

0400 057

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Dc, Ea

Zur Verkehrssicherungspflicht einer Gemeinde für
eine vielbefahrene innerörtliche Schnellstraße,
wenn zweifelhaft ist, ob die Fahrbahndecke noch
die erforderliche Griffigkeit besitzt.

BGH, Urt. v. 12. April 1973 - III ZR 61/71 - OLG Koblenz
LG Trier

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III_ZR_61/71

URTEIL

Verkündet am
12. April 1973
Schorm,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Ehefrau Elisabeth S c h [REDACTED] geb. S [REDACTED],
Ko [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die S t a d t T [REDACTED] ,
vertreten durch ihren Oberbürgermeister,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. April 1973 durch den Vorsitzenden Richter Hubert Meyer sowie die Richter Dr. Kreft, Dr. Beyer, Keßler und Dr. Krohn

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 10. Februar 1971 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt als Erbin ihres bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückten Sohnes Willibald Sch[REDACTED] von der beklagten Stadt Schadensersatz wegen angeblicher Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht.

Der Unfall ereignete sich am 9. August 1967 gegen 17.15 Uhr in T[REDACTED] in der Zu[REDACTED] Straße



(Ortsdurchfahrt der Bundesstraße [REDACTED]) in Höhe der Kaserne C [REDACTED]. Die etwa 9 m breite Straße verläuft dort geradlinig. Die Fahrbahndecke, die ursprünglich aus Kleinkopfsteinpflaster bestanden hatte, war von der beklagten Stadt geraume Zeit vor dem Unfall mit einem Teerbelag (Mischung aus Bitumen und Splitt) versehen worden. Im Hinblick auf weitere Unfälle, die sich nach dem 9. August 1967 zutrugen, erneuerte die beklagte Stadt die Fahrbahndecke am 26. Oktober 1967. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war zur Zeit des hier in Rede stehenden Unfalls durch Verkehrszeichen auf 70 km/h festgesetzt.

Willibald Scheuer befuhr mit einem Kombiwagen (VW) die Straße bei starkem Regen in Richtung Stadtmitte; die Geschwindigkeit belief sich nach Angaben der Klägerin auf etwa 70 km/h. Der Wagen kam an der genannten Stelle ins Schleudern, geriet zunächst rechts auf den Gehweg und dann quer über die Straße auf die linke Fahrbahnseite. Hier stieß er mit einem entgegenkommenden Pkw zusammen. Willibald Sch [REDACTED] erlitt schwere Verletzungen, an deren Folgen er einige Tage später verstarb.

Mit der Klage begehrt die Klägerin Ersatz der Aufwendungen, die ihr durch den Tod ihres Sohnes entstanden sind. Sie hat dazu vorgetragen: Der Unfall sei auf die verkehrswidrige Beschaffenheit der Fahrbahndecke zurückzuführen. Dieser habe bei

Nässe die erforderliche Griffigkeit gefehlt, so daß es im Jahre 1967 zu mehreren schweren Unfällen gekommen sei. Die beklagte Stadt hätte die Gefährlichkeit des Straßenstücks schon vor dem Unfall vom 9. August 1967 erkennen und kraft ihrer Verkehrssicherungspflicht beseitigen müssen.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 2.657,59 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht: Der Unfall beruhe allein darauf, daß Sch. auf der regennassen Fahrbahn mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei. Die Strassendecke habe sich in ordnungsgemäßem Zustand befunden. Im übrigen sei es ihr nicht zumutbar gewesen, ihr gesamtes Straßennetz laufend auf ausreichende Griffigkeit des Fahrbahnbelages zu überprüfen, zumal es dabei eingehender Untersuchungen unter Mitwirkung eines Spezialisten bedurft hätte.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme der Klage in Höhe von 1.594,95 DM nebst Zinsen (3/5 der Klageforderung) stattgegeben und sie im übrigen wegen eines Mitverschuldens des Getöteten abgewiesen.

Auf die Berufung der beklagten Stadt hat das Oberlandesgericht die - nach teilweiser Klagerücknahme nur noch in Höhe von 827,75 DM nebst Zinsen aufrechterhaltene - Klage in vollem Umfange abgewiesen.

Dagegen richtet sich die zugelassene Revision der Klägerin, mit der sie ihren im Berufungsrechtzug gestellten Klageantrag weiter verfolgt.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen mit folgenden Erwägungen begründet:

Der mit der Klage geltend gemachte Schadensersatzanspruch wegen Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht sei nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen zu beurteilen. Die Voraussetzungen eines derartigen Anspruchs seien jedoch nicht erfüllt. Die beklagte Stadt hätte kraft ihrer Verkehrssicherungspflicht nur dann sofortige Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenzustandes ergreifen müssen, wenn es sich um eine besonders gefährliche Straßenstelle gehandelt hätte. Zwar sei nachträglich die Feststellung gerechtfertigt, daß die Straße zur Zeit des Unfalls besonders rutschgefährlich gewesen sei. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Weber sei die Straßenoberfläche infolge Fehlens der sogenannten Mikrogriffigkeit so glatt gewesen, daß bei Nässe eine ausreichende Haftung der Räder auf der Fahrbahn auch bei

normalem Verkehrsverhalten eines Kraftfahrers nicht mehr gewährleistet gewesen sei.

Das habe die beklagte Stadt jedoch vor dem Unfall weder gewußt noch wissen müssen. Für den damaligen Zeitpunkt könne noch nicht als gesicherte und allgemein bekannte Erkenntnis angesehen werden, daß das hier zur Herstellung der Straßendecke verwandte Gemisch aus Teer (Bitumen) und Splitt nach längerer Abnutzung bei Nässe (ähnlich wie ein Blaubasaltplaster) besonders glatt war. In der Fachliteratur sei zwar seit dem Jahre 1965 darauf hingewiesen worden, daß ein falsches Mischungsverhältnis zwischen Teer und Splitt zu einer unzulänglichen Körnung führe und damit die Griffigkeit des Straßenbelags herabsetze. Dabei habe es sich aber im Grunde nur um Ratschläge, wie man künftig den Straßenbau besser den Anforderungen der Verkehrssicherheit anpasse, gehandelt. Diese Hinweise hätten der beklagten Stadt keine Veranlassung zu geben brauchen, nunmehr ihr gesamtes Straßennetz darauf zu überprüfen, ob bei früheren Baumaßnahmen überall auf eine den neueren fachlichen Überlegungen entsprechende Zusammensetzung des Materials geachtet worden sei.

Die äußere Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche, wie sie bei einer sorgfältigen Besichtigung äußerlich erkennbar gewesen sei, habe zu Zweifeln an der Verkehrssicherheit keinen Anlaß gegeben. Vor dem Unfallereignis vom 9. August 1967

hätten sich im Jahre 1967 auf der fraglichen Strecke bei Nässe bzw. Feuchtigkeit nur zwei Unfälle ereignet, die auf eine besondere Gefährlichkeit der Fahrbahn hindeuteten (am 7. und 27. Juni 1967). Es stelle eine Überforderung der Beklagten dar, wenn man ihr zum Vorwurf machen wollte, bis zum 9. August 1967 noch keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen zu haben. Zudem könne nicht davon ausgegangen werden, daß sie bis zu diesem Tage von den vorangegangenen Unfällen bereits Kenntnis gehabt habe. Die Unfallaufnahmen seien durch staatliche Polizeidienststellen erfolgt, deren Kenntnis nicht ohne weiteres der beklagten Stadt zugerechnet werden könne. Auch der Sachverständige Weber habe seine Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Straße zu Beginn des Sommers 1967 nach seinen Angaben nur gegenüber den staatlichen Polizeibehörden geäußert.

II.

1. Der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist zutreffend:

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs richten sich die Schadensersatzansprüche wegen der Verletzung der Pflicht, für die Sicherheit der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zu sorgen, regelmäßig nach den allgemeinen zivilrechtlichen Deliktsvorschriften der §§ 823 ff BGB (BGHZ 9, 373; 14, 83; 16, 95; 54, 165, 167; 60, 54).

Das schließt indes die Möglichkeit einer Ersatzpflicht nach Amtshaftungsgrundsätzen nicht schlechthin aus. Die öffentlich-rechtliche Körperschaft, der die Verkehrssicherungspflicht obliegt, hat grundsätzlich die Wahl, ob sie dieser Pflicht als Fiskus, also privatrechtlich, oder als Träger öffentlicher Gewalt, also hoheitsrechtlich, genügen will.

Der vorliegende Fall erfordert keine Entscheidung darüber, ob sich die beklagte Stadt der Haftung nach § 823 BGB allein durch einen Organisationsakt (vgl. BGHZ 60, 54 m.w.Nachweisen) entledigen konnte. Denn für einen derartigen Organisationsakt ist hier nichts vorgetragen.

Im Unfallzeitpunkt war die allgemeine Verkehrssicherungspflicht der öffentlichen Hand auch nicht durch den Landesgesetzgeber als öffentlich-rechtliche Pflicht ausgestaltet; das Landesstrassengesetz Rheinland-Pfalz vom 15. Februar 1963 (GVBl S. 57) enthielt in der damals geltenden Fassung keine entsprechende Vorschrift (vgl. Arndt, Die Straßenverkehrssicherungspflicht in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs 1968, S. 9). Der durch Landesgesetz vom 22. April 1970 (GVBl S.142) dem § 48 des Landesstraßengesetzes angefügte Abs.2, der möglicherweise die Verkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Straßen als Amtspflicht normiert, hat keine rückwirkende Kraft und findet daher auf

den Streitfall keine Anwendung (vgl. Art. 2 des Gesetzes vom 22. April 1970).

III.

1. Die beklagte Stadt, der die Unterhaltung und Verwaltung der Zu[REDACTED] Straße (Ortsdurchfahrt im Zuge der B [REDACTED]) oblag (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG iVm § 48 des Landesstraßengesetzes Rheinland-Pfalz idF vom 15. Februar 1963), war damit auch Trägerin der Straßenverkehrssicherungspflicht. Diese Pflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung eines öffentlichen Verkehrs auf öffentlichen Straßen entstehen können. Gefährlich ist dabei eine Straßenstelle, deren Beschaffenheit die Möglichkeit eines Unfalles auch dann nahelegt, wenn der Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und sich auf sie nicht ohne weiteres einzustellen vermag (Arndt aaO S. 16). Das Oberlandesgericht hat rechtsirrtumsfrei festgestellt, daß die Unfallstelle bei Nässe infolge der fehlenden Mikrogriffigkeit des Straßenbelags in besonderem Maße gefährlich war.

2. Demnach waren Sicherungsmaßnahmen seitens der beklagten Stadt objektiv geboten. Das Oberlandesgericht hat jedoch eine schuldhaft Pflichtverletzung der Beklagten verneint, weil sie vor dem Unfall vom 9. August 1967 von dem mangelhaften

Zustand der Straße weder Kenntnis hatte noch hätte haben müssen. Dieser Beurteilung vermag der Senat indes nicht beizutreten.

Der Verkehrssicherungspflichtige muß die Straße regelmäßig beobachten und in angemessenen Zeitabständen begehen oder befahren, um etwa entstandene Schäden und Gefahren zu erkennen (Senatsurteil in VersR 1967, 1155, 1156 m.w.N.; Arndt aaO S. 21). Dabei handelt es sich jedoch nur um eine Mindestanforderung an die Überprüfungspflicht. Bei einer Fallgestaltung, wie sie hier vorliegt, stellt sich daher die Frage, ob die verkehrssicherungspflichtige Beklagte nicht noch weitere praktische Vorkehrungen hätte treffen müssen, um rechtzeitig von etwaigen verkehrsgefährdenden Mängeln der Zurmaiener Straße Kenntnis zu erhalten. Der Streitfall weist einige Besonderheiten auf, welche die Möglichkeit nahelegen, daß die beklagte Stadt es schuldhaft unterließ, sich in ausreichendem Maße über die Beschaffenheit der Straßenoberfläche zu unterrichten.

a) Zunächst ist zu beachten, worauf die Revision mit Recht hinweist, daß die Zu [REDACTED] Straße eine Schnellstraße darstellt. An der Unfallstelle, die unstreitig innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt, war die sonst innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch Verkehrszeichen auf 70 km/h erhöht. Zudem handelt es sich bei der Zu [REDACTED] Straße unstreitig um

eine verkehrsreiche städtische Ausfallstraße. Dieser Verkehrsbedeutung der Straße mußte die beklagte Stadt bei der Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht Rechnung tragen. Es liegt auf der Hand, daß von der verkehrswidrigen Beschaffenheit einer Schnellstraße, die eine große Verkehrsdichte aufweist, erhebliche Gefahren ausgehen. Nach dem Ausmaß der drohenden Gefahren muß sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht und das Maß der dabei anzuwendenden Sorgfalt richten. Die Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich im einzelnen danach, welche Erwartungen ein Verkehrsteilnehmer vernünftigerweise an den Zustand der einzelnen Verkehrseinrichtungen unter Berücksichtigung ihres Zwecks stellen kann (Senatsurteil in VersR 1959, 672, 673). Die beklagte Stadt mußte daher der verkehrssicheren Beschaffenheit der viel befahrenen Schnellstraßen in ihrem Gebiet besondere Aufmerksamkeit widmen.

b) In diesem Zusammenhang gewinnt ferner der Umstand Bedeutung, daß - wie das Oberlandesgericht festgestellt hat - seit dem Jahre 1965 in der Fachliteratur erörtert wurde, daß ein ungünstiges Mischungsverhältnis des zur Herstellung von Straßenbelägen verwandten Materials (Bitumen und Splitt) die Griffigkeit der Fahrbahn bei Nässe herabsetze und daher die Unfallgefahr erhöhe. Diese Hinweise im Schrifttum mußten die Bediensteten der Beklagten, die für den Bau und die Verwaltung der Straßen verantwortlich waren, zur Kenntnis nehmen. Sie

durften diese Erörterungen im straßenbautechnischen Fachschrifttum nicht als bloße Ratschläge für die Zukunft auffassen, sondern hätten aus ihnen auch Rückschlüsse auf den Zustand der bestehenden Straßen ziehen müssen. Wenn sich auf Grund der Veröffentlichungen ernsthafte Zweifel an dem verkehrssicheren Zustand der Straßen ergaben, hätte die beklagte Stadt sich vergewissern müssen, ob die Fahrbahnen noch den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs entsprachen oder von ihrer Beschaffenheit bereits Gefahren für die Verkehrsteilnehmer ausgingen. Zwar brauchte die Beklagte nunmehr nicht ihr gesamtes Straßennetz sofort darauf zu untersuchen, ob die Fahrbahndecken noch genügend griffig waren. Das Berufungsgericht hat jedoch verkannt, daß die Beklagte die Zurmaiener Straße als Schnellstraße mit hoher Verkehrsdichte vorzugsweise auf ihre Verkehrssicherheit überwachen mußte. Das gilt um so mehr, als schon die Anbringung einer Teerdecke auf dem Blaubasaltpflaster nicht die straßenbautechnisch beste Lösung dargestellt hatte, wie das Oberlandesgericht ausgeführt hat.

3. Es ist nicht auszuschließen, daß sich den verantwortlichen Amtsträgern der beklagten Stadt bereits geraume Zeit vor dem 9. August 1967 aufgrund von Veröffentlichungen im Fachschrifttum oder von Verlautbarungen der Aufsichtsbehörden usw. die Einsicht aufdrängen mußte, daß nach den modernen Erkenntnissen im Straßenbau die Fahrbahn

der Zu[REDACTED] Straße wegen mangelnder Mikrogriffigkeit bei Nässe Rutsch- oder Schleudergefahren auslösen könne. In diesem Falle hätten der beklagten Stadt angesichts dessen, daß die auf den Straßenbelag zurückzuführende Gefährlichkeit der Straßenstelle für Kraftfahrer nicht ohne weiteres erkennbar war, verschärfte Überwachungspflichten obgelegen (vgl. auch Senatsurteil in NJW 1973, 277 f).

Der Beklagten stand es frei, auf welche Weise sie sich die Kenntnis davon verschaffte, daß der Straßenbelag der Zu[REDACTED] Straße verkehrssicher war. Sie hätte z.B. hier selbst häufiger als bei Straßen, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h galt, mit einem Kraftwagen Kontrollfahrten mit Bremsproben bei Nässe - ggf. unter Hinzuziehung eines Sachverständigen - durchführen lassen können, zumal die Polizei für strassenbautechnische Fragen im allgemeinen nicht als sachverständig angesehen werden kann. Der Sachverständige Weber hatte nach seinen Angaben immerhin schon etwa 2 Monate vor dem Unfall vom 9. August 1967 gegenüber der Polizei Bedenken wegen des Zustandes der Fahrbahn geäußert. Wenn die beklagte Stadt diesen Weg nicht beschreiten wollte und auch etwaigen Gefahren nicht durch die Aufstellung von Warnschildern (z.B. "Bei Nässe Rutschgefahr"!) oder durch Einwirkung auf die Straßenverkehrsbehörden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken, vorbeugen wollte, hätte sie sich zumindest rechtzeitig an die staatliche Polizeidirek-

tion in Trier mit der Bitte wenden müssen, sie über Unfälle, die sich auf der Zu [REDACTED] Straße bei Nässe ereigneten und möglicherweise auf die fehlerhafte Beschaffenheit des Straßenbelags zurückgingen, zu unterrichten. Es hätte auch ausgereicht, wenn die Beklagte in gewissen zeitlichen Abständen bei der Polizeidirektion nach solchen Unfallereignissen Rückfrage gehalten hätte. Derartige Erkundigungen, die keinen besonderen Verwaltungsaufwand erfordert hätten, waren angesichts der erheblichen Gefahren, die von der viel befahrenen Schnellstraße hier ausgehen konnten, der Beklagten auch zumutbar.

IV.

1. Das angefochtene Urteil kann daher mit der bisherigen Begründung nicht aufrechterhalten werden. Die Sache bedarf unter den dargelegten Gesichtspunkten weiterer tatrichterlicher Aufklärung.

Das Berufungsgericht wird vor allem der Frage nachgehen müssen, ob und in welchem Zeitpunkt die zuständigen Beamten der beklagten Stadt aufgrund von Veröffentlichungen in der straßenbautechnischen Literatur die Schlußfolgerung ziehen mußten, daß an der fraglichen Straßenstelle der Belag infolge seiner Zusammensetzung rutschgefährlich sein könne. Hierfür kann es von Bedeutung sein, daß der Forschungsbeirat der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. in Köln bereits im Okto-

ber 1966 ein Merkblatt über "Straßengriffigkeit und Verkehrssicherheit bei Nässe" herausgegeben hatte (vgl. die Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr vom 26. November 1969, VBl. 1969, 748).

2. Für die erneute Verhandlung sei zur Klarstellung noch folgendes bemerkt:

Zumindest mißverständlich ist die Ansicht des Berufungsgerichts, eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht könne erst dann in Betracht gezogen werden, wenn eine besondere Gefährlichkeit vorlag, die zu sofortigen Maßnahmen Anlaß bot. Der Verkehrssicherungspflichtige muß jeder Gefahr im oben beschriebenen Sinne begegnen. Lediglich für die Art der zu ergreifenden Abwehrmaßnahmen ist das Ausmaß der Gefahr bedeutsam. Der Senat hat für Fälle, in denen die Fahrbahn mit blauem Basalt-pflaster versehen war, das bei Nässe eine übermäßige Rutschgefahr auslöst, wiederholt folgendes ausgesprochen: In der Regel genüge es, wenn der Verkehrssicherungspflichtige Warn- oder Hinweisschilder aufstelle, aus denen sich die von dieser Straßenstelle ausgehende konkrete Gefahr genügend deutlich ergebe. Weitere, sofort zu treffende Vorkehrungen (insbesondere bauliche Maßnahmen) seien nur dann geboten, wenn das Straßenstück besonders gefährlich sei, insbesondere durch das Hinzutreten weiterer gefahrerhöhender Umstände (vgl. Arndt aaO S. 26, 27 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung des Senats). Auch die von dem Oberlandes-

gericht für seine Auffassung angeführten Entscheidungen des erkennenden Senats (VRS 12, 249, 250 und LM § 823 (Ea) BGB Nr. 10 = VRS 13, 3, 5) besagen nichts anderes. Das Berufungsgericht hat übersehen, daß in diesen beiden Fällen der Verkehrssicherungspflichtige jeweils Warnschilder hatte anbringen lassen, während dies hier unterblieben ist.

Meyer

Kreft

Dr. Beyer

Keßler

Dr. Krohn