

11

BUNDESGERICHTSHOF 2034 015

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 95/66

Verkündet am
25. September 1967
Blecher,
Justizsekretär z.A.

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Gemeinde P [REDACTED], vertreten durch
ihren Bürgermeister,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Transportunternehmer Nikolaus T [REDACTED]
in Tr [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. September 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Arndt, Dr. Beyer, Dr. Hußla und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 3. Mai 1966 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verlangt Schadensersatz von der beklagten Gemeinde wegen der Beschädigungen seines Lastkraftwagens auf einer Gemeindestraße.

Der Unfall ereignete sich am 16. Juni 1964 gegen 11 Uhr auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Pfalzel und Trier-Biewer, als der Wagen die Straße mit einer Ladung von rund 4 cbm trockenen Kies befuhr. Hinter einer Bahnunterführung der Bundesbahnstrecke Ehrang-Biewer fuhr der Lastwagen links an einem dort stehenden anderen Lastzug vorbei. Der Lastwagen des Klägers fuhr dabei über einen Abwässerschacht; das linke Hinterrad durchbrach den Schachtdeckel, so daß es in den Kanal rutschte. Der Wagen wurde schwer beschädigt.

- 3 -

Der Geländestreifen, auf dem sich der Sickerschacht befand, hatte ursprünglich der Deutschen Bundesbahn gehört. Durch Tauschvertrag vom 26. Juli 1962 hatte die Bundesbahn das Eigentum der Gemeinde übertragen. In dem Verträge heißt es u.a. wie folgt:

"Bei den übertragenen Grundstücken handelt es sich um öffentliche Wege, deren Unterhaltung der Bundesbahn oblag, die jetzt in das Eigentum der Gemeinde Pfalzel übergehen und künftig von der Gemeinde Pfalzel unterhalten werden ... Die Deutsche Bundesbahn verpflichtet sich, künftig der Abnahme und Ableitung von Oberflächenwasser an den Unterführungen in dem üblichen Maße wie bisher nachzukommen, es sei denn, daß eine andere vertragliche Regelung zustandekommt.

Der Grundbesitz wird übertragen ... in dem Zustand, in dem er sich zur Zeit befindet. Sachmängelhaftung wird ausgeschlossen. Besitz, Nutzungen, Lasten und Gefahr gehen sofort über...".

Die Bundesbahn hatte den Sickerschacht als Entwässerungsanlage im Frühjahr 1963 durch eine Baufirma aus Trier bauen lassen. Die Abdeckung des 1,25 m breiten und 2,35 m langen Schachtes bestand zu einem Teil aus 26 parallel laufenden Eisenstäben in Form eines Rostes, im übrigen aus einer 9 bis 9,5 cm dicken Betonplatte, die aber keine Eisenarmierungen hatte. Der nicht armierte Betondeckel hatte bei dem Unfall das Gewicht des Lastwagens nicht ausgehalten und war zusammengebrochen.

Der Kläger verlangt als Schadensersatz insgesamt 19.417 DM nebst Zinsen und Bankprovisionen. Er hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung dieses Betrages beantragt und vorgetragen:



Der Kanalschacht sei nicht verkehrssicher gewesen, weil der Betondeckel keine Eisenarmierungen gehabt habe. Der Schacht habe in der Fahrbahn gelegen und sei Teil der Straße gewesen. Die Beklagte sei für den verkehrssicheren Zustand verantwortlich. Den Fahrer treffe kein Verschulden, weil er einen ordnungsmäßig beladenen Lastwagen mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren habe; er hätte damit rechnen dürfen, daß in der Fahrbahn liegende Schachdeckel den Druck der üblichen Fahrzeuge aushalten würden.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Der Schacht habe außerhalb der Fahrbahn gelegen und sei nicht Teil der Straße gewesen. Er habe in dem Grasstreifen neben der Fahrbahn bzw. im Bankett gelegen, so daß der Fahrer ihn mit seinem schweren Fahrzeug nicht hätte überfahren dürfen. Für den Fahrer habe keine Veranlassung bestanden, den Deckel zu befahren. Er sei zu weit links geblieben. Die Beklagte treffe kein Verschulden. Sie sei am Bau des Kanalschachtes nicht beteiligt gewesen und habe davon nichts gewußt. Für den verkehrssicheren Zustand sei nur die Bundesbahn oder die Baufirma verantwortlich. Die Forderung sei auch der Höhe nach übersetzt.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Beklagte unter Abweisung der Klage im übrigen verurteilt, an den Kläger 18.380,23 DM nebst Zinsen und Bankprovisionen zu zahlen, wobei es festgestellt hat, daß der Schacht mit seiner Abdeckung zum größten Teil innerhalb der Asphaltierung gelegen habe. Die Berufung der Beklagten ist - abgesehen von einer geringfügigen Ermäßigung der Zinsen - ergebnislos geblieben. Dagegen richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie ihren Abweisungsantrag weiter verfolgt. Der Kläger bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung wie folgt begründet:

Die Beklagte hatte aus § 823 BGB wegen schuldhafter Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe der Sickerschacht zum überwiegenden Teil innerhalb der asphaltierten Fahrbahn gelegen. Die Straßenverkehrssicherungspflicht habe sich auf diesen Schacht erstreckt, weil sie bis zu der Stelle reiche, die dem Verkehrsteilnehmer als Grenze der Fahrbahn äußerlich erkennbar sei. Der Deckel hätte so beschaffen sein müssen, daß er alle Fahrzeuge hätte tragen können, die - wie der Lastwagen des Klägers - zulässigerweise die Straße befahren hätten; das sei nicht der Fall gewesen, weil Armierungseisen gefehlt hätten.

Die Beklagte sei verantwortlich, weil es sich um eine Gemeinde-Verbindungsstraße gehandelt habe und die Beklagte Träger der Straßenbaulast sei. Die Beklagte habe mit dem Vertrag vom 26. Juli 1962 die Verpflichtung zur Unterhaltung der Straße und deren Besitz übernommen. Durch den Vertrag habe die Bundesbahn die Verkehrssicherungspflicht für die Anlage nicht übertragen erhalten. Zwar habe die Beklagte den Schacht nicht selbst gebaut, aber sie hätte kraft ihrer allgemeinen Aufsichtspflicht darauf achten müssen, daß die Bundesbahn den Bau ordnungsmäßig durchführte, den sie in Erfüllung ihrer Vertragspflicht zur Abwasserableitung in die Wege geleitet habe. Die Beklagte hätte zwar die Bundesbahn für zuverlässig halten dürfen,

sich aber doch in die Durchführung des Baus irgendwie einschalten müssen, etwa sich die Pläne vorlegen und durch die Baubehörde prüfen lassen müssen. Sie habe überhaupt nichts getan. Das sei keine Überspannung der Sorgfaltspflichten.

Den Kraftfahrer treffe kein Verschulden, auch komme eine Anrechnung der Betriebsgefahr nicht in Betracht, weil es sich für den Fahrer um ein unabwendbares Ereignis gehandelt habe.

II.

Die dagegen von der Revision erhobenen Bedenken greifen nicht durch.

1. Die Revision meint, die Verkehrssicherungspflicht auch für Straßenanlagen habe nach dem Gesetz über die Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl I 1211) sowie nach dem Verträge vom 26. Juli 1962 der Bundesbahn obgelegen.

Das ist falsch, denn zur Zeit des Unfalls vom 16. Juni 1964 galt bereits das neue Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 14. August 1963 (BGBl I 681). Nach dessen § 14 sind die Straßenanlagen an Kreuzungen vom Träger der Straßenbaulast, das ist die Beklagte, auf seine Kosten zu erhalten, auch zu unterhalten. Denn die Entwässerungsanlage am Rande der Fahrbahn gehörte zur Straße und sogar zum Straßenkörper, wie sich aus § 2 des Landesstraßengesetzes für Rheinland-Pfalz vom 15. Februar 1963 (GVBl 57) ergibt. Nach § 19 Abs. 3 des Gesetzes gelten zwar frühere Vereinbarungen

einstweilen fort, doch führt das zu keinem anderen Ergebnis. Denn nach dem Vertrage vom 26. Juli 1962 hatte die Beklagte die Straße zu verwalten, deren Besitz sie sofort übernommen hatte.

2. Unerheblich ist es für die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde, daß die Bundesbahn sich im Vertrage von 1962 verpflichtet hatte, für Abnahme und Ableitung des Oberflächenwassers an der Unterführung zu sorgen und dazu diesen Schacht fehlerhaft errichtet hatte.

Das Berufungsgericht hat diesen Vertrag ohne Rechtsfehler dahin ausgelegt, dadurch hätte nicht etwa die Bundesbahn die Verkehrssicherungspflicht für die von ihr errichteten Entwässerungsanlagen derart übernommen, daß die Gemeinde von ihren Verpflichtungen frei wurde. Dann blieb für diese Gemeindestraße die Verkehrssicherungspflicht bei der Gemeinde, weil sie den Verkehr auf dieser Straße eröffnet sowie die Straße zu unterhalten und zu verwalten hatte. Denn unabhängig von der öffentlich-rechtlichen Straßenbaulast fällt diese privatrechtliche Straßenverkehrssicherungspflicht derjenigen Stelle zu, bei der die Verwaltung der Straße liegt (BGHZ 27, 124; BGH Urt. v. 6. Februar 1964 - III ZR 1/63 = BGH Warn 1964, 97). Das ist bei Gemeindestraßen die Gemeinde, also hier die Beklagte. Daran hat auch das neue Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz vom 15. Februar 1963 nichts geändert.

Der Straßenverkehrssicherungspflichtige muß sich um alle Teile und Anlagen der Straße kümmern, um den jederzeitigen sicheren Zustand der öffentlichen Straße zu gewährleisten. Der Träger der Straßenverkehrssicherungspflicht

braucht zwar das Tun und Treiben der Verkehrsteilnehmer, also den Verkehrsablauf nicht zu überwachen; das ist Sache der Verkehrsbehörden. Er muß aber auch auf verkehrswidrige Hindernisse auf der Straße oder neben der Straße achten und sogar auf verkehrsfremde Anlagen, wenn sie den sicheren Zustand der Straße gefährden oder beeinträchtigen. Denn die Verkehrssicherungspflicht knüpft an den tatsächlichen Zustand einer Straße an, wie er sich dem Verkehrsteilnehmer anbietet; der Pflichtige muß Vorkehrungen gegen alle Gefahren treffen, die von der Straße als solcher ausgehen (BGHZ 37, 165). Er muß also Gefahren beseitigen, welche durch Hindernisse entstehen, die durch Naturgewalten oder unbefugt von dritter Seite auf die Straße gelangen. Erst recht muß er die Teile der Straße im Auge behalten, die mit seiner Zustimmung oder auf Grund besonderer Berechtigungen verändert werden, sowie Anlagen, die mit der Straße verbunden werden. Die Pflicht des Verkehrssicherungspflichtigen entfällt nicht deshalb, weil er etwa von einem Störer oder von der Polizei die Beseitigung eines unbefugt auf die Straße gebrachten Hindernisses verlangen kann. Gewiß muß ein solcher Störer das von ihm auf die Straße gebrachte Hindernis oder die von ihm verursachten Unreinlichkeiten wieder beseitigen (vgl. § 41 StVO und § 40 des Landesstraßengesetzes für Rheinland-Pfalz), auch muß die Verkehrspolizei einschreiten, wenn ein polizeiwidriger Zustand Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer gefährdet. Das alles begründet aber nur zusätzliche Pflichten und Möglichkeiten anderer Stellen, die den Träger der Verkehrssicherungspflicht von seinen Obliegenheiten nicht befreien. Gelingt es dem Verkehrssicherungspflichtigen nicht sofort, den Störer, also den Verursacher einer Gefahr, oder andere Stellen zur Besei-

tigung eines neu entstandenen gefährlichen Zustandes zu veranlassen, dann muß er auf Grund seiner Verkehrssicherungspflicht selbst tätig werden, unbeschadet eines späteren Rückgriffs wegen der Kosten. Das folgt aus Sinn und Zweck der Verkehrssicherungspflicht, die im Interesse der Verkehrsteilnehmer sofort erfüllt werden muß. Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen mehreren verantwortlichen oder nur möglicherweise verantwortlichen Stellen dürfen nicht dazu führen, daß zunächst niemand tätig wird; unter solchen Zweifelsfragen darf der gefährdete Verkehrsteilnehmer nicht leiden. Deshalb wird der Verkehrssicherungspflichtige grundsätzlich von seiner Verpflichtung nicht dadurch frei, daß möglicherweise eine andere Stelle zum Einschreiten ebenfalls verpflichtet ist (BGH Urt. v. 18. Oktober 1956 - III ZR 100/55 = LM BGB § 839 Fg Nr. 9; Urt. v. 13. Dezember 1956 - III ZR 112/55 = VersR 1957, 109; Urt. v. 30. September 1957 - III ZR 62/56 = LM BGB § 823 Dc Nr. 30; Urt. v. 23. Oktober 1961 - III ZR 122/60 = LM BGB § 823 Dc Nr. 60; Urt. v. 13. Juli 1967 - III ZR 165/60, zur Veröffentlichung bestimmt).

Selbst wenn also die Bundesbahn nach dem Vertrage von 1962 oder aus sonstigen Gründen verpflichtet gewesen wäre, auch für die Verkehrssicherheit der Anlagen zu sorgen, die sie zur Entwässerung mit dem Straßenkörper verbunden hatte, beseitigte das die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde nicht.

3. Die Revision wendet sich weiter gegen die Annahme eines Verschuldens der Beklagten mit folgenden Erwägungen: Staatliche Verwaltungen benötigten nach der Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz keine Baugenehmigung und müßten

nur die Gemeinde von einem Bau unterrichten. Die Bundesbahn habe die Beklagte nicht unterrichtet, so daß sie sich nicht habe einschalten können. Die Beklagte als kleine Gemeinde hätte sich ohne Verschulden darauf verlassen dürfen, daß die Bundesbahn mit dem von ihr beauftragten Bauunternehmer darauf achten würde, bei derartigen Deckplatten im Zuge einer Straße die erforderlichen Eisenarmierungen einzubauen.

Das alles geht am Kern der Sache vorbei. Denn maßgebend sind hier wieder die von der Rechtsprechung erarbeiteten allgemeinen Grundsätze über Zweck und Inhalt der Straßenverkehrssicherungspflicht. Die Straßenverkehrssicherungspflicht dient dem Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Gefahren, die von der Straße ausgehen können. Bei dem heutigen starken Kraftfahrzeugverkehr sind derartige Gefahren durchweg mit einer Gefährdung von Leib und Leben vieler Verkehrsteilnehmer verbunden. Der Pflichtige muß sich daher der Erfüllung dieser Pflichten sorgfältig unterziehen. Er darf nicht wegen der möglichen Verantwortung auch anderer Stellen eigene Maßnahmen unterlassen; zunächst muß die Gefahr beseitigt werden, dann erst können Zuständigkeitsstreite geregelt und Kostenerstattungsansprüche erhoben werden. Deshalb muß der Verkehrssicherungspflichtige die Straße fortlaufend und regelmäßig prüfen, um etwa neu entstandene Schäden und Gefahren zu erkennen und sofort die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Wenn die alsbaldige völlige Beseitigung einer Gefahr aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich ist, müssen sofort Warnzeichen angebracht werden. Der Träger der Straßenverkehrssicherungspflicht muß daher die Straße regelmäßig beobachten und in angemessenen Zeitabständen begehen oder

befahren (BGH Urt. v. 18. Oktober 1956 - III ZR 100/55 = IM BGB § 839 Fg Nr. 9; Urt. v. 30. September 1957 - III ZR 62/56 = IM BGB § 823 Dc Nr. 30; Urt. v. 21. Dezember 1961 - III ZR 192/60 = VersR 1962, 262). Überläßt er anderen die Erfüllung der Pflicht oder gestattet er Dritten, Arbeiten oder Veränderungen an der Straße vorzunehmen, dann muß er sich trotzdem darum kümmern und diese Maßnahmen mindestens beaufsichtigen; diese Aufsichtspflicht ist ebenfalls ein Teil der Straßenverkehrsicherungspflicht.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte hat das Berufungsgericht die Anforderungen nicht überspannt, die auch an eine kleine Gemeinde gestellt werden müssen. Denn die Beklagte hat nach den Feststellungen wegen dieses Schachtdeckels überhaupt nichts veranlaßt. Sie hat nach ihrem eigenen Vortrag von dem Bau des Schachtes keine Kenntnis gehabt. Das zeigt, daß sie ihre Pflicht zur sorgfältigen und fortlaufenden Überwachung der Straße vernachlässigt hat, weil der Schacht spätestens im März 1963 gebaut war, der Unfall sich aber erst im Juni 1964 ereignet hat. Es ist deshalb unerheblich, ob die Bundesbahn es versäumt hat, die Beklagte von den Arbeiten ausdrücklich zu unterrichten. Es kann auch dahingestellt bleiben, ob die Beklagte - wie das Oberlandesgericht meint - sich schon im Verträge für derartige Bauten Überwachungsmöglichkeiten hätte vorbehalten müssen. Unabhängig davon hätte die Beklagte in den seit dem Bau des Schachtes verstrichenen 14 Monaten bei den verschiedenen in der Zwischenzeit erforderlichen Straßenbegehungen den Schacht sehen und dann sich über die Art seines Baus unterrichten müssen. Sie durfte sich nicht damit begnügen, daß die Bundesbahn die Arbeiten durch

23

einen zugelassenen Bauunternehmer errichtet hatte. Es war allerdings nicht nötig, daß Bedienstete der Gemeinde die fertige Anlage untersuchten. Die Beklagte konnte aber von der Bundesbahn verlangen, daß sie nachträglich unterrichtet wurde, indem ihr die Bauunterlagen vorgelegt wurden, die sie dann durch das zuständige Bauamt überprüfen lassen konnte. Ein Anlaß zu einem solchen Tätigwerden der Gemeinde war umso mehr gegeben, als die Unterlassung der Bauanzeige gezeigt hätte, daß die Bundesbahn sich hier mindestens durch diese Unterlassung nicht korrekt verhalten hatte; das hätte umso mehr Grund gegeben, die Arbeiten der Bundesbahn an der Straße auf kunstgerechte Ausführung zu überprüfen. Ob das Verschulden der Gemeinde vielleicht entfallen wäre, wenn sie sich mit Unterlagen begnügt hätte, die sachkundige Bahnbedienstete geprüft hatten, kann dahingestellt bleiben. Denn die Gemeinde hat hier nichts getan oder veranlaßt; das begründet in der Tat einen Schuldvorwurf.

Gegen die Bejahung einer Ursächlichkeit dieses Verschuldens für den Schaden bestehen keine Bedenken, da das Berufungsgericht unter Anwendung des § 287 ZPO als seine Überzeugung festgestellt hat, daß der Fehler entdeckt und der Unfall verhindert worden wäre, wenn die Beklagte einzelne der oben erwähnten Obliegenheiten erfüllt hätte.

4. Die Revision muß daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückgewiesen werden, da das Urteil auch sonst keinen sachlichrechtlichen Fehler zum Nachteil der Beklagten zeigt.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Keßler