

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2384 075

25

BGB § 823 Dc, Ea, Eb

Niddabrücke

Öffentliche Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage brauchen bei Winterglätte nur an besonders gefährlichen Stellen bestreut zu werden. Gefährlich in diesem Sinne sind solche Straßenstellen, die wegen einer Beschaffenheit, die nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist, die Möglichkeit eines Unfalles auch dann nahelegen, wenn der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten läßt. Dazu gehören beim Eintritt des Frostes regelmäßig Brücken im Zuge einer Bundesstraße.

BGH, Urt. v. 1. Oktober 1959 - III ZR 96/58 OLG Frankfurt (Main)

15
III ZR 96/58

Verkündet
am 1. Oktober 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

der Stadt F[REDACTED], vertreten durch den Magistrat,

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Witwe Elly Fi[REDACTED], F[REDACTED], A[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs

auf die mündliche Verhandlung vom 1. Oktober 1959

unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger

sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer

und Dr. Hußla

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main)
vom 27. März 1958 aufgehoben, soweit zum Nachteil der
Beklagten erkannt worden ist.

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

Von Rechts wegen

15

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht an öffentlichen Straßen auf Grund folgenden Sachverhalts:

Am Sonntag, dem 2. Januar 1955, fuhr die Klägerin vormittags mit ihrem Ehemann und ihrer Schwiegermutter in einem Personenkraftwagen (Volkswagen) von F. [REDACTED] in Richtung W. [REDACTED]. Der Ehemann der Klägerin steuerte den Wagen selbst. Der Himmel war bedeckt und die Temperatur seit dem Abend vorher unter den Gefrierpunkt gesunken; es fiel ganz leichter Schnee. Die Fahrt ging über die W. [REDACTED] Straße, der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße. Die Straße führt mit einer Brücke zunächst über die Autobahn und dann über die N. [REDACTED], dabei in einer sanften Rechtskurve geringfügig steigend. Auf der Brücke verengt sich die Fahrbahn. Die Straßenoberfläche besteht aus Rauhasphalt und hinter der Brücke aus Kleinsteinpflaster. Etwa 35 m vor der Brücke warnt ein Schild vor Schleudergefahr. Der Wagen erreichte diese Brücke gegen 11.30 Uhr. Mitten auf der Brücke geriet er ins Schleudern, dabei nach links über den Bordstein und hinter der Brücke auf einen schmalen Fußweg, der neben der Straße abwärts führt. Hier prallte der Wagen nach einigen Metern mit seiner linken vorderen Seite an einen Baum. Dabei wurden der Fahrer getötet sowie die Klägerin und ihre Schwiegermutter verletzt; die Schwiegermutter verstarb nach einigen Wochen im Krankenhaus. Die Unfallstelle gehört noch zum Stadtgebiet der beklagten Stadt, liegt aber außerhalb der geschlossenen Ortslage.

Die Klägerin hat vorgetragen: Die Straße sei zunächst gut befahrbar gewesen, doch habe ihr Ehemann bei dem Warnschild die Geschwindigkeit auf 30 km herabgesetzt. Auf der



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Brücke sei die Straße jedoch vereist und dadurch spiegelglatt gewesen, ohne daß das zu erkennen gewesen sei. Ihr Ehemann habe vergeblich versucht, den Wagen abzufangen, indem er Gas gegeben habe. Auf dem Fußweg seien dann die linken Räder von dem befestigten Teil geräten, so daß sich der Wagen nach links geneigt habe.

Die Beklagte hätte an einer derartigen besonders gefährlichen Stelle streuen müssen. Sie habe überhaupt nicht oder jedenfalls nicht ausreichend gestreut. Am gleichen Vormittag seien an derselben Stelle noch zahlreiche weitere Kraftwagen infolge der Glätte gerutscht und beschädigt worden.

Die Klägerin hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 18.241,73 DM nebst Zinsen sowie ein angemessenes Schmerzensgeld und die Feststellung der Verpflichtung der Stadt beantragt, ihr allen weiteren aus dem Unfall entstandenen oder entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt, die Höhe der Ansprüche bestritten und folgendes ausgeführt: Die Straße sei nicht vereist, sondern nur mit Schneematsch bedeckt gewesen. Die Stadt sei zur Bestreuung der Fahrstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht verpflichtet. Die fragliche Straßenstelle sei nicht besonders gefährlich. Trotzdem habe sie morgens gegen 8 Uhr die Brücke ordnungsmäßig bestreuen lassen. Am fraglichen Tag hätte es dort keine weiteren Unfälle mit Personenschäden gegeben. Der Ehemann der Klägerin werde zu schnell oder falsch gefahren sein. Der Unfall müsse auf einem körperlichen Versagen des Fahrers beruhen, wie sich aus dem Obduktionsbefund ergebe.

Unstreitig hat die Obduktion ergeben, daß der Ehemann der Klägerin an einer erheblichen Erweiterung und hochgradi-

gen Verkalkung des Herzens gelitten sowie einen Gehirntumor gehabt hat. Die die Obduktion ausführenden Gerichtsärzte haben es bei diesem Befund für durchaus denkbar bezeichnet, daß der Ehemann der Klägerin infolge dieser krankhaften Veränderungen einen plötzlichen Schwindel- oder Ohnmachtsanfall erlitten habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil die Brücke keine besondere Gefahrenstelle gebildet habe und die Stadt daher zum Streuen nicht verpflichtet gewesen sei. Das Berufungsgericht hat eine schuldhafte Verletzung der Streupflicht bejaht und unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr des Kraftwagens den bezifferten Klaganspruch und den Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach zu 4/5 für gerechtfertigt erklärt; es hat weiterhin festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet sei, der Klägerin 4/5 allen weiteren Schadens aus diesem Unfall zu ersetzen. Dagegen richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie ihren Abweisungsantrag weiter verfolgt. Die Klägerin bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Der Revision ist der Erfolg nicht zu versagen.

1) Der rechtliche Ausgangspunkt des angefochtenen Urteils, das eine Streupflicht der Beklagten auf der Brücke bejaht, entspricht der Rechtsprechung:

a) Die Pflicht zur Bestreuung von Straßen bei Winterglätte folgt aus der allgemeinen privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht. Jeder, der eine Gefahr schafft, insbesondere durch die Eröffnung eines Verkehrs, muß die Maßnahmen und Vorkehrungen treffen, die zur Abwendung der etwa Dritten daraus drohenden Gefahr notwendig sind. Träger dieser Pflicht ist

bei öffentlichen Straßen derjenige Verband, der den Verkehr auf der Straße eröffnet oder andauern läßt und imstande ist, den aus dem Straßenzustand sich ergebenden Gefahren zu begegnen. Das ist bei Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen in Großstädten die Gemeinde, hier also die Beklagte, weil den Gemeinden die Verwaltung dieser Straßen obliegt.

Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht richten sich nach dem Zweck der Verkehrseinrichtung. Doch ist es unmöglich, die Straßen völlig fehlerfrei und gefahrlos zu gestalten oder zu erhalten. Eine Pflicht, alle Fahrbahnen öffentlicher Straßen bei Winterglätte zu bestreuen, besteht grundsätzlich nicht, weil das bei der Länge des gesamten deutschen Straßennetzes zu kostspielig und undurchführbar ist. Die beklagte Stadt müßte beispielsweise eine Organisation schaffen, die imstande wäre, auf ihren Straßen von insgesamt mehr als 300 km Länge das stets plötzliche und vorübergehende Auftreten von Glatteis alsbald zu erkennen und in angemessener Zeit zu beseitigen. Das ist ein unzumutbares Verlangen der Kraftfahrer an die öffentliche Hand. Denn alle Verkehrsteilnehmer müssen gewisse Einwirkungen der Naturgewalten als unabänderlich hinnehmen und beispielsweise vorübergehend die Benutzung von Straßen bei Überschwemmungen, Feuersbrünsten, Orkanen u.dgl. unterlassen. Ähnliches gilt für die winterliche Straßenglätte.

Immerhin hat die Rechtsprechung anerkannt, daß innerhalb geschlossener Ortschaften die Fahrdämme an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Glatteis zu bestreuen sind. Innerhalb der Ortschaften muß daher an solchen verkehrswichtigen Stellen gestreut werden, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen, weil gerade das bei

Glatteis zum Schleudern und zu Unfällen führt. Derartige gefährliche Stellen innerhalb der Ortschaften sind scharfe Kurven, auffallende Verengungen, Gefällstrecken, Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Straßen an Wasserläufen, Abhängen usw.

Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist die Streupflicht noch weiter eingeschränkt; hier braucht bei Glätte nur an "besonders gefährlichen Stellen" gestreut zu werden. Die Frage, ob eine solche besonders starke Gefahr vorliegt, beantwortet sich nicht danach - wie es gelegentlich im Schrifttum oder in der Rechtsprechung heißt -, ob sich "der Kraftfahrzeugverkehr noch selbst helfen kann"; denn dieses Merkmal ist zu unbestimmt, weil sich mit den nötigen Hilfsmitteln jeder Kraftfahrer helfen kann. Gefährlich sind vielmehr solche Straßenstellen, die wegen ihrer besonderen Anlage oder bestimmter Zustände, die nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind, die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahelegen, daß der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten läßt. Deshalb besteht auf öffentlichen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage bei Glätte keine Streupflicht, wenn ein sorgfältiger Kraftfahrer die Glatteisbildung und die daraus drohende Gefahr so rechtzeitig erkennen kann, daß er sich darauf einstellen und durch sachgemäßes langsames und gleichmäßiges Fahren einen Unfall in aller Regel vermeiden kann.

Der Senat hält an dieser Rechtsprechung fest (vgl. BGH NJW 1952, 1087; LM Nr. 18 zu BGB § 823 Dc; VersR 1956, 68; 1956, 158; 1959, 334; VRS 10, 254; LM Nr. 27 zu BGB § 823 Dc; III ZR 60/56 vom 8. Juli 1957; III ZR 61/58 vom 6. Juli 1959, zur Veröffentlichung bestimmt; vgl. auch die Zusammenstellung von Kröner DRiZ 1959, 233).

b) Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Brücke vereist war, und hat im Gegensatz zum Landgericht die besondere Gefährlichkeit hier mit folgenden Erwägungen bejaht; Die Straße gehöre zu den meist befahrenen Straßen der Bundesrepublik; die Unfallstelle liege auf einer Brücke in einer Kurve und auf einer leichten Erhöhung; an dem fraglichen Vormittag habe sich eine ganze Kette ähnlicher Unfälle zugetragen, nämlich etwa acht Unfälle mit Sachschäden.

Diese Würdigung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Denn die Entscheidung der Frage, ob eine bestimmte Straßenstelle für den Kraftfahrzeugverkehr eine erhöhte Gefahr und eine besondere Gefährlichkeit bildet, ist weitgehend Tatfrage. Das Urteil läßt nicht erkennen, daß das Berufungsgericht etwa falsche Vorstellungen von dem Rechtsbegriff der "Gefahr" und von dem Begriff der "besonderen Gefährlichkeit" hatte. Dann konnte man bei dem Zusammentreffen so vieler ungünstiger Umstände und der auffallenden Häufung ähnlicher Unfälle in wenigen Stunden bereits eine besondere Gefährlichkeit der Brücke annehmen, zumal nicht ganz eindeutig festgestellt ist, daß der Kraftfahrer bei der Annäherung erkennen konnte, daß er über eine Brücke zu fahren hatte, auch Schnee zu fallen begann. Selbst wenn der ortskundige Fahrer das wußte, war folgendes zu beachten: Straßenbrücken sind im Winter für Kraftfahrer deshalb so gefährlich, weil sie schneller vereisen als die feste Fahrbahn und dadurch - unabhängig von der Wirkung der Eisglätte - plötzliche Unterschiede in den Reibungsverhältnissen der Fahrbahn auftreten. Das ist darauf zurückzuführen, wie sich aus der Auskunft des Wetteramtes ergibt, daß bei Unterschreitung des Gefrierpunktes eine Straße mit festem Unterbau langsamer abkühlt, so daß die Feuchtigkeit auf der Straßenoberfläche noch verdunsten kann, während eine Brücke schneller auskühlt und die vorhandene Oberflächenfeuchtigkeit gefrieren läßt, bevor sie

verdunstet. Erfahrungsgemäß sind derartige Besonderheiten und Gefahren den meisten Kraftfahrern jedoch nicht bekannt. Deshalb erscheint es dem Senat - jedenfalls zur Zeit noch - als eine Überspannung der Sorgfaltspflichten, wenn man die Kenntnis dieser eigenartigen Gefahren bei dem durchschnittlichen Kraftfahrer voraussetzen wollte. Das wird durch die Beweisaufnahme bestätigt: Wenn im Laufe eines Vormittags etwa sieben Kraftwagen auf derselben Brücke infolge Glatteises schleudern und dabei durchweg Sachschäden erleiden, dann ist das eine auffallend hohe Unfallzahl, die zeigt, daß diese Straßenstelle von vielen Kraftfahrern nicht gemeistert werden kann, also besonders gefährlich ist. Die Beklagte hatte deshalb bei beginnendem Glatteis diese als besonders gefährlich erkennbare Brücke zu bestreuen. Das ist keine unzumutbare Belastung, weil die Stadt nicht etwa die ganze Bundesstraße oder alle ihre Straßen zu bestreuen, sondern ihr Augenmerk auf einzelne gefährliche Stellen zu richten und diese dafür um so besser zu bestreuen hat.

2) Keine Bedenken bestehen gegen die Annahme, daß das unterbliebene Streuen und das Glatteis den Unfall und den Tod des Ehemanns der Klägerin verursacht haben. Die Beweisaufnahme hat nach der Überzeugung des Berufungsgerichts keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß die organischen Mängel des Ehemannes der Klägerin gerade beim Befahren der Brücke und vor dem Schleudern des Wagens zu einer Ohnmacht geführt haben. Denn der Ehemann der Klägerin hat nach dem Schleudern noch Gas gegeben, das Steuer festgehalten und zu seiner Frau während des Rutschens gesagt: "Ich schaffe es nicht mehr". Das zeigt keinen Rechtsfehler. Unerheblich wäre es, wenn der Schreck über das Rutschen des Wagens infolge der körperlichen Gebrechen eine Ohnmacht herbeigeführt hätte, weil dann die Verletzung der Streupflicht weiterhin ursächlich geblieben wäre.

Die Revision meint, diese Frage hätte das Gericht nicht ohne Sachverständigen beantworten dürfen, dessen Vernehmung beantragt gewesen sei. Diese Rüge ist unbegründet. Das Gericht hat erkennbar den Ursachenzusammenhang unter Anwendung des § 287 ZPO bejaht; das war zutreffend. Die Zuziehung eines Sachverständigen lag dabei im Ermessen des Tatrichters. Es ist nicht ersichtlich, daß das Gericht das verkannt oder sich eine Sachkunde zugetraut hat, die es nicht haben konnte. Denn der Obduktionsbefund hatte nur Leiden ergeben, die einen plötzlichen Schwindel- oder Ohnmachtsanfall als denkbar erscheinen ließen. Der Ehemann der Klägerin hatte aber bis zum Unfalltage seinen Beruf ordnungsmäßig versehen und keine Auffälligkeiten gezeigt. Das Gericht mußte deshalb klären, ob unmittelbar vor oder bei dem Unfall äußere Krankheitsfolgen aufgetreten waren. Das konnte nicht allein auf Grund der inneren organischen Veränderungen festgestellt werden. Das Berufungsgericht hat vielmehr der Klägerin geglaubt, daß ihr Mann sich sachgemäß verhalten hat und bis zum Schluß bei vollem Bewußtsein war. Das Verhalten sprach eindeutig gegen einen Ohnmachts- oder Schwindelanfall im kritischen Augenblick. Ein Verfahrensfehler ist bei dieser Sachlage nicht ersichtlich.

3) Das Urteil kann aber nicht bestehen bleiben, weil es das Verschulden der Organe der Beklagten nicht ausreichend begründet hat.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Stadt gestreut hatte; denn nach der Beweisaufnahme und insbesondere dem vorgelegten Streubericht hat ein städtischer Streuwagen mit vier Mann zwischen 7.30 und 8.30 Uhr die fragliche Strecke mit Sand und Salz bestreut. Das Berufungsgericht bejaht trotzdem eine Haftung wegen Verschuldens der leitenden Organe der Stadt gemäß §§ 823, 89 und 31 BGB mit folgender Begründung: Die Organe hätten die Gefahr erkennen müssen; sie hätten damit

rechnen müssen, daß bei ungenügender Streuung eine Gefahr für Menschenleben bestand; eine stärkere oder häufigere Streuung am Vormittag sei zumutbar gewesen.

Bei Haftung der Stadt für Verschulden ihrer Organe nach §§ 89, 31 BGB ist aber folgendes zu beachten: Die verantwortlichen Organe brauchen bei der Streuung durch untergeordnete Stellen nicht anwesend zu sein. Die Leiter hatten nur die geeigneten Anordnungen zu treffen und eine Organisation zu schaffen, um die sichere Erfüllung der Streupflicht zu gewährleisten. Dafür genügt nicht nur die Aufstellung eines Streuplans, sondern die Stadtleitung mußte auch den Vollzug und die Bewährung ihrer Anordnungen überwachen lassen sowie eine Oberaufsicht über die Organisation und ihre Arbeit einrichten; Großstädte haben für die Erfüllung der Straßenverkehrssicherungspflicht außerdem besondere Vertreter gemäß § 30 BGB zu bestellen (vgl. RGRKomm 11. Aufl. § 31, 4; BGHZ 27, 278/280).

Das angefochtene Urteil läßt nicht erkennen, nach welcher Richtung hier die verantwortlichen Organe der Stadt ihre Pflichten verletzt haben, wenn gemäß einem Streuplan die städtischen Streukolonnen am fraglichen Tage wirklich gestreut haben. Falls die Streukolonnen diesmal nur unzureichend gestreut hatten, obwohl anderes angeordnet war und sonst stets sachgemäß gestreut wurde, hätte der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB erhoben werden müssen, zu dem die Beklagte sich erboten hatte.

4) Das Urteil muß deshalb aufgehoben werden.

In der neuen Verhandlung wird das Berufungsgericht, falls es wieder zu einer Verurteilung kommt, erneut zu prüfen haben, ob ein mitwirkendes Verschulden des Ehemanns der Klägerin

(§ 254 BGB) vorlag und ob und wie weit sich die Klägerin bezüglich der als Erbin ihres Mannes geltend gemachten Ansprüche die - nicht unerhebliche - Betriebsgefahr des Wagens entgegenhalten lassen muß. Dabei hat die Beklagte Gelegenheit, insoweit ihren Vortrag aus dem Revisionsrechtszug zu wiederholen, damit der Tatrichter sich damit auseinandersetzen kann.

Dr. Geiger

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Dr. Hußla