

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB §§ 839 Ob, 823 Lc, Ec; PrWegereinigungsG

Die Pflicht zum Bestreuen der Fahrbahnen bei
Glätte innerhalb geschlossener Ortschaften
besteht gegenüber allen Verkehrsteilnehmern,
die die Straße befugt benutzen, insbesondere
also auch gegenüber Radfahrern.

BGH, Urt. v. 12. November 1964 - III ZR 200/63 OLG Celle
LG Göttingen

III ZR 200/63

verkündet am 12. November 1964
Dieser, 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 Stadt D [REDACTED], vertreten durch ihren Stadt-
direktor,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Ehefrau Hella P [REDACTED] in D [REDACTED], B [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 12. Oktober 1964 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter
Dr. Arndt, Dr. Beyer, Gähtgens und Dr. Reinhardt

ihr Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Celle vom 23. Oktober 1963 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Revisions-
rechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt Schadensersatz wegen der Folgen eines Sturzes, den sie auf eine Verletzung der Streupflicht der beklagten Stadt zurückführt.

Die Klägerin fuhr am Vormittag des 30. Dezember 1961, einem Samstag, mit ihrem Fahrrad in L [REDACTED] auf der W [REDACTED] er Straße, der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße, stadteinwärts. Auf der Strecke zwischen den Einmündungen der Straße "Sch [REDACTED] ring" und "A [REDACTED] d [REDACTED] K [REDACTED]" stürzte sie gegen 10 1/4 Uhr infolge Eisglätte auf der nichtbestreuten Fahrbahn. Die Klägerin verletzte sich, auch wurde ihre Kleidung beschädigt.

Die Klägerin hat 180 DM Schmerzensgeld sowie 10 DM als Ersatz für Sachschäden verlangt und die Verurteilung der beklagten Stadt zur Zahlung von 190 DM nebst Zinsen beantragt. Zur Begründung hat sie vorgetragen:

Das Glatteis habe sich am frühen Morgen gebildet. Die Beklagte hätte die Fahrbahn bestreuen müssen, weil es sich um eine verkehrswichtige und gefährliche Straßenstelle handele. Die W [REDACTED] er Straße habe hier wegen der vielen Kreuzungen und Einmündungen lebhaften Verkehr. Die Fahrbahn sei an der Unfallstelle abschüssig, uneben, gewölbt und mit Kopfsteinen aus blauem Basalt gepflastert; gerade deshalb habe sich dort im Gegensatz zu anderen Straßen Glatteis gebildet. Sie habe das vorher nicht bemerken können. Nach der Wetterlage hätte die Beklagte mit dem Glatteis rechnen müssen. Der Streudienst der Beklagten hätte so eingerichtet sein müssen, daß derartige gefährliche Stellen alsbald bestreut würden.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Die Streupflicht auf Fahrdämmen bestehe nicht zum Schutze der Radfahrer. Im übrigen sei es am Unfalltage unterschiedlich glatt gewesen. An dieser Stelle wäre zunächst noch kein Glatteis gewesen. Eine Streupflicht habe für diesen Teil der Fahrbahn nicht bestanden, weil dieses Straßenstück nur geringen Verkehr aufweise und nicht gefährlich sei. Ihre Streukolonne habe ferner gemäß dem fürsorglich diese Straße umfassenden Streuplan mit dem Streuen um 7 1/2 Uhr morgens begonnen. Die Kolonne habe zwischendurch zur Nachfüllung eine Pause eingelegt und dann zunächst andere Stellen bestreut, so daß sie an der Unfallstelle erst nach dem Unfall erschienen sei. Die Klägerin treffe ein erhebliches Mitverschulden.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ergebnislos geblieben. Dagegen richtet sich ihre Revision. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat nach Beweisaufnahme folgende Würdigung vorgenommen:

Die Unfallstelle liege auf einer überwiegend dem inneren Verkehr dienenden Straße an einem verkehrswichtigen und gefährlichen Straßenstück. Die Gefährlichkeit sei zu bejahen, weil hier die wichtige Umgehungsstraße "Sch[REDACTED]ring" einmünde, die W[REDACTED]er Straße stadteinwärts (in Fahrtrichtung der Klägerin) deutlich abfalle und zur Unfallzeit mit Blaubasalt gepflastert gewesen sei. Glatteis habe an der Unfall-

stelle seit dem Morgen bestanden. Die Beklagte habe zwar einen Streuplan aufgestellt und einen Streudienst eingerichtet, der morgens um 7.30 Uhr seine Arbeit begonnen habe. Die Organisation und Aufsicht hätten aber versagt, da diese verkehrswichtige und gefährliche Straßenstelle bis zum Unfall um 10.15 Uhr hätte bestreut sein müssen. Entweder hätte die Stadt mehr als einen Wagen einsetzen oder das Streuen früher beginnen müssen.

Auf Grund dieser Feststellungen und Würdigungen hat das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten nach Amtshaftungsgrundsätzen wegen schuldhafter Verletzung der ihr nach dem Preußischen Wegereinigungsgesetz obliegenden öffentlich-rechtlichen Streupflicht bejaht.

II.

Die von der Revision gegen das Urteil erhobenen Bedenken sind unbegründet.

1.) Der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts entspricht der Rechtsprechung:

Zur Zeit des Unfalls galt in D [REDACTED] noch das Preußische Wegereinigungsgesetz vom 1. Juli 1912 (GS 187). Danach oblag bei den Überwiegend dem inneren Verkehr dienenden öffentlichen Wegen die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung einschließlich des Bestreuens mit abstumpfenden Mitteln der Gemeinde. Das neue Niedersächsische Straßengesetz vom 14. Dezember 1962 (GVBl 251), das die Straßenreinigung in einer besonderen Bestimmung (§ 52) regelt, ist erst nach dem Unfall in Kraft getreten.

Diese Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung ist eine den Gemeinden obliegende Amtspflicht. Haben die verfassungsmäßig berufenen Organe der Gemeinde organisatorische Maß-

nahmen zur Durchführung dieses Gesetzes ergriffen und einen Streudienst eingerichtet, dann haftet die Gemeinde für Fehler des Streudienstes oder für Mängel bei der Organisation und Beaufsichtigung des Reinigungsdienstes nach Amtshaltungsgrundsätzen (BGHZ 27, 278; 32, 352). Diese Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung entspricht nach Inhalt und Umfang regelmäßig der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht (BGHZ 40, 379).

Danach müssen die Fahrbahnen der Straßen innerhalb einer geschlossenen Ortschaft tagsüber bei Glätte an verkehrswichtigen gefährlichen Stellen bestreut werden. Gefährlich sind solche Straßenstellen, die wegen ihrer eigentümlichen, nicht ohne weiteres erkennbaren Anlage oder Zustände die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahelegen, daß der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr im Winter allgemein erforderliche Sorgfalt walten läßt (BGHZ 31, 73; 31, 219; 40, 379).

2) Bei den getroffenen Feststellungen bestehen keine rechtlichen Bedenken gegen die Annahme, daß im Sinne dieser Rechtsprechung die Unfallstelle eine gefährliche Straßenstelle bildete.

Die schuldhafte Verletzung dieser Streupflicht hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß diese wichtige Straßenstelle trotz frühzeitigen Beginns des Streuens noch nach 10 Uhr nicht gestreut war. Das Oberlandesgericht hat dazu weiter bemerkt, daß die Beklagte diese Straße als erste, also mit Beginn des Tagesverkehrs hätte bestreuen müssen; sie hätte deshalb die Streukolonne entweder früher einsetzen oder mehrere Streukolonnen beschäftigen müssen. Die verzögerte Durchführung des Streuens sei somit eine schuldhaft unzureichende Einrichtung oder Handhabung des Streudienstes.- Auch diese Würdigung zeigt keinen Rechtsfehler.

3) Die Beklagte hat in der Verhandlung vor dem Revisionsgericht insbesondere vorgetragen, eine Streupflicht auf der Fahrbahn sei nur wegen des gestiegenen Kraftfahrzeugverkehrs und damit zum Schutz der Kraftfahrer eingeführt, nicht aber im Interesse der Radfahrer, so daß den Gemeinden die Amtspflicht zur polizeimäßigen Reinigung der Straßen jedenfalls nicht gegenüber Radfahrern und zweirädrigen Kraftfahrzeugen obliege. Zweiradfahrer seien einer größeren Rutschgefahr ausgesetzt als Kraftfahrzeuge mit drei oder vier Rädern. Für Radfahrer und zweirädrige Kraftfahrzeuge müßte deshalb bei Befehl einer Streupflicht viel stärker als sonst gestreut werden. Der dadurch entstehende höhere Aufwand gehe über die Kräfte der Gemeinden hinaus, sei ihnen nicht zuzumuten und stehe in keinem Verhältnis zum Bedürfnis, weil erfahrungsgemäß im Winter zweirädrige Fahrzeuge nur in geringem Umfange benutzt würden. Zweiradfahrer müßten deshalb bei Glätte ihre Räder schieben.

Der Senat kann sich dieser Auffassung nicht anschließen.

Allerdings bestand ursprünglich eine Streupflicht nur für Gehwege, also zugunsten der Fußgänger. Die Ausdehnung der Streupflicht auf gefährliche, verkehrswichtige Teile der Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften ist in der Tat durch den steigenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen veranlaßt worden. Daraus folgt jedoch nicht, daß diese Streupflicht auf den Fahrbahnen nur zugunsten der Kraftfahrer besteht. Denn Grund und Maßstab der Streupflicht ist entsprechend der allgemeinen Straßenverkehrssicherungspflicht die von der verkehrseinrichtung ausgehende Gefahr, also hier die durch winterliche Glätte auf den Straßen verursachte Gefährdung. Der stärkere Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen gefährdet bei Glätte aber nicht nur Kraftfahrzeuge, sondern alle übrigen Straßenbenutzer, insbesondere auch die Radfahrer.

Die Radfahrer, die früher auf den Straßen oft die schnellsten Verkehrsteilnehmer waren, werden jetzt vielfach von Kraftfahrzeugen überholt und dann gefährdet, wenn die Kraftfahrzeuge bei Glätte aus ihrer Bahn geraten. Stürze von Radfahrern, die früher auf leeren Straßen meistens harmlose Folgen hatten, verursachen heute infolge der vielen schnellfahrenden, schweren Kraftfahrzeuge häufig eine lebensgefährliche Situation für den Radfahrer. Dabei sind die Radfahrer stärker gefährdet als beispielsweise die Insassen von Kraftfahrzeugen, die durch die Karosserien geschützt sind, während die Radfahrer diesen Schutz nicht haben.

Die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs bildete danach zwar den Anlaß für eine verstärkte Straßenverkehrssicherungspflicht, begrenzte sie aber nicht auf Kraftfahrzeuge. Denn nach ständiger Rechtsprechung richtet sich der Umfang der Straßenverkehrssicherungspflicht, die auch den Pflichten für die hier streitige polizeiliche Reinigungspflicht abgibt, nach dem Zweck der Verkehrseinrichtung und der allgemeinen Verkehrsauffassung; der Straßenverkehrssicherungspflichtige soll allen Gefahren vorbeugen, die von dem Zustand der Straße für ihre Benutzer ausgehen können. Ihr Umfang bemißt sich danach, was zur Sicherung desjenigen Verkehrs erforderlich ist, der sich auf der Wegefläche entsprechend seiner Widmung abspielt. Auch daraus folgt, daß der Pflichtige bei Verhinderung der durch winterliche Glätte im Straßenverkehr entstehenden Gefahren auf alle Wegennutzer Rücksicht nehmen muß, die üblicherweise und erlaubt diese Verkehrseinrichtung benutzen dürfen und durch die Glätte gefährdet werden können. Dazu gehörte die radfahrende Klägerin, weil nach den Feststellungen an der Unfallstrecke kein Radweg vorhanden war. Dabei bleibt hier dahingestellt, wie der Fall liegen würde, wenn ein Radfahrer verbotener Weise statt eines vorhandenen Radweges die Fahrbahn benutzt.

Der Hinweis der Revision auf den angeblich unzumutbaren Aufwand und die übermäßige Belastung der Gemeinden greift ebenfalls nicht durch. Die Rechtsprechung hat bei der Streupflicht schon dadurch auf die vielfältigen Pflichten der Gemeinden und ihre begrenzte Leistungsfähigkeit Bedacht genommen, daß sie den Begriff der polizeimäßigen Reinigung einschränkend ausgelegt und eine Streupflicht auf den Fahrbahnen grundsätzlich verneint hat; die Streupflicht besteht nur ausnahmsweise, nämlich nur i n n e r h a l b von Ortschaften, und zwar der g e s c h l o s s e n e n Ortschaften, nur an g e f ä h r l i c h e n und v e r - k e h r s w i c h t i g e n Stellen sowie lediglich t a g s ü b e r. Dem Senat ist weiterhin kein Erfahrungssatz bekannt, daß für Radfahrer zum Schutz vor winterlicher Straßenglätte eine wesentlich stärkere Bestreuung nötig wäre. Gewiß wirkt bei vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit ihren breiten Reifen schon eine dünnere Bestreuung, aber auch Fahrräder haben heute durchweg Profilreifen und brauchen schon wegen ihrer geringeren Geschwindigkeit auf glatten Straßen weniger Streugut für ihren Schutz als Kraftfahrzeuge. Vor allen Dingen haben Radfahrer, wenn sie auch nur durch geringe Mengen von Streugut auf eine Straßenglätte aufmerksam gemacht sind, mancherlei Möglichkeiten, sich vor gefährlichen Rutschen zu schützen; vielfach genügt dafür schon ein Ausstrecken der Beine.

Aus allen diesen Gründen gilt die für Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften bestehende Streupflicht im Regelfall auch zugunsten der die Straße erlaubter Weise benutzenden Radfahrer.

III.

Die Revision wendet sich weiter dagegen, daß das Berufungsgericht kein Mitverschulden der Klägerin angenommen hat.

1) Das Landgericht hatte dazu als unstreitig bezeichnet: Die Klägerin habe vorher nur Asphaltstraßen befahren, die nicht mit Glatteis überzogen gewesen seien; sie habe deshalb nicht erkennen können, daß die Straße an der Unfallstelle derartig glatt gewesen sei. - Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Beklagte habe für ein Mitverschulden nichts konkretes vorgetragen. Die Klägerin habe nach ihrem unwiderlegten Vortrag die Eisglätte vor ihrem Sturz nicht bemerkt. Es lasse sich nicht feststellen, daß sie sie hätte erkennen müssen, zumal auch andere Personen - so auch der Stadtdirektor der Beklagten - im nächsten Umkreis der Unfallstelle mit ihren Wagen ins Rutschen geraten seien, weil auch sie die Eisglätte nicht bemerkt hätten.

2) Die Revision trägt demgegenüber folgendes vor: Das Berufungsgericht habe den Vortrag der Beklagten nicht ausreichend gewürdigt. Die beiden Zeugen Polizeimeister Bo. [REDACTED] und Stadtdirektor Kr. [REDACTED] hätten die Spiegelglätte der Fahrbahn ohne weiteres festgestellt. Es widerspreche der Lebenserfahrung, daß die Klägerin nicht dieselbe sich ersichtlich aufdrängende Feststellung gemacht habe. Die Klägerin habe denselben Weg benutzt wie diese Zeugen, sei also von der "K. [REDACTED]" gekommen. Das habe die Klägerin in ihrer Schadensmeldung angegeben und sei unstreitig. Es sei ausgeschlossen, daß die Klägerin beim Einbiegen in die W. [REDACTED]er Straße nicht ins Rutschen gekommen sei, wenn andere Fahrzeuge völlig aus der Bahn geworfen seien. Jedenfalls habe die Klägerin dem Zustand der Fahrbahn nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt.

3) Die Rüge ist unbegründet.

Die Revision irrt, daß sich nach der Beweisaufnahme eine Eisglätte für die Klägerin aufgedrängt habe. Zwar hatte der

Polizeimeister in der Straße "A. d. K." bereits eine gewisse Glätte bemerkt, war aber weitergefahren. Dagegen hatte der Stadtdirektor K. erklärt, er habe auf der "A." keine Glätte festgestellt und sei mit seinem Wagen erst beim Einbiegen in die W. er Straße gerutscht, habe aber zunächst geglaubt, an seinem Wagen sei etwas nicht in Ordnung. Es trifft also nicht zu, wie die Revision vorträgt, daß beide Zeugen sofort die Eisglätte bemerkt hätten. - Die Revision meint weiter, die Klägerin hätte dieselben Feststellungen wie diese Zeugen treffen müssen. Da beide Zeugen zunächst mit ihrem Wagen weitergefahren sind, also schwerlich eine gefährliche Glätte festgestellt haben können, kann die Beklagte auch daraus Vorwürfe gegen die Klägerin nicht erheben.

Der Vortrag der Revision, die Klägerin habe in ihrer Schadensmeldung angegeben, daß sie von der "K." gekommen sei, ist neu und daher unbeachtlich. Die Schadensmeldung ist in den früheren Instanzen in den Akten nicht erwähnt, und das Berufungsgericht trifft darüber keine Feststellungen.

Die Revision trägt ferner vor, es sei unstreitig, daß die Klägerin von der "K." gekommen sei; es sei ausgeschlossen, daß sie nicht schon beim Einbiegen in die Worbiser Straße ins Rutschen gekommen sei, wenn andere Fahrzeuge völlig aus der Bahn geschleudert seien. Dabei verkennt die Revision zunächst, daß ein erheblicher Unterschied zwischen dem Verhalten der verschiedenen Verkehrsmittel bei Glätteis besteht, insbesondere bei der langsamen Fahrt eines Radfahrers am Rande der Fahrbahn und dem Verhalten von Personenkraftwagen. Die Klägerin hatte außerdem immer wieder vorgetragen, sie hätte bis zur Unfallstelle nur asphaltierte Straßen benutzt, die kein Glätteis gehabt hätten; das Glätteis habe sich erst auf dem Kopfsteinpflaster der W. er Straße gezeigt. Die Beklagte hatte im Schriftsatz vom 7. März 1963 den Vortrag der Klägerin aufge-

griffen, daß sie bis zur Worbiser Straße kein Glatteis vorgefunden habe. Damit war dieser Vortrag der Klägerin unstreitig geworden.

Dem Berufungsgericht ist daher zuzustimmen, daß keine Tatsachen festgestellt oder von der Beklagten unter Beweis gestellt sind, aus denen sich ein Mitverschulden der Klägerin ergeben konnte..

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

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Gültgens

Dr. Reinhardt