

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT DES STRASSENBAULASTTRÄGERS

OLG Hamm — Aktenzeichen: I-11 U 86/13 und 11 U 166/14

Leitsatz

1. Weist der Fahrbahnbelag einer Straße in unfallursächlicher Weise einen den Schwellenwert der M BGriff unterschreitenden Seitenkraftbeiwert auf, liegt bei Unterlassen von Abhilfemaßnahmen einschließlich fehlender Hinweise des zur Verkehrssicherung verpflichteten Baulastträgers durch Verkehrszeichen und Anordnung einer geringen zugelassenen Geschwindigkeit im gefährdeten Bereich eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vor.
2. Kann ein Bundesland aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit einen verkehrsunsicheren Zustand einer Bundesstraße nicht beseitigen, ist es verpflichtet, einen Hinweis auf den nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen zu veranlassen.
3. Nur das Aufstellen von Verkehrszeichen 101 (Gefahrenstelle) und die zusätzliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung stellen eine ausreichende Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht dar. Das Aufstellen des Gefahrenzeichens 114 hingegen reicht nicht, da es lediglich vor Nässe und Schmutz und damit in Verbindung stehender Schleuder- und Rutschgefahren warnt.

Sachverhalt

Die beiden Entscheidungen des OLG Hamm befassen sich mit alltäglich vorkommenden Unfallkonstellationen wegen verkehrsunsicher gewordener Oberfläche einer Fahrbahn, für welche jeweils das Land Straßenbaulastträger und somit Verkehrssicherungspflichtiger gewesen ist. Dem Sachverhalt vom 11.09.2015 lag die Situation zugrunde, dass die Oberfläche der Fahrbahn infolge Hitzeeinwirkung weich und rutschig geworden war. Im Fall des OLG Hamm vom 18.12.2015 war ein Motorradfahrer auf einer regennassen Fahrbahn infolge fehlender Griffigkeit der Fahrbahn zu Fall gekommen.

In beiden Fällen wurde nach § 839 Abs. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG das Land in Anspruch genommen und jeweils eine schadensursächliche Verkehrssicherungspflichtverletzung angenommen.

Entscheidung

In der Entscheidung vom 18.12.2015 (I-11 U 86/13) befasst sich das OLG mit der

Frage, was der Straßenbaulastträger tun muss, um eine dauerhaft verkehrssichere Beschaffenheit der von ihm zu unterhaltenden Straßen zu gewährleisten. Hierzu führt das OLG allgemein aus, dass der Verkehrssicherungspflichtige in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise nur diejenigen Gefahren ausräumen und vor ihnen warnen muss, die für den Benutzer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht einzurichten vermag. Anschließend wird festgestellt, dass das beklagte Land diesen Anforderungen im nicht genügt habe. Von Bedeutung sind die Ausführungen des OLG zur Griffigkeit der Straßenoberfläche. Griffigkeit ist die Eigenschaft einer Fahrbahnoberfläche bei Nässe unter Mitwirkung der Reifen des Fahrzeugs, die zur sicheren Bewältigung der Fahraufgaben erforderlichen Reibungskräfte zu entwickeln. Insoweit gibt es Richt- und Schwellenwerte in der sogenannten M BGriff (Merkblatt zur Bewertung der Straßengriffigkeit bei Nässe). Nach diesem Merkblatt ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, in regelmäßigen Abständen Straßenzustandserhebungen durchzuführen. Im konkreten Fall war bereits bei einer Erhebung im Jahr 2008 – Unfall 2012 – ersichtlich geworden, dass die in der M BGriff aufgeführten Richt- und Schwellenwerte nicht erreicht wurden. Es hätten daher bereits dann Abhilfemaßnahmen im Bereich der betroffenen Stellen (Verkehrszeichen 114 mit Zusatzschild 1052-36) sowie ein Tempolimit auf 30 km/h getroffen werden müssen. Ohne Erfolg hat sich das Land darauf berufen, dass die M BGriff seinerzeit lediglich eine abschnittsbezogene ingenieurmäßige Überprüfung vorgesehen hätte, ob Unfallhäufungstellen vorhanden sind oder eine erhöhte Unfallgefahr bestehe. Im Bereich der Unfallstelle nicht festgestellt worden. Hierzu führt das OLG Hamm aus, dass das Vorhandensein des Regelwerkes das Land nicht davon entbunden habe, die Gefahren und Sicherungspflichten selbstständig und ggf. darüber hinausgehend zu überprüfen. Dazu gehöre auch die Frage, ob die in dem Merkblatt vorgeschlagen und daher nicht wie eine Rechtsnorm verbindliche Vorgehensweise bei der Feststellung von Sicherheitsdefiziten im Einzelfall geeignet sind, die Verkehrsteilnehmer effektiv zu schützen. Somit legen Regelwerken wie anerkannten DIN-Normen nicht endgültig den Rahmen der Verkehrssicherungspflicht fest. Gibt es Anhaltspunkte, dass solche Regelwerke nicht ausreichend sein können, muss ggf. darüber hinaus geprüft werden.

In der Entscheidung vom 11.09.2015 (11 U 166/14) stellt das OLG Hamm darauf ab, dass das beklagte Land die Verkehrssicherungspflicht verletzt habe, in dem es vor dem Unfall nicht in einem ausreichenden Abstand vor der Unfallstelle ein Warnzeichen 101 (Gefahrenstelle) aufgestellt und für den Bereich der Unfallstelle eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet habe. Zum Unfall war es gekommen, weil sich die Straßenoberfläche aufgrund Hitzeentwicklung nach oben verschoben hatte, so dass Wellen auf der Fahrbahn entstanden waren, aufgrund derer ein Verkehrsteilnehmer (Motorradfahrer) zu Fall gekommen war. Es ging dem OLG insbesondere um die Frage der Unterhaltungspflicht des beklagten Landes. Insoweit stellt es fest, dass diese ausschließlich bei ihm gelegen habe. Im Rahmen eines Gutachtens habe sich herausgestellt, dass eine Jahre vor dem Unfall – 2006 – durchgeführte Erneuerung der Fahrbahndecke ungeeignet gewesen sei. Da die Beweisaufnahme ergab, dass die Bodenunebenheiten bei Hitzeentwicklung dem Land im Rahmen seiner

regelmäßigen Überprüfungsfahrten hätten bekannt sein müssen (erhöhter Kornverlust der Oberfläche). Auch in dieser Entscheidung setzt das OLG Hamm strenge Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers. Er ist nicht zur verpflichten, geschultes Personal einzusetzen, sondern sich ggf. – bei dessen Fehlen – auch sachverständig beraten zu lassen.

SCHLÜNDER | RECHTSANWÄLTE | Bismarckstraße 16 | 59065 Hamm | Deutschland
Tel. 02381 921 55-0 | FAX 02381 921 55-99 | Mail hamm@schluender.info