

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

BGB § 839 C, Fe; GG Art. 34; Pr. WegereinigungsG v. 1. Juli 1912, GS 187, §§ 1, 2

Eine Gemeinde ist grundsätzlich nicht verpflichtet, für ihre Straßen einen nächtlichen Streudienst einzurichten oder gefährliche Stellen von Hauptverkehrs- oder Durchgangsstraßen zur Nachtzeit bei plötzlicher Eisbildung zu bestreuen.

BGH, Urt. v. 21. November 1963 III ZR 148/62 OLG Frankfurt/Main
LG Marburg

III ZR 148/62

Verkündet am 21. November 1963
Fieser, 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 Firma Carl P [REDACTED] & Co. GmbH. in F [REDACTED]/M [REDACTED],
Li [REDACTED]straße [REDACTED], satzungsgemäß vertreten durch ihre Gesell-
schafterin Frau Dr. M. V [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die U [REDACTED] M [REDACTED]/L [REDACTED], v [REDACTED] d [REDACTED]
i [REDACTED] Ma [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 21. November 1963 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter
Dr. Arndt, Dr. Beyer, Gähtgens und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
2. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts
Frankfurt (Main) vom 28. Juni 1962 wird zurück-
gewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Revisionsrechts-
zuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Halterin eines Lastzuges mit Anhänger. Mit diesem Lastzug befuhr der bei der Klägerin angestellte Kraftfahrer B in den frühen Morgenstunden des 20. Januar 1959 die Bundesstraße ■ in Richtung F ■ / M ■ - K ■ . Als er gegen 4 Uhr 45 im Zuge der Ortsdurchfahrt M ■ in die leicht ansteigende Rechtskurve kam, die von der G ■ - ■ Straße auf die L ■ brücke am Südbahnhof führt, geriet der Lastzug auf die linke Fahrbahnhälfte; dabei überfuhr er auf der Auffahrt zur Brücke den linken Gehweg und geriet gegen das Brückengeländer. Zur Unfallzeit war die Fahrbahn an der Unfallstelle vereist und nicht gestreut.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ersatz ihres Unfallschadens in Anspruch und hat dazu vorgetragen:

Das Kleinsteinpflaster der Unfallstelle sei infolge der Vereisung sehr glatt gewesen. Der Lastzug sei mit 35 - 40 km/st auf die Kurve zugefahren. Auf dem vereisten Kleinsteinpflaster seien die entsprechend dem Kurvenverlauf nach rechts eingeschlagenen Vorderräder quer gerutscht, so daß der Lastzug dem Steuer nicht gehorcht habe und bis an das Brückengeländer gerutscht sei. Der Lastkraftwagen habe mit dem Vorderteil das Brückengeländer durchbrochen und sei dort hängen geblieben, wobei der Wagen erheblich beschädigt worden sei. Die Klägerin beziffert ihren Schaden im einzelnen auf insgesamt 13 195,40 DM.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte hätte als Trägerin der Verkehrssicherungspflicht die Unfallstelle streuen müssen, sei es vorbeugend am Abend des 19. Januar 1959, sei es in der Nacht zum 20. Januar 1959. Denn es handele sich bei der Unfallstelle um einen verkehrswichtigen und besonders gefährlichen Straßenteil. Dieser sei die - auch zur Nachtzeit - stark befahrene Bundesstraße ■; die Unfall-



stelle sei deshalb besonders gefährlich, weil die scharfe Kurve die Auffahrt von der Gisselberger Straße zur Brücke - die die ständige Gefahr einer vorzeitigen Vereisung in sich berge - bilde, wobei eine Höhendifferenz von 3 m überwunden werden müsse und zu Beginn der Kurve der Fahrbahnbelag von Asphalt in Steinpflaster wechsele. An den Tagen vor dem Unfall habe es geschneit; außerdem habe ständig Frost mit nächtlichen Tiefstwerten bis zu minus 10 Grad geherrscht. Am Vortage des Unfalls sei infolge von Temperaturen von einigen Wärmegraden der Schnee zwar teilweise getaut, jedoch seien Reste von Schneematsch zurückgeblieben. Am Abend des 19. Januar 1959 gegen 21 Uhr habe allerdings noch eine Temperatur von plus 1 - 2 Grad geherrscht; in der Unfallnacht sei die Temperatur jedoch bis minus 1 - 3 Grad zurückgegangen. Dadurch sei das Schmelzwasser, das von der Brücke die Kurvenfahrbahn hinuntergeflossen sei, gefroren; hiermit sei vorher auch zu rechnen gewesen.

Die Beklagte hätte bei der gegebenen Sachlage sowohl den Schneematsch von der Brücke und der Kurve entfernen als auch diesen Straßenteil streuen müssen. Sie habe aber schuldhaft überhaupt nichts unternommen. Der aus dem Jahre 1955 stammende Streuplan der Beklagten (der unstreitig zwischen 20 und 7 Uhr, ausnahmsweise bis 5 Uhr, ein Bestreuen der Unfallstelle nicht vorsieht) werde den besonderen und durch den stärker gewordenen Verkehr noch gewachsenen Gefahren dieser Stelle nicht gerecht. Die Beklagte hätte deshalb geeignete Vorkehrungen für ein Streuen auch zur Nachtzeit treffen müssen. Außerdem hätten die verantwortlichen Stellen die Durchführung des Streuplanes, der die Schneeräumung der Unfallstelle ausdrücklich vorsehe, schuldhaft nicht überwacht.

Für den Fahrer des Lastkraftwagens sei der Unfall ein unabwendbares Ereignis gewesen. Er habe weder mit Glätte an der Unfallstelle rechnen können, da die Straße von Frankfurt bis zur Unfallstelle überall schnee- und eisfrei gewesen sei, noch damit, daß die Stelle im Fall ihrer Vereisung, die für ihn nicht erkennbar gewesen sei, nicht gestreut sei. Der Kraftfahrer E. sei seit 1924 bei der Klägerin tätig und bisher unfallfrei gefahren; auch habe er die Strecke gut gekannt; selbst bei einer geringeren Geschwindigkeit sei der Unfall nicht vermeidbar gewesen.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 13 195,40 DM nebst 4 % Zinsen ab 25. Mai 1959 zu zahlen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht:

Die Unfallstelle sei nicht gefährlich; die Kurve sei hervorragend ausgebaut und führe allmählich auf die Brücke. Weder am 19. Januar 1959 noch zu oder vor der Unfallzeit selbst sei ein Streuen erforderlich gewesen. In M. habe nur bis 14. Januar 1959 bei leichtem bis mäßigem Frost Schneefall geherrscht. Der danach noch einmal eingetretene, aber lediglich geringfügige Schneefall am 17. Januar 1959 habe sich auf die Brücke überhaupt nicht ausgewirkt. Die Unfallstelle sei vor dem Unfall am 15. Januar 1959 das letzte Mal gestreut worden, und von diesem Zeitpunkt ab sei die Fahrbahn schnee- und eisfrei gewesen. Am 19. Januar 1959 hätten bei Südwestwind und teils sonnigem, teils regnerischem Wetter in M. Temperaturen bis + 4,9 ° geherrscht, so daß etwaige letzte Schneereste weggetaut seien. Im übrigen sei die Beklagte nicht verpflichtet, den Schnee vollständig von der Brücke zu entfernen, sondern nur soweit, daß die Fahrbahn in einer

Breite frei sei, daß die Kraftwagen passieren könnten. In diesem Zustand habe sich die Fahrbahn am Unfalltag aber in jedem Fall befunden. Bis in die späten Abendstunden des 19. Januar 1959 sei eine Glatteisbildung nicht festzustellen gewesen. An diesem Tage hätte die Beklagte bei Plustemperaturen und abgetauter sowie völlig schnee- und eisfreier Fahrbahn nicht zu streuen brauchen. Zur Nachtzeit zu streuen, sei sie nicht verpflichtet. In dieser Hinsicht bilde auch die Unfallstelle keine Ausnahme, da der Verkehr hier nachts nicht ungewöhnlich stark sei; im übrigen müsse ein Kraftfahrer zur Nachtzeit selbst auf etwaige aus einer plötzlichen Vereisung entstehende Gefahren achten und ihnen in geeigneter Weise begegnen. Aber selbst wenn man ausnahmsweise eine nächtliche Streupflicht bejahen wollte, entfalle eine Haftung der Beklagten. Denn die erste Glättebildung sei erst in der Zeit des Unfalls aufgetreten; zwischen Glättebildung und Unfall habe also nicht genügend Zeit gelegen, um noch streuen zu können. Außerdem sei die Unfallstelle durch große Bogenlampen neben der Kurve beleuchtet, in deren Licht man eine etwaige Vereisung hätte erkennen können und müssen. Der Kraftfahrer E. habe es an der nötigen Aufmerksamkeit fehlen lassen und sei außerdem mit einer zu hohen Geschwindigkeit gefahren.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die hiergegen von der Klägerin eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1.) Das Berufungsgericht geht davon aus, daß als Grundlage des Klageanspruchs § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG in Betracht komme, da die Beklagte durch Aufstellung eines Streuplanes

organisatorische Maßnahmen zur Bekämpfung der Straßenglätte getroffen habe. Voraussetzung einer Amtshaftung der Beklagten sei deshalb, daß die organisatorischen Maßnahmen nicht ausreichend gewesen seien oder die Bediensteten der Beklagten den Streuplan nicht gehörig ausgeführt hätten, wie dies auch von der Klägerin behauptet sei.

Dagegen bestehen, weil im Gebiet der beklagten Stadt das Preußische Wegereinigungsgesetz vom 1. Juli 1912 (PrGS S. 187) weiter gilt, keine Rechtsbedenken; auch nicht insoweit, als die Klägerin außerdem eine fehlende oder mangelhafte Aufsicht der Beklagten über die Durchführung der von ihr zur Erfüllung der Schneereinigungs- und Streupflicht getroffenen Anordnungen und Maßnahmen behauptet hat (vgl. BGHZ 27, 278; 32, 352 = LM § 839 (k) BGB Nr. 19 mit Anm.; Urt. des Senats vom 21. September 1961 III ZR 94/60).

Das Oberlandesgericht kommt jedoch zur Abweisung der Klage vor allem auf Grund der Erwägung, daß die Klägerin den ihr obliegenden Beweis dafür, daß die Beklagte oder ihre Bediensteten insoweit ihre Pflichten verletzt hätten, nicht erbracht habe.

2.) a) Was die behauptete Verletzung der Streupflicht anlangt, so führt das Berufungsgericht folgendes aus:

Zwar habe an der Unfallstelle, für die die Beklagte verkehrssicherungspflichtig sei, zur Unfallzeit eine verkehrsfährdende Glatteisbildung bestanden, und diese Stelle sei auch seit dem 15. Januar 1959 nicht mehr bestreut worden. Damit sei aber noch nicht die Schlußfolgerung gerechtfertigt, die Beklagte habe ihre Streupflicht schuldhaft vernachlässigt, entgegen der Ansicht der Klägerin auch nicht nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises, da es keinen Erfahrungssatz gebe, daß der verkehrswidrige Zustand (hier Vereisung) einer Straßenstelle gerade eine Verletzung der Streupflicht als typische Ursache habe. Mithin habe die Klägerin den vollen Beweis dafür

zu erbringen, daß dieser Zustand der Straße zur Unfallzeit auf einer Verletzung der Streupflicht der Beklagten beruhe. Dieser Beweis sei der Klägerin aber nicht gelungen. Wenn die Beklagte die Unfallstelle (vor dem Unfall) zuletzt am 15. Januar 1959 bestreut habe, so könne darin schon objektiv eine Pflichtverletzung der Beklagten nicht gesehen werden, weil die Wetterlage in der folgenden Zeit (bis zum 19. Januar 1959) zu Streumaßnahmen einen Anlaß nicht gegeben habe. Im übrigen würde es auch an jedem Zusammenhang zwischen dem Unterlassen von Streumaßnahmen in der Zeit vom 15. bis 19. Januar 1959 und dem Unfall der Klägerin fehlen. Denn die Wirkung von (etwaigen) Streumaßnahmen an den Tagen zwischen dem 15. und 19. Januar 1959 würde zur Unfallzeit durch den Verkehr längst wieder zunichte gemacht worden sein.

Es könne sich also nur darum handeln, ob die Beklagte in der Nacht zum 20. Januar 1959, noch vor dem Unfall, hätte streuen müssen. Die Frage, ob für die Beklagte die Pflicht bestanden habe, die Unfallstelle wegen der hier bestehenden besonderen Gefahren (Flußbrücke im Zuge einer viel befahrenen Durchgangsstraße mit gekrümmter, etwa 3 m ansteigender Auffahrt) ausnahmsweise auch nachts zu bestreuen, die das Landgericht bejaht hat und zu deren Bejahung auch das Oberlandesgericht neigt, läßt das Berufungsgericht im Ergebnis jedoch unentschieden. Denn auch wenn man von einer solchen besonderen Pflicht ausgehe, bestehe doch - so führt das Oberlandesgericht weiter aus - eine Pflicht zum Streuen erst nach eingetretener Glatteisbildung, da eine Verpflichtung zum vorbeugenden Streuen anerkanntermaßen nicht bestehe, weil eine solche Maßnahme zwecklos sei. Außerdem sei dem Streupflichtigen eine angemessene Frist zu lassen, innerhalb deren er sich auf die eingetretene Glatteisbildung einstellen und seine Maßnahmen treffen könne. Diese Pflicht sei hier, da die Unfallstelle am Stadtrand liege, mit min-

destens einer Stunde zu bemessen. Am 19. Januar 1959 hätten tagsüber bis in die Nacht hinein die Temperaturen über dem Gefrierpunkt gelegen (um 21 Uhr noch plus 1 - 2 Grad), und das Thermometer sei erst im Laufe der Nacht unter Null Grad gesunken. Aus verschiedenen Umständen ergebe sich eine erhebliche Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Frost mit Glättebildung erst in den Morgenstunden, also so kurz vor dem Unfall eingetreten sei, daß die Beklagte auch bei pflichtgemäßer Sorgfalt ihrer (unterstellten nächtlichen) Streupflicht nicht mehr hätte rechtzeitig nachkommen können. Jedenfalls aber gingen Zweifel in dieser Richtung zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin.

b) Die Revision rügt insoweit die Verkennung der Grundsätze über den Anscheinsbeweis und die mehrfache Verletzung des § 286 ZPO durch das Berufungsgericht, insbesondere weil es den angebotenen Sachverständigenbeweis nicht erhoben habe dafür, daß auch auf der Straße befindliche Reste eines Streuens aus den Tagen vor dem 20. Januar 1959, was von der Beklagten unterlassen sei, den Unfall ebenfalls verhindert hätte, und daß auch vorbeugendes Streuen "nicht zwecklos", mithin hier angebracht und notwendig gewesen sei. Angesichts der hier besonders großen Gefahren an der Unfallstelle hätte die Beklagte diese auch nachts oder jedenfalls aber "sofort" beim Eintreten des Glätteises streuen müssen.

Diese Rügen der Revision sind jedoch unbegründet.

3.) Vorweg ist zu bemerken, daß die mit der Reinigungspflicht nach §§ 1, 2 Pr Wegereing verbundene Streupflicht ihrem sachlichen Gehalt und Umfang nach gleich ist mit der sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht ableitenden Streupflicht, sodaß insoweit die gleichen Rechtsgrundsätze zur Anwendung kommen (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 1. Oktober 1959 - III ZR 59/58 - in NJW 1960, 41).

a) Soweit das Oberlandesgericht die Ansicht vertritt, der Grundsatz des ersten Anscheinsbeweises komme hier nicht zur Anwendung (in einer zusätzlichen Bemerkung diesen vielmehr auf den Fall des Ursachenzusammenhanges zwischen einer festgestellten objektiven Pflichtverletzung und dem Eintritt des Unfalls sowie auf die Frage eines Verschuldens im Falle einer bereits bestehenden objektiven Verletzung der Streupflicht beschränkt), sind dagegen revisionsrechtlich Bedenken nicht zu erheben. Entgegen der Meinung der Revision genügt für die Anwendung des Grundsatzes über den Anscheinsbeweis in Richtung einer schuldhaften Verletzung der Streupflicht nicht, daß bei Glatteis eine Fahrbahn lediglich nicht gestreut ist, weil sich hierdurch typischerweise Unfälle ereignen; vielmehr setzt die Anwendung der Grundsätze des ersten Anscheins insoweit stets voraus, daß zunächst feststehen müßte, vom Streupflichtigen hätte gestreut werden müssen, mithin objektiv eine Verletzung der Streupflicht feststeht. Dies gilt im übrigen auch, soweit die Verletzung der Streupflicht auf der Grundlage eines Schutzgesetzes im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, das das Preußische Wegereinigungsgesetz darstellt, in Frage steht (vgl. hierzu BGH in LM § 823 (Eb) BGB Nr. 7 sowie in VersR 1955 S. 158 und 456).

Eine objektive Verletzung der Streupflicht hat aber das Berufungsgericht, was die Zeit nach dem 15. Januar bis zum 19. Januar 1959 anlangt, mit der Begründung verneint, daß die festgestellte Wetterlage in diesem Zeitraum einen Anlaß zum Streuen nicht geboten habe. Hierbei geht der Tatrichter davon aus, daß die Unfallstelle am 15. Januar 1959 geräumt und gestreut worden ist, und nimmt "mit großer Wahrscheinlichkeit" an, daß der lediglich am 17. Januar 1959 noch eingetretene geringfügige Schneefall an der Unfallstelle sich überhaupt nicht bemerkbar gemacht oder ausgewirkt habe. Damit hat das Oberlandesgericht ausreichend und bedenkenfrei

dargetan, daß für die Beklagte eine Pflicht zum Streuen der Unfallstelle in dem Zeitraum nach dem 15. Januar bis zum 19. Januar 1959 nicht bestand, weil insoweit weder eine Schneeglätte noch eine Eisbildung, die grundsätzlich Voraussetzungen für ein notwendiges Streuen sind, an dieser Straßenstelle in dem genannten Zeitraum festzustellen seien.

Soweit die Revision meint, das Berufungsgericht habe hinsichtlich der Streupflicht rechtsfehlerhaft nur auf die Verhältnisse in der Nacht zum 20. Januar 1959 abgestellt, ist dies also irrig. Ebenso kann die in diesem Zusammenhang weiterhin erhobene Verfahrensrüge aus § 286 ZPO (Übergehen von Beweisanträgen wegen der Wirkung von Streuresten aus früherem Streuen) der Revision nicht zum Erfolg verhelfen. Wenn nämlich eine Pflicht der Beklagten in der Zeit nach dem 15. Januar bis zum 19. Januar 1959 zum Streuen der Unfallstelle - wie dargelegt - nicht bestand, kann die Frage, ob schon nur etwa vorhandene Rest aus einem Streuen in diesem Zeitraum den Unfall verhütet hätten, wofür die Klägerin Beweis angetreten hatte, als für die Entscheidung unerheblich auf sich beruhen.

Bei dieser Sach- und Rechtslage kommt es auf die Hilferwägung des Oberlandesgerichts, daß die Wirkung von Streumaßnahmen in den Tagen nach dem 15. Januar (bis zum 19. Januar) 1959 zur Unfallzeit durch den Verkehr wieder zunichte gemacht worden sei, was die Revision auch bekämpft, ebenfalls nicht mehr an.

b) Was die Fragen anlangt, ob - wie die Revision meint - die Beklagte verpflichtet war, die Unfallstelle vorbeugend am Abend des 19. Januar 1959, ferner auch des Nachts oder zumindest "sofort" nach Eintreten des Glatteises zu streuen, gilt folgendes:

aa) Es ist gefestigte Rechtsprechung des erkennenden Senats, daß innerhalb geschlossener Ortschaften die Fahrdämme

an gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen, wozu vor allem die verkehrsreichen Durchgangsstraßen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sowie die städtischen Hauptverkehrsstraßen gehören, bei Glatteis zu bestreuen sind. Deshalb muß an solchen verkehrswichtigen Stellen gestreut werden, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen oder ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen, weil gerade diese Umstände bei Glatteis zum Schleudern oder Rutschen und damit zu Unfällen führen. Derartige gefährliche Stellen innerhalb von Ortschaften sind daher vor allem scharfe Kurven, Gefällstrecken, Straßenkreuzungen und -einmündungen sowie Straßen an oder über Wasserläufen (vgl. BGHZ 31, 73, 75; LM § 823 (Dc) BGB Nr. 18 und § 823 (Eb) BGB Nr. 7).

Es kann also angesichts der festgestellten gefährlichen Besonderheiten der Fahrbahn an der Unfallstelle (Übergang über eine in der Regel eine vorzeitige Eisbildung begünstigende Flußbrücke im Zuge einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße mit einer scharf gekrümmten, 3 m ansteigenden Auffahrt, Wechsel des Straßenbelages bei Beginn der Kurve und Straßeneinmündungen an dieser Stelle) ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß diese Stelle bei eingetretener Schnee- oder Eisglätte in der üblichen Hauptverkehrszeit (also grundsätzlich während der Tageszeit) von der Beklagten zu streuen war. Das nimmt auch das Berufungsgericht zutreffend an und wird von der Beklagten selbst nicht in Zweifel gezogen (vgl. LG Urt. S. 9), zumal die Beklagte in ihrem schon aus dem Jahre 1955 stammenden Streuplan ein Bestreuen dieser Straßenstelle bei Glatteisbildung in der Zeit von 7 Uhr u.U. von 5 Uhr, bis 20 Uhr, sogar an erster Stelle, vorgesehen hat.

Jedoch hat der erkennende Senat wiederholt ausgesprochen, daß jedenfalls grundsätzlich eine Streupflicht erst bei einer

konkreten Glatteis-Gefahrenlage besteht, d.h. also nicht im Sinne einer "vorbeugenden" Sicherungsmaßnahme gegen eine nur drohende Vereisung oder Glätte einer Straße (vgl. Urteile des Senats in LM § 823 Ea Nr. 8 und in VersR 1958, 289). Daß hier für die Beklagte eine Pflicht zum "vorbeugenden" Streuen der Unfallstelle, also etwa am Abend des 19. Januar 1959, nicht angenommen werden kann, ergibt sich schon daraus, daß nach dem festgestellten Sachverhalt an diesem Tage Wärmegrade, und zwar tagsüber bis + 4,9 Grad und gegen 21 Uhr von noch + 1 bis 2 Grad, herrschten, sowie daß nach den weiteren tatrichterlichen Ausführungen die Fahrbahn an dieser Stelle vor dem Unfall höchstens an ihren Rändern noch geringfügige Schneereste aufwies, wobei das Oberlandesgericht die Behauptung der Klägerin, die Brückenfahrbahn sei in ihrer gesamten Breite von Schnee und altem Eis bedeckt gewesen, auf Grund der Beweisaufnahme ausdrücklich als unrichtig bezeichnet (BU S. 3). Unabhängig davon, ob ausnahmsweise im Einzelfall bei einer besonderen Lage auch eine Pflicht zum vorbeugenden Streuen bestehen kann, wie z.B. bei anhaltendem Frostwetter oder geringem Schneefall und einer deshalb sicher bevorstehenden Glätte, der erfolgversprechend durch ein vorbeugendes Streuen begegnet werden könnte (vgl. hierzu auch Urteile des Senats in VersR 1958, 289 und 1959 S. 134), so ließen doch die hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts gegebenen gesamten Verhältnisse - sowohl was die Wetterlage als auch den Zustand der Fahrbahn an der Unfallstelle an 19. Januar 1959 anbetraf - unter Zugrundelegung objektiver Maßstäbe ein vorbeugendes Streuen weder als notwendig noch als zumutbar erscheinen.

Bestand aber für die Beklagte keine Pflicht zum "vorbeugenden" Streuen der Brückenauffahrt, insbesondere am Abend des 19. Januar 1959, so geht die Rüge der Revision ins

Leere, das Berufungsgericht habe verfahrenswidrig den angebotenen Beweis dafür nicht erhoben, daß ein vorbeugendes Streuen hier "nicht zwecklos" gewesen sei, wovon das Oberlandesgericht ausgeht.

bb) Für die Frage, ob die Beklagte verpflichtet war, in der Nacht zum 20. Januar 1959 noch vor dem Unfall diese Unfallstelle zu streuen und somit einen regulären Streudienst für die Nachtzeit einzurichten, was unstreitig nicht geschehen ist, aber von der Klägerin verlangt wird, sind folgende Erwägungen entscheidend:

Für die Beantwortung dieser Frage ist ebenfalls auszugehen von dem für die Bestimmung von Maß und Umfang der Verkehrssicherungspflicht allgemein geltenden Rechtsgrundsatz, daß der Träger der Verkehrssicherungspflicht gehalten ist, zur Abwendung der Verkehrsgefahren diejenigen Maßnahmen zu treffen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind, und daß Umfang und Maß insbesondere der Streupflicht sich richten nach den Gegebenheiten des Falles (vgl. hierzu auch § 2 Pr Wegereinigungsg). Hierbei werden in der Regel zwar von Bedeutung sein die Gefährlichkeit sowie die Verkehrswichtigkeit und -stärke der betreffenden Stelle, aber auch die Verkehrsübung und -auffassung sowie besonders die Frage, ob und welche Maßnahmen dem Verkehrspflichtigen bei der gegebenen Sachlage objektiv zumutbar sind. Angesichts des außerordentlich stark gestiegenen Kraftfahrverkehrs, seiner heute überragenden Bedeutung für den allgemeinen Verkehr und seiner gegenüber früher viel weitergehenden Bedürfnisse hat der erkennende Senat in Erweiterung der Verkehrssicherungspflicht und damit auch der Streupflicht diese in neuerer Zeit auf die Fahrbahnen, vor allem derjenigen von Durchgangs- und Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener

Ortschaften, an deren gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen erstreckt, und ausnahmsweise auch außerhalb von Ortschaften, sofern insoweit für den Verkehrsteilnehmer unvermutete, besonders gefährliche Stellen vorhanden sind (BGHZ 31, 73; 32, 352; Urt. des Senats in IM § 823 Dc BGB Nr. 18 und Nr. 44; § 823 Eb BGB Nr. 7 sowie vom 24. Oktober 1961 III ZR 162/59 in VersR 1961, 87/88). Jedoch kann dabei nicht verlangt werden, den dem Straßenverkehr besonders im Winter bei Schnee und Eis allgemein drohenden Gefahren müsse in der Weise begegnet werden, daß die Fahrbahn in jedem Fall, in einer jegliche Gefährdung ausschließenden Weise und vor allem zu jeder Zeit von Eis- und Glättebildung freizuhalten wäre. Denn die praktisch völlige Gefährlosigkeit der Straßen kann besonders im Winter mit den in dieser Zeit durch die Naturgewalten meist plötzlich entstehenden besonderen Gefahren mit zumutbaren Mitteln nicht erreicht und deshalb vom Verkehrspflichtigen grundsätzlich auch nicht verlangt werden (vgl. auch Urt. des Senats in IM § 823 Eb BGB Nr. 13). Es kommt hinzu, daß in dieser Beziehung neben der Zumutbarkeit auch die Verkehrsübung und -auffassung der Sicherungs- und Streupflicht einer Gemeinde Grenzen setzen (vgl. hierzu auch: Bayer ObLG in NJW 1955 S. 105 Nr. 10). Dabei ist für die aufgeworfene Frage in besonderem Maße beachtlich, daß die landes- und ortsrechtlichen Regelungen sowie die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze schon für den Fußgängerverkehr, für den ursprünglich allein die Streupflicht entwickelt, geregelt und gedacht war, eine Streupflicht zur Nachtzeit grundsätzlich nicht vorsahen und auch heute noch in der Regel nicht vorsehen, weil dessen Sicherung nur für die normale oder Hauptverkehrszeit, d.h. vom frühen Tage bis zum Abend, unter Zugrundelegung objektiver Maßstäbe erforderlich und für den Streupflichtigen zumutbar erscheint (vgl. die Zu-

sammenstellungen bei Ketterer-Friedrich, Die Streupflicht, 2. Aufl. S. 87 bis 90, und Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 11. Aufl. S. 283/284). Soweit im Einzelfall eine Streupflicht zur Nachtzeit im Schrifttum und in der Rechtsprechung bejaht worden ist, hat man diese auf Fälle beschränkt mit einem besonderen gerade zur Nachtzeit üblicher- oder sogar typischerweise starken Fußgängerverkehr, dessen Sicherung objektiv und für den Streupflichtigen mit verhältnismäßig einfachen Mitteln möglich und deshalb zumutbar ist, wie z.B. vor Theatern, Gast- und Vergnügungsstätten, Bahnhöfen, Haltestellen u.dergl. (vgl. Ketterer-Friedrich aaO S. 89, 90 und Geigel aaO S. 282 bis 284, jeweils mit Nachweisen aus der Rechtsprechung). Auch der erkennende Senat hat bisher ein objektives Bedürfnis und gegebenenfalls eine Pflicht zum Streuen während der späten Abendstunden oder frühen Nachtstunden nur für Bürgersteige und damit für den Fußgängerverkehr als möglich angenommen (vgl. Urt. vom 28. März 1963 III ZR 184/61 in VersR 1963 S. 661). Wenn sich das Landgericht für seine Ansicht, es habe eine Streupflicht der Beklagten für die Unfallstelle (d.h. also für die Fahrbahn) auch für die Nachtstunden bestanden - zu welcher Auffassung auch das Berufungsgericht neigt - auf Entscheidungen des Oberlandesgerichts Karlsruhe in VersR 1955, 630 und OLG Köln, ebenda 1953, 403, beruft, so wird dabei übersehen, daß diese Entscheidungen nur Unfälle von Fußgängern betreffen und vor allem lediglich zum Ausdruck bringen, daß mit dem Streuen grundsätzlich nicht erst "mit Beginn des Tages", sondern mit oder vor dem Einsetzen des Haupt- oder Berufsverkehrs zu beginnen ist - eine Auffassung, die in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats steht (vgl. Urt. vom 20. Februar 1958 III ZR 191/59 in VersR 1958, 289). Diesen Grundsätzen entspricht offensichtlich auch der Streuplan der Beklagten, indem er ein Schneeräumen und Streuen der

Ortsdurchfahrt der Bundesstraße ■, in deren Zuge die Unfallstelle liegt, in der Zeit von 7 bis 20 Uhr vorsieht und für die Fälle einer starken Glatteisbildung und hohen Schneefalls (wegen der dadurch bedingten größeren Gefahren) auch schon ab 5 Uhr früh.

Auch in Würdigung der Tatsache, daß die Unfallstelle nach den festgestellten besonderen Umständen eine für den Kraftfahrzeugverkehr vielleicht sogar besondere Gefahr - und zwar auch zur Nachtzeit - darstellte, kann jedoch entgegen der Ansicht des Landgerichts und der Unterstellung des Berufungsgerichts eine Streupflicht der Beklagten für die Fahrbahn dieser Straßerstelle zu der hier maßgeblichen Unfallzeit (4 Uhr 45 früh im Januar, also zur Nachtzeit) nicht anerkannt werden. Entscheidend hierfür ist in erster Linie, daß die Einrichtung eines Streudienstes zur Nachtzeit für die Fahrbahn, also für den Kraftfahrzeugverkehr, den Trägern der Verkehrssicherungspflicht jedenfalls heute noch nicht zugemutet werden kann. Denn auch zur Zeit benutzt nur eine im Verhältnis zum Tagesverkehr kleine Minderheit der Verkehrsteilnehmer die Straßen zum Kraftverkehr während der Nachtstunden, und es bedeutet eine Überspannung der an den Verkehrssicherungspflichtigen zu stellenden Anforderungen, für diese jedenfalls verhältnismäßig geringe Zahl von Kraftfahrern, mit einem großen organisatorischen, personellen und materiellen Aufwand einen nächtlichen Streudienst einzurichten. Dabei kann nicht außer acht gelassen werden, daß insbesondere die Ortsdurchfahrten von Durchgangsstraßen in den meisten Gemeinden Gefahrenpunkte aufweisen (Kurven, Straßenkreuzungen und -einmündungen, Fahrbahnverengungen, Gefällstrassen usw.), die nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen ein Streuen gegebenenfalls erforderlich machen würden, falls auch für die Nachtzeit eine

Streupflicht grundsätzlich zu bejahen wäre. Die Bejahung der Pflicht zur Einrichtung eines nächtlichen Streudienstes würde also diesen in fast allen Gemeinden, die von Durchgangs- oder Hauptverkehrsstraßen berührt werden, notwendig machen, wodurch lediglich für eine im Verhältnis zum Gesamtverkehr nur kleine Gruppe von im Nachtverkehr fahrenden Verkehrsteilnehmern eine ungewöhnlich starke Belastung der Allgemeinheit entstehen würde. Maßgebend ist weiter, daß auch heute noch - soweit ersichtlich - keine Verkehrsübung dahin besteht, daß insbesondere die Gemeinden die Fahrbahnen ihrer Straßen zur Nachtzeit bei plötzlichem Eintritt von Schnee- oder Eisglätte bestreuen, so daß sich kein Kraftfahrer darauf verlassen kann und darf, für diesen Fall seien auch während der Nachtstunden die Fahrbahnen durch Streuen gesichert. Der Kraftfahrer muß sich deshalb darüber klar sein, daß auch in dieser Beziehung - ebenso wie schon allgemein, z.B. durch die naturgegebenen schlechteren Möglichkeiten, der Straßenzustand zu erkennen, - das Fahren zur Nachtzeit mit einem größeren Risiko als am Tage verbunden ist, und daß er selbst eine gesteigerte Vorsicht walten lassen muß, um Unfälle zu verhüten (für Fußgänger so schon Bayer ObLG in NJW 1955 S. 105 Nr. 10). Die höchstrichterliche Rechtsprechung hat in neuerer Zeit mit Rücksicht auf die heute überragende Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs den Trägern der Verkehrssicherungspflicht in sachgerechter Erweiterung ihrer Pflichten auferlegt, in ihrem verantwortlichen Bereich auch die Fahrbahnen an deren gefährlichen Stellen jedenfalls während der Hauptverkehrszeit, d.h. also grundsätzlich tagsüber, durch Streuen gegen Schnee- und Eisglätte zu sichern. Das ist aber auch ausreichend, da das Maß und der Umfang der Verkehrssicherungs- und Streupflicht sich danach richten, was unter Zugrundelegung von objektiven Maßstäben erforderlich und zumutbar ist.

Dabei kann offen bleiben, ob der Träger der Verkehrssicherungspflicht in einem Einzelfall unter ganz außergewöhnlichen Umständen, die gegebenenfalls eine völlige Lähmung des Kraftfahrzeugverkehrs zur Folge haben oder für diesen aus dem üblichen Rahmen völlig herausfallende ungewöhnlich große Gefahren mit sich bringen würden, wenn nicht entsprechende und wirksame Sicherungen oder Gegenmaßnahmen getroffen würden, auch einmal zur Nachtzeit streuen muß. Denn ein solcher Fall liegt nach dem festgestellten Sachverhalt hier nicht vor. Der Unfall des Lastzuges der Klägerin hat sich nämlich auf einer, zwar an dieser Stelle allgemein gefährlichen, aber unter den gegebenen tatsächlichen Verhältnissen (Überbrückung eines Flußlaufes in einer ansteigenden Kurve) normal ausgebauten Fahrbahn ereignet, und lediglich zur Nachtzeit ist eine plötzliche Eisbildung, nach dem Vortrag der Klägerin sogar nur an dieser einen Stelle, entstanden. Solche Umstände sind im Winter zur Nachtzeit bei den hier festgestellten Temperaturen und der gegebenen Verkehrssituation nicht ganz ungewöhnlich und für den Kraftfahrer nicht gänzlich unvorausehbar.

Da hiernach eine Pflicht der Beklagten weder zum Streuen der Unfallstelle zur Nachtzeit noch allgemein zur Einrichtung eines nächtlichen Streudienstes für ihre Straßen bestand, auch soweit diese Durchgangsstraßen oder Hauptverkehrsstraßen sind und gefährliche Stellen enthalten, kann in dem Unterlassen dieser Maßnahmen eine objektive Pflichtverletzung der Beklagten nicht gesehen werden.

Bei dieser Sachlage kommt es nicht mehr darauf an, ob - wie die Revision meint - die Beklagte "sofort" und nicht erst, wovon das Berufungsgericht ausgegangen ist, in "angemessener Zeit" nach Eintreten der Eisbildung hätte streuen müssen.

4.) Soweit der Klageanspruch weiterhin darauf gestützt ist, daß die Eisbildung an der Unfallstelle zur Nachtzeit durch mangelnde Schneeräumung der Straße oder Brücke durch die Beklagte entstanden sei, so daß der Unfall auch insoweit durch eine schuldhaftige Pflichtverletzung der Beklagten verursacht worden sei, hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei die Behauptung der Klägerin, die Brückenfahrbahn sei in ihrer Gesamtheit von Schnee und altem Eis bedeckt gewesen, unrichtig. Es sei ferner nicht nur nicht bewiesen, sondern darüber hinaus sehr unwahrscheinlich, daß von den höchstens vorhandenen geringfügigen Schneeresten an den Fahrbahnrändern abgeflossenes und dann gefrorenes Schmelzwasser die Ursache der Eisglätte an der Unfallstelle gewesen sei. Vielmehr sprächen mehrere Umstände dafür, daß die Glatteisbildung durch den Niederschlag von Luftfeuchtigkeit auf dem Basaltpflaster der Brückenfahrbahn oder -auffahrt verursacht worden sei.

Die Revision rügt hier ebenfalls die Verletzung des § 286 ZPO, insbesondere die Übergehung des angetretenen Sachverständigenbeweises dafür, daß die nicht beseitigten Schneereste der Vortage die Glatteisbildung zumindest beschleunigt hätten, was zudem prima facie anzunehmen sei.

Diese Rüge scheitert schon an folgender Erwägung:

Auch hier hätte die Anwendung des Grundsatzes über den Anscheinsbeweis, ebenso wie die Erheblichkeit des angetretenen Beweises, zur Voraussetzung, daß insoweit überhaupt eine objektive Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Beklagte vorliegt oder jedenfalls von der Klägerin nachgewiesen ist. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben. Die Pflicht zur Schneereinigung oder -beseitigung hat nämlich nicht etwa zum Inhalt, die Straße in der Weise zu räumen oder zu reinigen, daß auch keinerlei geringfügige Reste mehr an

den Fahrbahnrandern liegen bleiben, was allein im vorliegenden Fall vom Tatrichter als möglich angenommen worden ist. Denn auch insoweit richtet sich Maß und Umfang der Räumung oder Reinigung einer Fahrbahn nach dem objektiv Erforderlichen und Zumutbaren. In dieser Beziehung ist aber zur Gewährleistung und Sicherung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Fahrbahnen in der Regel ausreichend, die Fahrbahn selbst von Schnee und Eis so zu säubern, daß ein normaler, gefahrloser Verkehr für die Kraftfahrzeuge ermöglicht oder gewährleistet wird. Daß dies hier nicht der Fall gewesen wäre, hat die Klägerin nach den Ausführungen des Berufungsgerichts jedenfalls nicht bewiesen; infolgedessen kann insoweit schon eine objektive Verletzung der Pflichten der Beklagten zum Räumen und Reinigen der Fahrbahnen ihrer Straßen sowie auch zur Überwachung der von ihr angeordneten Räumungsmaßnahmen nicht bejaht werden. Deshalb ist auch dieser Gesichtspunkt nicht geeignet, den Klageanspruch zu begründen.

5.) Schließlich kann aus der Tatsache, daß vor der Brückenauffahrt von der Beklagten (unstreitig) ein Warnschild nicht aufgestellt worden war, entgegen der Ansicht der Revision eine Schadensersatzpflicht der Beklagten ebenfalls nicht hergeleitet werden.

Insoweit hat das Berufungsgericht darauf abgestellt, nach dem eigenen Vortrag der Klägerin sei ihr Kraftfahrer E. ein orprokter, langjähriger Berufsfahrer, dem die Strecke, auf der sich der Unfall ereignet hat, seit Jahren gut bekannt war, und von einem streckenkundigen alten Berufsfahrer müsse erwartet werden, daß er sich der besonderen Gefahrenmöglichkeiten (Brückenauffahrten) bei winterlichem Wetter bewußt sei und eine entsprechende Vorsicht walten lasse.

Diesen Ausführungen ist zu entnehmen, daß das Oberlandesgericht das Fehlen eines Warnschildes als nicht kausal für den Unfall ansieht. Dem ist nur noch hinzuzufügen, daß nach dem

weiteren eigenen Sachvortrag der Klägerin der Unfall selbst bei einer geringeren Geschwindigkeit des Lastkraftwagens nicht vermeidbar gewesen wäre. Unter diesen Umständen kann in der Tat das Unterlassen des Aufstellens eines Warnschildes vor der Brückenauffahrt nicht als eine den Unfall verursachende schuldhaftes Pflichtverletzung der Beklagten angesehen werden.

Da das angefochtene Berufungsurteil auch im übrigen einen Rechtsfehler zu Lasten der Klägerin nicht erkennen läßt, ist die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Bundesrichter Gähtgens
ist erkrankt und an der
Leistung der Unterschrift
verhindert.

Keßler

Dr. Pagendarm