

Verkündet am 30. November 1959
[REDACTED], Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

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

In dem Rechtsstreit

des Landschaftsverbandes R h [REDACTED], vertreten
durch seinen Direktor,

Beklagten, Berufungsklägers, Anschlußberu-
fungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den minderjährigen Manfred T [REDACTED] in K [REDACTED]-E [REDACTED]
[REDACTED], S [REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
seine Mutter, die Witwe Katharina T [REDACTED] geb. F [REDACTED], da-
selbst,

Kläger, Berufungsbeklagten, Anschluß-
berufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 30. November 1959 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie
der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Hußla und
Gähtgens

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Düsseldorf vom 13. November 1958 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 27. Februar 1955, einem Sonntag, befuhr der Elektriker R. gegen Mittag mit seinem Motorroller von der Auffahrt B. aus die Bundesautobahn in Richtung Re. Auf dem Soziussitz fuhr sein damals 46 Jahre alter Schwiegervater Johann T. mit. Es herrschte sonniges Wetter, und auf freier Straße war die Autobahn eisfrei. Bei km 12,5 aber befand sich unmittelbar hinter der Brücke (in Fahrtrichtung des R. gesehen), auf der die Landstraße H.-K. über die Autobahn führt, ein beide Fahrbahnen bedeckendes Eispolster, das sich in der Längsrichtung über mehrere Meter erstreckte. Auf dieser Eisfläche geriet R. mit dem Motorroller ins Schleudern. Infolge des Schleuderns stürzte T. von dem Roller und wurde dabei so schwer verletzt, daß er unmittelbar danach starb. Der am 1942 geborene Kläger ist sein Sohn. Er verlangt von dem beklagten Landschaftsverband aus dem Gesichtspunkt der Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht Schadensersatz für entgangenen Unterhalt.

Zur Begründung seines Anspruchs hat der Kläger vorge-
tragen: An der Unfallstelle sei nicht, zumindest nicht ausreichend gestreut worden. Die Vereisung der Straße sei für den Kraftfahrer auch nicht aus genügender Entfernung erkennbar gewesen. Auf die Vereisung hinweisende Warnschilder seien nicht aufgestellt gewesen. An der Unfallstelle seien am Unfalitage noch andere Kraftfahrer teils in Gefahr geraten, teils mit dem Motorrad gestürzt. An einer in der Nähe befindlichen Brückendurchfahrt sei am Tage vor dem Unfall seines Vaters ein Motorrollerfahrer unter ähnlichen Umständen wie sein Vater verunglückt.

Vor dem Landgericht hat der Kläger beantragt, den Beklagten zu verurteilen, an ihn für die Zeit ab 1. März 1955 eine vom Gericht nach Höhe und Dauer festzusetzende Rente zu zahlen, und festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet sei,

- 3 -

ihm allen weiteren bereits entstandenen und in Zukunft noch entstehenden Schaden aus dem Unfall seines Vaters zu ersetzen, soweit seine Ansprüche nicht gemäß § 1542 RVO auf öffentlichrechtliche Versicherungsträger übergegangen seien.

Der Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten und u. a. geltend gemacht: Im Schatten aller die Autobahn überquerenden Brücken seien – im wesentlichen infolge des von den Brücken bei Sonnenschein träufelnden Wassers – auf der Autobahn Vereisungen gewesen, insbesondere auch im Bereich von zwei von R. vor Erreichen der Unfallstelle bereits passierteten Brückendurchfahrten. Mit den Vereisungen hätten die Kraftfahrer rechnen müssen und auch gerechnet. Auf die Vereisung sei zudem durch Klappschilder mit der Aufschrift "Glatteis" an allen Autobahnauffahrten – einschließlich der Auffahrt B. – hingewiesen worden. Warnschilder vor den einzelnen Brückendurchfahrten anzubringen, sei unzumutbar, auch technisch und finanziell unzumutbar gewesen. Eine Streupflicht habe nicht bestanden. Trotzdem sei gestreut worden, namentlich noch am Samstag, den 26. Februar 1955, zwischen 19 und 21,30 Uhr. Das Streumaterial sei aber immer wieder binnen kurzem durch den Wind, besonders den Fahrwind des Verkehrs weggeblasen worden.

Das Landgericht hat den Beklagten unter Abweisung des Zahlungsanspruchs im übrigen verurteilt, an den Kläger 2 189,04 DM sowie eine monatliche Rente vom 1. Januar 1958 bis zum 31. Mai 1958 in Höhe von 48,16 DM und vom 1. Juni 1958 bis zum 28. Februar 1960 in Höhe von 43,80 DM zu zahlen. Ferner hat das Landgericht unter Abweisung der weitergehenden Feststellungsklage festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet sei, dem Kläger allen weiteren in Zukunft noch entstehenden Schaden aus dem tödlichen Unfall seines Vaters zu ersetzen, soweit nicht Ansprüche des Klägers auf öffentlichrechtliche Versicherungsträger übergegangen seien.



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



Das Oberlandesgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil den dem Kläger vom Landgericht zuerkannten Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit seiner vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt der Beklagte seinen Antrag auf Abweisung der Klage weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im wesentlichen mit folgenden tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen begründet:

Dem Beklagten obliege nach § 5 der Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 12. Mai 1953 (GVBl. NRW S. 271) im Auftrage des Landes die Verwaltung der Bundesautobahnen. Daraus ergebe sich seine Verkehrssicherungspflicht.

Es könne dahingestellt bleiben, ob der Beklagte im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht gehalten gewesen sei, die Vereisung der Autobannstellen an den Brückendurchfahrten durch Bestreuen mit abstoßenden Mitteln oder Viehsalz zu beseitigen. Wenn eine solche Pflicht nicht bestanden habe und es auch, wie der Beklagte vorgetragen habe, nicht möglich gewesen sei, der Vereisung wirksam zu begegnen, weil das Streumaterial immer alsbald weggeweht worden sei, so habe der Beklagte zumindest Hinweise oder Warnungsschilder anbringen müssen, wenn er weiterhin den Verkehr duldete. Zwar hätten nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StrVO grundsätzlich die Straßenverkehrsbehörden zu bestimmen gehabt, wo und welche Verkehrszeichen anzubringen gewesen seien. Jedoch habe unabhängig davon für den Beklagten kraft seiner Verkehrssicherungspflicht eine Warnpflicht bereits bestanden, be-

vor dem § 3 Abs. 4 StrVO durch die Verordnung vom 24. August 1953 (BGBl I 1201) der eine entsprechende Bestimmung enthaltende Satz 2 zugefügt worden sei. Diese neue Vorschrift habe lediglich den alten Rechtszustand bestätigt (BGH IM § 823 (Ea) BGB Nr. 8).

Einer Warnung des Verkehrs hätte es freilich nicht bedurft, wenn die Eisfläche für die Kraftfahrer aus genügender Entfernung wahrnehmbar gewesen wäre. Auf Grund der Beweisaufnahme stehe jedoch fest, daß die Vereisungen an den Brückendurchfahrten, insbesondere die bei km 12,5, für die Kraftfahrer unvermutet und aus der Entfernung schlecht erkennbar gewesen seien. Der Beklagte sei somit verpflichtet gewesen, zu warnen. Seiner Warnpflicht habe er nicht dadurch genügt, daß er - nach seiner Behauptung - an den Autobahnauffahrten Klappschilder mit der Aufschrift "Glatteis" angebracht habe. Diese hätten, wenn sonniges Wetter und die Fahrbahn da, wo keine Brückendurchfahrt war, eisfrei gewesen sei, nach Passieren der Auffahrt zu der Auffassung führen können, es sei nirgends eine Vereisung vorhanden, der Glatteishinweis auf dem Schild also gegenstandslos. Vor der Glatteisgefahr an den Brückendurchfahrten habe vielmehr zuverlässig nur gewarnt werden können durch besondere Klappschilder etwa mit der Aufschrift "Glatteisgefahr an Brückendurchfahrt!". Diese hätten in passendem Abstand vor den Durchfahrten, nach der Anordnung A III zur StrVO mit 150 - 200 m, stehen müssen. Eine solche Beschilderung sei auch technisch und finanziell zumutbar gewesen.

Wenn derartige Warnschilder vor den Brückendurchfahrten gestanden hätten, so hätte R., wie angenommen werden dürfte, sich vor jeder Durchfahrt auf die Möglichkeit einer Vereisung eingestellt, dort ein ganz mäßiges Fahrtempo eingehalten und den Unfall vermieden. Dem stehe die vom Beklagten behauptete Tatsache nicht entgegen, daß im Bereich der beiden von ihm zuerst passierten Brückendurchfahrten Vereisungen ge-

wesen seien. Sie rechtfertige nicht den Schluß, R. sei damit vor einer Vereisung an der Durchfahrt bei km 12,5 gewarnt gewesen, und eine richtige Schilderwarnung würde ihn nicht veranlaßt haben, an dieser Stelle vorsichtig zu sein und den Unfall zu vermeiden. Es habe sich nur um zwei zuvor passierte Durchfahrten gehandelt, nicht um eine größere Anzahl. Es entspreche demnach der Erfahrung, anzunehmen, daß er Vereisungen in ihrem Bereich gar nicht mit den Brücken in Zusammenhang gebracht habe und deshalb nicht auf den Gedanken gekommen sei, der Bereich der Durchfahrt bei km 12,5 könne vereist sein.

Verantwortlich dafür, daß die notwendige Beschilderung unterblieben sei, seien die zuständigen Organpersonen des Beklagten. Diese hätten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht angewendet: Die Vereisung an den Brückendurchfahrten bei sonst eisfreier Fahrbahn sei eine Erfahrungstatsache. Wenn die verantwortlichen Personen eine ständige Bestreuung rechtlich nicht für geboten gehalten hätten, mit Streuen auch nicht wirksam Abhilfe zu schaffen gewesen sei, so hätten sie bei gehöriger Überlegung erkennen müssen, daß die Verkehrssicherungspflicht es erfordere, Warnschilder, wie angegeben, anzubringen. Entsprechend dieser Erkenntnis hätten sie auch handeln müssen.

Der Beklagte sei nach alledem gemäß §§ 31, 89, 823 Abs. 1 BGB schadensersatzpflichtig.

II.

Das Berufungsgericht hat mit Recht entsprechend den vom Senat u. a. in der in BGHZ 16, 95, 98 veröffentlichten Entscheidung zum Ausdruck gebrachten Grundsätzen den beklagten Landschaftsverband, dem nach der vom Berufungsgericht angeführten Gesetzesbestimmung die Verwaltung der Bundesauto-

bahnen im Auftrage des Landes Nordrhein-Westfalen obliegt, als Träger der Verkehrssicherungspflicht für den hier interessierenden Autobahnabschnitt angesehen.

Rechtlichen Bedenken begegnen jedoch die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht seine Auffassung begründet hat, der Beklagte sei hier seiner ihm als Verkehrssicherungspflichtigen obliegenden Verpflichtung, die Verkehrsteilnehmer vor ihnen aus dem Straßenzustand drohenden Gefahren zu warnen, nicht in ausreichendem Maße nachgekommen. In diesem Zusammenhang ist folgendes entscheidend:

Die Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen beruht auf dem Tatbestand, daß von der Straße durch die Zulassung des öffentlichen Verkehrs auch Gefahren für Dritte ausgehen (so BGHZ 14, 83, 85; 16, 95/6 u. a.). Vor diesen von der Straße ausgehenden Gefahren hat der Verkehrssicherungspflichtige die Verkehrsteilnehmer zu schützen und dementsprechend dafür Sorge zu tragen, daß die Straße sich - wie es in § 3 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßengesetzes heißt - "in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand" befindet. Darunter ist nicht allein eine ordnungsmäßige bauliche Beschaffenheit der Straße zu begreifen, sondern es kann dazu auch die Beleuchtung bei Dunkelheit, das Streuen bei Glätte, das Beseitigen von Hindernissen, das Anbringen von Schutzgeländern usw. gehören (vgl. Urteile des Senats vom 6. Oktober 1958 III ZR 166/57 - VersR 1959, 228, 230 - und vom 19. Oktober 1959 III ZR 114/58). Soweit die umgehende Beseitigung einer solchen Gefahr aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich oder zumutbar ist, muß der Verkehrssicherungspflichtige mindestens Hinweise oder Warnungsschilder anbringen, wenn er weiterhin den Verkehr auf der Straße duldet (vgl. § 3 Abs. 4 StrVO und § 3 Abs. 1 Satz 3 BFernStrG).

Die praktisch völlige Gefahrlosigkeit der Straßen (oder sonstigen Verkehrseinrichtungen) kann jedoch mit zumutbaren Mitteln nicht erreicht und deshalb vom Verkehrssicherungspflichtigen auch nicht verlangt werden. Die Verkehrssicherungspflicht geht daher auch nicht weiter, als daß der Verpflichtete in geeigneter und zumutbarer Weise alle, aber auch nur diejenigen Gefahren ausräumen oder gegebenenfalls vor ihnen warnen muß, die der Zustand der Straße in dem oben beschriebenen Sinne für den Verkehrsteilnehmer in sich birgt und die auch für den Verkehrsteilnehmer, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten läßt, bei zweckgerechter Benutzung des Verkehrsweges nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht ohne weiteres einzustellen und einzurichten vermag.

An diesen Grundsätzen gemessen läßt der bisher festgestellte Sachverhalt noch nicht den Schluß zu, der beklagte Landschaftsverband habe seiner Verkehrssicherungspflicht in der hier in Betracht kommenden Richtung (Warnung vor Glatteisgefahr) nicht genügt. Auch wenn man berücksichtigt, daß die Autobahnen nach Anlage und Zweckbestimmung dem schnellen Kraftfahrverkehr gewidmet und dementsprechend an ihren "dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand" verhältnismäßig strenge Anforderungen zu stellen sind, so dürfen diese Anforderungen doch nicht überspannt werden. Eine solche Überspannung aber bedeutet die Forderung des Berufungsgerichts, der Beklagte habe im vorliegenden Fall vor jeder Brückendurchfahrt, in deren Schatten sich noch den Verkehr gefährdende Eispolster befanden, entsprechende Warnschilder anbringen müssen. Insofern ist folgendes zu beachten: Den dem Straßenverkehr im Winter durch Glatteis drohenden Gefahren kann auch auf den Autobahnen nicht in der Weise begegnet werden, daß die Fahrbahnen völlig von Eisbildungen befreit oder sie in einer jegliche Gefährdung ausschließenden Weise mit abstumpfenden Mitteln bestreut werden.

Vielmehr muß der Verkehr die Eisbildungen auf den Straßen in weitem Umfange einfach hinnehmen, und eine Streu- oder besondere Warnpflicht besteht nur für "besonders gefährliche Stellen", das heißt für solche Stellen, von denen unvermutete Gefahren ausgehen, mit denen auch der sorgfältige Kraftfahrer nicht zu rechnen braucht (vgl. dazu die Entscheidung des erkennenden Senats vom 1. Oktober 1959 III ZR 96/58). Hier ergab sich eine "besondere Gefährlichkeit" der Unfallstelle nicht schon daraus, daß die Fahrbahn der Autobahn auf freier Strecke eisfrei und trocken war. Denn es ist - wie das Berufungsgericht selbst in anderem Zusammenhang hervorhebt - eine Erfahrungstatsache, daß die Eisbildungen auf einer Straße an den Stellen, die der Sonnenstrahlung ausgesetzt sind, früher verschwinden als an denen, die von der Sonne weniger oder gar nicht beschienen werden, wie die unterhalb von oder unmittelbar hinter Brücken, im Schatten von Baumbeständen oder anliegenden Bauten usw. verlaufenden Fahrbahnstellen. Deshalb darf der Kraftfahrer keinesfalls aus dem Zustand eines Teils einer Straße ohne weiteres auf den gleichen Zustand der folgenden Straßenstrecke schließen, muß vielmehr bei entsprechender Winterwitterung (d. h. insbesondere bei und nach Frostwetter) damit rechnen - und der sorgfältige Kraftfahrer rechnet auch damit -, daß selbst dann, wenn eine Straße auf freier und der Sonnenstrahlung ausgesetzter Strecke eisfrei ist, bei im Schatten liegenden Stellen doch noch Vereisungen auf der Straße vorhanden sind. Die Dinge liegen hier anders als in dem der Entscheidung des Senats vom 1. Oktober 1959 - III ZR 96/58 - zugrundeliegenden Fall. Dort hat der Senat die Auffassung vertreten, daß zur Zeit auch von einem sorgfältigen Kraftfahrer noch nicht die Kenntnis erwartet werden könne, daß Straßenbrücken im Verhältnis zur festen Fahrbahn infolge ihrer schnelleren Auskühlung auch schneller vereisen. Hingegen ist die hier interessierende Tatsache, daß Eisbildungen auf einer Straße an im Schatten liegenden Stellen erst später zurückgehen als an den anderen

66

Straßenstellen, so allgemein bekannt, daß von jedem Kraftfahrer verlangt werden muß, daß er diese Tatsache in Rechnung stellt und seine Fahrweise entsprechend einrichtet.

Das Berufungsurteil kann sonach mit der ihm gegebenen Begründung nicht gehalten werden. Es kann auch nicht mit anderer Begründung aufrecht erhalten, sondern muß aufgehoben werden. Jedoch kann auf Grund der bisher getroffenen tatsächlichen Feststellungen noch keine anderweite abschließende Entscheidung getroffen werden. Die Sache ist deshalb an die Vorinstanz zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

Nach dem, was die Parteien über Art und Umfang der Eisbildung an der Unfallstelle vorgetragen haben, ist es nämlich nicht ausgeschlossen, daß es sich hier um eine "besonders gefährliche Stelle", vor der hätte gewarnt werden müssen, gehandelt hat. Zwar muß bei entsprechenden Witterungsverhältnissen, wie oben im einzelnen dargelegt, der Kraftfahrer auch trotz Eisfreiheit auf freier Strecke noch mit Eisbildungen an solchen Stellen, an denen sich das Eis erfahrungsgemäß länger hält, rechnen. Wenn jedoch an einer Straßenstelle Eistrückstände länger als an anderen äußerlich vergleichbaren Stellen zurückbleiben, weil besondere Umstände die Rückbildung und Auflösung des Eises ungewöhnlich verzögern (wie etwa der Entwässerung dienende, jedoch eine Eisbildung auf der Oberfläche der Straße fördernde Hohlräume unter der Fahrbahn, Mulden, Schneeeverwehungen usw.), dann kann eine derartige Stelle, soweit sie für den gehörig aufmerksamen Kraftfahrer nicht ohne weiteres erkennbar ist, für diesen eine unvermutete Gefahr bedeuten und deshalb eine besondere Warnpflicht auslösende "besonders gefährliche Stelle" bilden. Dazu können bei Autobahnen auch Stellen gehören, an denen Vereisungen auf das von darüber führenden Brücken etwa seitlich hinunterträufelnde Tauwasser zurückzuführen sind. Denn

ein ordnungsmäßiger Straßenzustand erfordert, daß das (Regen- und) Tauwasser von den die Autobahn überquerenden Brücken, soweit es zu Vereisungen auf den Fahrbahnen führen oder dem - schnellen - Fahrverkehr auf den Autobahnen sonstwie gefährlich werden könnte, nicht in nennenswertem Umfang auf die Autobahnfahrbahnen gelangen kann, sondern anderweit abgeleitet wird.

Wenn sich ergeben sollte, daß es sich bei der Unfallstelle um eine "besonders gefährliche Stelle" gehandelt hat, vor der gewarnt werden mußte, dann ist es nicht von entscheidender Bedeutung, ob, wie der Beklagte behauptet, an der Autobahn-Auffahrt B [REDACTED] ein allgemein auf Glatteisgefahr hinweisendes Warnschild vorhanden war. Denn Warnschilder müssen, wenn der mit ihnen verfolgte Zweck erreicht werden soll, einen hinreichend konkreten Bezug zu den Gefahrenstellen aufweisen. Es hätte deshalb - wenn überhaupt - hier ein Warnschild in einem Abstand von etwa 150 bis 250 m vor der Gefahrenstelle aufgestellt werden müssen, wie das Perufungsgericht insoweit zutreffend bereits unter Hinweis auf die Anlage (A III) zur Straßenverkehrsordnung ausgeführt hat.

Dr. Geiger

Dr. Haßia

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Bundesrichter Gähtgens ist
beurlaubt und deshalb verhin-
dert, zu unterschreiben.

Dr. Geiger