

0401 051

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Dc, Eb

Maßnahmen wegen Glatteises braucht der Verkehrssicherungsspflichtige grundsätzlich auch auf der Autobahn nicht zu treffen, wenn diese mit einer kurzen Brücke eine Straße überquert, keine Besonderheiten hinsichtlich einer Eisbildung vorliegen und die Brücke für einen aufmerksamen Kraftfahrer erkennbar ist. Dabei müssen Kraftfahrer im Winter bei Temperaturen um den Gefrierpunkt mit schärferer Aufmerksamkeit fahren und darauf Bedacht nehmen, daß sich auf Brücken schneller Eis bilden kann.

BGH, Urt. v. 2. Juli 1970 - III ZR 45/67 - OLG Frankfurt
LG Gießen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III_ZR_45/67

URTEIL

Verkündet am

2. Juli 1970
Schorm, Justiz-
angestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des L a n d e s H e s s e n ,
gesetzlich vertreten durch den Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch den Hessischen Minister für
Wirtschaft und Verkehr, dieser vertreten durch das
Hessische Landesamt für Straßenbau in W [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schreinermeister Bernhard M [REDACTED] ,
A [REDACTED], Sch [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Juli 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer, Dr. Hußla und Keßler

für Recht erkannt:

Auf die Revision des beklagten Landes wird das Urteil des I. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) vom 5. Januar 1967 aufgehoben.

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts in Gießen vom 24. Januar 1966 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat auch die Kosten der Rechtsmittelzüge zu tragen.

Von Rechts wegen

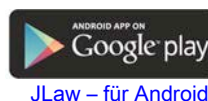
Tatbestand:

Der Kläger verlangt Schadensersatz vom beklagten Land wegen der Beschädigung seines Kraftwagens durch einen Glatteisunfall.

Der Unfall ereignete sich am 3. Januar 1964 in der Dunkelheit gegen 18 Uhr auf der Autobahn F███-



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



■■■■-K■■■■ bei km ■■■■, wo die Autobahn mit einer etwa 7 m breiten Brücke eine Landstraße überquert. Der Kläger fuhr mit seinem Personenkraftwagen Ford 17 M in Richtung K■■■■ und überholte mit einer Geschwindigkeit von 80 bis 100 km auf einer leichten Gefällstrecke einen anderen Kraftwagen. Sein Wagen geriet an der Brücke ins Schleudern, stieß gegen die Leitplanke auf dem Mittelstreifen und stürzte dann die etwa 10 m hohe Böschung hinunter. Der Kläger wurde leicht verletzt, der Wagen schwer beschädigt.

Einige Kilometer vor der Unfallstelle stand am Beginn eines etwa 2 km langen Waldgebietes ein Warnzeichen mit dem Zusatz "Glatteisgefahr"; nach dem Wald folgten etwa 400 m freies Feld, dann wieder Wald, an den sich 150 m vor der Unfallstelle freies Feld bis zur Brücke anschloß. Kurz nach dem Unfall des Klägers ereignete sich in diesem Bereich ein weiterer Schleuderunfall.

Der Kläger hat insbesondere vorgetragen: Sein Wagen sei infolge des unvermuteten Glatteises ins Schleudern geraten. Die Unfallstelle sei besonders gefährlich und hätte bestreut oder mit Warnschildern versehen werden müssen. Autobahnbrücken seien allgemein glatteisgefährdet. Die Autobahn sei sonst frei von Eis gewesen. Das wenige Kilometer vorher angebrachte Warnschild habe ihn irregeführt, da er es nur auf den anschließenden Wald bezogen und die folgende Strecke für ungefährdet gehalten habe. Er

hat beantragt, das Land zur Zahlung des ihm entstandenen Sachschadens in Höhe von 3.188,44 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Das Land hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Der Kläger sei nicht infolge des Glatteises, sondern infolge Fahrfehlers, insbesondere seiner überhöhten Geschwindigkeit auf einer Gefällstrecke ins Schleudern geraten, denn sein Wagen habe schon vor der Brücke die Leitplanke berührt. Eine Pflicht zum Streuen oder zur Anbringung eines Warnschildes habe nicht bestanden, weil die Unfallstelle für einen aufmerksamen Fahrer nicht gefährlich sei. Jeder Kraftfahrer müsse mit schnellerer Vereisung von Brücken rechnen. Der Kläger habe auch die Strecke genau gekannt. Das vor dem Wald befindliche Warnschild habe allgemeine Bedeutung gehabt und sich nicht auf eine bestimmte Stelle bezogen. Am Unfalltage hätten zwischen 17 und 18 Uhr etwa 400 Kraftfahrzeuge die Unfallstelle befahren, ohne daß es zu weiteren Unfällen gekommen sei. Bei dem trockenen und aufklarenden Wetter hätten die Bediensteten des Landes tagsüber nicht mit Glätteis zu rechnen brauchen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat das Land - unter Abweisung der Klage im übrigen - zur Zahlung von 2.291,33 DM nebst Zinsen verurteilt und in den Gründen ausgeführt: Das Land habe die Amtspflicht, für eine ausreichende Beschilderung gefährlicher Autobahnstel-

len zu sorgen, schuldhaft verletzt. Die Brücke sei ebenso gefährlich wie das beschilderte Waldstück. Das sei durch die zwei aufeinanderfolgenden Glatteisunfälle bestätigt. Unerheblich sei, ob dem Land frühere Glatteisunfälle nicht bekannt geworden seien; bei Autobahnen seien Brücken, insbesondere nachts immer als gefährlich anzusehen, weil sich hier erfahrungsgemäß überraschend Glatteis bilden könne. Das Warnschild beim Wald habe nicht auf die etwa 4 km entfernte Brücke bezogen werden können. Der Kläger hätte deshalb erwarten dürfen, daß Gefahrenstellen in einem Bereich von etwa 5 km in der erforderlichen Weise gekennzeichnet worden wären. Der Unfall sei schon nach dem ersten Anschein durch die Eisglätte und das fehlende Schild verursacht. Der Kläger müsse sich aber die Betriebsgefahr seines Wagens mit 1/4 anrechnen lassen.

Dagegen richtet sich die Revision, mit der das Land die volle Klagabweisung erstrebt. Der Kläger beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Der Revision ist der Erfolg nicht zu versagen, weil das Berufungsgericht den Umfang der dem Lande bei Glatteis auf Autobahnen obliegenden Pflichten sowie die Bedeutung des vorhandenen Warnschildes verkannt hat.

1. Die Bekämpfung der durch Glatteis entstehenden Gefahren für den Straßenverkehr auf Fernstraßen gehört zur Straßenverkehrssicherungspflicht, deren Regelung den allgemeinen privatrechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen (§ 823 BGB) unterliegt. Diese Straßenverkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen entstehen können. Dazu gehört auch grundsätzlich der Schutz vor Glatteis. Der Verkehrssicherungspflichtige hat bei Glatteis durch Bestreuen mit abstumpfenden Mitteln die Gefahren zu beseitigen, die infolge winterlicher Glätte für Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung und trotz Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bestehen. Denn aus der Verkehrssicherungspflicht folgt in erster Linie die Pflicht, die Gefahrenstelle zu beseitigen, und nur ausnahmsweise - soweit und solange solche Maßnahmen nicht ergriffen werden können - die Pflicht, Warnzeichen anzubringen (BGH MDR 1964, 657; VersR 1968, 1090).

Bei der Streupflicht ist aber die allgemeine Begrenzung der Straßenverkehrssicherungspflicht auf zumutbare Mittel bedeutsam, da es unmöglich ist, alle Straßen bei plötzlich auftretender winterlicher Glätte durch Streuen gefahrlos zu gestalten und ständig zu erhalten. Die Rechtsprechung hat deshalb anerkannt, daß eine allgemeine Pflicht, alle Fahrbahnen öffentlicher Straßen bei Winterglätte zu bestreuen, nicht besteht. Die Verkehrsteilnehmer müssen die Glatteisgefahren wie

manche anderen Einwirkungen der Naturgewalten hinnehmen und sich darauf einstellen. Deshalb besteht eine Streupflicht für Fahrbahnen i n n e r h a l b geschlossener Ortschaften nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen sowie a u ß e r h a l b geschlossener Ortschaften nur an b e s o n d e r s gefährlichen Stellen, dabei nie zur Nachtzeit (vgl. BGHZ 40, 376; BGH NJW 1963, 37 = BGH Warn 1962 Nr. 206 - Talnebel -; VersR 1966, 447; s. auch die Übersicht bei Arndt, Straßenverkehrssicherungspflicht, 1968, S.51 ff). Eine solche besonders gefährliche Stelle liegt nur dann vor, wenn der Verkehrsteilnehmer bei der für Fahrten auf winterlichen Straßen zu fordernden schärferen Beobachtung des Straßenzustandes und der damit zu fordernden erhöhten Sorgfalt den die Gefahr begründenden Zustand der Straße nicht rechtzeitig erkennen und deshalb die Gefahr nicht meistern kann. Eine solche besondere Gefahrenstelle ist beispielsweise bejaht worden für eine Straße, die wegen des in der Umgebung ungewöhnlichen Grundwasserstandes schon bei geringstem Bodenfrost oder aus sonstigen Gründen auch bei sonst ganz trockener Witterung zu Glättebildung neigte (BGH VersR 1960, 930; BGH Warn 1964 Nr. 99 = MDR 1964, 657). Dagegen sind Brücken im Zuge einer Fernstraße nicht mehr als solche besonders gefährliche Stellen anzusehen, weil jedem Kraftfahrer jetzt bekannt sein muß, daß Fahrbahnen über Brücken schneller vereisen als andere Straßenstellen, wie auch jeder Kraftfahrer wissen muß, daß sich an Straßenstellen mit wechselnder Sonnenbestrahlung oder Witterungseinwirkung - wie

Überführungen, Wälder, Hügel usw. - bei Frost Glatt-
eis bilden kann, auch wenn andere Straßenstellen noch
kein Eis zeigen (vgl. BGHZ 31, 73; BGH VersR 1960,
853; BGH Warn 1962, 206; VersR 1968, 303).

Bei Zugrundelegung dieser Rechtsprechung be-
stand für die Straßenbehörde weder eine Pflicht zum
Bestreuen noch zur vorsorglichen Warnung vor Glatt-
eis, weil die Straßenstelle nicht b e s o n d e r s
gefährlich war. Eine Häufung von Unfällen, die im-
mer ein Zeichen für eine solche Gefährlichkeit ist,
ist nicht festgestellt. Kurz nach dem Unfall des
Klägers kam zwar ein weiterer Wagen ins Schleudern,
doch war das nach dem unstreitigen Sachverhalt auf
einen Fahrfehler des Fahrers zurückzuführen. Eigen-
tümlichkeiten der Straße oder des anliegenden Ge-
ländes, die eine unvorhersehbare Glatteisbildung er-
möglichten oder erleichterten, sind nicht festge-
stellt. Die die Ursache der Vereisung bildende Feuch-
tigkeit kann also plötzlich und zufällig durch son-
stige äußere Einwirkungen auf die Autobahn gelangt
sein.

Die Brücke konnte eine Gefahr für Kraftfahrer
nur bilden, wenn sie trotz Anwendung der bei Fahrten
auf winterlicher Straße - insbesondere in der Dun-
kelheit - zu fordernden schärferen Sorgfalt vorher
überhaupt nicht erkennbar war. Das ist beispiels-
weise möglich, wenn auf einer kurvenreichen Land-
straße mit schlechten Sichtverhältnissen vor dem
Fahrer plötzlich eine Brücke auftaucht; vor einer

solchen Brücke müßte möglicherweise gewarnt werden, insbesondere wenn sie wegen eines Wasserlaufes oder sonstiger Umstände häufig Glatteis hat. Hier jedoch befuhr der Kläger eine ihm unstreitig bekannte Autobahnstrecke. Das Gelände neben der Autobahn wechselte ständig und war auch nicht gleichmäßig eben, so daß jeder Fahrer damit rechnen mußte, daß die Autobahn Straßen, Wasserläufe oder sonstige Vertiefungen mit Brücken überquerte. Solche Brücken im Zuge von Autobahnen heben sich durch Geländer und Bordsteine von der sonstigen Fahrbahn ab. Beim Unfall war es zwar schon dunkel, doch mußte der Kläger gerade deshalb und wegen der Gefährlichkeit von Fahrten bei Temperaturen um den Gefrierpunkt entsprechend höhere Aufmerksamkeit anwenden und durfte keinesfalls, wie das Berufungsgericht meint, "mit beliebiger Geschwindigkeit fahren".

Das Land war daher kraft der Verkehrssicherungspflicht nicht zu irgendwelchen Maßnahmen verpflichtet. Eine Verletzung des § 5 a StVG liegt dann ebenfalls nicht vor, weil auch danach die Verkehrsbehörden Warnungstafeln nur an gefährlichen Wegestrecken anzubringen haben, aber eine solche gefährliche Strecke hier gerade nicht vorlag.

2. Entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichts lag auch keine Irreführung durch das vorhandene Warnschild vor.

Allerdings hat der Bundesgerichtshof in der Entscheidung vom 12. Juli 1962 (III ZR 139/61 =

BGH Warn 1962 Nr. 182 = NJW 1962, 1767) ausgeführt, daß der Warnbereich eines Glatteiswarnschildes sich in der Regel nur auf eine begrenzte, besonders geartete Straßenstrecke beziehe und daß es eine Amtspflichtverletzung sei, wenn auf Autobahnen an Straßenstellen, die nach allgemeiner Erfahrung zu besonderer Glatteisbildung neigen, Warnschilder teils aufgestellt, teils nicht aufgestellt würden und dadurch beim Kraftfahrer der Eindruck erweckt werde, mit einer Glatteisgefahr sei nur bei den Warnschildern zu rechnen. Damals war ein Glatteiswarnschild rund 1.500 m vor der Innbrücke am Beginn des sich bis zur Brücke hinziehenden Auwaldes aufgestellt, nicht aber vor der gefährlicheren Innbrücke, wodurch bei den Kraftfahrern der Eindruck erweckt worden sei, daß auf der Brücke mit Glatteis nicht zu rechnen sei. Diese Entscheidung entspricht der Rechtsprechung, daß bei Anbringung der Verkehrszeichen nach § 5 a StVG und § 3 StVO die Verkehrsbehörden die Amtspflicht haben, diese so anzubringen, daß sie nicht irreführend wirken und keine neuen Gefahren schaffen (vgl. BGH MDR 1963, 116 = BGH Warn 1962 Nr. 217; VersR 1964, 288). Für die durch den Verkehrssicherungspflichtigen anzubringenden Warnzeichen gilt nichts anderes.

Hier konnte das vorhandene Schild einen Kraftfahrer nicht irreführen, der die erforderliche Sorgfalt wahrte, also darauf Bedacht nahm, daß er im Dunkeln bei Temperaturen um den Gefrierpunkt eine Fernstraße durch ein Gelände befuhr, auf dem er mit dem Vorhandensein schneller vereisender Brück-

ken rechnen mußte. Hinzu kommt, daß sich der Kläger schon deshalb auf die Entscheidung vom 12. Juli 1962 nicht berufen kann, weil der Sachverhalt hier wesentlich anders liegt als in jener Entscheidung. In jenem Falle mit der Innbrücke führte die Autobahn mit einer etwa 80 m langen Brücke über einen breiten Fluß, dessen Feuchtigkeit schneller Glatteis ermöglichte, während hier die Autobahn mit einer kurzen Brücke von etwa 7 m eine Straße überquerte. Dort schloß sich an einen Wald nach 1.500 m unmittelbar eine nach den Feststellungen "gefährlichere" lange Brücke an, während hier nicht festgestellt ist, daß die Brücke gefährlicher als das Waldstück beim Warnschild war. Hinzu kommt, daß hier die Entfernung zwischen Schild und Brücke mehrere Kilometer betrug und das Gelände mehrfach in seiner Struktur wechselte, so daß der Kläger nicht glauben durfte, das Fehlen von Warnschildern könne nach mehreren Kilometern wechselnden Geländes noch eine bestimmte Bedeutung haben. Denn regelmäßig darf ein Kraftfahrer aus dem Zustand eines Teils der Straße nicht darauf schließen, daß die folgenden Strecken veränderter Beschaffenheit und Umgebung den gleichen Zustand aufweisen; er muß bei Fahrten im Winter und Temperaturen um den Nullpunkt - wie hier - mit plötzlichen Vereisungen an Stellen rechnen, die die üblichen eisfördernden Besonderheiten aufweisen, und muß daher mit größerer Sorgfalt als sonst fahren, insbesondere in der Dunkelheit (BGH Warn 1962 Nr. 206). Der Kläger hat dabei weiter gegen sich, daß das Berufungsurteil nur ungenaue Entfernungsangaben enthält und mehrfach von "etwa 4 km" spricht, während das Land

als Beginn der Brücke km 424,1 und als Standort des Warnschildes km 430,2 angegeben hat, so daß der Kläger - der diese Angaben nicht bestritten hatte - über 6 km wechselnden Geländes durchfahren hatte.

Auf die Revision muß daher die angefochtene Entscheidung aufgehoben und das landgerichtliche Urteil wiederhergestellt werden, ohne daß es eines Eingehens auf das weitere Vorbringen der Revision bedarf.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91,97 ZPO.

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Keßler