

C400 044

Nachschlagewerk: ja

BGHZ : nein

BGB § 823 Eb

Der Senat hält daran fest, daß der Verkehrssicherungs-
pflichtige auch für Schnellstraßen einen nächtlichen
Streudienst grundsätzlich nicht einzurichten braucht
(Aufrechterhaltung von BGHZ 40, 379).

BGH, Urt. v. 21. Februar 1972 - III ZR 134/68 - OLG Hamm/Westf.
LG Dortmund

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 134/68

URTEIL

Verkündet am

21. Februar 1972

in dem Rechtsstreit

S c h o r m ,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Kraftfahrers Daniel B e [REDACTED] , B [REDACTED] ,
H [REDACTED] straße [REDACTED] ,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] . [REDACTED] -

g e g e n

den Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Straßenver-
waltung) in M [REDACTED] , vertreten durch seinen Direktor,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

25

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 21. Februar 1972
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt,
Dr. Beyer, Dr. Hußla und Dr. Krohn

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Hamm (Westf.) vom 15. Mai 1968 wird zurück-
gewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisions-
rechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verlangt Schadensersatz von dem be-
klagten Landschaftsverband wegen Beschädigung seines
Kraftwagens durch einen Glatteisunfall.

Der Unfall ereignete sich in der Nacht zum 30.
Oktober 1966 (Sonntag) gegen 3.15 Uhr auf der Bundes-
straße Nr. 1 (Röschnellweg) in der Nähe von Dort-
mund auf der Schöeller-Brücke. Diese führt über die
Emscher und einige Eisenbahnlinien. Die Brücke liegt
außerhalb einer geschlossenen Ortschaft; zur Unfall-
zeit war dort die Geschwindigkeit durch Verkehrszeichen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

auf 70 km/h beschränkt. Der Kläger befuhr mit seinem Personenkraftwagen (VW) die Brücke in westlicher Richtung; die Geschwindigkeit belief sich nach seinen Angaben auf 60 bis 70 km/h. Die Temperatur, die am Nachmittag noch + 7° C betragen hatte, war auf etwa - 3° C abgesunken. Die geradlinig verlaufende Fahrbahn war nur auf der Brücke vereist. Es war nicht gestreut, jedoch wiesen vor der Brücke aufgestellte Warnzeichen auf die Gefahr der Glatteisbildung hin.

Der Wagen des Klägers geriet auf der Brücke ins Schleudern und stieß an zwei - 62 m voneinander entfernten - Stellen gegen das Brückengeländer. Der Kläger erlitt leichte Verletzungen. Sein Fahrzeug wurde schwer beschädigt.

Mit der Klage begehrt der Kläger den Ersatz seines Sachschadens in Höhe von 3.168,30 DM. Er hat dazu vorgetragen: Sein Wagen sei infolge des unvermuteten Glatteises ins Schleudern gekommen. Die Unfallstelle sei besonders gefährlich und hätte rechtzeitig bestreut werden müssen.

Der beklagte Landschaftsverband hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß es der Kläger an der angesichts der Witterungsverhältnisse gebotenen Sorgfalt habe fehlen lassen. Eine Pflicht zum Streuen habe zumindest zur Nachtzeit nicht bestanden. Die Unfallstelle sei nicht gefährlicher als sonstige Fahrbahnen über Brücken.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist erfolglos geblieben. Mit der zugelassenen Revision verfolgt er seinen Klageanspruch weiter. Der beklagte Landschaftsverband bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Im Ergebnis zutreffend hat das Berufungsgericht eine Schadensersatzpflicht des beklagten Landschaftsverbandes verneint.

1. Die Bekämpfung der durch Glatteis entstehenden Gefahren für den Straßenverkehr auf Fernstraßen gehört zur Straßenverkehrssicherungspflicht, die sich nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes grundsätzlich nach den allgemeinen privatrechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen beurteilt. Die Straßenverkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen entstehen können. Sie umfaßt grundsätzlich auch den Schutz vor den gefährlichen Auswirkungen winterlicher Glätte.

2. Bei der Streupflicht erlangt die allgemeine Begrenzung der Straßenverkehrssicherungspflicht auf den Einsatz zumutbarer Mittel besondere Bedeutung. Es ist praktisch unmöglich, alle Straßen bei plötzlicher Eis- und Glättebildung durch Streuen in un gefährlichen Zustand zu versetzen oder ständig darin zu

erhalten. Die Rechtsprechung hat deshalb anerkannt, daß eine Pflicht, alle Fahrbahnen öffentlicher Straßen bei Winterglätte zu bestreuen, nicht besteht. Daher muß auf Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften nur an besonders gefährlichen Stellen gestreut werden (BGHZ 31, 73; 40, 379; Urteile des erkennenden Senats in LM BGB § 823 Eb Nr. 15 = Warn 1962 Nr. 206 = NJW 1963, 37, sowie in Warn 1970 Nr. 167 = VersR 1970, 904; vgl. auch die Übersicht bei Arndt, Die Straßenverkehrssicherungspflicht, S. 53 f).

Eine solche Stelle liegt nach der Rechtsprechung des Senats dann vor, wenn der Verkehrsteilnehmer bei der für Fahrten auf winterlichen Straßen zu fordernden schärferen Beobachtung des Straßenzustandes und der damit gebotenen erhöhten Sorgfalt den die Gefahr bedingenden Zustand der Straße nicht rechtzeitig erkennen und deshalb die Gefahr nicht meistern kann.

Der Senat hat ausgesprochen (Warn 1970 Nr. 167 = VersR 1970, 904), daß der Verkehrssicherungspflichtige grundsätzlich Maßnahmen wegen Glatteises auf der Autobahn nicht zu treffen braucht, wenn sie mit einer kurzen Brücke eine Straße überquert, Besonderheiten hinsichtlich einer Eisbildung nicht vorliegen und die Brücke für einen aufmerksamen Kraftfahrer erkennbar ist. Er hat das damit begründet, daß Brücken im Zuge einer Fernstraße nicht mehr als solche besonders gefährlichen Stellen anzusehen sind, weil jedem Kraft-

fahrer jetzt bekannt sein muß, daß Fahrbahnen über Brücken schneller vereisen als andere Straßenstellen; wie auch jeder Kraftfahrer wissen muß, daß sich an Straßenstellen mit wechselnder Sonnenbestrahlung oder Witterungseinwirkung - wie Überführungen, Wälder, Hügel usw. - bei Frost Glatteis bilden oder halten kann, auch wenn andere Straßenabschnitte noch oder schon eisfrei sind (vgl. u.a. LM BGB § 823 Eb Nr. 13). Das Oberlandesgericht kommt mit der Begründung, daß die Sch[REDACTED]-Brücke mehrere eisfördernde Besonderheiten aufgewiesen habe (häufige, frühzeitige und verstärkte Eisbildung infolge erhöhter Luftfeuchtigkeit wegen Flußnähe und Dampfentwicklung durch Eisenbahnbetrieb) zu dem Ergebnis, daß die Unfallstelle eine wesentlich größere Gefahrenquelle als sonstige Fahrbahnen über Brücken gebildet und deshalb eine "besonders gefährliche Stelle" dargestellt habe. Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Beurteilung den oben dargestellten Grundsätzen gerecht wird. Selbst wenn man das bejahen und dementsprechend den beklagten Landschaftsverband mit dem Berufungsgericht grundsätzlich für verpflichtet erachten wollte, die Sch[REDACTED]-Brücke bei winterlicher Glätte zu bestreuen, so bestünde eine derartige Pflicht jedoch nicht für die Nachtzeit.

3. Das Oberlandesgericht hat eine Streupflicht jedenfalls für die Nächte von Sonnabend auf Sonntag (und damit auch für den Unfallzeitpunkt) verneint, weil in diesen Zeiten die Verkehrsdichte auf der Bundesstraße gering sei, da der Berufsverkehr und der Verkehr mit Lastkraftwagen fast völlig fehlten. Indes ist eine Streupflicht am Unfallort nicht nur für die Nächte von Sonnabend zum Sonntag, sondern - wie ausgeführt -

grundsätzlich allgemein für die Nachtzeit abzulehnen. Diese zeitliche Begrenzung entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats (u.a. BGHZ 40, 379, 382 ff; LM Nr. 5 zu Preuß. WegereinigungsG). Ihr ist auch das Schrifttum gefolgt (vgl. Ketterer/Giehl/Leonhardt, Die Streupflicht in Gesetzgebung und Rechtsprechung, 3. Aufl. 1970, S. 39; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 14. Aufl., S. 381; Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, 10. Aufl. Rn. 284; Gaisbauer, Die Streupflicht auf öffentlichen Wegen in zeitlicher Hinsicht, Blätter für Grundstücks-, Bau- und Wohnungsrecht 1966, 181, 182). Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht und damit auch der Streupflicht bestimmen sich danach, welche Maßnahmen zur Abwendung der Gefahr objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Die Rechtsprechung hat zwar für die Tagesstunden eine begrenzte Streupflicht außerhalb geschlossener Ortsteile bei besonders gefährlichen Stellen anerkannt. Der Kraftfahrer darf jedoch nicht erwarten, daß die Fahrbahnen auch nachts ständig von Eis- und Schneeglätte freigehalten werden. Wie schon hervorgehoben, kann die praktisch völlige Gefahrlosigkeit der Straßen im Winter, wenn durch die Naturgewalten Gefahren meist plötzlich auftreten, mit zumutbaren Mitteln im allgemeinen nicht erreicht und deshalb auch nicht verlangt werden. Der Senat hat schon früher ausgeführt (BGHZ 40, 379, 383), daß nach der Rechtsprechung auch zum Schutze des Fußgängerverkehrs, für den ursprünglich allein die Streupflicht entwickelt worden ist, grundsätzlich nur tagsüber Maßnahmen ergriffen werden mußten. Soweit im Einzelfall eine Streupflicht zur Nachtzeit bejaht

worden ist, handelte es sich um Fälle, in denen gerade in den Nachtstunden starker Fußgängerverkehr herrschte, dessen Sicherung mit verhältnismäßig einfachen Mitteln möglich und deshalb zumutbar war, wie z.B. vor Theatern, Kinos, Gast- und Vergnügungstätten, Bahnhöfen, Haltestellen usw. (BGHZ 40, 379/383; Ketterer/Giehl/Leonhardt, aaO).

Der Senat hat in der Vergangenheit bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß nur eine kleine Minderheit von Verkehrsteilnehmern die Straßen für den Kraftverkehr auch in den Nachtstunden benutzt (BGHZ 40, 379/385; LM Nr. 5 zum Preuß, WegereinigungsgG). Diese Feststellung trifft ebenso für die Unfallzeit wie auch heute noch zu. Es würde eine Überspannung der Anforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen bedeuten, wenn man von ihm verlangen wollte, für diese verhältnismäßig geringe Zahl von Kraftfahrern mit erheblichem organisatorischem, personellem und materiellem Aufwand einen jederzeit einsatzbereiten nächtlichen Streudienst einzurichten. Andernfalls würde der Allgemeinheit für eine - im Verhältnis zu allen Verkehrsteilnehmern - kleine Gruppe von Straßenbenutzern eine erhebliche Belastung entstehen. Die Kraftfahrer müssen daher in der Nachtzeit bei entsprechenden Witterungsverhältnissen mit Eisglätte rechnen und sich darüber klar sein, daß auch in dieser Beziehung das Fahren zur Nachtzeit mit einem größeren Risiko als am Tage verbunden ist. Sie müssen daher selbst erhöhte Vorsicht walten lassen, um Unfälle in den Nachtstunden infolge Eisglätte zu vermeiden.

4. Der Senat hat allerdings offen gelassen (BGHZ 40, 379, 386), ob der Träger der Verkehrssicherungspflicht in einem Einzelfall unter ganz außergewöhnlichen Umständen, die gegebenenfalls eine völlige Lahmlegung des Kraftfahrzeugverkehrs zur Folge haben oder für diesen aus dem üblichen Rahmen völlig herausfallende ungewöhnlich große Gefahren mit sich bringen würden, wenn dagegen keine Vorkehrungen getroffen würden, auch einmal zur Nachtzeit streuen muß. Das könnte z.B. für den Fall erwogen werden, daß eine bedeutende Sport- oder sonstige Veranstaltung mit Massenbesuch erst in den späten Abendstunden oder zur Nachtzeit endet, und die in großer Zahl den Kraftwagen benutzenden Besucher der Veranstaltung auf dem Heimweg durch Eis- und Glättebildung besonders gefährdet werden. Dieser Frage braucht jedoch auch hier nicht weiter nachgegangen zu werden; denn ein solcher Fall liegt nach dem festgestellten Sachverhalt nicht vor. Hier kann von einer aus dem üblichen Rahmen völlig herausfallenden, ganz außergewöhnlich großen und für den Verkehrssicherungspflichtigen vorhersehbaren Gefahrenlage, die einen nächtlichen Streudienst ausnahmsweise zumutbar erscheinen läßt, keine Rede sein.

5. In diesem Zusammenhang beanstandet die Revision, das Berufungsgericht habe den Beweisantrag des Klägers übergangen, eine Auskunft des Polizeipräsidiums in Dortmund darüber einzuholen, daß die Sch[REDACTED]-Brücke eine "Gefahrenquelle 1. Ordnung" darstelle und im gesamten Ruhrgebiet wahrscheinlich die "gefährlichste Eisfalle" sei, was den Behörden des beklagten Landschafts-

25

verbandes schon seit Jahren bekannt sei. Dieser Rüge bleibt jedoch der Erfolg versagt. Das Oberlandesgericht brauchte dem Antrag nicht zu entsprechen; denn dieser hatte nicht bestimmte, dem Beweise zugängliche Tatsachen zum Gegenstand. Er lief vielmehr darauf hinaus, daß das Polizeipräsidium das Ausmaß der Gefährlichkeit der Unfallstelle bewerten sollte. Diese Beurteilung war jedoch allein Aufgabe des Gerichts. Die hierfür erforderlichen Tatsachen (Lage und Beschaffenheit der Brücke) hatten die Parteien vorgetragen; der Sachverhalt war insoweit auch unstreitig und daher nicht beweisbedürftig.

6. Irrig ist die Auffassung der Revision, zumindest für Autobahnen und den autobahnähnlichen R~~as~~ schnellweg bestehe eine Streupflicht auch zur Nachtzeit. Der Senat hat zwar in seinem Urteil in LM BGB § 823 Eb Nr. 15 (= Warn 1962 Nr. 206 = NJW 1963, 37) die Frage offen gelassen, ob an die Verkehrssicherungspflicht bei Schnellverkehrsstraßen (z.B. Autobahnen) mit Rücksicht auf ihre Zweckbestimmung strengere Maßstäbe angelegt werden müssen. Er hat jedoch in mehreren Entscheidungen die oben dargestellten Grundsätze auch für die Streupflicht auf Bundesautobahnen angewandt und damit insoweit eine besondere Behandlung abgelehnt (LM BGB § 823 Eb Nr. 13 = NJW 1960, 432 = MDR 1960, 286; Warn 1970 Nr. 167 = VersR 1970, 904; ebenso Ketterer/Giehl/Leonhardt aaO S. 26). Daran ist festzuhalten. Auch wenn man berücksichtigt, daß die Autobahnen nach Anlage und Zweckbestimmung dem schnellen Kraftfahrzeugverkehr gewidmet und dementsprechend an ihren "dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden

Zustand" (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz) verhältnismäßig strenge Anforderungen zu stellen sind, so dürfen diese doch nicht überspannt werden. Auch hier gilt der Grundsatz, daß die Streupflicht durch das Maß des zur Gefahrenabwehr objektiv Zumutbaren begrenzt wird. Diese Einschränkung wird auch durch den Wortlaut des § 3 Abs. 3 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz bestätigt, wonach der Träger der Straßenbaulast nicht schlechthin, sondern nach "besten Kräften" die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte zu räumen und zu streuen hat.

Hiernach bestand für den beklagten Landschaftsverband jedenfalls keine Verpflichtung, für den Ruhr-schnellweg allgemein oder gerade für die Unfallzeit einen nächtlichen Streudienst einzurichten. Demgemäß kann der beklagte Landschaftsverband für den Unfall des Klägers nicht verantwortlich gemacht werden, da sich das Glatteis auf der Brücke erst in der Nacht gebildet hatte. Es bestand auch keine Verpflichtung, die Unfallstelle am Abend des 29. Oktober 1966 "vorbeugend" zu bestreuen. Denn nach dem festgestellten Sachverhalt betrug die Temperatur am Nachmittag des Vortages noch + 7 Grad C, und der Gefrierpunkt wurde erst nachts zwischen 1 und 2 Uhr unterschritten; abgesehen davon, daß nach den weiteren bedenkenfreien tatrichterlichen Feststellungen ein "vorbeugendes" Streuen in den Nachmittagsstunden zwecklos gewesen wäre.

Wenn alsbald nach dem Unfall die Fahrbahn auf der Sch[REDACTED]-Brücke bestreut worden ist, so stellt das eine Sicherungsmaßnahme dar, zu deren Vornahme eine

Rechtspflicht nicht bestand. Traf aber den beklagten Landschaftsverband nachts keine Streupflicht, so brauchte er den Straßenzustand auch nicht in den Nachtstunden auf Eisglätte hin zu kontrollieren, so daß entgegen der Meinung der Revision ein Organisationsmangel nicht vorliegt.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Dr. Krohn