

9
III ZR 144/59

Verkündet

am 11. Juli 1960

ieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der E [REDACTED] A [REDACTED] U [REDACTED] und S [REDACTED] V [REDACTED]
gesellschaft in M [REDACTED], vertreten durch ihren Hauptbe-
vollmächtigten, Direktor Dr. Arthur R [REDACTED] in M [REDACTED],
S [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Freistaat Bayern, vertreten durch die Finanzmittel-
stelle München des Landes Bayern,

Beklagten, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1960 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Weber, Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer
und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom
30. April 1959 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Revisionsverfah-
rens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat auf Grund eines Verkehrsunfalls Versicherungsleistungen erbracht, deren Erstattung sie von dem beklagten Land verlangt, soweit die Ersatzansprüche auf sie übergegangen sind.

Der Verkehrsunfall hat sich am Montag, dem 4. Februar 1952 gegen 13.45 Uhr auf der Bundesstraße 15 ereignet. Die Bundesstraße 15 führt von der Autobahnausfahrt bei Rosenheim (Pfraundorf) nach der österreichischen Grenze bei Kufstein (Kiefersfelden) und war damals neben der Eisenbahn die Hauptverkehrsader durch das Inntal. Die Linienführung der historisch gewachsenen Straße paßte sich dem Gelände an, sodaß die Straße zahlreiche Kurven und Höhenunterschiede aufwies.

Am fraglichen Tage kam es zwischen Niederaudorf und Brannenburg zu einem Zusammenstoß zwischen einem mit Personen besetzten Linienomnibus einer Firma M [REDACTED] und einem Lastzug einer Dortmunder Transportfirma. Der Lastzug bestand aus einem zweiachsigen Motorwagen und einem dreiachsigen Anhänger; er hatte eine Gesamtlänge von rund 18 m und war mit Brettern schwer beladen. Die Straße war schneeglatt und die Fahrbahn durch die etwa 1 m hohen Schneewälle am Straßenrand an der Unfallstelle bis zu 5,35 m verengt. In beiden Fahrtrichtungen standen Tafeln mit der Aufschrift "Glatteis". Die beiden Fahrzeuge begegneten sich ungefähr 42 m südlich des Kilometersteins 77,5 in einer etwa 35 m langen Kurve. Die Straße war nach dem äußeren Kurvenrand überhöht und verlief nicht eben. Für den Lastzug, der von Norden (Brannenburg) kam, war die Kurve eine Linkskurve; er hatte eine Kuppe auf der Straße erreicht und eine Gefällstrecke von etwa 30 m zu durchfahren. Ihm entgegen kam aus Richtung Kufstein der ungefähr 10 m lange und rechtsgesteuerte Omnibus mit dem

- 3 -

Fahrer H. . Während der Begegnung erfaßte die linke vordere, eisenbeschlagene Aufbaukante des Lastzuganhängers die ihm zugewandte Seite des Omnibusses und riß sie der ganzen Länge nach tief auf. Dabei wurden drei Insassen getötet und zehn verletzt.

Gegen beide Fahrer wurde Anklage erhoben; das Verfahren wurde im Revisionsrechtszug auf Grund eines Straffreiheitsgesetzes eingestellt, nachdem das Schöffengericht sie freigesprochen und die Strafkammer die Berufung dagegen zurückgewiesen hatte.

Die Klägerin macht einen Teil des von ihr für den Halter des Omnibusses erstatteten Schadens in Höhe von 15.000 DM nebst Zinsen geltend. Sie hat in dieser Höhe Verurteilung des Beklagten beantragt und vorgetragen: Der Beklagte habe die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht verletzt. Die Straße sei nicht verkehrssicher gewesen und hätte längst umgebaut werden müssen. Die Querneigung der Straße habe fast 11 % betragen und sei zu stark gewesen, zumal die Kurve unübersichtlich sei. Schon bei geringer Glätte habe die Gefahr des seitlichen Abgleitens für Fahrzeuge bestanden. Nur darauf sei das plötzliche Abrutschen des Anhängers und damit der Unfall zurückzuführen. Außerdem habe die Straße übermäßige muldenartige Vertiefungen gehabt. Das Land hätte weitere Warnungsschilder anbringen oder die Straße sperren müssen, habe auch seine Streupflicht verletzt.

Das beklagte Land hat Abweisung der Klage beantragt und insbesondere ausgeführt: Die Straße sei verkehrssicher gewesen. Sie habe keine gefährlichen Unebenheiten gehabt und die Querneigung habe im Durchschnitt höchstens 7 % betragen. Das sei zulässig und ungefährlich gewesen. Der Unfall sei lediglich auf die schuldhaft fehlerhafte



Fahrweise der beiden Kraftfahrer zurückzuführen. Der Lastzug sei nicht abgerutscht, sondern habe in der Kurvenfahrt an dem weiterfahrenden Omnibus überhaupt nicht ohne Berührung vorbeikommen können. Bei der erkennbaren Glätte, Querneigung und Enge hätte der Omnibus vor der Kurve anhalten und der Lastzug im Schrittempo nur vorsichtig vorbeifahren dürfen. Im übrigen sei das Land nicht in der Lage gewesen, die Mittel zum schnelleren Ausbau auch dieser Bundesstraße aufzubringen. Eine Verpflichtung zum Streuen endlich habe nicht bestanden. Sein wohlorganisierter Straßendienst habe bis gegen 13.00 Uhr den in der vorangegangenen Nacht gefallenen Neuschnee ordnungsmäßig weggeräumt; danach sei die Fahrbahn nicht glatt gewesen. Erst ein anschließender Wärmeeinbruch habe Naßschneefall gebracht; bevor der Straßendienst die Straße hätte bestreuen können, womit er sogleich begonnen habe, habe sich der Unfall ereignet.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Klägerin verfolgt mit ihrer Revision den Klaganspruch weiter. Das Land bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung mit folgenden Erwägungen begründet:

Dem Land habe die Verkehrssicherungspflicht auf der Straße obgelegen, doch habe es diese nicht verletzt. Die Unfallstelle habe keine übermäßigen muldenartigen Vertiefungen aufgewiesen. Die durchschnittliche Querneigung der Straße von 7 % sei nicht verkehrsgefährdend gewesen.

Das Berufungsgericht folgt insoweit dem Obergutachten von Dr. Bitzl, einem Dozenten der Technischen Hochschule München. Es hält die gegen den Gutachter und gegen das Gutachten erhobenen Einwendungen für unbegründet. Es könne dahingestellt bleiben, führt das Urteil weiter aus, ob eine Streupflicht bestanden habe, denn das Land sei der Streupflicht ausreichend nachgekommen. Glatteiswarnschilder seien vorhanden gewesen; eine Verpflichtung zur Aufstellung weiterer Schilder oder zur Umleitung des Verkehrs habe nicht bestanden. Im übrigen handele es sich dabei um polizeiliche Pflichten; ein Amtshaftungsanspruch bestehe bei fahrlässiger Pflichtverletzung, um die es sich hier nur handeln könne, ~~aber~~ nur subsidiär; die Versicherungsansprüche des Omnibusunternehmens hätten die Entstehung von Amtshaftungsansprüchen ausgeschlossen.

II.

Der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist zutreffend. Die Pflicht zur verkehrssicheren Erhaltung der Straßen oblag dem Lande, weil den Ländern die Verwaltung der Bundesstraßen übertragen ist. Die Straßenverkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung eines Verkehrs auf öffentlichen Straßen entstehen können. Der Pflichtige hat dafür Sorge zu tragen, daß die Straße sich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befindet. Das bedeutet nicht, daß eine Straße schlechthin frei von allen Mängeln sein muß; ein solcher Zustand läßt sich nicht erreichen. Aber eine Straße darf keine gefährlichen Unebenheiten oder Hindernisse aufweisen und muß so beschaffen sein, daß sie insbesondere auch im Winter eine ordnungsmäßige Benutzung gestattet. Dabei hat der Träger der Verkehrssicherungspflicht diejenigen Maßnahmen zu treffen, die objektiv erforderlich und

nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Allerdings hat der Straßenbenutzer insbesondere bei natürlich gewachsenen Straßen die gegebenen Straßenverhältnisse so hinzunehmen, wie sie sich ihm darbieten. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegt in solchen Fällen nur vor, wenn eine Gefahr nicht behoben wird, der auch der aufmerksame Benutzer nicht ohne weiteres entgehen kann. Das alles entspricht der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGHZ 9, 373; 16, 95; 31, 73; BGH III ZR 67/58 vom 6. Juli 1959 = LM BGB § 823 Ea Nr. 20; III ZR 114/58 vom 19. Oktober 1959 = LM BGB § 823 Ea Nr. 25; vgl. auch DRiZ 1959, 233).

Von diesem Standpunkt aus ist das Urteil nicht zu beanstanden.

1) Der Straßenzustand:

Das Berufungsgericht hat sich der Beweiswürdigung des Landgerichts für die Feststellung angeschlossen, daß die Fahrbahn im Bereich der Unfallstelle keine nennenswerten muldenartigen Vertiefungen gehabt habe. Die Revision hat diese Feststellung nicht angegriffen.

Das Berufungsgericht folgt weiter dem Obergutachten des Dr. Bitzl, der für die Unfallstelle eine durchschnittliche Querneigung von 7 % ermittelt und dabei dargelegt hat, daß Überhöhungen in Kurven nötig und zweckmäßig seien, und daß die hier festgestellte Bauart nach den damals seit 1937 geltenden Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen (RAL 1937) zulässig gewesen sei. Dabei seien die durchschnittlichen Neigungen und Niveauunterschiede maßgeblich, weil die vielen kleinen Abweichungen immer nur auf je ein Rad einwirkten, also einem Wagen nicht gefährlich werden könnten. Die neueren Richtlinien von 1956

würden an der Unfallstelle nur noch eine Querneigung von 6 % gestatten, doch lägen ihnen andere Verkehrsziele und Verkehrsauffassungen zugrunde.

Dabei hat das Berufungsgericht auch die Würdigung des Sachverständigen übernommen, der abweichend von allen bis dahin gehörten acht Sachverständigen dargelegt hat, daß ein bloßes Abrutschen des Anhängers kaum erwiesen sei, daß aber die Fahrzeuge in der Kurve ohne Berührung überhaupt nicht aneinander hätten vorbeifahren können; in den vorangegangenen Verfahren habe man die Tatsache der Spurveränderung von Fahrzeugen bei Kurvenfahrten übersehen. Dr. Bitzl hat im einzelnen dargelegt, daß die Fahrzeuge mit ihrer reinen Wagenbreite von 2,40 und 2,50 m bei einem Abstand von je 5 cm vom Schneewall im Scheitelpunkt der Kurve, also an der Unfallstelle, zusammen einen Fahrbahnraum von 5,48 m benötigt hätten, während die geräumte Fahrbahn nur 5,35 m betrug; außerdem hätte die linke Bordkante des Lastzughängers wegen der Querneigung der Straße noch etwa 12 cm übergehungen.

a) Die Revision meint, der Sachverständige habe nicht berücksichtigt, daß der Lastzug ganz rechts und der Omnibus in der Schneewand gefahren sei. Es ist nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht diese Tatsache etwa übersehen hat, denn das ergab sich auch aus dem Urteil der Strafkammer, das das Berufungsgericht berücksichtigt. Außerdem besagten die von der Revision angeführten Zeugenaussagen nur, daß der Omnibus unmittelbar vor dem Zusammenstoß in den Schnee hineingefahren war. Selbst wenn einige Zentimeter hinzugezählt werden, ändert das am Ergebnis nichts, weil es sich auch bei den Ausführungen des Sachverständigen nur um Schätzen handelt, die nie auf den Zentimeter genau festgelegt werden können. Am Schluß seines Gutachtens hatte er

ausdrücklich bemerkt, daß die Wagen sich auch dann berühren mußten, wenn sie weiter über die Schneewände um 20-30 cm herausgeschwenkt wären. Danach war jedenfalls die Feststellung des Tatrichters auch unter Berücksichtigung der von der Revision hervorgehobenen Umstände möglich.

Unerheblich war ferner die Behauptung, der Sachverständige Paster habe an der Wiesenumzäunung vor der Unfallstelle Lackteile vom Omnibus festgestellt, weil dadurch allein Feststellungen nach Sekunde und Zentimeter nicht möglich waren, zumal der hintere Teil des Omnibusses beim Zusammenstoß den Zaun eingedrückt hatte.

Der Sachverständige hat zwar in seinem Gutachten zwei Zeugenaussagen erwähnt, wonach schon vor dem Zusammenstoß die Fahrzeuge sich gestreift hätten, doch hat dieser Teil des Gutachtens keine selbständige Bedeutung. Das Berufungsgericht hat daraus keine Folgerungen gezogen. Entgegen dem Vortrag der Revision ergibt sich aus dieser Bemerkung nichts gegen die Schlüssigkeit des Gutachtens.

b) Die Revision beanstandet die Bemerkung im Berufungsurteil, es treffe nicht zu, daß der Obergutachter die Zeugenaussagen und den vom Schöffengericht im Strafverfahren durchgeführten Fahrversuch außer Acht gelassen habe.

Richtig ist, daß das Gutachten Dr. Bitzl die Fahrversuche nicht ausdrücklich erörtert. Aber es spricht nichts dafür, daß der Sachverständige sie übersehen hat, da sie während der ganzen Verfahren wiederholt und eingehend erörtert worden waren. Das Berufungsgericht meint, es sei nicht mehr festgestellt, wo und wie stark das Versuchsfahrzeug gebremst worden sei. Das mag bedenklich sein, berührt aber das Ergebnis des Gutachtens nicht, weil der Unfall sich unter anderen Bedingungen als der Fahrversuch

zugetragen hatte. Denn die Fahrer der beiden Unfallfahrzeuge hatten nach ihren ständigen Einlassungen nicht gebremst, während der Omnibus beim Fahrversuch abgebremst worden war. Das Ergebnis des Versuchs war deshalb nicht ohne weiteres verwertbar.

Das Gutachten Dr. Bitzl hat wörtlich nur einige wenige Zeugenaussagen wiedergegeben, verwertet aber erkennbar das gesamte bisherige Beweisergebnis. Einer weiteren Erörterung der Beweisaufnahme im einzelnen bedurfte es im Gutachten nicht mehr.

c) Die Revision meint weiter, das Obergutachten enthalte einen Denkfehler, weil es ausführt, daß dann, wenn das Abgleiten des Anhängers infolge zu starker Überhöhung der Straße erfolgt wäre, es 13,5 m vor der festgestellten Zusammenstoßstelle hätte erfolgen müssen, weil dort die größte Schrägneigung mit einer erheblichen Längsneigung (Gefälle) zusammengetroffen sei.

Der Revision ist zuzugeben, daß dieser Satz für sich allein betrachtet bedenklich ist, weil sich bei der Fahrt eines Lastzuges auf schräger Straße vielfältige Kräfte auswirken, und schon eine stärkere Bestreuung an einer Stelle oder eine höhere Fahrtgeschwindigkeit ein anderes Ergebnis herbeiführen können. Aber die Revision hat diesen einen Satz aus seinem Zusammenhang herausgerissen, denn der Sachverständige nimmt an der fraglichen Stelle im Gutachten in längeren Darlegungen zu der Beweisaufnahme über die Frage des Abrutschens des Anhängers Stellung und kommt abschließend nur zu dem Ergebnis, daß ein solches Abrutschen nicht mit ausreichender Sicherheit erwiesen sei. Der beanstandete Satz ist dabei nur eine von mehreren Erwägungen des Sachverständigen und in dieser Bedeutung nicht zu beanstanden.

d) Die Revision rügt es als Verfahrensverstoß, daß das Berufungsgericht dem Antrag auf Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens nicht entsprochen habe.

Auch diese Rüge ist unbegründet. Die Zuziehung eines weiteren Gutachters steht im Ermessen des Tatrichters, denn nach § 412 ZPO "kann" das Gericht eine neue Begutachtung durch dieselben oder andere Sachverständige anordnen, wenn es das Gutachten "für ungenügend erachtet". Die Rechtsprechung hat gelegentlich von einer verfahrensrechtlichen Pflicht zur Einholung eines Obergutachtens bei besonders schwierigen Fragen oder bei groben Mängeln der vorhandenen Gutachten gesprochen (BGH LM ZPO § 404 Nr. 2 = MdB 1953, 605; BGH VersR 1960, 596). Es kann dahingestellt bleiben, ob der Rechtsprechung in dieser Allgemeinheit zuzustimmen ist, denn es läßt keinen Rechtsfehler erkennen, daß das Berufungsgericht die im jetzigen Verfahren noch erheblichen Fragen für den Sachverständigen nicht als besonders schwierig angesehen hat; die Feststellungen ergeben auch keinen groben Mangel des Gutachtens. Vielleicht spricht manches dafür, für diese Fragen die in § 244 Abs. 4 StPO als Ergebnis jahrelanger Rechtsprechung niedergelegten Grundsätze auch im Zivilprozeßrecht anzuwenden. Danach kann die Anhörung eines weiteren Sachverständigen auch dann abgelehnt werden, wenn das erste Gutachten bereits das Gegenteil der behaupteten Tatsache erwiesen hat, doch gilt das nicht, wenn die Sachkunde des früheren Gutachters zweifelhaft ist, wenn sein Gutachten von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgeht, wenn das Gutachten Widersprüche enthält oder der neue Sachverständige über Forschungsmittel verfügt, die denen des früheren Gutachters überlegen erscheinen. Nach den bisherigen Ausführungen lagen auch alle diese Gründe nicht vor.

e) Die Revision trägt weiter vor, das Berufungsgericht hätte anordnen müssen, daß Dr. Bitzl sein Gutachten mündlich vor dem Senat erläuterte.

Auch diese Rüge ist unbegründet. Nach § 411 Abs. 3 ZPO kann das Gericht das Erscheinen des Sachverständigen anordnen, damit er das schriftliche Gutachten erläutert. Nach den bisherigen Ausführungen bestand dazu kein Anlaß. Allerdings hat die Rechtsprechung ausgeführt, daß das Gericht den Sachverständigen vernehmen müsse, wenn eine Partei es beantragt, weil die Partei nur so von ihrem Fragerecht Gebrauch machen könne (BGHZ 6, 398; 24, 9; vgl. auch DRiZ 1958, 177). Die Klägerin hat aber einen solchen Antrag nicht gestellt. Sie hatte zwar durch wiederholte Schriftsätze Einwendungen gegen das Gutachten vorgebracht, aber stets nur beantragt, einen anderen Sachverständigen zu vernehmen. Die Revision meint, die Auslegung dieser Erklärungen ergebe, daß damit als minderes die Vernehmung der bisherigen Sachverständigen für den Fall beantragt worden sei, daß das Gericht einen anderen Sachverständigen nicht zuziehen wolle. Das trifft nicht zu, weil nur unklare Erklärungen auslegungsfähig sind, aber der Antrag des Berufungsanwalts eindeutig war, sodaß auch zur Ausübung des Fragerechts insoweit kein Anlaß bestand.

f) Die Revision beanstandet weiter, daß der Sachverständige Dr. Bitzl sich vom Straßenbauamt des beklagten Landes einen Lageplan und Erlasse beschafft sowie den im Verfahren mehrfach als Zeugen vernommenen Straßenmeister R. über Zeit und Ort der an der Unfallstelle durchgeführten Kurvenerhöhungen befragt hat. Das Berufungsurteil hat das als zulässig bezeichnet, weil die Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme gehabt und die vom Sachverständige getroffenen Feststellungen insoweit nicht angegriffen hätten.

Die Rüge ist ebenfalls unbegründet.

Eine mangelnde Unparteilichkeit des Sachverständigen ergab sich daraus im Gegensatz zur Auffassung der Revision schon deshalb nicht, weil der Sachverständige vorher beim Berufungsgericht angefragt hatte, ob er die benötigten Unterlagen beim Straßenbauamt unmittelbar oder durch das Gericht erfordern solle. Der Berichterstatter des Oberlandesgerichts hatte ihm daraufhin unter dem 13. März 1958 geantwortet, daß "keine Erinnerung dagegen bestehe, wenn der Sachverständige sich die zur Gutachtenserstattung erforderlichen Unterlagen unmittelbar beim Straßenbauamt Rosenheim erhole". Der Sachverständige hat in seinem Gutachten angegeben, welche weiteren Unterlagen er sich beschafft und daß er auch den Straßenmeister über Straßenarbeiten in der Zeit vor dem Weltkrieg befragt hatte.

Die Rüge hat auch sonst keinen Erfolg. Zwar hat die Rechtsprechung ausgeführt, daß es ein Verfahrensfehler sei, wenn ein Sachverständiger selbständig Zeugen oder Parteien über wesentliche Streitpunkte vernimmt (RGZ 156, 334/338; BGH NJW 1955, 671). Aber dieser Grundsatz gilt nicht ausnahmslos.

Einem Sachverständigen ist es nicht schlechthin verboten, neue Tatsachen festzustellen. Dazu kann er schon nach der Fragestellung genötigt sein, etwa wenn er die Geisteskräfte einer Person, ihre Ähnlichkeit mit anderen Personen, ihre Blutzusammensetzung, ihre Glaubwürdigkeit feststellen oder wenn er den Zustand von Sachen überprüfen oder bewerten soll, etwa die Gefährlichkeit, die Brauchbarkeit oder Unbrauchbarkeit einer Sache für einen bestimmten Zweck. Der Sachverständige muß in solchen Fällen vielfach selbständige Feststellungen treffen und sie im Gutachten verwerten. Der Sachverständige darf auch stets zur Erlangung oder Vertiefung seiner Sachkunde Ermittlungen anstellen und dazu andere Sachverständige befragen (RGZ 151, 349/356). Er darf ferner seine Hilfskräfte zur Bearbeitung

einsetzen und ihr Fachwissen verwerten (RG JW 1916, 1587; BGH III ZR 274/53 vom 26. Mai 1955). Wesentlich ist nur, daß der Sachverständige die tatsächlichen Grundlagen seines Gutachtens erkennbar macht und insbesondere aufzeigt, welche von dem bisherigen Sachstand abweichende Feststellungen er verwertet hat, damit das Gericht und die Parteien die Grundlagen des Gutachtens überprüfen können (vgl. Rosenberg, Lehrbuch des Zivilprozeßrechts 8. Aufl. § 120 II 3; Wieczorek ZPO § 402 B III b; BGHSt 2, 25 = LM Nr. 2 zu § 80 StPO; BGHZ 23, 207/213). Hat ein Gutachter auf Grund eigener Ermittlungen Tatsachen berücksichtigt, die vordem nicht in den Prozeß eingeführt waren, so ist die Verwendung seines Gutachtens jedenfalls dann nicht zu beanstanden, wenn diese Tatsachen durch eine ordnungsmäßige Beweisaufnahme bestätigt oder zwischen den Parteien unstreitig geworden sind. Das lag hier vor, da die Parteien das Ergebnis der selbständigen Ermittlungen des Sachverständigen nicht bestritten hatten.

2) Die Streupflicht:

a) Aus der Verkehrssicherungspflicht folgt auch die Pflicht, öffentliche Straßen bei Glätte in gewissem Umfang mit abstumpfenden Mitteln zu bestreuen. Nach der neueren Rechtsprechung brauchen aber öffentliche Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage bei Winterglätte nur an besonders gefährlichen Stellen bestreut zu werden; gefährlich in diesem Sinne sind wiederum nur solche Straßenstellen, die nach ihrer Beschaffenheit die Möglichkeit eines Unfalls auch dann nahelegen, wenn der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten läßt (BGHZ 31, 73: Niddabrücke). Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, ob die Unfallstrecke eine solche besonders gefährliche Straßenstelle war, weil nach seiner Auffassung das Land einer etwaigen Streupflicht nachgekommen sei. Damit ist für das Revisionsverfahren vom Bestehen einer Streupflicht auszugehen.

b) Richtig ist der weitere Ausgangspunkt des Berufungsurteils, daß eine Streupflicht falls sich Eis- oder Schneeglätte bildet, nur besteht, wenn früher gestreute Mittel nicht mehr wirksam sind und ein erneutes Streuen seinen Zweck erfüllen kann. Der Streupflichtige kann ferner bei auftretender Winterglätte nicht sofort alle Straßen gleichzeitig bestreuen, sondern ihm muß eine angemessene Zeit zum Bestreuen gelassen werden, wobei er nach einem bestimmten Plan vorgehen und die gefährlichsten Stellen zuerst bestreuen muß (vgl. BGB-RGRK § 823 Anm. 61).

Das Berufungsgericht hat insoweit folgendes festgestellt:

In der vorangegangenen Nacht zum 4. Februar 1952 sei etwa 20 cm Neuschnee auf eine vorhandene alte Schneesicht gefallen. Diese sei letztmals am Vormittag des 3. Februar 1952 unter Benutzung eines mit Streuvorrichtung versehenen Lastwagens bestreut worden. Der Straßendienst habe am 4. Februar 1952 zunächst den Neuschnee mit dem Schneepflug bis kurz nach 13.00 Uhr weggeräumt. Dadurch sei das Streugut des Vortages teilweise wieder sichtbar und wirksam geworden, auch habe auf der Straße nunmehr eine griffige Schneedecke aus Pulverschnee gelegen, so daß kein Anlaß zum sofortigen Streuen bestanden habe. Zwischen 13.30 und 14.00 Uhr sei im Gefolge eines plötzlichen Wärmeeinbruches kurze Zeit nasser Schnee gefallen und die Fahrbahn bei einer Temperatur um den Nullpunkt glatt geworden. Darauf habe der Streudienst um 14.30 Uhr mit dem Streuen begonnen, und zwar von der Autobahn bei Pfraundorf in Richtung Kiefersfelden (Kufstein). Inzwischen hatte sich der Unfall gegen 13.45 Uhr ereignet.

Das Berufungsgericht hat eine Verletzung der Streupflicht bei dieser Sachlage verneint, weil mit dem Streuen

rechtzeitig begonnen, auch die angemessene Frist zur Durchführung nicht überschritten sei und die Organisation keine Mängel enthalte, da bei den zahlreichen Kurven und Gefällstrecken dieser Straße die Unfallstelle nicht gefährlicher als die vielen anderen Kurven und Gefällstrecken gewesen sei.

Das zeigt im Ergebnis keinen Rechtsfehler. Die Revision wendet sich zwar gegen die Würdigung des Berufungsrichters, aber nur mit einer eigenen anderen Würdigung der Beweisaufnahme, ohne damit einen durchgreifenden Rechtsfehler des Tatrichters aufzeigen zu können. Es muß für das Revisionsverfahren hingenommen werden, daß der Berufungsrichter den Zeugen geglaubt hat, es sei zunächst eine griffige Neuschneedecke vorhanden gewesen und zum Teil das alte Streugut zum Vorschein gekommen und wirksam geworden. Dann ist es unerheblich, wenn die Revision demgegenüber ausführt, es entspreche der Erfahrung, daß andere Kraftfahrzeuge das Streugut vom Vortage zur Seite geschleudert hätten, und es sei nicht festgestellt, daß Streugut auch dort noch gelegen habe, wo es nicht zu sehen gewesen sei, oder daß die Schneedecke bei dem starken Verkehr nicht mehr hätte griffig sein können. Denn das alles hat der Berufsrichter, den Zeugen glaubend, als widerlegt angesehen.

Unrichtig ist auch die Auffassung der Revision, es hätte der Streuwagen sogleich hinter dem Schneepflug fahren müssen. Der Tatrichter hat festgestellt, daß die Straße erst im Anschluß an einen Wärmeeinbruch in den Mittagsstunden nach dem seit 13.30 Uhr gefallenem nassen Schnee glatt geworden sei. Dann ist es nicht zu beanstanden, daß der Straßendienst bis 13,45 Uhr noch nicht gestreut hatte.

3) Die Schneeräumung:

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe die Aussage des Wegewärters Zangerl übersehen. Dieser hatte als

Zeuge u.a. ausgesagt, er hätte sonst immer an engen Stellen und auch an der Unfallstelle den Schnee mit der Schaufel noch weiter nach außen geworfen. Die Revision meint, daraus ergebe sich schon allein, daß die Schneeräumung unzulänglich vorgenommen und die Verkehrssicherungspflicht verletzt worden sei.

Die Revision führt damit eine neue Anspruchsgrundlage ein; das ist im Revisionsverfahren unzulässig. Denn in den vorangegangenen Rechtszügen hatte die Klägerin niemals eine Haftung des Landes aus einer mangelhaften Schneeräumung mit der Begründung hergeleitet, der Straßendienst hätte nach der Räumung mit dem Schneepflug aus den Kurven weiteren Schnee noch mit Schaufeln entfernen müssen. Im übrigen läßt die Aussage des Zeugen in keiner Weise erkennen, daß die Straßenbehörden ihre Pflicht zur Schneebeseitigung schuldhaft vernachlässigt hätten. Denn auch insoweit muß dem Straßendienst eine angemessene Zeit gelassen werden, um nach der Räumung mit dem Schneepflug nach Kurven oder Engstellen mit der Schaufel zu verbreitern. Die Kraftfahrer müssen sich insbesondere bei den historischen und natürlich gewachsenen Straßen auf den vorhandenen Straßenzustand einstellen und können nicht erwarten, daß Einwirkungen der Naturgewalten auf allen Straßen sofort restlos beseitigt werden (vgl. BGH LM BGB § 823 Ea Nr. 20; auch III ZR 177/58 vom 30. November 1959).

4) Die Warnschilder:

Richtig ist, daß die Klägerin keine Schadensersatzansprüche aus einer Verletzung der polizeilichen Pflichten herleiten kann, weil nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB bei fahrlässiger Amtspflichtverletzung, um die es sich hier handelt, eine Haftung nur hilfsweise eintritt, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz erlangen kann.

Der Halter des Omnibusses als unmittelbar Betroffener hatte aber durch die Leistung der Klägerin auf Grund des Versicherungsvertrages anderweitigen Ersatz erlangt, so daß Ansprüche insoweit auf die Klägerin nicht übergegangen waren (vgl. BGB RGRK 11. Aufl. § 839 Anm. 90).

Das Berufungsgericht hat dabei aber verkannt, daß auch die Verkehrssicherungspflicht den Träger dieser Pflicht unter gewissen Voraussetzungen zwingt, Warn- und Hinweisschilder anzubringen, dann nämlich, wenn die alsbaldige völlige Beseitigung einer Gefahr durch straßenbauliche Maßnahmen, durch Abräumen von Hindernissen, Streuen u. dgl. nicht möglich ist. Diese Warnungspflicht besteht unabhängig von der Pflicht der Polizei zur Aufstellung der vorgeschriebenen Verkehrszeichen. Aber derartige Warnungszeichen sind nur bei unvermuteten, unerwarteten Gefahren nötig, die ein sorgfältiger Kraftfahrer auch nicht durch einen beiläufigen Blick sogleich erfassen kann (BGH LM BGB § 823 (Ea) Nr. 8 und Nr. 13; BGH Versicherungsrecht 1959, 828 und 435, 1960, 349 und 237).

Unstreitig befanden sich an der Straße in ausreichenden Abständen Schilder, die auf "Glatteis" hinwiesen. Die übrigen Gefahren der Straße, nämlich die geringe Breite, die auffallende Querneigung und das nicht unerhebliche Gefälle waren jedermann eindeutig erkennbar, insbesondere den beiden Fahrern der beteiligten Fahrzeuge aus der früheren Benutzung der Straße auch bekannt. Der Aufstellung weiterer Warnungszeichen oder Hinweisschilder bedurfte es dann nicht mehr.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Weber

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Bundesrichter Dr. Beyer Gähtgens
ist ortsabwesend und kann
deshalb nicht unterschreiben.

Dr. Weber