

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 35/66

Verkündet am

4. Juli 1968

Schorm,

Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der F[REDACTED] Versicherungs-AG, vertreten durch ihren
Vorstand, Generaldirektor Carl Otto P[REDACTED] und Direktor
Ralf H[REDACTED], F[REDACTED] a.M., T[REDACTED]anlage [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Landschaftsverband Westfalen-Lippe in M[REDACTED],
vertreten durch den Direktor des Landschaftsverbandes
in M[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. Kersten -

Streithelferin: Firma S[REDACTED] AG, Straßenbau, K[REDACTED]-D[REDACTED],
Si[REDACTED] Str. [REDACTED], vertreten durch ihren
Vorstand: Dr. Ing. Albert L[REDACTED], Dr. Ing.
Bruno Su[REDACTED], Regierungsrat a.D. Herbert W[REDACTED]-
[REDACTED], Karl K[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Hußla und Keßler

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 10. Januar 1966 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die klagende Versicherungsgesellschaft macht angeblich auf sie übergegangene Schadensersatzansprüche wegen Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht auf Grund eines Verkehrsunfalles geltend.

Der Unfall ereignete sich am 1. Mai 1961 gegen 19 Uhr auf der Landstraße Nr. 556 zwischen Soest und Oestinghausen. Eine Frau Kö[REDACTED] befuhr mit einem ihrem Ehemann gehörigen und bei der Klägerin haftpflichtversicherten Personenkraftwagen (Opel) die Stras-

se bei leichtem Regen in Richtung Oestinghausen mit einer Geschwindigkeit zwischen 50 und 60 km/h. Am Ausgang einer langgezogenen leichten Rechtskurve in Lühringsen bei km 46,2 kam der Wagen auf der regennassen Fahrbahn ins Rutschen. Er geriet auf die entgegengesetzte Straßenseite und stieß hier mit einem entgegenkommenden DKW-Kombiwagen des Bäckermeisters R. [REDACTED] zusammen. Die Insassen der Wagen wurden schwer verletzt und beide Fahrzeuge stark beschädigt.

Der beklagte Landschaftsverband, dem die Unterhaltung und Verwaltung der Straße obliegt, hatte die Straße im Jahre 1958 zwischen km 45 und 48,5 durch die Straßenbaufirma S. [REDACTED], der Streitgehilfin des Beklagten, auf 7,5 m verbreitern und mit einer neuen Verschleißschicht aus Teerasphalt-Feinbeton versehen lassen. Mit Rücksicht auf verschiedene Unfälle, die sich schon gleich nach Fertigstellung der Arbeiten ereigneten, ließ der Beklagte am Beginn der Neubaustrecke und bei km 47 Warnungsschilder "Schleudergefahr" (Bild 2 a der Anlage zur StVO) aufstellen.

In der Folgezeit ließen die Unfälle nicht nach, worauf sich die Kreispolizeibehörde unter dem 18. November 1960 an das Straßenverkehrsamt wandte. In dem Schreiben heißt es, daß die Strecke eine sehr glatte Fahrbahn aufweise, die bei Regenwetter eine erhebliche Gefahrenquelle darstelle; auf der Ausbaustrecke hätten sich vom 1. Januar bis 30. September 1960 13 Verkehrsunfälle zugetragen, davon neun bei Regen;



Hauptursache sei das Fahren mit großer Geschwindigkeit, hinzu kämen Windböen bei Seitenwind; die Fahrbahn müßte abgestumpft werden, mindestens sollten weitere Schilder aufgestellt werden. In der daraufhin durchgeführten Verkehrsbesprechung mit Ortsbesichtigung am 2. Dezember 1960 vertrat der Vertreter des Landesstraßenbauamtes, Bauinspektor Kr[REDACTED], die Auffassung, daß von einer glatten Fahrbahn "keine Rede sein könne" und ein Aufrauen "nicht vertretbar" sei. Daraufhin wurde beschlossen, weitere Schilder anzubringen. Diese Schilder wurden am 20. April 1961 aufgestellt, so daß Frau Kö[REDACTED] bei der Unfallfahrt in ihrer Fahrtrichtung vom Beginn der Rechtskurve bei km 48,4 bis zur Unfallstelle bei km 46,2 folgende Schilder vorfand: zunächst ein Schild "Schleudergefahr" mit dem Zusatz "4 km", nach etwa 200 m ein Schild "allgemeine Gefahrenstelle" mit dem Zusatz "Seitenwind", nach etwa 1.200 m ein weiteres Schild "Schleudergefahr" und nach weiteren 1.000 m ein drittes Schild "Schleudergefahr".

Nach dem Unfall von Frau Kö[REDACTED] wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gerade verlaufenden Strecke von 70 km und vor der Kurve auf 50 km angeordnet. Im Spätsommer 1961 ließ die Beklagte die Fahrbahn durch Einwalzen von Diabas-Edelsplitt aufrauen und im Jahre 1962 noch einen Rauhbelag auftragen. Die Firma S[REDACTED] führte diese Arbeiten kostenlos auf Grund des früheren Vertrages aus. Nunmehr ließen die Unfälle nach.

Die Klägerin hat nach ihrer Behauptung den Insassen des verunglückten Kombiwagens Schadensersatz in Höhe von 97.500 DM geleistet und macht davon einen Teilbetrag von jetzt 15.100 DM geltend. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen zu verurteilen, und zur Begründung insbesondere vorgetragen:

Der Unfall sei auf eine verkehrswidrige Beschaffenheit der Fahrbahn zurückzuführen. Die Straße sei nicht fachgerecht ausgehaut gewesen. Die verwandte Körnung sei zu fein und der Teergehalt in der Decke zu hoch gewesen. Dieser Teer- bzw. Bindemittelüberschuß habe sich an die Straßenoberfläche gearbeitet und hier glatte Flächen gebildet. Die Fahrbahn sei bei Regen und Feuchtigkeit ungewöhnlich glatt, fast "seifig" gewesen, so daß sogar Fußgänger ausgerutscht seien. Diese ungewöhnliche Glätte sei auf der gut ausgehauten Straße für Laien nicht erkennbar gewesen. Der Beklagte hätte diese besondere Gefährlichkeit der Straße bei den hohen Unfallzahlen erkennen und durch bauliche Maßnahmen kraft seiner Verkehrssicherungspflicht längst vor dem Unfall der Frau Kö[REDACTED] beseitigen müssen. Die Anbringung nur von Schildern habe nicht genügt; mindestens hätte eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden müssen. Der Beklagte habe schon während der Bauarbeiten den hohen Teergehalt beanstandet, und der Schriftwechsel des Beklagten mit der S[REDACTED] nach dem Unfall bestätige, daß dem Beklagten die wahre Ursache der Glätte bekannt gewesen sei.

Selbst unter Berücksichtigung der dem Fahrzeughalter anzulastenden Betriebsgefahr müsse der Beklagte mindestens die Hälfte des entstandenen Schadens erstatten.

Der Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen, und insbesondere ausgeführt:

Der Ausbau der Straße sei durch eine namhafte und zuverlässige Straßenbaufirma erfolgt und entspreche den anerkannten Regeln der Straßenbaukunst. Die Überfettung der Straßendecke durch Herausdringen des Bindemittels aus der unteren Schicht sei erst im Laufe der Zeit unter der starken Verkehrsbelastung aufgetreten und nicht sogleich als Ursache der häufigen Unfälle erkennbar gewesen. Durch die Warnschilder sei ausreichend vor der nur bei Nässe auftretenden Schleudergefahr gewarnt worden, insbesondere durch die auffallende Häufung von Schildern seit April 1961. Die späteren Maßnahmen seien das Ergebnis weiterer Erfahrungen gewesen. Selbst wenn in der Besprechung vom Dezember 1960 eine Aufräuhung bereits beschlossen worden wäre, hätte sie nicht vor Beginn des Sommerwetters 1961 vorgenommen werden können, weil derartige Arbeiten nur bei warmen Wetter möglich seien. Das Fehlen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km sei nicht ursächlich gewesen, weil Frau Kö[REDACTED] nicht schneller gefahren sei. Der Unfall müsse auf anderen, in der Person der Fahrerinnen liegenden Umständen beruhen.

Die Streitgehilfin hat sich dem Vorbringen des Beklagten angeschlossen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ergebnislos geblieben. Dagegen richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihren Klagantrag weiterverfolgt. Der Beklagte beantragt - mit Unterstützung der Streitgehilfin -, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

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

Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß das neu ausgebaute Straßenstück im Bereich der Unfallstelle bei Regennässe in ungewöhnlichem Maße glatt gewesen sei und eine besondere Gefahrenstelle für den Fahrzeugverkehr dargestellt habe. Die Ursache dieser Glätte habe nicht in einem fehlerhaften Ausbau der Straße gelegen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. T. [REDACTED] habe die Straße in jeder Weise den anerkannten Regeln der Baukunst entsprochen; die Oberfläche habe auch keinen Überschuß an Bindemitteln enthalten. Die Ursache der Glätte habe in Teerflecken auf der Fahrbahndecke beruht, weil zur Bindung verwandter Teeranstrich im Laufe der Zeit durch die Deckschicht an die Oberfläche heraufgedrückt worden sei. Der Ver-

kehr habe die Teerflecken zu größeren Flächen ausgewalzt, die dann bei Nässe besonders glatt geworden seien. Das Auftreten derartiger Flecken lasse sich nie von vornherein vermeiden und sei daher kein Baumangel.

Der Beklagte sei kraft seiner Verkehrssicherungspflicht allerdings gehalten gewesen, nach Auftreten und Feststellung dieser Teerflecken die geeigneten Maßnahmen zu treffen. Eine schuldhafte Verletzung dieser Pflicht sei jedoch nicht nachgewiesen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme seien diese Teerflecke erst im Spätsommer 1960 feststellbar gewesen. Der Beklagte habe hinreichende Kenntnis von der gefährlichen Glätte erst durch das Schreiben der Kreispolizeibehörde vom 18. November 1960 erhalten, worauf am 2. Dezember 1960 eine Ortsbesichtigung und Besprechung durchgeführt worden sei. Es sei dem Beklagten nicht zur Last zu legen, daß er nun die Aufrauhung der Fahrbahn nicht sofort durchgeführt habe. Denn es hätte zunächst die Ursache für das Auftreten der Teerflecke erforscht und dann eine wirksame Abhilfe gesucht werden müssen. Die einzige wirksame und mögliche Gegenmaßnahme, nämlich Absplitten mit Diabas-Edelsplitt oder Aufbringen eines Oberflächenanstrichs (Rauhbelag) wäre mit Erfolg nur während der Sommerzeit bei warmen Wetter um 20 Grad möglich. Für die Übergangszeit bis zum Sommer 1961 sei der Beklagte in ausreichendem Maße seiner Verkehrssicherungspflicht durch die Häufung auffallender Warnungsschilder nachgekommen, weil damit jedem

Fahrer die besondere Gefährlichkeit eindringlich zum Bewußtsein gebracht worden sei.

Es könne dahingestellt bleiben, ob es darüber hinaus noch einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km vor der Kurve bedurft hätte, weil Frau Körkemeyer 50/60 km gefahren sei, so daß das Fehlen eines solchen Schildes sich nicht ursächlich ausgewirkt habe. Eine noch stärkere Beschränkung der Geschwindigkeit n e b e n den Warnschildern sei nach den Umständen nicht erforderlich und von der Klägerin nicht für nötig gehalten worden.

II.

Der Revision ist der Erfolg nicht zu versagen.

1. Der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist richtig:

Der beklagte Landschaftsverband, dem nach § 5 der Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 12. Mai 1953 (GVBl 271) die Unterhaltung und Verwaltung der Landstraße obliegt, war damit auch Träger der sogenannten Straßenverkehrssicherungspflicht. Diese Straßenverkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung eines öffentlichen Verkehrs auf öffentlichen Straßen entstehen können. Gefährlich ist dabei eine Straßenstelle, deren Beschaffenheit die Mög-

lichkeit eines Unfalls auch dann nahelegt, wenn der Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung eine vorhandene Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann, sich also auf sie nicht ohne weiteres einzustellen oder einzurichten vermag. Dabei ist eine Häufung von Unfällen ein wichtiges Anzeichen für das Vorhandensein einer Gefahr. Wird eine solche Gefahr festgestellt, dann muß der Träger der Verkehrssicherungspflicht die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergreifen. Der Pflichtige muß also den Verkehrsteilnehmer vor den von der Straße ausgehenden Gefahren nicht nur warnen, sondern s c h ü t z e n . Dazu muß er grundsätzlich die erforderlichen baulichen Maßnahmen ergreifen und dafür sorgen, daß sich die Straße für die Zukunft in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Z u s t a n d befindet (BGH Urteil vom 3. Mai 1962 - III ZR 168/60 = VersR 1962, 665 = BGH Warn 1962 Nr. 107; Urteil vom 28. Mai 1962 - III ZR 38/61 = BGHZ 37, 165). Der Pflichtige darf sich mit der Anbringung von Schildern und Warnungszeichen nur ausnahmsweise begnügen, wenn dadurch die Gefahr wirklich beseitigt wird. Falls der Pflichtige den gefährlichen Zustand durch bauliche Maßnahmen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht alsbald beseitigen kann, ist er jedoch verpflichtet, bis dahin Warnungsschilder anzubringen (BGH Urteil vom 8. April 1957 - III ZR 66/65 = IM BGB § 823 Ea Nr. 8; Urteil vom 7. Januar 1960 - III ZR 58/59 = VersR 1960, 237; Urteil vom 11. Juli 1960 - III ZR 137/59 = VersR 1960, 930). Diese Warnungs-

schilder müssen inhaltlich richtig und eindeutig sowie äußerlich schnell faßbar sein, so daß ihre Bedeutung durch einen beiläufigen Blick erkannt wird, also ein aufmerksamer mit den Verkehrsregeln vertrauter Kraftfahrer trotz schnellen Fahrens diese Schilder mit einem beiläufigen Blick erfaßt, um seine Fahrweise vor der Gefahrenstelle noch rechtzeitig darauf einstellen zu können (BGH Urteil vom 17. April 1961 - III ZR 30/60 = BGH Warn 1961, 88 = NJW 1961, 1572; Urteil vom 27. Juni 1963 - III ZR 77/62 = VersR 1963, 1151; Urteil vom 4. November 1963 - III ZR 127/62 = VersR 1964, 288).

2. Bei Anwendung dieser Grundsätze durfte das Berufungsgericht ein Verschulden der Bediensteten des Beklagten nach den bisherigen Feststellungen nicht verneinen.

a) Eine schuldhaftes Pflichtverletzung liegt allerdings nicht darin, daß der Beklagte die A u f r a u - h u n g der Straße nach Erkennen der Mängel erst im Jahre 1964 durchgeführt hat. Denn der Beklagte hatte erst seit dem Polizeibericht vom 18. November 1960 Kenntnis von der besonderen Gefährlichkeit der Straßenstelle. Die besondere Gefährlichkeit konnte nur durch ein Aufrauen der Straßenfläche beseitigt werden. Nach den Feststellungen konnten diese Arbeiten nur während der Sommerzeit bei warmen Wetter mit Temperaturen um 20 Grad durchgeführt werden. Dann ist es in der Tat nicht zu beanstanden, daß diese Arbeiten vor dem Unfall der Frau Körkemeyer am 1. Mai 1961 noch nicht durchgeführt waren.

Die Angriffe der Revision hiergegen bleiben ohne Erfolg. Sie hat nicht aufzeigen können, warum der Beklagte schon früher diese Kenntnis von der besonderen Gefährlichkeit und ihrer Ursache haben konnte oder haben mußte. Der Beklagte hatte Kontrollfahrten durchgeführt, ohne daß nachgewiesen ist, er habe die Mängel, die nur bei Regen in Erscheinung traten, erkennen müssen. Dann liegt darin, daß er nichts unternahm, bis die Polizei auf Grund ihrer Verkehrsüberwachung und der Auswertung von Unfallanzeigen sie auf Gefahrenstellen aufmerksam machte, keine schuldhafte Amtspflichtverletzung. Die Behauptung der Revision, zwischen November 1960 und Mai 1961 sei Zeit genug gewesen, um die nur zwei Tage benötigende Aufräuhung vorzunehmen, ist gegenüber den gegenteiligen Feststellungen des Berufungsgerichts unerheblich, weil die Revision Verfahrensrügen insoweit nicht erhoben hat.

b) Der Beklagte hat aber möglicherweise seine Pflicht dadurch nicht ordnungsmäßig erfüllt, daß er nach Eingang des Polizeiberichts bis zur baulichen Abstellung der Mängel den Verkehr nicht eindeutig gewarnt hat. Insoweit sind die Rügen der Revision gerechtfertigt.

Die Straße hatte an der Unfallstelle eine "besondere Gefahrenstelle" und war bei Regenwetter "in ungewöhnlichem Maße glatt". Die Glätte wurde durch hervorgepreßten Teer hervorgerufen, der zu größeren Flächen ausgewalzt wurde und bei Regen besonders glatt, seifig oder glitschig war.

Die ungewöhnliche Glätte stand entweder bei der Verkehrsbesprechung am 2. Dezember 1960 fest oder hätte wegen der zahlreichen zu dieser Zeit dem Beklagten bekanntgewordenen Unfälle auf dieser Straße jedenfalls festgestellt werden können und müssen. Die Revision rügt mit Recht für diesen Zeitpunkt eine Sorgfaltsverletzung des Beklagten, weil der Beauftragte des Landesstraßenbauamtes, der Inspektor Kr[REDACTED], in dieser Besprechung trotz des Berichtes der Polizei und einer Ortsbesichtigung noch zum Ergebnis kam, eine Glätte liege überhaupt nicht vor und eine Aufräuhung sei nicht "vertretbar". Die Kostenfrage, an die der Beamte dabei möglicherweise gedacht hat, spielte keine Rolle. Denn der Beklagte hat unstreitig später von der Bau-firma eine kostenlose Aufräuhung erreicht. Der Pflichtige, der eine Gefahrenstelle, also hier eine auffallende Glätte bei Nässe feststellt, muß allerdings zunächst den Ursachen dieser Gefahrenstelle nachgehen. Wenn der Inspektor Kr[REDACTED] zu dieser Feststellung nicht in der Lage war, hätten sachkundige Vertreter zu der Besprechung entsandt oder alsbald weitere Ermittlungen angestellt werden müssen. Gewiß darf bei dieser Prüfungspflicht nicht ein für wissenschaftliches Arbeiten üblicher Maßstab angelegt werden, jedoch müssen bei auffallenden Besonderheiten erforderlichenfalls sachkundige Personen für die Feststellung zugezogen werden, ob der Zustand eine Gefahr bedeutet (BGH Urteil vom 28. Februar 1966 - III ZR 168/64 = BGH Warn 1966 Nr. 51 =VersR 1966, 583). Dieselbe sorgsame Prüfung ist

auch für die weitere Frage nötig, worauf eine festgestellte Gefahr beruht, weil nur dann das sachgemäße Abwehrmittel zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden kann.

Das Berufungsgericht hat nicht geklärt, warum bei der Besprechung vom 2. Dezember 1960 keine weiteren Ermittlungen angestellt wurden. Es ist nicht festgestellt, ob bei der Besprechung der Hergang der 13 Unfälle aus der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1960 im einzelnen erörtert wurde und warum man nicht für die vorangegangene Zeit die weiteren Unfälle ermittelt hat. Es hätte weiter nahegelegen, anhand aller polizeilichen Unfallakten die Verletzten zu befragen, soweit sie schnell erreichbar waren. Es drängte sich ferner auf, die Anlieger des gefährlichen Straßenstücks anzuhören. Dann hätten die Teilnehmer der Besprechung bereits damals die auffallenden Bekundungen der Anwohner dieser Kurve und insbesondere die Aussage des sachkundigen Zeugen Ri [REDACTED] zur Kenntnis nehmen können, der unmittelbar an der gefährlichen Kurve wohnt und im Straßenbau erfahren ist. Er hatte u.a. bekundet, daß er seit Sommer 1960 das an die Oberfläche getretene Bindemittel bemerkt habe; die Straße sei bei Nässe infolgedessen so ungewöhnlich glatt gewesen, daß er auch als Fußgänger einmal ausgerutscht und gestürzt sei; bei Nässe hätte man höchstens mit 30/40 km fahren dürfen; er als Fachmann habe zwar die ungewöhnliche Glätte erkannt, ein Laie habe sie aber nicht erkennen können. Sein Sohn habe in dieser Kurve insgesamt 54 Unfälle

gezählt. Hinzu kam, daß es sich um eine neue, vorzügliche und breit ausgebaute Straße handelte, die zum schnellen Fahren verleitete.

Das Berufungsgericht mußte dann weiter feststellen, wann dem Beklagten bei Anstellung dieser sachgemäßen Ermittlungen die Ursache der Glätte hätte erkennbar sein können, und welche Sofortmaßnahmen nötig waren, um die Gefahr zu beseitigen, die durch das Hochdringen von Teer und der dadurch verursachten besonderen Glätte bei Nässe entstand.

Zwar mußte die auffallende Häufung der Warnungszeichen seit dem 20. April 1961 durch vier schnell folgende Schilder auf zwei Kilometer an einer geraden und breiten neuen Straße jeden Kraftfahrer auf eine besondere Gefahr aufmerksam machen. Der Revision ist aber zuzugehen, daß diese Warnungszeichen teilweise ungenau waren. Denn das zweite Schild durfte unbeachtet bleiben, wenn kein Seitenwind war; er lenkte sogar von der wirklichen Gefahr ab. Die drei Schilder mit dem Hinweis auf Schleudergefahr ließen nicht erkennen, wie stark die Schleudergefahr war und wann sie auftrat. Das Berufungsgericht mußte zu klären versuchen, welche Geschwindigkeit ein Kraftfahrer einhalten mußte, um bei dem damaligen Zustand die Kurve bei Nässe gefahrlos zu durchfahren. Denn nur danach konnte sich die zulässige Geschwindigkeit richten. Falls die Auffassung des Zeugen Ri ■■■ zutraf, daß ein Kraftfahrer hier eine Geschwindigkeit von 30 bis 40 km

einhalten mußte, wäre die Behörde möglicherweise verpflichtet gewesen, eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km für Nässe vorzuschreiben, weil ein Kraftfahrer schwerlich bei dieser zum schnellen Fahren reizenden Neubaustrecke aus den vorhandenen Schildern sofort den Schluß zog, daß er mit seiner Geschwindigkeit in dieser flachen auf eine zu schnellem Fahren reizenden kilometerlangen neu ausgebauten Geraden folgende Kurve auf 30 km heruntergehen müsse. Im übrigen ist es in solchen Fällen immer zweckmäßig, daß der Verkehrssicherungspflichtige den Kraftfahrer durch ein Warnungsschild auf den festgestellten wahren Zustand hinweist, da er insoweit nicht zur Benutzung der polizeilichen Verkehrsschilder gezwungen ist. Deshalb hätte es möglicherweise hier nahegelegen, etwa ein - auch von der üblichen Form abweichendes - Schild folgenden Inhalts anzubringen: "Achtung! Bei Nässe besonders glitschig!" Ein derartig ungewöhnliches Schild hätte eine ganz andere Warnungskraft gehabt als die bis dahin getroffenen Maßnahmen.

Jedenfalls durfte das Berufungsgericht ein Verschulden der Bediensteten des Beklagten noch nicht verneinen, bevor nicht festgestellt war, ob vor dem 1. Mai 1961 dem Beklagten die genaue Ursache der Glätte hätte bekannt sein müssen, welche Sofortmaßnahmen zur wirksamen Abwehr dieser Gefahren bis zur Aufräuhung der Strecke nötig waren und welche Wirkungen diese Maßnahmen gehabt hätten, ob also der Unfall vom 1. Mai 1961 durch diese zumutbaren Maßnahmen verhindert worden wäre.

Das Urteil muß daher aufgehoben werden. Das
Berufungsgericht hat dabei auch über die Kosten
der Revision zu entscheiden.

Dr. Pagendarm

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Dr. Hußla

Keßler