

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 18/76

URTEIL

Verkündet am

6. Juli 1976

W a l z ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Witwe Elfriede F [REDACTED] , geb. D [REDACTED],
E [REDACTED], N [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Ehefrau Ilse N [REDACTED] , geb. H [REDACTED],
A [REDACTED], N [REDACTED] weg [REDACTED],

2. die P [REDACTED] L [REDACTED]-, U [REDACTED]- und H [REDACTED]-
[REDACTED] S [REDACTED], K [REDACTED], S [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, Dr. F [REDACTED] Dr. F [REDACTED],
K [REDACTED] und S [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juli 1976 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 9. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 8. Juli 1975 im Kostenpunkt und insoweit, als es zum Nachteil der Klägerin erkannt hat, aufgehoben.

In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin macht gegen die Erstbeklagte als Fahrerin ihres Pkw Ford-Capri und gegen die Zweitbeklagte als deren Haftpflichtversicherer Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 26. Januar 1973 gegen 9.00 Uhr auf der Bundesautobahn Hamburg-Hannover südlich von Bispingen ereignete.

Im Unfallbereich hatte sich plötzlich Glatteis gebildet, wodurch es zu mehreren Unfällen gekommen war.

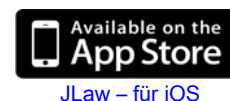
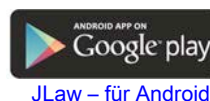
- 3 -

Unter anderem war der Sohn der Klägerin mit dem Mercedes-Pkw seines Vaters, in dem sich seine Eltern befanden, auf einen Ford-Pkw, in welchem ein Ehepaar saß, aufgefahren und hatte diesen gegen einen Hanomag-Lkw geschoben. Diese drei unfallbeteiligten Fahrzeuge wurden von der Fahrbahn auf die Standspur geschoben und standen dort - in Richtung Hannover gesehen - hintereinander mit jeweils einigen Metern Abstand, der Mercedes als letzter am Ende einer kleinen Brücke mit eingeschalteter Warnblinkanlage. Schon vor diesem Unfall war wegen eines vorangegangenen Unfalls und des dadurch ausgelösten Verkehrsstaus ein Polizeihubschrauber mit den Beamten P [REDACTED] und D [REDACTED] eingesetzt worden, der die Absicherung übernahm und etwa 30 m über der Autobahn schwebend zunächst den aus Richtung Hamburg, später auch wegen eines Unfalls auf der Gegenfahrbahn den aus Richtung Hannover kommenden Verkehr über Lautsprecher vor der Gefahrenstelle warnte. Der Hubschrauber war weiß mit rot abgesetzt und trug die Aufschrift: "Polizei". Er hatte ständig seine Blinklichter eingeschaltet. Als die Klägerin sich aus Richtung Hamburg der Unfallstelle näherte, wechselte der Hubschrauber gerade von seinem südlich in Richtung Hannover liegenden Überwachungsort zu der in nördlicher Richtung liegenden Unfallstelle. Er hatte noch nicht damit begonnen, erneut den Verkehr über Lautsprecher zu warnen. Die Erstbeklagte erkannte zwar den Hubschrauber aus größerer Entfernung, änderte jedoch ihre Fahrweise zunächst noch nicht. Erst als sie aus einer leicht ansteigenden Rechtskurve kommend die auf der Standspur stehenden drei Fahrzeuge, insbesondere das Warnlicht des Mercedes, sah, lenkte sie

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
[\(mobile App\)](#)



ihr Fahrzeug von der rechten Spur auf die Überholspur und verringerte gleichzeitig ihre Geschwindigkeit. In diesem Augenblick geriet ihr Wagen auf der vereisten Fahrbahn ins Schleudern, drehte sich nach rechts und prallte gegen den abgestellten Mercedes. Durch die Wucht des Aufpralls wurde dieser in die umstehenden Personen geschleudert. Bei diesen handelte es sich um einen den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten, die Klägerin, ihren Ehemann, ihren Sohn, die Insassen des Ford sowie den Fahrer des Lkw und dessen Beifahrer. Sie alle standen auf oder neben dem Standstreifen in unmittelbarer Nähe der dort abgestellten Fahrzeuge. Der Ehemann der Klägerin und der Fahrer des Ford erlagen ihren Verletzungen. Die Klägerin, die Insassin des Ford, der Beifahrer des Lkw und der Polizeibeamte wurden schwer verletzt.

Die Klägerin nimmt die Beklagten u.a. auf Zahlung einer laufenden Unterhaltsrente und eines Betrages von 11.254,30 DM an Unterhaltsrückständen nebst Zinsen in Anspruch.

Das Landgericht hat diese Ansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten das Grundurteil auf die Höchstbeträge nach dem Straßenverkehrsgesetz begrenzt.

Mit der Revision begehrt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, ein Verschulden der Erstbeklagten (demnächst: der Beklagten) an dem Unfall lasse sich nicht feststellen. Sie habe mit dem Auftreten von Glatteis nicht zu rechnen brauchen, habe beim Erkennen der Gefahr auch nicht falsch reagiert. Ihr könne auch nicht als Verschulden zur Last gelegt werden, daß sie ihre Geschwindigkeit nicht schon früher, vor allem beim Ansichtigwerden des Hubschraubers, herabgesetzt habe.

II.

Hiergegen wendet sich die Revision mit Erfolg. Das Berufungsgericht stellt zu geringe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht, welche die Beklagte in jener Verkehrssituation beachten mußte (§ 276 BGB).

1. Allerdings ist nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht die von der Erstbeklagten vor Ansichtigwerden des Hubschraubers und des Warnblinklichtes an dem abgestellten Mercedes eingehaltene Geschwindigkeit von 100 - 130 km/h, wie sie angegeben hat, für zulässig hält.

Grundsätzlich muß zwar ein Kraftfahrer bei Temperaturen um den Gefrierpunkt an anfälligen Straßenstrecken, so insbesondere bei Straßenstellen mit veränderter Einwirkung von Sonne und Wind, bei wechselndem Baumbestand

oder mit sonstigen, zur Eisbildung führenden Besonderheiten (z.B. Brücken) mit plötzlich auftretenden Vereisungen rechnen (vgl. BGHZ 45, 143, 146; BGH Urt. v. 4. Oktober 1962 - III ZR 129/61 = VersR 1962, 1182; v. 5. Januar 1965 - VI ZR 240/63 = VersR 1965, 379; v. 14. Februar 1967 - VI ZR 139/65 = VersR 1967, 475 und v. 2. Juli 1970 - III ZR 45/67 = VersR 1970, 904). Das Berufungsgericht erachtet diese Voraussetzungen hier nicht für gegeben. Hierzu stellt es fest, die Beklagte habe bei der Abfahrt in Ahrensburg, also rund 80 km von der Unfallstelle entfernt, eine Außentemperatur von plus 4 Grad gemessen und den Straßenzustandsbericht im Radio gehört, wonach die Straßen schnee- und eisfrei gewesen seien. An der Unfallstelle hätten die Temperaturen deutlich über dem Gefrierpunkt gelegen. Bis zur Unfallstelle sei die Autobahn noch trocken gewesen. Dafür, daß 100 - 200 m vor der Unfallstelle Glatteis aufgetreten sei, habe jeglicher Anhaltspunkt gefehlt; insbesondere sei nicht festzustellen, daß zum Unfallzeitpunkt im Unfallbereich Niederschlag gefallen sei. Die ungewöhnliche Glatteisbildung lasse sich nach dem im Strafverfahren eingeholten Sachverständigengutachten nur so erklären, daß die Fahrbahnoberfläche infolge (kurz vor dem Unfall niedergegangenen örtlich begrenzten) Nieselregens und Windgeschwindigkeiten Verdunstungswärme abgegeben habe, so daß die Temperatur auf der Fahrbahn unter den Gefrierpunkt gefallen sei; das Glatteis habe sich offenbar nur dort gebildet, wo die Fahrbahn mit dem anschließenden Gelände niveaugleich sei oder höher liege.

Angesichts dieser Feststellungen ist es nicht rechtsfehlerhaft, wenn das Berufungsgericht der

Beklagten nicht vorwirft, sie hätte sich von vornherein auf Glatteis einstellen müssen. Ihr gab auch die kleine Brücke, zumal als solche schwer erkennbar, keine Veranlassung, mit Glatteisbildung zu rechnen; diese Brücke setzte mit dem sie umgebenden Gelände nach Ansicht des Gutachters, dem das Berufungsgericht folgt, nicht die Ursache für das Glatteis. Dieses konnte die Beklagte auch nicht etwa rechtzeitig wahrnehmen.

2. Dem Berufungsgericht ist ferner darin beizupflichten, daß der Beklagten nicht angelastet werden kann, schon bei Ansichtigwerden des mit eingeschalteten Warnblinklicht auf der Standspur abgestellten Mercedes einen Fahrfehler begangen zu haben. Denn sie hat auf diese Warnung sachgerecht reagiert. Das Berufungsgericht führt hierzu aus, sie habe ihre Geschwindigkeit von 100 - 130 km/h beim Erkennen des Warnblinklichts nicht sofort wesentlich herabsetzen müssen, da beide Fahrspuren frei gewesen seien; ein Wegnehmen des Gases habe genügt. Auch sei die Ausweichbewegung auf die linke Fahrspur nicht zu beanstanden, weil sich im näheren Bereich der auf der Standspur abgestellten Fahrzeuge Unfallspuren, Fahrzeugteile oder Schmutz hätten befinden können. Beim Wechsel der Fahrspuren sei in der langgezogenen Rechtskurve ein nennenswerter Lenkeinschlag nicht erforderlich gewesen. Es lasse sich auch nicht feststellen, daß die Beklagte abrupt gebremst habe. Der Sachverständige habe den Unfall überzeugend damit erklärt, daß sich das Glatteis entsprechend der Windrichtung von rechts nach links

aufgebaut habe und die Beklagte zuerst mit den rechten Rädern ihres Fahrzeuges plötzlich auf das Glatt-eis geraten sei.

Hiergegen ist nichts zu erinnern, was auch die Revision nicht verkennt.

3. Zu Unrecht ist aber das Berufungsgericht (im Gegensatz zum Landgericht) der Meinung, auch der niedrig über der Autobahn schwebende und blinkende Polizeihubschrauber sei für die Beklagte kein hinreichender Anlaß gewesen, ihre Geschwindigkeit sofort herabzusetzen. Dies rügt die Revision zu Recht.

a) Zwar muß zugunsten der Beklagten davon ausgegangen werden, daß sie von den Polizeibeamten des Hubschraubers nicht mittels des Lautsprechers angesprochen worden ist. Der Hubschrauber drehte, als dieser Unfall geschah, gerade erst von einem vorangegangenen Unfall aus südlicher Richtung kommend wieder nach Norden ab und hatte die Warnung noch nicht wieder aufgenommen.

b) Ferner kann nicht zu Lasten der Beklagten angenommen werden, daß sie durch eine Warnblinkanlage am Hubschrauber im Sinne der §§ 15, 16 StVO oder durch gelbes Blinklicht gemäß § 38 Abs. 3 StVO auf eine Gefahr hingewiesen worden war. Diese Bestimmungen beziehen sich nur auf Straßenverkehrsfahrzeuge; § 52 Abs. 4 StVZO regelt ausdrücklich, welche Fahrzeuge gelbes Blinklicht im Sinne von § 38 Abs. 3 StVO führen dürfen. Für Luftfahrzeuge gibt es keine entsprechende

Vorschrift. Möglicherweise handelte es sich bei dem von der Beklagten und dem als Zeugen vernommenen Sohn der Klägerin wahrgenommenen "gelben Blinklicht" um die unteren "Zusammenstoßwarnlichter", die nach § 17 Abs. 2 LuftVO gemäß § 3 der Anl. 1 von im Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen am Tage und bei Nacht als Blinklichter zu führen sind.

c) Darauf kommt es aber nicht an. Denn es genügt der Beklagten jedenfalls entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts zum Verschulden, aus der Tatsache, daß ein Hubschrauber in niedriger Höhe von etwa 30 m über der Autobahn flog - was die Beklagte, wie sie stets zugegeben hat, wahrgenommen hatte - nicht sogleich auf eine Gefahrenstelle geschlossen und demgemäß ihre Geschwindigkeit von mindestens 100 - 130 km/h nicht vorsorglich erheblich herabgesetzt zu haben.

Selbst wenn die Beklagte die Aufschrift am Hubschrauber: "Polizei" nicht erkannt hatte, mußte sie aus der niedrigen Höhe seines Fluges über der Fahrbahn schließen, daß es sich nicht um ein normales Verkehrsflugzeug, sondern um einen Hubschrauber im Einsatz der Verkehrspolizei handelte. Sie hat im Strafverfahren auch eingeräumt, angenommen zu haben, daß der Hubschrauber mit dem Verkehrsgeschehen zu tun hatte. Danach mußte also auf der Autobahn "etwas nicht in Ordnung" sein, wodurch ihre zügige Weiterfahrt behindert werden konnte, sei es, daß ein Unfall (mit oder ohne Verkehrsstau) vorlag, sei es, daß andere Ursachen den ungehinderten Verkehrsfluß störten. Sie durfte sich nicht darauf verlassen, daß sie

noch kein Hindernis in ihrer Fahrbahn erkannt hatte, denn die Möglichkeit einer Glatteisbildung lag durchaus im Bereich des Vorstellbaren. Die Tatsache, daß die Temperatur bei Abfahrt der Beklagten plus 4 Grad aufgewiesen hatte, besagte nichts über die Temperaturen im Unfallbereich. Dort war denn auch um 5.00 Uhr morgens minus 1 Grad, und um 7.00 Uhr plus 1 Grad gemessen worden. Mit derartigen Temperaturschwankungen um den Gefrierpunkt war zu rechnen. Zudem konnte der Boden durch vorangegangenen Frost noch kalt sein, was in Verbindung mit Regen oder Nebel zu örtlicher Glatteisbildung führen konnte, zumal der Hochwald dort unterbrochen und das Freigelände einem Windeinbruch zugänglich war, wie der Sachverständige festgestellt hat. Wenn auch, wie eingangs ausgeführt, ein Kraftfahrer bei trockener, schnee- und eisfreier Fahrbahn nicht ohne weitere Anhaltspunkte seine Fahrweise auf mögliche Glatteisbildung einzustellen braucht, weil dies bei Temperaturen um den Gefrierpunkt die Flüssigkeit des Verkehrs in unzumutbarer Weise beeinträchtigen würde, so bildet aber das Auftauchen eines niedrig über der Fahrbahn fliegenden Hubschraubers einen hinreichenden Anhaltspunkt, der die Beklagte jedenfalls vor einer Gefahrenstelle, auch vor Glatteis, warnte und sie damit verpflichtete, ihre Geschwindigkeit vorsorglich sogleich erheblich herabzusetzen. Wie der Fahrer des Lkw-Hanomag und sein Beifahrer bekundet haben, vermuteten sie sogleich, als sie den Hubschrauber sahen, daß es zu einem Unfall oder einer Behinderung gekommen sei; deshalb sei er, der Fahrer, sofort mit besonderer Konzentration "auf Vorsicht" gefahren. Dies hätte auch die Beklagte, die mit verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit herankam,

tun müssen. In der unterlassenen Herabsetzung der Geschwindigkeit bei Ansichtigwerden des Hubschraubers liegt ein Verschulden, so daß das angefochtene Urteil aufgehoben werden mußte.

III.

Das Revisionsgericht war nicht in der Lage, aufgrund der bisher vorliegenden Beweisergebnisse in der Sache selbst zu entscheiden (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Das Berufungsgericht wird bei erneuter Verhandlung und Entscheidung zu prüfen haben, ob die Kausalität zwischen dem der Beklagten anzulastenden Verschulden und dem Unfall gegeben ist, d.h. ob das Landgericht zu Recht die Überzeugung gewinnen konnte, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn die Beklagte ihre Geschwindigkeit schon gleich beim Erkennen des Hubschraubers herabgesetzt und damit ihr Fahrzeug beim Auftreten des Glatteises so in der Gewalt behalten hätte, wie die anderen Fahrer, die die Unfallstelle während dieser Zeit, aus derselben Richtung wie die Beklagte kommend, ohne Unfall passiert haben. Dabei wird insbesondere zu beachten sein, daß ihre Einlassung, sie habe den Hubschrauber erst unmittelbar vor Wahrnehmung der Warnlichter des Mercedes gesehen, nach dem übrigen Beweisergebnis kaum richtig sein kann. Auch das Berufungsgericht stellt fest, sie habe den Hubschrauber "aus größerer Entfernung" gesehen, ihre Fahrweise "zunächst" aber nicht geändert.

Bei der Kostenentscheidung wird § 238 Abs. 3 ZPO
zu berücksichtigen sein.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann