

3. 1. Inwiefern kann das Fehlen einer Warnungstafel „Kurve“ im Sinne der Verordnung über Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 8. Juli 1927 ursächlich für einen Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge in der Wegetrümmung sein?

2. Haftet eine öffentlich-rechtliche Körperschaft aus Verletzung der ihr obliegenden Wegeunterhaltungspflicht nach § 839 BGB. in Verbindung mit Art. 131 WeimVerf. oder nach § 823 BGB. in Verbindung mit §§ 31, 89 oder § 831 das?

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) — RFV. — in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) § 5a. Verordnung über Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 8. Juli 1927 (RGBl. I S. 177). BGB. §§ 823, 839. WeimVerf. Art. 131.


III. Zivilsenat. Urt. v. 9. Februar 1937 i. S. Kreis L. (Westl.) m. H. u. a. (Nl.). III 30/36.

I. Landgericht Syd.

II. Oberlandesgericht Königsberg.

Um Nachmittag des 15. Juni 1932 fuhr der Erstkläger auf seinem Krafttrad, mit seinem Schwager B. auf dem Rücksitz, von Sy. auf der von hier nach Lö. führenden Provinziallandstraße. Er wollte nach St. und mußte zu diesem Zwecke hinter Gr. und vor W. etwa bei Kilometerstein 16,1 die dort durch hohen Wald führende und stark abfallende Provinziallandstraße verlassen und auf der nach links abzweigenden Kreisstraße weiterfahren. Die Provinziallandstraße macht, in der Fahrtrichtung des Klägers gesehen, vor km 16,1 zunächst eine Rechtsbiegung, wobei sie an der inneren (rechten) Seite durch eine 7 m hohe, damals reichlich mit Baum- und Strauchwerk bestandene Böschung („Mase“) begleitet wird. Die Rechtsbiegung wechselt dann in eine Linksbiegung, die sich in die Kreisstraße nach St. fortsetzt, während die Provinziallandstraße kurz hinter dem Beginn der Linksbiegung scharf nach rechts nach W. zu weitergeht. Der Kläger ging mit erheblicher Geschwindigkeit in die Rechtsbiegung, durchfuhr sie ohne Anstand und wollte alsdann in die Linksbiegung gehen, die er, da dieser Weg jetzt auf genügende Entfernung frei vor ihm lag, leicht „schneiden“ wollte. In diesem Augenblick kam auf der Straße von

W. her in langsamer Fahrt ein Kraftwagen, der in Richtung Gr. weiterfahren wollte und zu diesem Zweck die Fahrstrecke des Klägers kreuzen mußte. Beide Fahrer wurden durch das Zusammentreffen überrascht. Der Kläger, des Weges unkundig, hatte die Einmündung der Straße von W. her infolge der sie verdeckenden „Mase“ zu spät bemerkt, um noch ausweichen oder rechtzeitig bremsen zu können, und fuhr dem Wagen, der in weitem Bogen die für ihn rechte Straßenseite nach Gr. zu gewinnen wollte, in die linke Flanke. Durch den Zusammenstoß wurde das Kraftrad des Klägers beschädigt; sein Begleiter B. wurde so verletzt, daß er an den Folgen starb. Seine Hinterbliebenen, die anderen Kläger, und ebenso der Erstkläger machen den verklagten Kreis-Kommunalverband für den ihnen entstandenen Schaden haftbar und stützen sich dabei auf folgenden Sachverhalt:

Die in Frage kommende Stelle der dem Durchgangsverkehr dienenden Provinziallandstraße war als gefährlich i. S. des § 5a RFG. von der zuständigen Wegpolizeibehörde anerkannt. In Befolgung der Verordnung über Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 8. Juli 1927 war seinerzeit an der von Gr. aus gesehen rechten Straßenseite vor Beginn der Rechtsbiegung eine Warnungstafel aufgestellt worden, und zwar eine sogenannte Kurventafel . Diese war, ebenso wie die anderen Tafeln der betreffenden Wegstrecke, am Nachmittag des dem Unfall vorangegangenen Tages auf Anordnung des Kreisbaumeisters F. und des Straßenmeisters M., Beamten des Beklagten, durch den ebenfalls im Dienst des Beklagten stehenden, aber nicht beamteten Straßenwärter K. von dem Pfosten abgenommen worden, um neu angestrichen zu werden. In gleicher Weise waren die beiden Tafeln eines zweiarmligen Wegweisers abgenommen worden, der in der Gabelung der beiden Straßen stand und die Wegrichtung nach W. einerseits und nach St. andererseits bezeichnete. Jrgendwelcher Ersatz für die abgenommenen Tafeln war nicht angebracht worden. Die Kläger behaupten, der Unfall sei ohne jedes Verschulden der beiden Fahrer allein dadurch verursacht worden, daß die Kurventafel gefehlt habe. Allenfalls habe auch das Fehlen der beiden Wegweiser tafeln mitgewirkt. Der Erstkläger wäre nämlich durch die Kurventafel, wenn sie nicht abgenommen gewesen wäre, rechtzeitig zur

Vorsicht gemahnt worden, hätte schließlich auch an den Wegweiserschildern noch rechtzeitig das Vorhandensein des von W. her einmündenden Weges erkannt und dann seine Fahrt entsprechend eingerichtet und den Unfall vermieden.

Für das unsachgemäße Verfahren — Abnahme der Tafeln ohne sofortigen, wenigstens behelfsmäßigen Ersatz — sei, so meinen die Kläger, der verklagte Kreis verantwortlich, der die an sich dem Provinzialverband obliegende Wegeunterhaltungspflicht auf dem in Frage stehenden Teil der Provinziallandstraße durch Vertrag mit dem Provinzialverband übernommen hatte. Durch die ersahlose Entfernung der Tafeln habe er, so meinen die Kläger, diese seine Wegeunterhaltungspflicht schuldhaft verletzt. Diese Pflicht habe für den Beklagten nicht nur gegenüber dem Provinzialverband bestanden, sondern auch gegenüber den Wegebenutzern, denn der Beklagte sei nicht nur im Innenverhältnis, sondern auch nach außen an die Stelle des wegeunterhaltungspflichtigen Provinzialverbandes getreten. Die Haftung den Klägern gegenüber beruhe auf § 839 BGB. in Verbindung mit Art. 131 WeimVerf. oder auch auf §§ 823, 31, 89 BGB.


Der Beklagte hat sich dahin verteidigt: Es sei nicht schuldhaft, daß die Tafeln für kurze Zeit, um neu angestrichen zu werden, entfernt worden seien. Das Fehlen der Tafeln habe den Unfall auch nicht verursacht; Ursache sei allein oder doch ganz überwiegend das leichtfertige Fahren des Klägers. Eine Haftung könne nur auf § 823 BGB., nicht auch auf § 839 das. verbunden mit Art. 131 WeimVerf. gestützt werden; gegenüber der Haftung aus § 823 aber werde der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. angetreten.

Das Landgericht hat die auf Zahlung bestimmter Schadensbeträge und auf Feststellung der weiteren Schadenserfahpflicht des Beklagten gerichtete Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Die Revision des Beklagten führte zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache an das Oberlandesgericht.

#### G r ü n d e


Zur Zeit des Unfalls galt das Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923. Durch dieses war zu den §§ 1 bis 6 des Abschnitts I des Gesetzes vom 3. Mai 1909 („Verkehrsvorschriften“) — Zulassung von Kraftfahrzeugen, Führerschein — der § 5a hinzugefügt worden:




Gefährliche Stellen an Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, sind von den Landesbehörden durch Warnungstafeln zu kennzeichnen.

Über die Art der Warnungstafeln war zunächst durch Verordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 25. April 1925 (RGBl. I S. 51) Bestimmung getroffen worden. Sie wurde ersetzt durch die Verordnung vom 8. Juli 1927. Diese hatte die schon früher vorgeschriebenen Warnungstafeln (Querrinne, Kurve, Kreuzung und Eisenbahnübergang) übernommen und — abgesehen von dem hier nicht in Betracht kommenden neuen Zeichen „Unbewachter Eisenbahnübergang“ (das bisherige Zeichen „Eisenbahnübergang“ bezeichnete seitdem nur noch „bewachte Eisenbahnübergänge“) — noch ein allgemeines Warnungszeichen 


„Gefährliche Stelle anderer Art“ hinzugefügt.


Die beiden Vorderrichter gehen davon aus, daß die betreffende Straßenstrecke gefährlich im Sinn des § 5a RFG. war und deshalb durch eine Warnungstafel gekennzeichnet werden mußte. Sie erachten es auch beide für verfehlt, daß, als die auf die Wegebiegung hinweisende Warnungstafel zum Neuansstrich weggenommen wurde, keinerlei Warnungszeichen als Ersatz angebracht worden ist. Sie gehen aber auseinander in der Beantwortung der Frage, ob dieser Fehler für den Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge und den mit der Klage geltend gemachten Schaden ursächlich war. Das Landgericht ist der Meinung, der Kläger sei durch die beiden Wegebiegungen, die er zu durchfahren gehabt habe, nicht überrascht worden; denn der Übergang in die beiden Biegungen, zunächst nach rechts, dann nach links, erfolge nicht plötzlich, sondern allmählich. Überdies seien die Straßenbäume auf der Außenseite der ersten (nach rechts gehenden) Kurve gefällt und dadurch das Vorhandensein einer Wegebiegung für den aus der Richtung Vh. kommenden Fahrer vollkommen deutlich gewesen. Überrascht worden sei der Kläger lediglich durch die Einmündung der Straße von W. her, die er erst aus einer Entfernung von 60 m habe erkennen können. Auf die Einmündung dieser Straße aber wäre er auch nicht durch die Warnungstafel aufmerksam gemacht worden, die lediglich auf die ohnehin sichtbare Doppelbiegung, sog. S-Kurve, hingewiesen habe. Die Gefährlichkeit der Stelle beruhe auf der unerwartet und plötzlich auftauchenden

Einnündung der Straße von W. her, diese wiederum auf der Gestaltung des Geländes außerhalb der Straße, nämlich der hohen und mit Baum- und Strauchwerk bestandenen Böschung („Rase“). Das sei ein Fehler in der Anlage der Straße, der zu Lasten der Provinz gehe. Möglicherweise treffe auch die Wegpolizeibehörde ein Vorwurf, weil sie durch eine besondere Warnungstafel — neben dem Kurvenzeichen — auf die Einmündung der Straße hätte hinweisen müssen, etwa durch die eine Kreuzung anzeigende Tafel . Hierfür aber hafte nicht der verklagte Kreis, sondern der Preussische Staat.

Das Oberlandesgericht dagegen meint, die Tafel  hätte, wenn sie an Ort und Stelle gestanden hätte, allerdings die überraschend von rechts her kommende Straßeneinmündung nicht besonders angezeigt, hätte aber immerhin darauf hingewiesen, daß es sich nicht um eine einfache, sondern um eine doppelte Wegekrümmung, sog. S-Kurve, handelte. Die Tafel  werde nur vor S-Kurven angebracht, nicht auch vor gewöhnlichen Kurven; bei diesen müsse ein Kalkanstrich der Straßenbäume genügen, wie er an der Unfallstelle auch vorhanden gewesen sei. Vor S-Kurven wende jeder Fahrer besondere Vorsicht an, während er unter Umständen gewöhnliche Kurven, ohne fahrlässig zu handeln, mit unverminderter Fahrgeschwindigkeit durchfahren könne. Der Kläger hätte, wenn die Tafel  vorhanden gewesen wäre und ihn auf das Herannahen einer Doppelbiegung aufmerksam gemacht hätte, seine Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt und wäre dann mit dem Kraftwagen nicht zusammengestoßen. Da die Tafel fehlte, habe er ohne Verschulden so fahren dürfen, wie er es getan habe. Danach sei die Wegnahme der Tafel die alleinige adäquate Ursache des Unfalls gewesen.


Die Revision greift diese Beurteilung als rechtlich fehlerhaft insofern mit Grund an, als sie darauf hinweist, daß die Tafel „Kurve“






 nicht nur zur Bezeichnung von doppelten, sog. S-Kurven bestimmt ist, sondern zur Bezeichnung jeder gefährlichen Kurve schlechthin dient. Die Anlage zu § 3 der Verordnung vom 8. Juli 1927 zeigt an zweiter Stelle dieses Zeichen mit der bloßen Unter-

schrift „Kurve“. Es ist keinerlei Anhalt dafür gegeben, daß der Gesetzgeber damit nur „Doppelfurven“ gemeint haben sollte. Auch einfache Straßenkrümmungen sind für den Kraftfahrverkehr gefährlich, besonders wenn z. B. durch die Geländegestaltung, durch vorhandene Bauten usw. auf der Innenseite der Krümmung die Sicht behindert ist. Es ist auch kein Anhalt dafür vorhanden, daß das Gesetz tatsächlich allgemein so gehandhabt würde oder zu der in Frage kommenden Zeit allgemein oder etwa in Ostpreußen so gehandhabt worden wäre, daß nur Doppelfurven mit dem Warnungszeichen  versehen wurden oder versehen worden wären.

Es ist auch nicht richtig, wenn das Berufungsgericht meint, bei einfachen Wegebiegungen müsse die Weißkalkung der Straßenbäume genügen. Die Warnungstafeln haben in geräumiger Entfernung vor der gefährlichen WeGESTELLE zu stehen. Die Verordnung vom 25. April 1925 schrieb in § 4 Abs. 1 „etwa 250 m“ vor, die Verordnung vom 8. Juli 1927 in § 4 Abs. 1 „etwa 150 bis 250 m“; die Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 29. September 1934 (RGBl. I S. 869) sagt unter I Abs. 3 zum § 28 Abs. 5 „150 bis 250 m“. Das hat den Zweck, dem auf freier Straße auch mit großer Geschwindigkeit ankommenden Kraftfahrer Gelegenheit zu geben, ohne plötzliches Bremsen die Geschwindigkeit soweit herabzusetzen, daß er an der Gefahrstelle sein Fahrzeug vollkommen beherrscht und der betreffenden Gefahr entsprechend begegnen kann, also z. B. bei einer unübersichtlichen Wegebiegung durch plötzlich auftauchende Hindernisse nicht geschädigt wird. Der Kalkanstrich der Straßenbäume befindet sich dagegen in der Straßenbiegung selbst und wird deshalb bei schneller Fahrt dem Fahrer unter Umständen erst so spät sichtbar, daß ihm nicht die erforderliche Zeit bleibt, sich auf die Wegebiegung und etwa hinter ihr befindliche, ihm bis dahin nicht erkennbare Hindernisse einzurichten. Der Baumanstrich dient im wesentlichen dazu, in der Dunkelheit im Lichtkegel der Scheinwerfer aufzuleuchten und dem Fahrer, der schon durch die vor der Biegung stehende Warnungstafel aufmerksam gemacht ist, anzuzeigen, daß er sich nunmehr in der Krümmung selbst befindet, oder auch, falls er die Warnungstafel übersehen haben sollte, ihm wenigstens noch im letzten Augenblick die Wegebiegung deutlich erkennbar zu machen.

Schließlich kann es auch nicht gebilligt werden, wenn das Berufungsgericht meint, eine einfache Wegebiegung sei grundsätzlich weniger gefährlich und erfordere grundsätzlich geringere Vorsicht vom Kraftfahrer als eine Doppelbiegung (S-Kurve). Eine Doppelkrümmung in völlig ebenem und übersichtlichem Gelände bietet im allgemeinen keine größere Gefahr als eine einfache Wegebiegung. Gefährlich ist jede Wegebiegung dann, wenn durch irgendwelche auf ihrer Innenseite stehende Hindernisse die Sicht verdeckt ist, so daß der Fahrer nicht beurteilen kann, ob die vor ihm liegende Fahrstrecke frei ist. Er wird dann in aller Regel genötigt sein, wenn er nicht ohnehin schon langsam fährt, seine Fahrgeschwindigkeit zu verringern. Bei den bisher auf gewöhnlichen Landstraßen üblichen Geschwindigkeiten reicht eine Strecke von 150 bis 250 m erfahrungsgemäß aus, um das ohne besondere Beanspruchung der Bremsen und des Fahrzeugs zu bewerkstelligen. So erklärt sich die Vorschrift über die Entfernung, in der die Warnungstafel vor der Gefahrstelle anzubringen ist. Gerade die hier in Frage kommende stark abfallende Wegstelle, wo durch die hohe und mit Baum- und Buschwerk bestandene „Nase“ dem von Lh. ankommenden Fahrer die Sicht in außergewöhnlichem Maße behindert war, bildete zweifellos schon als einfache Krümmung eine Gefahrstelle, die durch eine Warnungstafel gekennzeichnet werden mußte. Es muß daher auch davon ausgegangen werden, daß der Kläger die Warnungstafel, wenn sie an ihrem Platz gestanden hätte, beachtet und bis zur Erreichung der Krümmung seine Geschwindigkeit so herabgemindert haben würde, daß ein ihm in der Biegung überraschend entgegengetretenes Hindernis, wie es der von W. heraufkommende Kraftwagen war, ihm nicht schädlich werden konnte.

Es bleibt dann freilich noch zu prüfen, ob nicht etwa auch die Tafel  insofern unzulänglich war, als sie nur auf eine Wegebiegung hinwies, aber nicht auch auf die besondere Gefahrenquelle, die durch die erst im letzten Augenblick erkennbare Einmündung der aus dem Wald heraustretenden Straße von W. gebildet wurde. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist es nicht ausgeschlossen, daß ein des Wegs nicht kundiger Fahrer wie der Kläger zwar, durch die Tafel gewarnt, mit ordnungsgemäß herabgesetzter Geschwindigkeit in die Rechtsbiegung ging, dann aber, da er die

nun offen und frei vor ihm liegende Straße nach St. für die einzige Fortsetzung seines Wegs hielt, die Gefahrstelle überwunden glaubte und wieder Gas gab und so trotz Vorhandenseins der Tafel  mit einem plötzlich aus dem Walde hervorkommenden Fahrzeug zusammenstieß. Das war offenbar auch die Meinung des Landgerichts, das zwar ebenso wie das Oberlandesgericht irrigerweise die Tafel  nur für einen Hinweis auf eine Doppelbiegung angesehen, aber doch die letzte Ursache des Unfalls in der nach der Geländegestaltung völlig überraschenden und auch durch die Warnungstafel nicht angekündigten Einmündung der Straße von W. her erblickt hat. Es könnte dann in der Tat mit dem Landgericht der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Wegnahme der Tafel in Zweifel gezogen werden. Es wäre zu fragen, ob nicht außer der Tafel  etwa noch eine zur Bezeichnung von Wegekreuzungen bestimmte Tafel  oder das allgemeine Warnungszeichen  hätte angebracht sein müssen. Das Zeichen für Kreuzung mag zwar im allgemeinen nur da verwendet werden, wo zwei Straßen sich schneiden; es ist aber wohl auch da nicht fehl am Platz, wo — wie hier — eine Straße in eine andere einmündet, weil sich auch da, wie der vorliegende Fall zeigt, zwar nicht Straßen, aber doch Fahrbahnen kreuzen.

Sollte auf Grund der hiernach gebotenen neuen Verhandlung das Berufungsgericht wiederum feststellen, daß die Wegnahme der Tafel für den Unfall des Klägers ursächlich war, wird es auch wiederum Stellung zu den Fragen nehmen müssen, ob die Verletzung der Wegeunterhaltungspflicht, die dem verklagten Kreis nicht kraft Gesetzes, sondern nur kraft Vertrags mit dem Provinzialverband oblag und deren Verletzung im vorliegenden Fall den alleinigen Klaggrund abgeben kann, überhaupt eine Schadenersatzpflicht gegenüber Dritten nach sich ziehen kann, und, wenn ja, ob diese Schadenersatzpflicht auf § 839 BGB. oder, wie es das angefochtene Urteil getan hat, auf § 823 BGB. (sei es in Verbindung mit §§ 31, 89 oder mit § 831 BGB.) zu stützen ist. Im ersten Fall wäre von



Bedeutung, ob die Kläger anderweit Ersatz erlangen können oder bei ordnungsmäßiger Wahrnehmung ihrer Rechte hätten erlangen können, etwa von dem Halter oder Führer des Kraftwagens, die anderen Kläger vielleicht auch vom Erstkläger. Bei Anwendung des § 823 in Verbindung mit § 831 BGB. käme es noch auf die Prüfung des vom Beklagten angetretenen Entlastungsbeweises an. Zu den beiden bezeichneten Fragen mag schon jetzt folgendes bemerkt werden:

Der zwischen dem verklagten Kreis und der Provinzialverwaltung im Jahr 1930 geschlossene Vertrag ist kein bürgerlich-rechtlicher Vertrag, wie er vom Wegebaupflichtigen etwa mit einem Bauunternehmer geschlossen werden könnte, sondern ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, der den vollständigen Übergang der Wegeunterhaltungspflicht von dem ursprünglich Pflichtigen auf den Übernehmer zur Folge hat. Rechtsgrundlage ist § 18 Abs. 3 des preussischen Gesetzes, betr. die Ausführung der §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 30. April 1873 wegen der Dotation der Provinzial- und Kreisverbände, vom 8. Juli 1875 (GS. S. 497):

Den Provinzialverbänden bleibt es überlassen, die Verwaltung und Unterhaltung der ihnen überwiesenen Staatschauffeen auf engere Kommunalverbände nach Maßgabe der mit denselben zu treffenden Vereinbarung zu übertragen.

In Betracht kommt im vorliegenden Fall auch § 11 der Wegeordnung für die Provinz Ostpreußen vom 10. Juli 1911 (GS. S. 99):

Hat ein Wegebaupflichtiger mit Genehmigung der Wegepolizeibehörde und erforderlichenfalls der Kommunalaußsichtsbehörde die Verpflichtung übernommen, einen Weg in bestimmter Art herzustellen oder zu unterhalten, so kann er von der Wegepolizeibehörde zur Erfüllung dieser Verpflichtung angehalten werden.

Nach § 9 dieser Wegeordnung begreift die Wegebaulast die öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit in sich, 1. die Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen, 2. die Wege dem Verkehrsbedürfnis entsprechend zu unterhalten . . . Nach § 10 das. erstreckt sich die Wegebaulast „auf alle zur Vollständigkeit, zum Schutz und zur Sicherheit der Wegeanlage und ihrer Benutzung nötigen Anstalten und Vorrichtungen, namentlich Brücken und Föhren über nicht schiffbare Gewässer, Furten, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanstalten, Böschungen, Baumpflanzungen, Schutzgeländer, Wegweiser, Warnungstafeln

und dergleichen, sowie auf alle zur Verhütung oder Beseitigung nachteiliger Folgen der Wegeanlage erforderlichen Vorrichtungen". Zur Wegebaupflicht gehört demnach namentlich auch die Anbringung und Unterhaltung der nach § 5a RFG. vorgesehenen Warnungstafeln, durch die gefährliche Stellen an Durchgangsverkehrsstraßen „von den Landesbehörden“ zu kennzeichnen sind. Die hier den „Landesbehörden“ auferlegte Kennzeichnungspflicht wirkt sich einmal als Last der für diese Durchgangsverkehrsstraßen zuständigen Wegebaupflichtigen aus, weiter aber auch als Pflicht der Wegepolizeibehörde, die Erfüllung dieser Verpflichtung der Wegebaupflichtigen zu überwachen. Der verklagte Kreis ist nicht Inhaber der Wegepolizei, sondern kommt nur als Wegebaupflichtiger in Frage.

Daß die Wegebaupflicht im weiteren Sinne, welche die Wegeunterhaltungspflicht in sich schließt, eine Unterart der sog. Verkehrssicherungspflicht ist, deren schuldhaftige Verletzung Schadensersatzansprüche aus § 823 BGB. erzeugt, ist ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts. Das gilt auch für den Fall, daß Träger der Pflicht eine öffentlich-rechtliche Körperschaft (Gemeinde, Gemeindeverband usw.) ist. Kein Hindernis hierfür bildet der Umstand, daß die Wegebaupflicht an sich eine Einrichtung des öffentlichen Rechts ist (vgl. RFG. Bd. 128 S. 157). Sie liegt nach der geltenden Rechtsordnung nicht begrifflich notwendig einem Hoheitsträger ob, wegebaupflichtig kann vielmehr auch eine Privatperson sein. Mag auch in den Fällen, in denen der Wegebaupflichtige ein mit öffentlicher Gewalt ausgestatteter Verband ist, die Anschauung möglich sein, daß die Erfüllung der Wegebaupflicht eine Handlung öffentlich-rechtlicher Fürsorge ist, so ist doch entscheidend, daß die geltende Regelung der Wegeunterhaltungspflicht keinen Unterschied nach der Person des Pflichtigen macht. Die Verletzung der Pflicht kann also auch nicht grundsätzlich andere Rechtsfolgen nach sich ziehen, je nachdem der Verlezer eine Privatperson ist oder ein öffentlich-rechtlicher Verband. Danach ist jedenfalls zur Zeit kein Anlaß gegeben, von der ständigen Rechtsprechung abzugehen und in dem zweiten Fall die Rechtsfolgen einer Verletzung der Wegebaupflicht nicht nach § 823, sondern nach § 839 BGB. zu beurteilen.


Nun hat allerdings der erkennende Senat in dem Urteil vom 13. Juli 1928 III 49/28 (RFG. Bd. 121 S. 404) ausgesprochen, daß

die Anbringung und Unterhaltung von Warnungstafeln für den Kraftfahrverkehr nicht unter die allgemeine Verkehrssicherungspflicht falle. Diese beschränke sich auf die Beschaffung einer gefahrlosen Sachunterlage für den Verkehr; die Tafeln dagegen zielten darauf ab, den sich auf der Straße abwickelnden Verkehr zu regeln, nämlich die Befolgung der für den Kraftfahrverkehr bestehenden Polizeigebote und -verbote zu sichern, ständen also mit Anordnungen polizeilicher Natur im engsten Zusammenhang. Diese Unterscheidung kann nicht aufrechterhalten werden. Schon der erwähnte § 10 der Wegeordnung für die Provinz Ostpreußen rechnet die Anbringung von Warnungstafeln zur Wegebaulast. Daß darin auch die besonderen Warnungstafeln für den Kraftfahrverkehr einbegriffen sind, kann nicht zweifelhaft sein, wenn auch die Anbringung solcher Tafeln von Reichs wegen erst durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 angeordnet worden ist. Diese Tafeln dienen ihrem Wesen nach ebenso der Sicherheit der Straßenbenutzer wie etwa Schutzgeländer und Brellsteine, ja wie jede andere technische Maßnahme zur Gewährleistung einer gefahrlosen Straßenbenutzung. Die gewöhnlichen Landstraßen weisen, anders als die Autobahnen, schon nach ihrer Anlage vielfach Stellen auf, die von Kraftfahrzeugen nicht mit der auf freier und glatter Strecke zulässigen und üblichen Geschwindigkeit ohne mehr oder minder große Gefahr durchfahren werden können. Während etwa der Führer eines Pferdegespanns diese Stellen, sofern sie seinem Fahrzeug überhaupt gefährlich werden können, von selbst zeitig genug bemerkt, um sich darauf einzurichten, erfordert die dem Kraftfahrverkehr eigentümliche große Fahrgeschwindigkeit unter Umständen eine besondere vorherige Warnung des Fahrers, damit er nicht von der Gefahrstelle überrascht wird. Besonders augenfällig ist der Schutzwed der Tafeln vielleicht bei der Tafel „Querrinne“



Solche Querrinnen sind bei neuen Straßen, bei deren Bau schon mit einem lebhafteren Kraftfahrverkehr gerechnet wurde, heute überhaupt kaum noch zu finden. Sie bieten für den sonstigen Verkehr keine oder nur geringe Gefahren. Die Wegebaupflicht fordert, sie, sofern sie nicht überhaupt vermieden, etwa durch einen Wasserdurchlaß ersetzt werden, so zu gestalten, daß sie ohne Schaden von den Fahrzeugen überwunden werden können. Das ist für Kraftfahrzeuge regelmäßig nur bei einer mäßigen Fahrgeschwindigkeit

möglich. Um dem Fahrer zu rechtzeitiger Herabsetzung der etwa bis dahin gefahrenen hohen Geschwindigkeit Gelegenheit zu geben, wird in entsprechender Entfernung vorher die Tafel „Querrinne“ aufgestellt. Sie dient also ebenso dazu, die Gefahrstelle unschädlich zu machen, wie etwa ein Umbau der Straßenstelle, durch den die Rinne abgemilbert oder beseitigt wird. Nicht anders verhält es sich mit einer Tafel, die auf vorhandene Schlaglöcher oder sonstige Schäden der Straßenbede aufmerksam macht und in richtiger Entfernung vor der Gefahrstelle so lange aufgestellt wird, bis die Schäden beseitigt sind. Im Grunde demselben Zweck, nämlich Gefahren, die sich aus der Beschaffenheit der Straße für den Schnellverkehr der Kraftfahrzeuge ergeben und nicht ohne weiteres durch eine Umgestaltung der Straße behoben werden können, nach Möglichkeit unschädlich zu machen, dienen die andern in der Verordnung vom 8. Juli 1927 vorgeesehenen Warnungstafeln, darunter auch die Tafel

„Kurve“ . Sie stehen mit den polizeilichen Geboten, wie etwa dem im Juni 1932 gültigen § 18 Abs. 2 der Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932 (RWB. I S. 201), nur insofern im Zusammenhang, als sie im voraus den Fahrer auf bevorstehende Wegestellen aufmerksam machen sollen, die ein bestimmtes polizeilich gebotenes Verhalten von ihm erfordern. Für die Geltung der betreffenden Polizeigebote ist das Vorhandensein der Warnungstafel ohne Bedeutung — anders als bei den Zeichen, die selbst das Gebot erst zum Ausdruck bringen und darum auch in der Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 29. September 1934 in dem Abschnitt A II zum § 28 Abs. 5 als „Gebots- und Verbotszeichen“ von den Warnzeichen (I) und den Hinweiszeichen (III) scharf unterschieden werden. Der Umstand, daß die Warnzeichen, indem sie auf Gefahrstellen vorbereiten, zugleich geeignet sind, dem Fahrer die an solchen Gefahrstellen zu beachtenden Polizeigebote in Erinnerung zu rufen und ihre Beachtung nahezu legen, kann es, auch soweit Hoheitssträger als Wegebaupflichtige in Frage kommen, nicht rechtfertigen, die Aufstellung der Zeichen durch den Wegebaupflichtigen grundsätzlich nicht als Erfüllung seiner Verkehrssicherungspflicht, sondern als Ausübung öffentlicher Gewalt aufzufassen.