

Verkündet am 15. März 1954
Fieser, Just. Angest., als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Minister
für Wirtschaft und Verkehr in Düsseldorf,

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma H [REDACTED], offene Handelsgesellschaft, Kohlen- und
Baustoffgroßhandlung in G [REDACTED]-R [REDACTED], E [REDACTED] str. [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihre Gesellschafter Heinrich,
Hans und Wilhelmine H [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 15. März 1954 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Rietschel, Dr. Weber, Dr. Kreft, Dr. Wolany
und Dr. Hußla

für Recht erkannt:

Auf die Revision des beklagten Landes wird das
Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Düsseldorf vom 7. Februar 1954 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der
6. Zivilkammer des Landgerichts in Duisburg vom
8. Februar 1950 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten der Rechtsmittel
zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Nachmittag des 16. Dezember 1948 fuhr der von dem Fahrer K[REDACTED] gesteuerte Lastzug, der aus einer Zugmaschine und zwei Anhängern bestand und mit Kies beladen war, auf der Autobahn von D[REDACTED] nach G[REDACTED]. Der Lastzug gehörte der Klägerin und wurde von ihr betrieben. Gegen 17.30 Uhr erreichte der Lastzug bei regnerischem und trübem Wetter das sogenannte Gleisdreieck in D[REDACTED]-Ha[REDACTED]. An dieser Stelle wird die Autobahn von einer Eisenbahnstrecke überbrückt und überquert - in der Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - kurz nach der Überführung den E[REDACTED]-Kanal. Die Autobahnbrücke war bei Kriegsende gesprengt und später durch eine 3,80 m breite Notbrücke (B[REDACTED]-Brücke) ersetzt worden. Die schmale Notbrücke verband nur die von dem Lastzug befahrene (rechte) Fahrbahn und diese nur in ihrer linken Hälfte. Die rechte Hälfte der (rechten) Fahrbahn war wenige Meter vor der steil abfallenden Böschung des Kanals durch eine eiserne Schranke abgesperrt. Die Schranke war in den Boden einbetoniert und rot-weiß schraffiert. Hinter der Schranke lagen einige Winden und Haspeln, mit denen eine Baufirma die Reste der gesprengten Brücke aus dem Kanal hob. Etwa 7 m vor der Schranke befand sich ein 3 m langes und 60 cm hohes, waagrecht angebrachtes weisses Schild. Dieses trug auf weissem Untergrund einen farbigen Richtungspfeil, stand schräg zur Fahrtrichtung und wies die aus D[REDACTED] kommenden Fahrzeuge auf die Brückenüberfahrt. Zeitweilig, so auch bei Annäherung des Lastzuges der Klägerin, winkte ein Brückenwärter die Fahrzeuge mit einer Winkerkelle zur Brücke ein. Die Notbrücke selbst war an beiden Enden von in 6 m Höhe angebrachten Lampen beleuchtet. Infolge Stromabschaltung brannten die Lampen bei der Annäherung des Lastzuges mit halber Spannung. Auf den letzten 400 m vor der

- 3 -

Notbrücke war die zum E[REDACTED]-Kanal leicht abfallende Fahrbahn in Abständen von 100 m mit Warnungsschildern (schwarzer senkrechter Balken in rotumrandetem weissem Dreieck) versehen. Unterhalb dieser Schilder befanden sich Schilder mit folgender Aufschrift und Reihenfolge: "400 m" - "Gegenverkehr" - "Fahrbahn verengt". 100 m vor der Brücke stand nach der Behauptung des beklagten Landes noch ein Schild mit der Aufschrift "25 km".

Das Fahrer K[REDACTED], der den Lastzug über die rechte Hälfte der rechten Fahrbahn fuhr, nahm, angeblich durch entgegenkommende Fahrzeuge geblendet, das Fehlen der Kanalbrücke und ihren Ersatz durch die schmale Notbrücke nicht wahr und lenkte den Lastzug geradeaus weiter. Dieser durchbrach die Absperrung, wurde hierbei erheblich beschädigt, und kam erst unmittelbar vor der Kanalböschung zum Stehen.

Die Klägerin nimmt das beklagte Land unter den Gesichtspunkten einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht und einer Verletzung der ihren Beamten obliegenden strassenpolizeilichen Amtspflichten auf Ersatz der Kosten für die Instandsetzung des Fahrzeugs, der Wertminderung des Lastzugs, sowie auf Erstattung der ihr während der Instandsetzung entgangenen Nutzungen in Anspruch. Ihrer Ansicht nach hätte die Absperrung mit roten Lampen, ebenso jedes Warnschild mit Katzenaugen versehen und der Brückenwächter mit einer Leuchtkelle ausgestattet sein müssen. Die Beklagte hat diese Sicherungsmassnahmen als nicht erforderlich bezeichnet und den Klaganspruch auch der Höhe nach bestritten.

Den Klaganspruch, das beklagte Land zur Zahlung von 9 887,34 DM nebst Zinsen zu verurteilen, hat das Landgericht abgewiesen, das Oberlandesgericht auf die Berufung der Kläge-



[JLaw - Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

rin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Landgericht hatte angenommen, den Unfall habe allein der Fahrer des Lastzuges schuldhaft herbeigeführt. Das Oberlandesgericht führt den Unfall darauf zurück, dass die massgebenden Organe der Strassenbauverwaltung des beklagten Landes ihren Verpflichtungen zur Sicherung des Verkehrs an der Unfallstelle nicht nachgekommen seien. Mit der Revision verfolgt das beklagte Land die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat die Haftung des beklagten Landes nach der Vorschrift des § 823 BGB beurteilt. Dagegen bestehen keine Bedenken. Wie der Senat im Anschluss an die reichsgerichtliche Rechtsprechung entschieden hat (u.a. im Urteil vom 30. April 1953, III ZR 377/51 = BGHZ 9, 373 = NJW 1953, 1297), ist ein Anspruch auf Schadensersatz wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich eines öffentlichen Weges regelmässig nicht nach § 839 BGB, sondern nach allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundsätzen auch dann zu beurteilen, wenn die Verantwortung den Staat oder eine andere öffentlichrechtliche Körperschaft trifft. Die Verkehrssicherungspflicht umfasst nicht nur die Instandhaltung des Strassenkörpers, sondern auch die Anbringung von Geländern und sonstigen Verwahrungen an Gefahrenstellen, die Beleuchtung und Bestreuung des Weges, sowie Sicherungsmassnahmen bei Strassenarbeiten. Lässt sich eine dem Verkehr drohende Gefahr zunächst nicht besei-

tigen, so ist die Gefahrenstelle ausreichend zu kennzeichnen. Die Verantwortung für das Anbringen vorschriftsmässiger Warn- und Verkehrsschilder hat allerdings nicht der Verkehrssicherungspflichtige, sondern ausschliesslich die zuständige Verkehrspolizeibehörde (so der Senat im Urteil vom 3. Juli 1952, III ZR 120/51 = NJW 1952, 1214). Nach § 3 Abs 4 StVO bestimmt nämlich die Polizeibehörde, wo und welche Verkehrszeichen aufzustellen sind. Sache des Trägers der Strassenbaulast ist es dagegen nach § 3 Abs 3 StVO, die Verkehrszeichen zu beschaffen, aufzustellen und zu unterhalten. In den letzteren Aufgabenbereich fällt auch die Pflicht, an den Verkehrszeichen geeignete Sicherungen anzubringen (Müller, Strassenverkehrsrecht, 17. Aufl § 3 StVO Anm 23). In ihn würde auch die Pflicht fallen, die Verkehrszeichen oder wie hier die Sperrschranke oder das vor ihr stehende Schild mit dem Richtungspfeil zu beleuchten. Dementsprechend hält die Dienstanweisung zu § 3 (4) StVO die Verkehrspolizeibehörden an, auf die Wegeunterhaltungspflichtigen einzuwirken, dass sie eine nach den örtlichen Verhältnissen gebotene Beleuchtung der Verkehrszeichen anbringen

II.

Die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, die das Berufungsgericht dem beklagten Land zum Vorwurf macht, soll darin bestehen, dass das vor der Sperrschranke stehende Schild mit dem Richtungspfeil nicht durch eine rote Lichtquelle kenntlich gemacht worden war. Dieses Erfordernis leitet der Berufsrichter unter Heranziehung der Entscheidung des Reichsgerichts in VAE 1942, 35 = DR 1942, 577 daraus her, dass die Unfallstelle eine Arbeitsstelle oder eine ihr

gleichzusetzende Strassenstelle sei und der Abschnitt B I der Anlage 1 zur Strassenverkehrsordnung vorschreibe, dass unmittelbar vor und hinter Arbeitsstellen die Strasse so weit wie nötig durch rot und weiss gestreifte Schranken abzusperren und eine solche Sperrschranke bei Dunkelheit oder starkem Nebel durch rotes Licht ausreichend kenntlich zu machen sei.

Hiergegen wendet sich die Revision zu Recht.

Ergänzend zu den Ausführungen des Berufungsgerichts ist vorab zu bemerken, dass nach § 6 der vorläufigen Autobahn- Betriebs- und Verkehrs-Ordnung vom 14. Mai 1935 (RGBl II S 421) die Vorschriften der Strassenverkehrsordnung und ihre Ausführungsbestimmungen, also auch die Anlage 1, auf die Autobahnen sinngemäss Anwendung finden.

Die sinngemässe Anwendung kann jedoch im vorliegenden Fall nicht das vom Berufungsgericht aufgestellte Erfordernis einer Beleuchtung rechtfertigen. Nach dem erwähnten Abschnitt B I der Anlage 1 ist die Strasse unmittelbar vor und hinter einer Arbeitsstelle soweit wie nötig durch rot und weiss gestreifte Schranken abzusperren, wobei die Sperrschranken bei Dunkelheit oder starkem Nebel durch rotes Licht ausreichend kenntlich zu machen sind. Nötigenfalls, insbesondere bei Ausschachtungen, ist neben anderen in B I genannten Sicherungsmassnahmen die Arbeitsstelle gegen den für den Verkehr nicht gesperrten Teil der Strasse auch seitlich abzusperren oder kenntlich zu machen. Diese besonderen Sicherungsmassnahmen sind, wie bereits der Wortlaut der Anordnung ausdrücklich besagt, im Hinblick auf Arbeitsstellen zu treffen und sind den aus dem Vorhandensein einer Arbeitsstelle auf der Fahrbahn für die an der Arbeitsstelle beschäftigten Arbeiter und die Verkehrsteilnehmer sich er-

gebenden Gefahren angepasst. Die Gefahrenlage, die hier die Unfallstelle für die Verkehrsteilnehmer aufwies, wurde durch die Sprengung der Autobahnbrücke und die dadurch eingetretene teilweise Unterbrechung der Fahrbahn der Autobahn geschaffen, nicht durch die vor der Unterbrechung aufgestellten Winden und Haspeln, mit denen die Baufirma Reste der gesprengten Brücke aus dem Kanal hob. Diese Geräte erhöhten die Gefahren nicht. Die Gefahren bestanden und wurden dem Lastzug der Klägerin zum Verhängnis, unabhängig davon, ob ein Teil der Fahrbahn als Arbeitsstelle beansprucht wurde oder nicht. Die von dem beklagten Land zu treffenden Sicherungsmassnahmen waren demnach ausschliesslich darnach zu bemessen, dass die von dem Lastzug der Klägerin befahrene rechte Seite der Fahrbahn nur in ihrer linken Hälfte vermittlels einer Notbrücke über den E-[REDACTED]-Kanal führte und dass, worauf es für die Beurteilung des Unfallgeschehens aber nicht entscheidend ankommt, auf der linken Fahrbahn entgegenkommende Fahrzeuge ebenfalls bei der Überquerung des Kanals die Notbrücke benutzen mussten. Die für Arbeitsstellen in B I geltenden Vorschriften über Schutzmassnahmen können daher auf die hier gegebene Verkehrslage auch nicht im Wege entsprechender Anwendung übertragen werden, weil sie den bei dem Vorhandensein einer Arbeitsstelle auf der Fahrbahn bestehenden Verhältnissen weder gleich noch ähnlich, sondern von ihnen verschieden sind.

Ausserhalb des Anwendungsbereiches von B I hat es am Unfalltag eine Vorschrift, die das beklagte Land ausdrücklich zur Beleuchtung der Sperrschranke oder des vor ihr angebrachten Schildes verpflichtet hätte, nicht gegeben. Das beklagte Land konnte vielmehr davon ausgehen, dass die Verkehrsteilnehmer durch ihre eigenen Lichtquellen am Fahrzeug

Verkehrszeichen und andere getroffene Sicherungsmassnahmen rechtzeitig erkennen werden. Von diesem Gesichtspunkt hatte das beklagte Land nur nach den allgemeinen Grundsätzen für einen verkehrssicheren Zustand des zur Unfallstelle gewordenen Strassenstücks zu sorgen.

Vor der Böschung des Kanals war nun, wie im einzelnen bereits dargelegt, eine Schranke und 7 m vor ihr ein grosses Richtungsschild errichtet. Auf den letzten 400 m vor der Notbrücke waren hintereinander gestaffelte Warnungsschilder angebracht, die die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Vorsicht mahnten. Wenn das beklagte Land mit diesen Massnahmen in ihrer Gesamtheit eine ausreichende Sicherung der Strassenstelle als gegeben erachtete, so lag in dieser Auffassung zumindest keine Ausserachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, zumal nicht unter den Verhältnissen, wie sie noch am Ende des Jahres 1948 auf Autobahnen anzutreffen waren. Nur im Falle einer derartigen Ausserachtlassung, also im Falle eines fahrlässigen Handelns (§ 276 BGB), würde das beklagte Land bei einer Verletzung der nach § 823 BGB zu beurteilenden Verkehrssicherungspflicht auf Schadensersatz belangt werden können. Die vom Berufungsgericht herangezogene Reichsgerichtsentscheidung lässt nicht ersehen, dass in dem ihr zugrunde liegenden Fall von dem Verkehrssicherungspflichtigen hintereinander gestaffelte auffallende Warnzeichen angebracht worden waren. Bei deren Fehlen mag eine Beleuchtung der Sperrschranke erforderlich erscheinen. Sollte das Reichsgericht jedoch auch in einem Fall wie dem vorliegenden beim Vorhandensein anderweiter Sicherungsmassnahmen zusätzlich eine Beleuchtung für notwendig erachtet haben, so kann ihm der Senat hierin nicht folgen.

Nach alledem ist das beklagte Land für den der Klägerin entstandenen Schaden nicht verantwortlich. Damit erweist sich die Klage auf Schadensersatz als unbegründet, ohne dass es auf die des weiteren unter den Parteien aufgetretenen Streitpunkte anzukommen hat. Der Revision des beklagten Landes ist daher stattzugeben.

Die in den Rechtsmittelinstanzen unterlegene Klägerin hat nach §§ 91, 97 ZPO die Kosten der erfolgreichen gegnerischen Revision und ihrer eigenen, im Endergebnis erfolglosen, Berufung zu tragen.

Rietschel

Dr. Weber

Dr. Kreft

Wolany

Dr. Hußla