

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2384 084

BGB § 823 Dc

Für die Frage, ob eine besondere Gefahrenlage besteht, die bei Glatteisbildung auf einer Bundesstraße auch außerhalb geschlossener Ortschaften eine Streupflicht begründet, kommt es insbesondere darauf an, ob die aus Glatteisbildung drohende Gefahr so rechtzeitig zu erkennen ist, daß ein sorgfältiger Kraftfahrer sich auf sie einstellen und durch sachgemäße Fahrweise einen Unfall vermeiden kann.

BGH, Urt. v. 6. Juli 1959 - III ZR 61/58 - OLG Stuttgart

III ZR 61/58

Verkündet
am 6. Juli 1959
[REDACTED], Justiz-Assistent
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Verlagsangestellten Ehrenfried V [REDACTED] in M [REDACTED] /
W [REDACTED], W [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

das Land R [REDACTED]-W [REDACTED], vertreten durch das Regie-
rungspräsidium No [REDACTED], L [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. Juli 1959 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Weber, Dr. Kreft,
Dr. Arndt und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des I. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Stuttgart vom 12. März 1958 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisions-
verfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger fuhr am 2. Dezember 1956, einem Sonntag, in Begleitung seiner Frau und Tochter gegen 15⁰⁰ Uhr mit seinem Kraftwagen Marke Fiat 600 auf der Bundesstraße ■ von N ■ in Richtung H ■. Die Straße führt etwa 2 km hinter O ■ eine längere Strecke durch Wald. Auf eine langgezogene Rechtskurve folgt eine gerade Strecke. Etwa 300 m nach dem Ausgang der Rechtskurve fällt die Straße in Richtung H ■ ab.

Auf der Gefällstrecke kam der Wagen des Klägers infolge Glatteises ins Rutschen, glitt in den linken Straßengraben und überschlug sich. Für den dabei entstandenen Schaden macht der Kläger das beklagte Land verantwortlich, weil es die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht verletzt habe, indem trotz der Gefährlichkeit der Wegstrecke, auf der sich am 1. und 2. Dezember 1956 eine ganze Reihe von Unfällen ereignet habe, nicht gestreut worden sei. Mindestens hätte vor den Gefahren durch Schilder ausreichend gewarnt werden müssen. Überdies sei es notwendig gewesen, die linke Straßenseite wegen der starken Linksneigung der Straßendecke abzuschränken oder sonstwie abzusichern. Von seinem Gesamtschaden, den er auf 5800 DM beziffert, macht der Kläger mit der Klage einen Teil des Sachschadens am Kraftwagen in Höhe von 1100 DM geltend.

Das beklagte Land hat beantragt, die Klage abzuweisen. Es bestehe keine Verpflichtung, auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu streuen. Trotzdem sei tags zuvor dort gestreut worden, obwohl die Wegstrecke nicht besonders gefährlich sei. Eine vor dem



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Waldeingang gut sichtbar angebrachte Warntafel mit der Aufschrift Schleudergefahr habe als Hinweis auf das Erfordernis besonderer Sorgfalt genügt. Die Straßendecke sei sachgemäß angelegt. Der Unfall des Klägers sei allein auf die von seinem Kraftwagen ausgehende Betriebsgefahr zurückzuführen..

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung des beklagten Landes führte zur Klagabweisung. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision strebt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils an. Das beklagte Land bittet die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Landgericht hält die Klage deshalb für begründet, weil Personen, für die das beklagte Land ein- stehen müsse, durch schuldhaft Verletzung der dem Land obliegenden Streupflicht dem Kläger Schaden zuge- fügt hätten (§§ 823, 831 BGB). Es stellt auf Grund von Zeugenvernehmungen und einer Ortsbesichtigung fol- gendes fest: Die Straße sei von O [REDACTED] her trocken gewesen und zwar auch noch im Walde. Die Ver- eisung habe auf einer ganz geraden und nicht irgend- wie auffälligen Gefällstrecke plötzlich an einer Stelle eingesetzt, die für einen von O [REDACTED] her kommenden Kraftfahrer nicht übersehbar gewesen sei, weil sie infolge einer von ihm zu überwindenden Kuppe im toten Winkel gelegen habe. Etwa 60 bis 80 m nach Beginn des plötzlich einsetzenden Gefälles, ungefähr 250 m nach dem Ausgang der Rechtskurve, sei der Wagen des Klägers auf der in der ganzen Breite spiegelglatten

Straße ins Rutschen gekommen, obwohl der Kläger langsam und vorsichtig gefahren sei. Die Straße, auf der schon seit Tagen Eisglätte geherrscht habe, sei zuletzt am Morgen des 1. Dezember, somit 30 Stunden vor dem Unfall bestreut worden, das Streugut sei aber beiseite gefahren gewesen. Die Straße sei die wichtigste Verbindung zwischen S[REDACTED] und dem nördlichen Sch[REDACTED] mit seinem Skigelände und werde im Winter außerordentlich stark befahren.

Die besondere Gefährlichkeit der Unfallstelle werde - so führt das Landgericht aus - treffend dadurch gekennzeichnet, daß nach Spuren am Straßenrand vor dem Unfall des Klägers ein anderes Fahrzeug an dieser Stelle gerutscht und in den Straßengraben geraten sein müsse und daß, während der Wagen des Klägers abgeschleppt wurde, an derselben Stelle mehrere Fahrzeuge auf dem Glatteis ins Rutschen gekommen seien, von denen mindestens eins im Graben gelandet sei. Der zuständige Straßenwart und sein Vorgesetzter hätten als Zeugen die Gefährlichkeit der Strecke einräumen müssen und bekundet, daß dort - hauptsächlich im Winter - schon sehr viele Unfälle sich ereignet hätten. Der Straßenwart sei deshalb ausdrücklich beauftragt worden, die Strecke im Winter regelmäßig zu bestreuen und Schneeglätte seinem Vorgesetzten in H[REDACTED] fernmündlich zu melden, damit eine wirksame Streuung veranlaßt werden könne.

Die Verhältnisse seien am fraglichen Tage an der Unfallstelle so gewesen, daß auch ein Verkehrsteilnehmer, der den Witterungseinflüssen sorgfältig Rechnung getragen habe, ohne eine wirksame Bestreuung der Straße sich nicht selbst habe helfen können. Dann

aber sei das Land verpflichtet gewesen, für Bestreuung zu sorgen. Die Unterlassung der Bestreuung durch den Straßenwart, einen Verrichtungsgehilfen des Landes, sei rechtswidrig gewesen. Den ihm obliegenden Entlastungsbeweis nach § 831 BGB habe das Land nicht geführt. Ob der Straßenwart sich bis dahin als zuverlässig erwiesen habe, könne dahinstehen. Jedenfalls sei er von seinem Vorgesetzten nicht hinreichend überwacht worden. Dieser habe vor Gericht die Auffassung vertreten, er sei nicht verpflichtet, sich durch Stichproben davon zu überzeugen, daß die Straßenwarte ihren Verpflichtungen tatsächlich nachkämen.

Ein mitwirkendes Verschulden des Klägers verneint das Landgericht. Das Warnschild habe nur darauf hingewiesen, daß auf der folgenden Strecke eine erhöhte Schleudergefahr bestehe. Über das Einsetzen einer plötzlichen Vereisung sage es nichts. Nachdem der Kläger aus der langen Rechtskurve auf die Gerade gekommen sei, habe er davon ausgehen dürfen, daß die gefährliche Strecke, auf der Schleudergefahr bestehe, nun durchfahren sei. Die Betriebsgefahr seines Wagens brauche sich der Kläger nicht anrechnen zu lassen, da der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen sei (§ 7 Abs. 2 StVO), weil er auch bei Anwendung der äußersten Sorgfalt den Unfall nicht hätte vermeiden können.

2. Das Berufungsgericht folgt "dem Landgericht in seinen tatsächlichen Feststellungen über den Unfallhergang, insbesondere über den Zustand der Straßenoberfläche und dessen Gründe uneingeschränkt". Es verneint aber eine Streupflicht aus folgenden Erwägungen:

Nur ausnahmsweise - "regelwidrig" - bestehe auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften eine Streupflicht, dann nämlich, wenn bei ganz besonders gelagerten Verhältnissen die Verkehrsteilnehmer, obwohl sie den witterungsbedingten Straßenverhältnissen sorgfältig Rechnung trügen, sich nicht mehr selbst helfen könnten. Eine solche besondere Gefahrenlage könne sich einmal aus der Anlage der Straße ergeben, wie etwa aus ungewöhnlich starkem Gefälle, zum anderen daraus, daß eine Gefahrenstelle selbst bei ordnungsmäßiger Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig zu erkennen sei. So lägen die Dinge hier aber nicht:

Das Landgericht habe zu geringe Anforderungen an die Aufmerksamkeit und die Fahrweise der Verkehrsteilnehmer unter winterlichen Verhältnissen gestellt. Vom Maße dieser Anforderungen hänge es nämlich ab, unter welchen Voraussetzungen man eine Gefahrenstelle als nicht rechtzeitig erkennbar bezeichnen könne. Der Verkehrsteilnehmer dürfe daraus, daß eine Straße beim Eintritt in einen Wald schnee- und eisfrei sei, nicht den Schluß ziehen, es werde auch im weiteren Verlauf keine Änderung eintreten, und es sei deshalb keine besondere Vorsicht nötig. Es sei bekannt, daß im Winter häufig Straßenstrecken, die ein Gefälle nach Norden oder Osten hätten, oder an deren Seite sich hohe Baumbestände befänden, auch dann noch vereist seien, wenn die Straße im übrigen schon trocken sei. Die Vereisung der Gefällstrecke sei also nicht deshalb unvorhersehbar gewesen, weil die zuvor befahrene Strecke trocken gewesen sei.

Auch daraus, daß die Vereisung hinter einer Kuppe begonnen habe, sei nichts zu Gunsten des Klägers her-

zuleiten. Wer unter winterlichen Verhältnissen auf eine Kuppe zufahre, die den frühzeitigen Einblick auf den weiteren Verlauf der Fahrbahn und deren Zustand hindere, müsse seine Geschwindigkeit - die ja ohnehin den Sichtverhältnissen angepaßt werden müsse - so einrichten, daß er noch rechtzeitig auf nichtvereister Fahrbahn bremsen könne, wenn er den Überblick auf die Gefällstrecke gewinne und feststellen müsse, daß diese mit Eis bedeckt sei. Es habe sich auch nicht etwa so verhalten, daß ein von O [REDACTED] kommender Kraftfahrer den gefährlichen Zustand der Fahrbahn hinter der Kuppe überhaupt erst dann hätte wahrnehmen können, wenn er sich unmittelbar vor dem Beginn der vereisten Stelle befunden habe und auch bei ganz geringer Geschwindigkeit nicht mehr auf trockener Fahrbahn habe bremsen können. Das Glatteis habe 30 bis 40 m nach Beginn des Gefälles eingesetzt, während der Kläger nach seiner eigenen Darstellung etwa 80 m östlich der Kuppe ins Rutschen gekommen sei. Demnach sei es bei genügender Vorsicht und entsprechender Herabminderung der Geschwindigkeit möglich gewesen, diese rechtzeitig noch so weit herabzusetzen, daß das Fahrzeug die vereiste Stelle mit Schrittgeschwindigkeit erreicht habe und so ein Unfall vermieden worden sei. Bei solcher Sachlage lasse sich nicht sagen, die Gefahrenstelle sei für einen umsichtigen, den winterlichen Verhältnissen Rechnung tragenden Kraftfahrer wegen der davor befindlichen Kuppe nicht rechtzeitig erkennbar gewesen.

Der Umstand - so fährt das Berufungsgericht fort -, daß am Vortage und am gleichen Tage auf dieser Straßenstrecke mehrere Kraftfahrzeuge ins Rutschen gekommen seien, wäre nur dann wesentlich, wenn festgestellt werden könnte, daß die Fahrer dieser Fahrzeuge alle von

ihnen zu fordernde Sorgfalt hätten walten lassen. Das sei jedoch nicht dargetan. Unfälle seien mindestens ebenso häufig auf menschliches Versagen wie auf die Beschaffenheit der Fahrbahn zurückzuführen.

Daß die Unfallstelle im übrigen nach Straßenführung und Anlage Merkmale aufweise, welche bei Vereisung ganz besondere Gefahren schüfen, so daß der Verkehr sich nicht selbst helfen könne, sei nicht dargetan. Das Gefälle von 5 % könne nicht als stark bezeichnet werden. Straßenbauliche Mängel, die bei Vereisung eine besondere Gefahrenlage schüfen und deshalb eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, seien nach der vom Landgericht durchgeführten Beweis- aufnahme nicht vorhanden.

Bestehe keine Streupflicht - so schließt das Berufungsgericht -, dann könne auch aus dem Fehlen eines besonderen, auf die vereiste Stelle hinweisenden Warnschildes keine Pflichtverletzung hergeleitet werden. Eine Pflicht, durch Warnschilder auf vereiste Stellen hinzuweisen, solange noch nicht gestreut sei, sei nur dort anzuerkennen, wo eine Streupflicht bestehe (Geigel, Haftpflichtprozeß 9. Aufl. S. 344 f). Da dem Land keine Streupflicht obgelegen habe, fehle der Klage die Grundlage.

3. Der Senat hat in seinem Urteil III ZR 192/53 vom 24. März 1955 S. 7 (LM Nr. 18 zu BGB § 823 (Dc)) ausgeführt, die Vorschrift in § 3 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 (BGBI I 903), wonach die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen bei Eisglätte zwar nach besten Kräften streuen sollen, aber nicht müssen, schließe nicht aus, daß die

mit der Straßenbaulast belasteten öffentlichen Körperschaften unter dem Gesichtspunkt einer ihnen obliegenden Verkehrssicherungspflicht gehalten seien, wenigstens stellenweise die Fahrbahn gegen Winterglätte abzustumpfen. Das Maß der an den Verkehrssicherungspflichtigen zu stellenden Anforderungen richte sich, so ist in diesem Urteil weiter ausgeführt, im einzelnen nach den Gegebenheiten des Falles, "nach der besonderen Gefährlichkeit der betreffenden Stelle", wie es in III ZR 78 und 79/51 vom 24. April 1952 (NJW 1952, 1087) und in III ZR 156/54 vom 5. Dezember 1955 heißt. In III ZR 102/53 vom 30. Dezember 1954 (VRS Bd. 8 S. 102, 106 - insoweit in BGHZ 16, 95 nicht abgedruckt -) ist darauf abgestellt worden, daß die Verschmutzung einer Bundesstraße mit Ackerlehm für den Kraftverkehr einen außerordentlich gefährlichen Zustand herbeigeführt hatte, der ungewöhnlich war und mit dem die Kraftfahrer nicht ohne weiteres zu rechnen brauchten. Auch in den Urteilen III ZR 66/58 vom 8. April 1957 S. 9 (LM Nr. 8 zu EGB § 823 (Ea)) und III ZR 233/57 vom 20. April 1959 S. 14 ist von der Pflicht die Rede, "auf unvermutete Gefahrenstellen hinzuweisen und unerwarteten Gefährdungen des Verkehrs in geeigneter Weise zu begegnen" (vgl. auch Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. 1957 StVG § 16 Anm. B IV b 10 S. 363).

Wenn Landgericht wie Oberlandesgericht bei Beantwortung der Frage, ob hier eine besondere Gefahrenlage bestand, die eine Streupflicht des beklagten Landes (BGHZ 16, 95) auslöste, auf die rechtzeitige Erkennbarkeit der Vereisung abgestellt haben, so befinden sie sich also im Einklang mit der oben wiedergegebenen Rechtsprechung des Senats.

Mit Recht lehnt das Berufungsgericht die Auffassung des Landgerichts ab, die Eisbildung sei deshalb nicht vorhersehbar und für den Kläger überraschend gewesen, weil die Straße vor der Unfallstelle auch im Wald noch trocken gewesen sei. Es weist zutreffend darauf hin, daß häufig Teilstrecken einer Straße, durch abfallende Lage oder durch hohe Bäume der Sonnenstrahlung entzogen, vereist sind, während die Straße im übrigen trocken ist. Bemerkenswert ist hierbei, daß die südliche Straßenseite nach dem Protokoll der Ortsbesichtigung vom Beginn der Gefällstrecke ab nicht mehr mit Jung- und Unterholz bestanden war wie bis dahin, sondern mit Hochwald.

Zu Unrecht mißt das Landgericht in diesem Zusammenhang dem Umstand Bedeutung bei, daß die Unfallstelle weder in einer Kurve noch an einer sonst irgendwie auffälligen Stelle gelegen habe, die den Kraftfahrer zu besonderer Vorsicht habe anhalten können. Auch auf einer geraden Strecke muß ein Kraftfahrer, der im Winter einen Wald durchfährt, damit rechnen, daß plötzlich Glatteis auftritt, insbesondere dann, wenn der Baumbestand längs der Straße wechselt.

Da der Kläger die Gefällstrecke zunächst nicht einsehen konnte, weil sie infolge der von ihm zu überwindenden Kuppe im toten Winkel lag, hatte er, wie das Berufungsgericht mit Recht ausführt, allen Anlaß, so langsam zu fahren, daß er, auf der Höhe der Kuppe angelangt, noch rechtzeitig vor einem ihm nunmehr erkennbaren Gefahrenpunkt bremsen konnte. Die Vereisung setzte, wie das Berufungsgericht auf Grund des Ergebnisses der Ortsbesichtigung feststellt, nicht auf dem Scheitelpunkt der Kuppe, sondern erst 30 - 40 m nach Beginn des Gefälles ein, so daß ein sorgfältiger Kraft-

fahrer, der seine Geschwindigkeit pflichtmäßig schon deshalb mindern mußte, weil die vor ihm liegende Kuppe den Überblick über die weitere Fahrbahn verhinderte, noch vor der vereisten Stelle Schrittgeschwindigkeit erreichen konnte. Damit aber wäre der Unfall vermieden worden, wie das Berufungsgericht in tatrichterlicher Würdigung der gesamten Umstände - insoweit von der Revision nicht angegriffen - feststellt. Lagen die Dinge nach diesen tatsächlichen Feststellungen so, daß ein Kraftfahrer, der die von ihm unter den gegebenen Verhältnissen zu fordernde Sorgfalt walten ließ, einen Unfall trotz des Glatteises vermeiden konnte, weil dieses für ihn rechtzeitig erkennbar war, dann handelt es sich nicht um eine so gefährliche Straßenstelle, daß eine Verpflichtung des beklagten Landes bestanden hätte, dafür zu sorgen, daß sie am Unfalltage und zur Unfallzeit bestreut war. Es bestand dann aber auch keine Verpflichtung, bei der Glatteisstelle besondere Warnzeichen aufzustellen oder gar die Straße zu sperren, wie die Revision meint.

4. Was die Revision im einzelnen gegenüber den Ausführungen des Berufungsgerichts vorbringt, greift nicht durch:

a) Das Berufungsgericht legt die tatsächliche Feststellung des Landgerichts, daß die Kuppe die Sicht auf die Gefällstrecke zunächst verhindert habe, seinen Erwägungen zugrunde. Nur zieht es aus dieser Situation hinsichtlich der an die Kraftfahrer zu stellenden Anforderungen andere Folgerungen als das Landgericht und beurteilt die Frage der Erkennbarkeit der Vereisung zutreffend vom Standpunkt des Fahrers aus, der die Kuppe erreicht hatte und die Gefällstrecke vor

sich sah. Ein Widerspruch zwischen den Feststellungen des Landgerichts und dem Sachverhalt, von dem das Berufungsgericht ausgeht, besteht somit, entgegen der Auffassung der Revision, nicht.

b) Es ist auch nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht ausführt, Straßenstrecken, die ein Gefälle nach Norden oder Osten hätten, seien häufig noch vereist, wenn andere Straßenteile schon trocken seien. Die von der Revision vermißte Feststellung, daß die Straße in nördlicher oder östlicher Richtung verläuft, hat schon das Landgericht - wenn auch nicht ausdrücklich - getroffen, indem es auf den bei den Akten befindlichen Lageplan verwiesen hat, aus dem sich diese Straßenlage ergibt. Das Berufungsgericht fordert auch nicht, daß der Kraftfahrer sich jeweils vergewissere, ob seine Straße gerade nach Norden oder nach Osten führe. Es sagt nicht mehr, als daß derartige Straßen länger vereist blieben, und folgert daraus, daß der Kraftfahrer aus dem Zustand eines Teiles einer Straße nicht schlechthin auf den Zustand der folgenden Strecke schließen dürfe. Das aber ist richtig.

c) Das Berufungsgericht beanstandet auch nicht, daß der Kläger vor der Kuppe mit 30 km St.Geschwindigkeit gefahren ist. Es führt nur aus, daß er, oben angelangt, noch Zeit und Raum gehabt habe, vor Erreichung der vereisten Stelle auf Schrittgeschwindigkeit hinunterzugehen. Das ist nicht zu bemängeln. Unrichtig aber ist es, wenn die Revision in diesem Zusammenhang sagt, auch nach Erreichung der Kuppe habe die Gefällstrecke und der Beginn der Vereisung im toten Winkel gelegen. Vom toten Winkel kann nur die Rede sein, solange der Scheitel der Kuppe noch nicht erreicht und die Sicht eben

durch die Kuppe noch versperrt war. Etwas anderes stellt auch das Landgericht nicht fest, denn es spricht von der "zu überwindenden" Kuppe. Für den Kraftfahrer, der den Scheitel der Kuppe erreicht hatte, lag die Gefällstrecke auch dann nicht im toten Winkel, wenn das Gefälle vom Scheitel ab nicht nur 5 v.Hdt. betrug, wie an der Unfallstelle, sondern zunächst 7 v.Hdt., wie der Kläger in der Revisionsverhandlung behauptet hat.

d) Mit dem Hinweis darauf, daß ein schnell fahrender Wagen glatt über die vereiste Strecke hinweggekommen sei, während ein anderer Wagen, der auf dem Eis abgebremst wurde, ins Rutschen gekommen sei - wie Zeugen das während des Abschleppens des Wagens des Klägers beobachtet haben -, kann die Revision die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht erschüttern, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Kläger die vereiste Stelle infolge rechtzeitigen Bremsens auf trockener Fahrbahn in Schrittgeschwindigkeit erreicht hätte. Denn dann hätte es eines Bremsens auf dem Eis zur Erreichung der vom Kläger für richtig befundenen Schrittgeschwindigkeit nicht bedurft, die Wucht des Wagens wäre vorher gemindert gewesen.

e) Daraus, daß das Landgericht die Unfallstelle als außergewöhnlich gefährlich und tückisch bezeichnet hat, kann die Revision gleichfalls nichts herleiten. Denn es ist zu dieser Beurteilung von der Annahme ausgegangen, daß die Eisbildung im toten Winkel gelegen habe und überraschend aufgetreten sei. Beides aber war, wie das Berufungsgericht überzeugend dargelegt hat, nicht der Fall. Sie war vielmehr rechtzeitig erkennbar, sofern nur der Kraftfahrer die erforderliche und ihm zuzumutende Vorsicht walten ließ.

f) Mit der Behauptung des Klägers, die Straßendecke habe eine starke "Neigung" nach links gehabt, hat sich das Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich auseinandergesetzt. Es hat diese Behauptung aber nicht übersehen, gibt sie im Tatbestand seines Urteils vielmehr wieder und hat sie erkennbar auch sachlich gewürdigt. Denn es führt in einem besonderen Absatz seines Urteils aus, daß die Straßenanlage Mängel, die bei der Vereisung besondere Gefahren schufen, nicht aufweise. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe den vorgetragenen Sachverhalt nicht vollständig gewürdigt, geht somit fehl. Es handelt sich auch nicht etwa um eine Neigung der gesamten Straßendecke - wie sie vorkommt, wenn in Kurven die Außenseite der Straße überhöht angelegt ist -, sondern um eine nach beiden Straßenseiten abfallende Wölbung der Straßendecke, wie sie ganz üblich, erkennbar und vom Kraftfahrer als gegeben hinzunehmen ist.

g) Daraus, daß das Land die Straßenstellen zu anderen Zeiten hat bestreuen lassen, kann die Revision ebenfalls nichts zu Gunsten des Klägers herleiten. War, wie das Berufungsgericht überzeugend darlegt, für einen sorgfältigen Kraftfahrer die Eisbildung rechtzeitig erkennbar und die aus ihr resultierende Unfallgefahr bei sachgemäßem Verhalten zu vermeiden, dann bestand keine Pflicht, die Bundesstraße an dieser Stelle regelmäßig zu beströhen. Wenn das Land, ohne dazu verpflichtet zu sein, die Bestreuung der Straße anordnete, so kann daraus, daß sie am Unfalltag unterlassen worden war, eine Haftpflicht des beklagten Landes nicht hergeleitet werden. Das würde allenfalls möglich sein, wenn der Kläger geltend machen könnte, das Land habe sonst immer wirksam streuen lassen, der Kraftverkehr habe sich

auf diese Übung eingestellt und einstellen dürfen, die plötzliche Unterbrechung dieser Übung sei also für den Unfall ursächlich. Davon ist hier nicht die Rede.

Was die Revision im einzelnen den Ausführungen des Berufungsgerichts entgegenhält, greift nach allem nicht durch. Die Klagabweisung ist demnach gerechtfertigt. Die Revision muß deshalb zurückgewiesen werden. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Pagendarm

Dr. Weber

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Gähtgens