustelle durch eine ebenso wie die Fahrbahn aussehende Asphaltdecke unterbrochen war. Ein gefährlicher Irrtum über den weiteren Verlauf der Straße war daher nicht ausgeschlossen. Verwechselte ein Kraftfahrer, wenn auch nur ganz kurzfristig, die Baustelle mit der etwas nach links knickenden Fahrbahn, so konnte er auch bei angemessener Fahrgeschwindigkeit durch die dann notwendig werdenden Fahrmanöver erheblich gefährdet werden.

Ein solcher Irrtum über den Verlauf der Straße wäre, darin ist dem Berufungsgericht beizutreten, jedenfalls nicht ohne weiteres möglich gewesen, wenn eine rot-weiße Richtungstafel nach § 43 Abs. 3 b StVO und ein Flat-

terband ab dem Beginn der Baustelle auf den weiteren Verlauf der Straße hingewiesen hätten. Eine solche Absicherung wäre ferner, darüber herrscht kein Streit, unschwer anzubringen gewesen.

c) Nach der ebenfalls zu billigenden Auffassung des Berufungsgerichts lag der Gedanke, ein Kraftfahrer könne wegen der Baustelle den Weg verfehlen, mindestens aber über den Verlauf der Straße unsicher werden, nicht fern. Allerdings kann dem Berufungsgericht nicht darin gefolgt werden, daß alle Beklagten dies bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt "ohne weiteres" hätten erkennen können.

aa) Die Beklagte zu 1) wäre allerdings wegen ihrer allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehalten gewesen, die wegen der Führung der Straße und der Baustelle hinter km 2,4 auftretenden Gefahren zu berücksichtigen und Verkehrsteilnehmer davor angemessen zu warnen, da diese Gefahren während der Bauzeit nicht völlig beseitigt werden konnten. Die hinter km 2,4 beginnenden erheblichen Schwierigkeiten für Kraftfahrer mußten ihr bekannt sein. Daß die Baustelle diese jedenfalls bei schlechten Sichtverhältnissen noch vermehrte, war unschwer zu erkennen.

bb) Die Beklagten zu 2) und 3) traf als Bauunternehmer und Bauführer dagegen in erster Linie die Pflicht, Verkehrsteilnehmer vor Gefahren zu schützen, die durch Bauarbeiten auf oder am Rand der Fahrbahn drohten. Unstreitig berührte die Baustelle zur Unfallzeit die Fahrbahn nicht; sie lag 2,8 m neben ihr und 1,2 m tiefer als sie. Bei guten Sichterhältnissen brauchte ein Kraft-

fahrer die Baustelle nicht zu beachten, da sie seinen Weg nicht einengte oder sonst beeinträchtigte. Nur bei ungünstigen Sichtverhältnissen, wie zur Unfallzeit, konnte das Aussehen der Baustelle einen Kraftfahrer verleiten, sie als Fortsetzung der Straße anzusehen und ihn dadurch gefährden.

Die uneingeschränkte Übernahme der Straßenverkehrssicherungspflicht für die Dauer der Bauarbeiten kann zwar auch die Verpflichtung umfassen, Verkehrsteilnehmer vor Gefahren durch eine außerhalb der Fahrbahn gelegene Baustelle zu warnen, wenn sie aufgrund der Straßenführung geeignet ist, Kraftfahrer über den Verlauf der Straße zu täuschen. Bei einer solchen Sachlage muß aber stets geprüft werden, ob der Bauunternehmer und sein Bauführer mit einer solchen Gefährdung ernstlich rechnen mußten. Ob das der Fall ist, hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab.

Das Berufungsgericht hat den Sachverhalt unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt nicht geprüft. Seine Ausführungen tragen darum eine Verurteilung der Beklagten zu 2) und 3) nicht.

Bei der erforderlichen neuen Verhandlung wird zu erörtern sein, ob die Beklagten zu 2) und 3) bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt eine mögliche Gefährdung von Kraftfahrern durch das Aussehen der Baustelle bei schlechten Sichtverhältnissen hätten erkennen müssen, weil etwa ähnliche Vorfälle dies nahelegten oder weil sie von dritter Seite schon auf dieses Risiko hingewiesen worden waren.

4. Auch die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Beiträge der Parteien zum Unfall begegnen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

a) Allerdings kommt dem von den Revisionen in diesem Zusammenhang zutreffend gerügten Widerspruch in den Ausführungen des Berufungsgerichts keine entscheidende Bedeutung zu. Es dürfte sich nur um ein Vergreifen im Ausdruck handeln, wenn das Berufungsgericht einerseits als einzige Unfallursache eine unzureichende Warnung des Klägers vor der Baustelle bezeichnet, gleichwohl aber bei der Beurteilung seines Mitverschuldens - zutreffend - davon ausgeht, er habe den Unfall durch eine unaufmerksame und zu schnelle Fahrweise mitverschuldet.

b) Das Berufungsgericht macht dem Kläger deshalb keinen "allzuschweren" Vorwurf, weil die Beklagten ihn nicht vor einer Baustelle, sondern nur vor zur Unfallzeit ernstlich nicht in Betracht kommenden Gefahren gewarnt hätten, nämlich vor dem Verkehr von Baufahrzeugen und einer von diesen verursachten Verschmutzung oder Feuchtigkeit auf der Fahrbahn. Zudem hätten die Beklagten nicht bewiesen, daß die durch das Zusatzschild: "400 m" hervorgerufene Unklarheit über den Beginn der Baustelle und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h sich auf den Unfall nicht ausgewirkt hätten. Diesen Ausführungen kann aus Rechtsgründen teilweise nicht gefolgt werden.

c) Der Kläger näherte sich der Unfallstelle auf der unstreitig für eine längere Strecke sehr gut ausgebauten und markierten, im letzten Abschnitt vor dem erwähnten Knick auf mehrere hundert Meter schnurgerade verlaufenden Straße auf trockener Fahrbahn, bei bedecktem

Himmel und bei Dunkelheit. Noch bei Beginn des Schleuderns hat er nach seinen eigenen Angaben eine Geschwindigkeit von 72 km/h gefahren. Nach den Berechnungen des Sachverständigen waren es 75 km/h. Es fehlt auch nach dem Vorbringen des Klägers jeder Anhalt dafür, daß er vor dem Erreichen der Kuppe und des Knicks langsamer gefahren ist.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, die insoweit mit denen des Sachverständigen übereinstimmen, konnte der Kläger seine Fahrweise wegen der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit nicht mehr ausreichend der sich bei km 2,4 verengenden Straße anpassen, als er die Kuppe und den Knick der Straße erreicht hatte. Diese Auffassung begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Die Kuppe, der Knick und das anschließend stärkere Gefälle verbargen dem herannahenden Kraftfahrer den weiteren Verlauf der Straße. Das zeigen die vom Berufungsgericht verwerteten Lichtbilder der Beiakte deutlich.

Nach § 3 Abs. 1 StVO mußte der Kläger seine Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen, sie also hier entsprechend ermäßigen. Das war, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, ohne weiteres für den Kläger erkennbar. Der Kläger hat daher durch seine Fahrweise gegen den Grundsatz des § 3 Abs. 1 StVO verstoßen. Dieser erhebliche Fahrfehler hat zum Unfall, auch nach der Auffassung des Berufungsgerichts, wesentlich beigetragen. Das Abkommen von der Fahrbahn ist eine geradezu typische Folge des zu schnellen Befahrens einer Kurve (BGH Urteile vom 19. November 1957 - VI ZR 122/57 = LM ZPO § 256 Nr. 45 und vom 9. Oktober 1962 - VI ZR 241/61 = MDR 1963, 123).

d) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Kläger ferner die aufgestellten Verkehrsschilder nicht beachtet. Auch das hat zum Unfall beigetragen.

Die Unfallstelle befand sich zwischen km 2,4 und 2,3. Rund 150 m zuvor wies das Gefahrenzeichen 120 auf die künftige Verengung der Fahrbahn hin. 50 m weiter warnte das allgemeine Gefahrenzeichen 101 mit dem Zusatz Baustellenausfahrt unter Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h den Kläger vor zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Fortsetzung der **Fahrt. Insbesondere** mußte der Kläger nunmehr mit einer in der Nähe befindlichen Baustelle rechnen. Nach weiteren 50 m begrenzte ein Verkehrszeichen die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h. Gleichzeitig warnte das Gefahrenzeichen 114 vor Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz. Etwa in Höhe der Unfallstelle stand das Gefahrenzeichen 105, das die Doppelkurve anzeigte.

Der Kläger hat alle diese verschiedenen Warnungen nicht ernstlich beachtet. Denn er hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts trotz der unstreitig guten Erkennbarkeit der Verkehrszeichen seine Geschwindigkeit mindestens nicht ausreichend herabgesetzt und ist mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit in die für ihn nicht übersehbare Doppelkurve nach dem Knick und der Kuppe gefahren, ins Schleudern geraten und von der Fahrbahn abgekommen.

e) Das Gewicht dieser Beiträge des Klägers zum Unfallgeschehen verringert sich entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts auch dann nicht erheblich, wenn

man mit ihm davon ausgeht, daß die Schilder "Baustellenausfahrt" mit dem Zusatz "400 m" und die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h den Kraftfahrer nicht ausreichend klar über den Beginn der Ausfahrt und der Geschwindigkeitsbegrenzung unterrichteten; denn schon vorher und noch hinterher wiesen zahlreiche weitere Warn- und Gefahrenzeichen auf ernstliche Gefahren bei einem zu schnellen Durchfahren der unmittelbar folgenden Strecke unzweideutig hin.

Im übrigen vermag selbst die mangelhafte Absicherung einer Baustelle eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen dann nicht ohne weiteres zu begründen, wenn der Verletzte den Unfall dadurch verursacht und verschuldet hat, daß er es unterließ, seine Fahrweise den Straßen- und Sichtverhältnissen anzupassen (OLG Karlsruhe VersR 1979, 383). Ein Kraftfahrer, der mehr als fünf Warn- und Gefahrenzeichen unbeachtet gelassen hat, wird ferner nur dann damit gehört werden können, ein sechstes oder siebtes Verkehrszeichen hätte er bei seiner Fahrweise noch rechtzeitig berücksichtigt, wenn dafür ausreichende Anhaltspunkte bestehen.

e) Die danach erforderliche erneute Abwägung der Beiträge der Beteiligten muß dem Tatrichter vorbehalten bleiben. Die Sache ist daher auch aus diesem Grund an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Krohn

Tidow

Kröner

RiBGH Boujong ist
erkrankt und kann
nicht unterschrei-
ben.

Krohn

Scholz-Hoppe