

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2160 081

11

BGB § 839 B, C, Fe

Der Warnbereich eines Glatteiswarnschildes erstreckt sich in der Regel auf eine begrenzte, besonders geartete Straßenstrecke (Durchfahrt durch ein Waldstück, über eine Brücke usw.).

Eine schuldhaftes Amtspflichtverletzung der Straßenverkehrsbehörde ist zu bejahen, wenn auf Autobahnen an Straßenstellen, die nach allgemeiner Erfahrung zu besonderer Glatteisbildung neigen (Fahrtstrecken durch Waldungen, über Brücken usw.), Warnschilder teils aufgestellt und teils nicht aufgestellt werden und beim Kraftfahrer dadurch der Eindruck erweckt wird, nur wo derartige Warnschilder stehen, sei mit einer Glatteisgefahr zu rechnen.

Kennwort: Innbrücke

BGH, Urt. v. 12. Juli 1962 - III ZR 139/61 - OLG München
LG Traunstein

Verkündet
am 12. Juli 1962
Scheibl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Freistaates Bayern, vertreten durch die Finanz-
mittelstelle München des Landes Bayern, München, Prinz-
regentenplatz 16,

Beklagten, Berufungs- und
Revisionsklägers und Anschluß-
revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Rosa A [REDACTED], P [REDACTED], U [REDACTED] Weg [REDACTED],

Klägerin, Berufungs- und
Revisionsbeklagte und Anschluß-
revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 12. Juli 1962 unter Mitwirkung des Se-
natspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Kreft,
Dr. Arndt, Dr. Beyer und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten und die Anschluß-
revision der Klägerin gegen das Urteil des 5. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts München vom 21. März
1961 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden gegen-
einander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

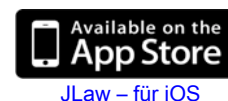
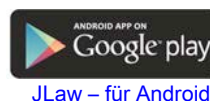
Die Schwester der Klägerin, Frau Anna S. [REDACTED], steuerte am 17. Dezember 1957 den der Klägerin gehörenden Volkswagen [REDACTED] von Piding kommend auf der Bundesautobahn in Richtung München. Die Klägerin fuhr im Kraftwagen mit. Zur Zeit des Unfalls war von km 60.000 zusammenhängend bis zur Inn-Brücke die Fahrbahn vom Auwald eingesäumt. Bei km 60.159, also 159 m vor Beginn des Auwaldes und 1 550 m vor der Inn-Brücke war ein Glatteiswarnschild aufgestellt. Vor der Innbrücke selbst befand sich kein Warnschild. Als die Schwester der Klägerin gegen 9 Uhr 20 die Fahrbahnstrecke durch den Auwald durchfuhr, war diese eisfrei, dagegen hatte sich auf der Innbrücke Glatteis gebildet. Auf der Innbrücke verunglückte der Kraftwagen. Er prallte nach rechts gegen das Brückengeländer. Dabei wurden Frau S. [REDACTED] getötet, die Klägerin schwer verletzt und der Kraftwagen und das Brückengeländer beschädigt.

Die Klägerin hat den beklagten Staat auf Ersatz der Instandsetzungskosten ihres Kraftwagens in Anspruch genommen und hierzu vorgetragen:

Das Personal der Autobahn habe es schuldhaft unterlassen, die Fahrbahn rechtzeitig zu bestreuen, obwohl bei der damaligen Wetterlage gerade auf der Innbrücke die Gefahr plötzlicher Glatteisbildung bestanden habe. Ferner sei die Verkehrssicherungspflicht des beklagten Staates dadurch schuldhaft verletzt worden, daß trotz der auf der Innbrücke in besonderem Maße vorhandenen Gefahr der Glatteisbildung nicht unmittelbar vor der Brücke ein Glatteiswarnschild angebracht gewesen sei. Das 1 550 m vor der Brücke an der Fahrbahn aufgestellt Glatteiswarnschild habe



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



sich nur auf die unmittelbar anschließende, durch den Auwald führende Fahrbahnstrecke bezogen und habe keinen genügenden Hinweis auf die auf der Brücke bestehende besondere Glatteisgefahr dargestellt.

Die Klägerin hat beantragt,

den beklagten Staat zur Zahlung von 1 022,17 DM
nebst Zinsen zu verurteilen.

Der beklagte Staat hat gebeten,

die Klage abzuweisen,

und hat hierzu vorgetragen: Eine Pflicht zur Bestreuung der Fahrbahn für eine erst in Zukunft zu erwartende Glatteisbildung habe nicht bestanden. Beim Auftreten der Glatteisbildung sei sofort mit Hilfe einer gut funktionierenden Organisation die Bestreuung der Fahrbahn eingeleitet und durchgeführt worden. Gegen 9 Uhr, somit unmittelbar vor dem Unfall der Klägerin, sei noch keine Glatteisbildung auf der Brücke feststellbar gewesen.

Die Autobahn-Innbrücke sei keine besondere Gefahrenstelle, an der durch eine Beschilderung auf die Glatteisgefahr hätte hingewiesen werden müssen. Zumindest habe das bereits vor dem Auwald und 1.550 m vor der Innbrücke aufgestellte Glatteiswarnschild auch vor der Glatteisgefahr auf der Innbrücke gewarnt. Es sei im Verlauf der letzten 5 Jahre mit Ausnahme des Wagens der Klägerin kein weiteres Fahrzeug wegen einer durch Unterkühlung der Fahrbahn auf der Innbrücke verursachten Glatteisbildung verunglückt. Das jetzt rd. 200 m vor Beginn der Innbrücke aufgestellte Glatteiswarnschild sei nur deshalb errichtet worden, weil das vor dem Auwald vorher befindliche Glatteiswarnschild inzwi-

schen wegen völlig veränderter Wegeverhältnisse überflüssig geworden sei.

Der seit 14 Jahren unfallfrei fahrenden Schwester der Klägerin seien alle Gefahrenstellen der Autobahn des Chiemseegebietes bekannt gewesen und sie habe auch wissen müssen, daß auf Flußbrücken bei kritischen Temperaturen mit Glatteisgefahr zu rechnen sei. Der Unfall der Klägerin sei daher auch tatsächlich nicht durch das Fehlen eines unmittelbar vor der Brücke aufgestellten Warnschildes verursacht worden. Die Schwester der Klägerin habe schon bald nach dem Passieren der vor dem Auwald aufgestellten Glatteiswarntafel mit einer Geschwindigkeit von rd. 100 km/Std. zum Überholen des von dem Zeugen M. gesteuerten PKW angesetzt. Wenn sie schon dieses Warnschild unbeachtet gelassen habe, dann könne mit Sicherheit daraus geschlossen werden, daß sie sich auch um ein zweites Glatteiswarnschild nicht gekümmert, sondern ihre Geschwindigkeit von rd. 100 km/Std. beibehalten hätte.

Auch habe die Vereisung der Innbrücke den Unfall nicht verursacht. Der verunglückte Wagen sei erst zwei Wochen vor dem Unfall erworben worden. Die Wagenführerin sei deshalb mit der Bedienung des Wagens nicht so vertraut gewesen, daß sie ihn bei der hohen Geschwindigkeit noch habe beherrschen können. Der Volkswagen habe, als er seitlich abkam, zunächst nur eine normale Fahrspur, nicht eine Schleuderspurs hinterlassen. Die Schleuderspuren seien erst nach dem ersten Anprall an das Brückengeländer aufgetreten. Der Unfall habe somit überhaupt nichts mit der Glatteisbildung zu tun gehabt, sondern sei auf andere Gründe, Unpäßlichkeit oder Übermüdung der Fahrerinnen oder eine Windboe, zurückzuführen.

Durch die Beschädigung des Brückengeländers sei dem beklagten Staat ein Schaden in Höhe von 205,70 DM entstanden, mit dem gegenüber der Forderung der Klägerin die Aufrechnung erklärt werde.

Das Landgericht hat den beklagten Staat zur Zahlung von 919,32 DM verurteilt und den weitergehenden Klageanspruch abgewiesen.

Das Berufungsgericht hat unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils den beklagten Staat zur Zahlung von 408,23 DM verurteilt und im übrigen die Klage abgewiesen; die weitergehende Berufung des beklagten Staates hat es zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der beklagte Staat seinen Antrag, die Klage in vollem Umfange abzuweisen, weiter.

Unter Erhebung der Anschlußrevision beantragt die Klägerin:

1. Das Urteil des Berufungsgerichts insoweit aufzuheben, als das landgerichtliche Urteil in Höhe des 715,20 DM unterschreitenden Betrages abgeändert worden ist,
2. die Berufung des beklagten Staates gegen das landgerichtliche Urteil mit der Maßgabe zurückzuweisen, daß der beklagte Staat verurteilt bleibt, an die Klägerin 715,20 DM nebst Zinsen zu zahlen,
3. hilfsweise an Stelle des Antrages zu 2) die Sache im Rahmen der Aufhebung zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Ferner bittet die Klägerin, die Revision des beklagten Staates zurückzuweisen.

Der beklagte Staat schließlich bittet, die Anschlußrevision als unzulässig zu verwerfen, hilfsweise dieselbe zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A.

Revision des beklagten Staates:

I.

1) Soweit die Klägerin ihren Anspruch auf die unterlassene Anbringung eines Warnschildes vor der Innbrücke stützt, hat das Berufungsgericht die Haftung des beklagten Staates aus dem Gesichtspunkt einer schuldhaften Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG hergeleitet. Dieser Ausgangspunkt ist zutreffend und wird auch von der Revision nicht angegriffen.

2) Das Berufungsgericht nimmt an, daß eine Verpflichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bestanden habe, vor der Innbrücke Warnschilder aufzustellen, die auf die besondere Gefahr einer plötzlich auftretenden Glatteisbildung auf der Innbrücke entsprechend hinweisen und die insbesondere die Verkehrsteilnehmer innerhalb der Zeitspanne schützen, bis nach dem ersten Einlauf der Glatteismeldung bei der Straßenmeisterei die Beseitigung der Glatteisgefahr durch das Bestreuen der Fahrbahn beginne. Es führt hierzu aus:

Aus der polizeilichen Verkehrssicherungspflicht ergebe sich die Verpflichtung, die Verkehrsteilnehmer vor unermuteten, aus der besonderen Lage der Straße sich ergebenden Gefahrenstellen zu warnen. Bei der Innbrücke habe es sich infolge der besonders rasch und heimtückisch durch Unterkühlung der Brücke auftretenden Vereisung der Fahrbahn auf der Brücke bei sonst guten, einwandfreien und eisfreien Straßenverhältnissen um eine besondere Gefahrenstelle gehandelt. Dem stehe auch nicht entgegen, daß sich an dieser Stelle in den letzten fünf Jahren kein Verkehrsunfall ereignet habe, der auf eine Vereisung der Fahrbahn und auf das fehlende Glatteis-Warnschild zurückzuführen gewesen sei. Dies sei vielmehr die Folge des bei der Innbrücke gut organisierten und in wenigen Minuten jederzeit bei überraschender Glatteisbildung einsatzfähigen Straßensicherungsdienstes, der in der Lage sei, durch ausgiebige Bestreuung der Fahrbahn diese besondere Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der Innbrücke in weitgehendem Maße wieder zu beseitigen. Ortsunkundige und mit diesen Gefahren der Hochbrücke über großen Flußtälern nicht vertraute Verkehrsteilnehmer bedürften aber gerade eines besonderen Schutzes der Verkehrspolizeibehörde durch ein entsprechendes Warnschild für die Zeit, in der bei einer plötzlichen Vereisung der Brückenfahrbahn der Streudienst unterrichtet und in der Lage sei, das erforderliche Streuen durchzuführen. Die Klägerin und ihre tödlich ~~verunglückte~~ Schwester, die gerade in dieser kritischen, nicht gesicherten Zeitspanne auf die Brücke eingefahren seien, seien ein Opfer dieser mangelnden Sicherung durch ein richtig aufgestelltes Glatteiswarnschild geworden.

Ihrer Verpflichtung sei die Straßenverkehrsbehörde aber auch nicht durch das zur Unfallzeit 1 550 m vor der Innbrücke aufgestellte Glatteiswarnschild nachgekommen.

Dieses Warnschild sei, wie der beklagte Staat selbst ausführe, wegen des unmittelbar darauf beginnenden Auwaldes links und rechts der Autobahn erforderlich gewesen, da erfahrungsgemäß bei Frostwetter an solchen Waldstellen aus den verschiedensten Gründen Vereisungen der Autobahn auftreten. Dieses Warnschild habe nicht gleichzeitig auf die besondere Vereisungsgefahr der noch 1 1/2 km entfernten Innbrücke hingewiesen. Der Verkehrsteilnehmer dürfe sich darauf verlassen, daß die erforderlichen Glatteiswarnschilder nur soweit von der Gefahrenstelle angebracht seien, daß er noch rechtzeitig und vorsichtig seine Geschwindigkeit genügend herabmindern und die Gefahrenstelle ohne Gefährdung passieren könne. Es könne sich also immer nur um einen Bremsweg von 200 bis 300 m handeln, der durch ein derartiges Glatteiswarnschild vor dem Beginn des Glatteises abgesichert werde, nicht aber um eine Strecke von 1 1/2 km, auf die der beklagte Staat die Warnfunktion seines angebracht gewesenen Warnschildes erstrecken möchte. Der Verkehrsteilnehmer brauche nicht nach dem Passieren eines Glatteiswarnschildes auf einer völlig trockenen, nicht vereisten Fahrbahn damit zu rechnen, daß dieses Warnschild auf eine besondere, neue Vereisungsgefahr in einer Entfernung von 1 1/2 km hinweisen solle. Dem tatsächlichen Erfordernis habe das Autobahnamt auch dadurch Rechnung getragen, daß es inzwischen etwa 200 m vor Beginn der Innbrücke ein Glatteiswarnschild aufgestellt habe. Der hierfür vorgetragene Vorwand, das frühere 1 1/2 km von der Innbrücke entfernt gewesene Warnschild habe der inzwischen wegen Windbruchs abgehölzte Auwald überflüssig gemacht, sei unerheblich, denn hierdurch werde nicht die Tatsache beseitigt, daß das Autobahnamt München jetzt selbst die Aufstellung eines Glatteiswarnzeichens unmittelbar vor der Innbrücke aus Verkehrssicherungsgründen für erforderlich gehalten habe.

3) Diesen Ausführungen des Berufungsgerichts ist, jedenfalls im Endergebnis, beizupflichten.

Es kann dahingestellt bleiben, ob es sich bei der Innbrücke mit ihrer Glatteisbildung um eine, wie das Berufungsgericht es meint, besonders gefährliche Straßenstelle gehandelt hat, auf die in jedem Falle durch Warnschilder hinzuweisen ist. Hier hat sich die Verpflichtung zur Aufstellung eines Warnschildes unmittelbar vor der Innbrücke bereits daraus ergeben, daß sich auch vor der durch den Auwald führenden Straßenstrecke ein Glatteiswarnschild befunden hat. Hält man eine Warnung vor Glatteisgefahr an Straßenstellen, die nach allgemeiner Erfahrung zu Glatteisbildungen neigen, überhaupt für erforderlich, dann muß man auch Warnschilder vor allen diesen Gefahrenstellen aufstellen und darf sich nicht wahllos nur auf einzelne dieser Gefahrenstellen beschränken. Eine solche Beschränkung muß dann naturnotwendig zu einer Irreleitung des Kraftfahrers führen, der berechtigt darauf vertrauen darf, daß nur dort eine Glatteisgefahr besteht, wo auch ein Warnschild darauf hinweist.

Im vorliegenden Falle aber befand sich vor der durch den Auwald führenden Straßenstrecke ein Glatteiswarnschild. Es wies dies auf eine Glatteisgefahr hin, die nach der Lebenserfahrung allgemein bekannt ist; denn jeder erfahrene Kraftfahrer weiß, daß bei Straßenstrecken, die durch Waldungen führen, infolge Schattenbildung usw. bei bestimmten Witterungsverhältnissen im Gegensatz zu freien Straßenstrecken mit Glatteisbildung zu rechnen ist. Im Gegensatz zur Ansicht des beklagten Staates konnte jeder Verkehrsteilnehmer die Warnung des vor dem Auwald stehenden Schildes aber nur auf die vom Auwald beiderseits begrenzte Straßenstrecke beziehen; denn den Glatteiswarnschildern

ist es eigentümlich, daß von ihnen zwar der Beginn der Gefahrenstelle angezeigt wird, ein Hinweis am Ende der Gefahrenstelle aber, wie etwa bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung, nicht erfolgt. Jeder Verkehrsteilnehmer bringt daher ein Glatteiswarnschild mit der Beschaffenheit der Straße an Ort und Stelle in Zusammenhang. Befindet es sich vor einer Kurve oder einer abfallenden Straßenstelle, dann bezieht er die Warnung auf die Kurve oder die abfallende Straßenstelle, und befindet sich das Schild, wie hier, vor einem Waldstück, dann bezieht er die Warnung auf die durch das Waldstück führende Straßenstrecke. Der Auwald aber zog sich damals bis zur Innbrücke hin, so daß mit dieser ein landschaftlich gesehen ganz anderes Straßenbild begann, der Verkehrsteilnehmer also nicht annehmen konnte, daß dies 1.550 m vor der Innbrücke und unmittelbar vor dem Auwald stehende Warnschild nun auch noch für die Innbrücke gelten sollte. Er mußte im Gegenteil folgern, daß mit dem Aufhören des Waldes auch die Glatteisgefahr beendet sei und auf der Innbrücke mangels eines Warnschildes eine Glatteisgefahr nicht bestehe. Diese letztere Schlußfolgerung liegt umso näher, wenn man der Ansicht der Revision folgt, jedem Kraftfahrer sei bekannt, daß Brücken besonders glatteisgefährdet sind. Gerade in Kenntnis dieser Sachlage mußte sich dann jeder Kraftfahrer sagen, wenn schon vor einem Waldstück ein Glatteiswarnschild angebracht sei, dann werde dies erst recht vor einer glatteisgefährdeten Brücke der Fall sein, und wenn hier ein solches Schild fehle, dann sei auf der Brücke eben nicht mit Glatteis zu rechnen.

Die schuldhafte Amtspflichtverletzung der Beamten des beklagten Staates folgt mithin daraus, daß sie vor dem Auwald ein Glatteiswarnschild aufgestellt, dagegen vor der Innbrücke, also vor einer, wie die Verhältnisse ge-

zeigt haben, viel gefährlicheren Straßenstrecke, die Aufstellung eines solchen Schildes unterlassen und damit für den Kraftfahrer den Eindruck erweckt haben, daß auf der Innbrücke mit einer besonderen Glatteisgefahr nicht zu rechnen ist.

4) Die Angriffe der Revision, die sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts richten, bei der Innbrücke habe es sich um eine besonders gefährliche Straßenstelle gehandelt, können mithin unerörtet bleiben und es kommt in diesem Zusammenhange entgegen der Ansicht der Revision auch nicht mehr darauf an, ob die Schwester der Klägerin als Fahrerin des verunglückten Wagens gewußt hat, daß bei Brücken die Gefahr einer schnellen und isolierten Glatteisbildung besteht und ob sie erkannt hat, daß sie sich einer solchen Brücke nähere.

5) Nicht zutreffend ist auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe mit der Feststellung des Verschuldens der zuständigen Beamten des beklagten Staates die an ihre Sorgfaltspflicht zu stellenden Anforderungen überspannt.

Die Revision meint hierzu, wenn die ganzen Jahre hindurch sich niemals ein Unfall auf der Innbrücke ereignet habe, so hätten bei dem starken Verkehr, insbesondere auch bei dem lebhaften Winterverkehr, die zuständigen Beamten davon ausgehen können, daß ein weiteres und besonderes Warnschild etwa 150 - 200 m vor der Innbrücke nicht erforderlich sei.

Das Berufungsgericht hat sich auch mit diesen Fragen auseinandergesetzt. Es hat die Unfallfreiheit in den letzten Jahren als richtig unterstellt und auf den aus-

gezeichnet organisierten Streudienst zurückgeführt. Hierin kann eine unrichtige Schlußfolgerung nicht gesehen werden, zumal es eine bekannte Erfahrungstatsache ist, daß ein gefährlicher Zustand lange Zeit hindurch bestehen kann, ohne daß es zu irgendwelchen schädigenden Folgen kommt. Dieses berechtigt den für den gefährlichen Zustand Verantwortlichen aber nicht, diesen Zustand nun immer weiter bestehen zu lassen, und entschuldigt ihn nicht, wenn es doch einmal zu einem Schadensfall kommt.

6) Es läßt sich mithin nicht feststellen, daß die Annahme des Berufungsgerichts, die verantwortlichen Stellen des beklagten Landes seien zur Aufstellung eines Warnschildes unmittelbar vor der Innbrücke verpflichtet gewesen und das Unterlassen dieser Aufstellung stelle eine schuldhaftes Amtspflichtverletzung dar, in ihrem Endergebnis von Rechtsirrtum beeinflusst ist.

II.

1) Das Berufungsgericht bejaht auch den ursächlichen Zusammenhang zwischen der schuldhaft unterlassenen Aufstellung eines Glatteiswarnschildes und dem der Klägerin entstandenen Schaden. Es führt hierzu aus:

Die verunglückte Fahrerin des Volkswagens, Anna Schweikart, sei seit 14 Jahren unfallfrei mit Personenkraftwagen gefahren. Der von ihr etwa 500 bis 1 000 m vor der Innbrücke überholte Zeuge M. habe bekundet, der VW der Klägerin sei etwa 150 bis 200 m vor ihm auf der Innbrücke zunächst geringfügig und dann heftig ins Schleudern gekommen, habe sich um seine Achse gedreht und sei alsdann gegen das rechte Brückengeländer geprallt. Erst durch diese für eine Vereisung der Fahrbahn

typischen Schleuderbewegungen habe er, der Zeuge, die nicht sichtbare Brückenvereisung erkannt. Hierdurch gewarnt, sei er mit nur etwa 30 km/Std Geschwindigkeit auf die Innbrücke gefahren, sei aber auch infolge der Vereisung auf der Brücke noch leicht ins Schleudern geraten und mit seinem Wagen gerade noch zwischen dem Unfallwagen und der auf die Straße gestürzten Klägerin hindurchgekommen. Hieraus ergebe sich aber eindeutig, so meint das Berufungsgericht, daß der Unfall der Klägerin durch die Vereisung der Fahrbahn verursacht worden sei. Selbst wenn man aber diese Frage des ursächlichen Zusammenhanges gemäß § 287 ZPO nicht für völlig erwiesen ansehen wollte, habe der beklagte Staat insoweit den Beweis des ersten Anscheins gegen sich, den er durch seine nicht belegten gegenteiligen Behauptungen nicht widerlegen könne.

Dies gelte für die Behauptung des beklagten Staates, daß die Anna S. das Glatteiswarnschild nicht beachtet hätte, selbst wenn es unmittelbar vor der Innbrücke angebracht gewesen wäre. Der Umstand, daß die S. zunächst trotz des 1 550 m vor der Innbrücke aufgestellten Glatteiswarnschildes noch etwa 1 000 bis 500 m vor der Innbrücke den Zeugen M. mit etwa 90 km/Std überholt habe, lasse nicht Schlüsse dahin zu, daß diese seit 14 Jahren unfallfrei fahrende PKW-Fahrerin Glatteiswarnschilder unbeachtet lasse. Ein solches Warnschild enthalte keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Wenn aber die Schweikart einwandfrei - und wie es objektiv auch richtig gewesen sei - unmittelbar nach dem Warnschild habe feststellen können, daß trotz des beiderseitig angrenzenden Auwaldes keine Spur einer Vereisung auf der Fahrbahn gewesen sei, habe nach den Verkehrsvorschriften auch nichts im Wege gestanden, den mit etwa 80 km/Std Geschwindigkeit fahrenden Zeugen M. zu überholen. Der etwa 200 m dahinter fahren-

AA

de Zeuge M [REDACTED] habe sein Fahrzeug noch rechtzeitig abbremsen und abfangen können, als er die Vereisung auf der Brücke infolge der Schleuderbewegungen des PKW der Klägerin erkannt habe. Es spreche aber alles dafür, daß auch die S [REDACTED] ihren Wagen noch vor der Brücke hätte rechtzeitig und ohne Gefährdung abbremsen können, wenn sie durch ein Glatteiswarnschild auf die besondere Vereisungsgefahr hingewiesen worden wäre, zumal sie ihre Geschwindigkeit vor der Brücke bereits auf 60 bis 70 km/Std ermäßigt habe.

Es könne aber auch keine Rede davon sein, daß eine Kenntnis der S [REDACTED] von der besonderen Vereisungsgefahr auf der Innbrücke bereits prima facie als bewiesen angesehen werden müsse. Der Prozeßbevollmächtigte der Klägerin habe nicht vorgetragen, daß der S [REDACTED] die Gefahren auf Flußbrücken bei kritischen Temperaturen bekannt gewesen seien, sondern er habe nur ausgeführt, als FahrerIn mit 14-jähriger Praxis müsse sie ihr bekannt gewesen sein, um daraus zu folgern, daß die Schweikart dadurch, daß sich das Warnschild 1 550 m vor der Innbrücke befunden habe und die nachfolgende Fahrstrecke bis zur Innbrücke eisfrei gewesen sei, offenbar dem Irrtum unterlegen sei, daß hier, wenn schon die Strecke durch den Auwald vom Warnschild an eisfrei gewesen sei, dies auch für die Fahrbahn über den Inn zutreffen müsse, daß somit mangels einer neuen Glatteiswarntafel die Eisverhältnisse auf der Fahrbahn durch den Auwald gleich denen auf der Innbrücke seien.

Es könne aber dahinstehen, ob die S [REDACTED] einer derartigen Täuschung erlegen sei. Der Beweis des ersten Anscheins stehe auch insoweit gegen den beklagten

Staat. Der Unfall habe sich an einer besonders gefährlichen, völlig vereisten Stelle auf der Innbrücke ereignet, und es sei keine andere Ursache erkennbar, warum die Schweikart mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/Std trotz dieser Gefahr über die Brücke zu fahren versucht habe, außer der, daß sie die Innbrücke für völlig eisfrei und verkehrssicher gehalten habe. Der typische Geschehensablauf spreche dafür, daß die Schweikart gerade wegen ihrer langjährigen Bewährung als Kraftfahrerin trotz der eisfreien Fahrtstrecke durch den Auwald erneut mit einer Glatteisgefährdung auf der Innbrücke gerechnet und danach ihre Fahrgeschwindigkeit eingerichtet hätte, wenn sie durch ein Glatteiswarnschild unmittelbar vor der Innbrücke entsprechend gewarnt worden wäre.

2) Wenn die Revision meint, die Klägerin und ihre Schwester müßten erkannt haben, daß sie sich der Innbrücke näherten, und die Klägerin habe selbst vorgetragen, daß ihrer Schwester als langjährigen Kraftfahrerin das Phänomen der Eisbildung auf Brücken allgemein und auf der Innbrücke bekannt gewesen sei, so ist dieser Ausgangspunkt schon insoweit unrichtig, als die Klägerin durchaus nicht eine solche positive Kenntnis ihrer Schwester vorgetragen hat. Dies ergibt sich eindeutig aus den Ausführungen des Berufungsgerichts, das hierzu sagt, daß lediglich der Prozeßvertreter der Klägerin davon ausgegangen sei, die Schwester der Klägerin müsse diese Kenntnis gehabt haben, um daraus für die Klägerin in gewisser Hinsicht günstige Schlußfolgerungen zu ziehen. Ein behauptetes Kennenmüssen steht aber noch keinesfalls einem wirklichen Kennen gleich.

Damit wird aber auch die Schlußfolgerung der Revision hinfällig, ein Warnschild kurz vor der Innbrücke hätte die

S [REDACTED] auf nichts anderes aufmerksam gemacht, als auf das, was sie schon selbst wußte. Es läßt sich daher auch nicht feststellen, daß die Ausführungen des Berufungsgerichts zu diesem Vorbringen der Klägerin, oder besser ihres Prozeßbevollmächtigten, denkgesetzlich nicht richtig sind oder einem Erfahrungssatz widersprechen.

3) Erfolglos muß auch die Rüge der Revision bleiben, das Berufungsgericht habe es unter Verstoß gegen § 286 ZPO unterlassen, die als Zeugen benannten Polizeibeamten St [REDACTED] und W [REDACTED] darüber zu vernehmen, daß die gerade aus der Fahrbahn zum Brückengeländer hinauslaufende Spur keine Schleuderspurr, sondern eine Fahrspur gewesen sei. Die Revision meint, es sei nicht ausgeschlossen, daß das Berufungsgericht bei entsprechendem Ausfall dieser Beweisaufnahme zu einer anderen Entscheidung gelangt wäre.

Das Berufungsgericht stützt seine Annahme, daß der Unfall durch die Vercisung der Fahrbahn verursacht worden sei, auf die Bekundungen des Zeugen M [REDACTED] und führt dann noch hilfsweise aus, selbst wenn die Frage des ursächlichen Zusammenhanges nach § 287 ZPO nicht für völlig erwiesen angesehen werden könnte, habe der beklagte Staat insoweit den Beweis des ersten Anscheins gegen sich, den er durch seine in keiner Weise belegten-gegenteiligen Behauptungen nicht zu widerlegen vermocht habe.

Es ist nun zwar richtig, daß die Zeugen St [REDACTED] und W [REDACTED] zu dem von dem beklagten Staat genannten Beweisangebot nicht vernommen worden sind. Aber der Tatrichter darf einen Beweisantrag ablehnen, wenn der völlige Unwert des Beweismittels feststeht; das kann

ausnahmsweise auch dann der Fall sein, wenn unter Berücksichtigung einer bereits durchgeführten umfangreichen Beweisaufnahme jede Möglichkeit ausgeschlossen ist, daß die beantragte neue Beweisaufnahme Sachdienliches ergeben und die bereits gewonnene gegenteilige Überzeugung des Tatrichters erschüttern kann (BGH, Urteil vom 4. Juni 1956 - III ZR 238/54).

Hier hat nun die eindeutige Bekundung des Augenzeugen M. vorgelegen. Außerdem hatte das Berufungsgericht die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakten beigezogen und zum Gegenstande der mündlichen Verhandlung gemacht. Aus diesen ergab sich, daß der benannte Zeuge St. die Unfallskizze gefertigt und in ihr die festgestellten Spuren des Unfallwagens ausdrücklich als Schleuderspuren bezeichnet hatte. Der weiter benannte Zeuge W. hatte die Grundanzeige und die Verkehrsunfallanzeige gefertigt. In der Grundanzeige aber heißt es: "..... kam das Fahrzeug auf der vereisten Innbrücke ins Schleudern ...". In der Unfallanzeige ist das gleiche gesagt und außerdem werden hier noch "Schleuderspuren mit einer Länge von 14,7 und 11,4 m" erwähnt. Bei dieser Sachlage konnte das Berufungsgericht davon ausgehen, daß unter Berücksichtigung der durchgeführten Beweisaufnahme von der Vernehmung der Zeugen St. und W. nichts Sachdienliches zu erwarten war, das die bereits gewonnene Überzeugung hätte erschüttern können. Erheblich hätte das Beweisangebot des beklagten Staates möglicherweise sein können, wenn in ihm Tatsachen und Beweismittel dafür enthalten gewesen wären, daß die Angaben der Zeugen St. und W. im Ermittlungsverfahren unrichtig seien oder auf Irrtum beruhen. An einem solchen Sachvortrag aber hat es gänzlich gefehlt. Lediglich die Benennung der Zeugen konnte nur dafür sprechen, daß sie das bekunden

würden, was sie bereits in den Ermittlungsakten zum Ausdruck gebracht hatten.

Getragen wird die Ansicht des Berufungsgerichts aber auch von der von ihm angestellten Hilferwägung. Kommt ein Kraftfahrzeug unvermutet auf eine mit Glatteis bedeckte Straßenstelle und gerät es dabei aus der Fahrbahn, so spricht die Vermutung dafür, daß dieses Geraten aus der Fahrbahn auf das Glatteis zurückzuführen ist. Dieser Schluß drängt sich aus der Erfahrung des Lebens auf, ihr gegenüber tritt die Annahme, daß die Kursabweichung auch auf andere Gründe zurückgeführt werden kann, an Wahrscheinlichkeit so zurück, daß es gerechtfertigt ist, sie zunächst nicht zu berücksichtigen. Zutreffend geht daher das Berufungsgericht davon aus, daß hier der Beweis des ersten Anscheins gegen den beklagten Staat spricht und es seine Sache ist, den zu seinen Lasten sprechenden Beweis des ersten Anscheins zu entkräften. Hierzu genügt es aber nicht, daß die bloße Möglichkeit eines Geschehensablaufs dargetan wird, der die Kursabweichung nicht auf das Glatteis zurückführt. Vielmehr wäre dann, wenn die Möglichkeit eines atypischen Ablaufs auf die vom beklagten Staat behaupteten Tatsachen (Unpäßlichkeit oder Übermüdung der Fahrerin, Einfluß einer Windboe) zurückgeführt werden soll, vom beklagten Staat der Nachweis zu erbringen, daß diese Tatumstände vorgelegen haben. Erst wenn die Tatsachen nachgewiesen sind, die auf die ernsthafte Möglichkeit eines atypischen Ursachenablaufs hinweisen, ist dem Beweis des ersten Anscheins der Boden entzogen (LM § 286 (C) ZPO Nr. 20 a).

Selbst wenn man davon ausgehen wollte, daß die von den Polizeibeamten festgestellten Spuren keine Schleuder-, sondern Fahrspuren gewesen sind, so kann dies den für die Klägerin sprechenden Beweis des ersten Anscheins nicht entkräften. Es ist nämlich durchaus denkbar, daß die Fahre-

rin des Wagens in ihrer Schreckreaktion noch Steuerbewegungen gemacht hat, so daß auch selbst eine auf das Brückengeländer hinführende Fahrspur nicht ausschließt, daß die Kursabweichung auf das Glatteis zurückzuführen ist.

Mit Recht hat daher das Berufungsgericht davon ausgehen können, daß mit den von dem beklagten Staat angetretenen Beweisen eine Entkräftung des ersten Anscheinsbeweises nicht zu erreichen gewesen ist, so daß sich insoweit eine Beweisaufnahme auch erübrigt hat.

Nun hat sich das Berufungsgericht mit allen diesen Gesichtspunkten zwar nicht ausdrücklich auseinandergesetzt. Dessen hat es aber auch nicht bedurft. Es genügt, wenn eine sachentsprechende Beurteilung überhaupt stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175). Eine solche kann aber den Urteilsgründen in ihrem Zusammenhang noch entnommen werden.

III.

1) Schließlich können auch die von der Revision gegen die Schadensabwägung erhobenen Rügen nicht durchgreifen.

Das Berufungsgericht hält ein Verschulden der Kraftwagenführerin S. [REDACTED] nicht für erwiesen und führt hierzu aus:

Die Schweikart habe nicht verkehrswidrig gehandelt, als sie den Zeugen M. [REDACTED] etwa 1000 - 500 m vor der Innbrücke mit etwa 90 km/Std überholt habe, denn sie habe einwandfrei festgestellt, daß auf der genannten Strecke nach dem Glatteiswarnschild keine Spur von Vereisung vor-

handen gewesen sei. Auch der Zeuge M. habe bekundet, daß die Überholung völlig einwandfrei erfolgt sei. Der beklagte Staat habe auch keinen Beweis dafür erbracht, daß die S. Kenntnis von der Vereisung der Brücke gehabt habe. Wenn sie unter diesen Umständen auf der völlig freien Autobahn über die Innbrücke mit 60 bis 70 km/Std weitergefahren sei, so könne daraus kein Verschulden hergeleitet werden.

Das Berufungsgericht nimmt aber dann an, daß eine Mithaftung der Klägerin unter dem Gesichtspunkt der von ihrem Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr und der durch sie begründeten Gefährdungshaftung, die sich der Kraftfahrzeughalter auch als Insasse seines Fahrzeuges und auch dann entgegenhalten lassen muß, wenn der Schädiger ausschließlich auf Grund Verschuldens haftet, weitgehend zu bejahen ist. Unter Heranziehung des § 254 BGB wägt es ab, inwieweit die vom beklagten Staat zu vertretende Unterlassung der Aufstellung eines Glatteiswarnschildes und die dadurch für das Kraftfahrzeug erhöhte Gefahrenlage einerseits und die vom PKW der Klägerin infolge der hohen Fahrtgeschwindigkeit bei der kritischen Wintertemperatur ausgehende Betriebsgefahr andererseits bei dem Unfall und dem Schaden der Klägerin mitgewirkt haben, und hält es für gerechtfertigt, daß die Klägerin die Hälfte ihres erlittenen Schadens selbst zu tragen, das beklagte Land ihr somit nur die Hälfte zu ersetzen und mit der Hälfte des ihm entstandenen Schadens wirksam aufgerechnet hat.

2) Soweit die Revision eine Verletzung des § 286 ZPO darin sehen will, daß das Berufungsgericht den Sachvortrag der Klägerin insoweit übersehen habe, als von dieser die positive Kenntnis der Schweikart von der Vereisungsgefahr auf Flußbrücken zugegeben worden sei, so geht die Revision von einer unrichtigen Voraussetzung aus.

Die Klägerin hat ein solches Zugeständnis niemals gemacht. Sie hat lediglich durch ihren Prozeßvertreter ausführen lassen, daß die S. [REDACTED] als alte Kraftfahrerin hätte wissen müssen, daß bei Flußbrücken eine solche Vereisungsgefahr besteht. Damit ist aber nicht gesagt worden, daß eine solche Kenntnis tatsächlich bestanden hat. Das Berufungsgericht hat daher mit Recht angenommen, daß der Beweis für eine solche Kenntnis vom beklagten Staat nicht geführt worden ist. Zu der Frage, ob eine solche Kenntnis von einem sorgfältigen Kraftfahrer verlangt werden müsse, hat das Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich Stellung genommen. Seine Verneinung der Schuldfrage läßt aber darauf schließen, daß es davon ausgegangen ist, daß die Glätteisgefährdung von Flußbrücken nicht jedem Kraftfahrer bekannt ist, und daß es eine Überspannung der Sorgfaltspflicht wäre, wenn man die Kenntnis dieser eigenartigen Gefahr bei jedem Kraftfahrer voraussetzen wollte. Hierin kann eine Verkennung des Begriffs der Fahrlässigkeit nicht gesehen werden. Der hier vorliegende Fall hat sich bereits im Jahre 1957 abgespielt. Ob man für eine spätere Zeit, nachdem diese Vereisungsgefahr durch Gerichtsurteile, Presseberichte usw. weitgehend bekannt geworden ist, noch den gleichen Standpunkt einnehmen darf, kann dahingestellt bleiben.

Die Revision des beklagten Landes erweist sich daher als unbegründet.

B.

Anschlußrevision der Klägerin:

1) Soweit die Anschlußrevision sich dagegen wendet, daß das Berufungsgericht eine Verletzung der Streupflicht

durch den beklagten Staat verneint, ist dem Revisionsgericht eine Nachprüfung versagt.

Zwar hat das Landgericht, soweit die Klägerin den ihr entstandenen Schaden auf eine Verletzung der Streupflicht zurückführt, die dem beklagten Staat obliegende Haftung unter dem Gesichtspunkt einer Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG geprüft. Das Berufungsgericht hat diesen Ausgangspunkt nicht ausdrücklich abgelehnt, seinen Ausführungen hierzu muß aber entnommen werden, daß es richtigerweise von der zivilrechtlichen Haftung gemäß §§ 823, 89, 31 BGB ausgegangen ist.

Nur der Klagegrund der Amtspflichtverletzung ist aber ohne Rücksicht auf den Streitwert nach § 547 Abs. 1 Nr 2 ZPO revisibel, während dem Revisionsgericht die Nachprüfung des nicht privilegierten Klagegrundes der §§ 823, 89, 31 BGB, wenn, wie hier, die Voraussetzungen des § 546 Abs. 1 ZPO nicht gegeben sind, versagt ist.

In der mündlichen Verhandlung hat der Prozeßvertreter der Klägerin seine Rüge insoweit daher auch nicht mehr aufrechterhalten.

2) Gegenstandslos wird damit aber auch die weitere Rüge der Anschlußrevision, der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges hätte ein doppelt schuldhaftes Verhalten der Bediensteten des beklagten Staates gegenübergestellt werden müssen, nämlich die Verletzung der Streupflicht und das Unterlassen der Aufstellung eines Warnschildes. Die Nichtnachprüfbarkeit des Klagegrundes der zivilrechtlichen Haftung hat insoweit zur Folge, daß die Klägerin mit ihrer Rüge nicht mehr erreichen kann, als was ihr vom Berufungsgericht aus dem Klagegrund der Amtspflichtverletzung bereits zuerkannt worden ist.

3) Fehlsam ist schließlich auch das Vorbringen der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe bei der Schadensabwägung nicht in Rechnung gestellt, daß der Zeuge Meister nach seiner Bekundung, obwohl er mit einer Geschwindigkeit von nur etwa 30 km/Std. auf die Innbrücke gefahren sei und mit Glatteis gerechnet habe, auch auf der Brücke mit seinem Wagen leicht ins Schleudern gekommen sei. Aus diesem Umstand ergebe sich aber, daß die Geschwindigkeit des Volkswagens der Klägerin weit weniger zur Entstehung des Unfalls beigetragen habe als die Eisglätte auf der Innbrücke.

Diese Ausführungen sind in zweifacher Hinsicht unrichtig. Einmal zeigt der Umstand, daß der Zeuge M. mit seinem Wagen nicht verunglückt ist, daß gerade die große Geschwindigkeit des Volkswagens der Klägerin eine wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt hat. Und andererseits ist die Eisglätte zwar für den Unfall mitursächlich gewesen, aber der beklagte Staat hat nicht für die Eisglätte, sondern dafür zu haften, daß er die Aufstellung eines Warnschildes unterlassen hat.

Das Berufungsgericht hat unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung über die Entstehung des Schadens zu entscheiden gehabt. Die für die Schadensfeststellung maßgebenden einzelnen Erwägungen des Berufungsgerichts sind als Äußerungen des freien Ermessens in der Revisionsinstanz nur auf Überschreitung dieser Grenzen nachprüfbar. Es läßt sich aber nicht feststellen, daß das Berufungsgericht bei seiner Schadensabwägung schätzungsbegründende Tatsachen nicht gewürdigt, falsche Rechtsbegriffe oder Rechtssätze angewandt hat oder daß seine Erwägungen offensichtlich unsachlich sind. Die von der Anschlußrevision gerügte Verletzung des

§ 287 ZPO liegt daher nicht vor.

C.

Revision und Anschlußrevision sind danach als unbegründet zurückzuweisen. Die Kosten der erfolglos gebliebenen Rechtsmittel sind gemäß §§ 97, 92 ZPO gegeneinander aufzuheben.

Dr. Pagendarm

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Bundesrichter Dr. Beyer ist beurlaubt und ortsabwesend; er ist an der Leistung der Unterschrift verhindert.

Dr. Reinhardt

Dr. Pagendarm