|  |  |
| --- | --- |
| **Gericht:** | OLG Karlsruhe 10. Zivil­senat |
| **Entschei­dungs­datum:** | 28.11.1997 |
| **Rechts­kraft:** | ja |
| **Akten­zeichen:** | 10 U 167/97 |
| **ECLI:** | ECLI:DE:OLGKARL:1997:1128.10U167.97.0A |
| **Dokumenttyp:** | Urteil |

|  |  |
| --- | --- |
| **Quelle:** |  |
| **Normen:** | § 1 Abs 2 StVO, § 3 Abs 1 S 2 StVO, § 6 StVO, § 16 Abs 1 Nr 2 StVO, § 249 BGB ... mehr |
| **Zitier­vor­schlag:** | OLG Karlsruhe, Urteil vom 28. November 1997 – 10 U 167/97 –, juris |

**Haftung bei Glatteisunfall beim Vorbeifahren an einer Unfallstelle: Verhaltenspflichten der Unfallbeteiligten bei erkennbarer Glatteisgefahr; Alleinhaftung des entgegenkommenden Fahrzeugführers; Höhe ersatzfähiger Auslagenpauschale**

**Orientierungssatz**

1. Herrschen insgesamt winterliche Witterungsverhältnisse (nämlich: Schneematsch am Straßenrand, Temperaturen, bei denen bereits in den frühen Abendstunden beginnende Eisglätte in Betracht kommt, "Glänzen" der Straßen auch an nicht besonders glatteisgefährdeten Stellen), muß sich ein Kraftfahrer auf plötzlich auftretendes Glatteis einstellen.

2. Solange Gegenverkehr nicht erkennbar ist, darf ein Fahrzeugführer (hier: Busfahrer) zum Passieren haltender Fahrzeuge (hier: einer Erstunfallstelle) auf die Gegenfahrbahn wechseln. Ist die Fahrstrecke allerdings nicht ausreichend überschaubar, muß er dort Schrittgeschwindigkeit einhalten und bei Auftauchen von Gegenverkehr (sofern ihm ein rechtzeitiges Räumen der Engstelle nicht möglich ist) sofort anhalten, um den entgegenkommenden Fahrzeugen die volle Sichtstrecke als Anhalteweg zu überlassen.

3. Allein die Möglichkeit, daß auftauchender Gegenverkehr zu schnell fahren könnte, zwingt nicht dazu Warnzeichen (Hupe oder Lichthupe) zu geben. Bestehen aber konkrete Anzeichen dafür, daß ein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet ist, etwa weil rein tatsächlich damit gerechnet werden muß, daß er von plötzlichem Glatteis überrascht wird, und ist die Betätigung eines Warnzeichens nach den Umständen ein geeignetes Mittel zur Abwehr dieser Gefahr, gebietet es StVO § 1 Abs 2, den anderen Verkehrsteilnehmer durch Hupe oder Lichthupe zu warnen.

4. Unter Berücksichtigung der geschilderten Grundsätze haftet ein Fahrzeugführer, der trotz erkennbarer Glatteisgefahr mit unangepaßter Geschwindigkeit fährt und beim Abbremsen vor einem ihm auf seiner Fahrbahn entgegenkommenden Bus, der gerade eine (andere) Unfallstelle passiert, ins Schleudern gerät und mit dem Bus kollidiert, allein für den Unfallschaden. Dem Busfahrer ist auch nicht vorzuwerfen, den Kraftfahrer nicht durch Warnzeichen aufmerksam gemacht zu haben, sofern es in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich war, den Gegenverkehr durch Lichthupe oder Hupe rechtzeitig zu warnen.

5. Als Auslagenpauschale ist dem Unfallgeschädigten im Normalfall ein Betrag in Höhe von 20 DM zu ersetzen.

Fundstellen

OLGR Karlsruhe 1998, 80-​82 (red. Leitsatz und Gründe)

Verfahrensgang

vorgehend LG Mannheim, kein Datum verfügbar, 8 O 273/96

Diese Entscheidung wird zitiert

**Kommentare**

*Freymann/Wellner, jurisPK-​Straßenverkehrsrecht*

● Feskorn, 2. Auflage 2022, § 16 StVO

**Tatbestand**

1 (Übernommen aus OLGR Karlsruhe)

2 Die Parteien streiten um die Verantwortung für einen Verkehrsunfall, der sich am 12.3.1996 auf der B 39 ereignete.

3 An jenem Tag gegen 18.45 Uhr kam die Zeugin F. mit ihrem Pkw auf der B 39 ins Schleudern, prallte gegen die auf der Gegenseite befindliche Leitplanke und blieb dort liegen. Zwei weitere Fahrzeuge hielten im Bereich der Unfallstelle an. Im weiteren Verlauf des Geschehens näherte sich der Drittwiderbeklagte mit einem Bus der Klägerin der Unfallstelle, und zwar auf der durch den Pkw der Zeugin F. blockierten Fahrbahnhälfte. Um die Unfallstelle zu passieren, fuhr der Drittwiderbeklagte mit dem Bus auf die linke Fahrbahnhälfte. Während des Passierens der Unfallstelle näherte sich aus Gegenrichtung - aus einer langgezogenen Kurve kommend - der Beklagte 1) mit seinem bei der Beklagten 2) haftpflichtversicherten Pkw. Als er sah, daß der Drittwiderbeklagte zum Zwecke des Passierens der Unfallstelle auf seiner - des Beklagten 1) - Fahrbahn entgegenkam, bremste er ab. Infolge Glatteises kam er hierbei ins Schleudern und kollidierte im weiteren Verlauf mit dem klägerischen Bus.

4 Das OLG war der Auffassung, daß die Beklagten dem Grunde nach in voller Höhe haften.

**Entscheidungsgründe**

5 1. Der Beklagte 1) hat mit den nach seinen eigenen Angaben gefahrenen 50-​60 km/h entgegen § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO seine Geschwindigkeit nicht den Straßen- und Wetterverhältnissen angepaßt. Aufgrund der gesamten Umstände mußte der Beklagte 1) zum Zeitpunkt des Unfalls (zwischen 18.45 Uhr und 19.00 Uhr) mit plötzlich auftretendem Glatteis rechnen:

6 Wenn auch die Straßen an jenem 12.3.1996 tagsüber frei waren, so herrschten doch insgesamt winterliche Verhältnisse; am Straßenrand befand sich etwas Schneematsch, im Radio kamen bereits Warnmeldungen. Zwar befand sich die Glatteisbildung insbesondere auch nach dem streitgegenständlichen Unfall noch in der Entwicklung; nach Feststellung der Polizei vereiste die Fahrbahn im Verlauf der Unfallaufnahme sichtlich, zum Schluß war die Straße mit einer geschlossenen Eisdecke überzogen. Der Senat ist aber bei - von § 286 ZPO geforderter (vgl. BGH NJW 73, 1924, 1925; NJW 93, 935, 937) - Zugrundelegung praktikabler Beweisanforderungen davon überzeugt, daß bereits vor dem streitgegenständlichen Unfall aufgrund der Umstände mit (plötzlichem) Glatteis gerechnet werden mußte:

7 Um 18.45 Uhr wurde die Polizei wegen des ersten - nicht streitgegenständlichen - Glatteisunfalls gerufen. Kurze Zeit danach - also nach 18.45 Uhr - geschah der streitgegenständliche Glatteisunfall. Über ihre Fahrt zur Unfallstelle traf die Polizei folgende Feststellungen:

8 Es herrschten unterschiedliche Fahrbahnverhältnisse. Auf den Brücken war durch die Witterung bereits Glatteis vorhanden. Die restlichen Strecken waren frei, glänzten aber und kündigten aufkommendes Glatteis an. Die B 39 war praktisch glatteisfrei bis zur langgezogenen Linkskurve (Sicht des Beklagten 1) ), in der sich die Straßenbedingungen schlagartig änderten.

9 Diese Feststellungen zum Straßenzustand beziehen sich auf die Zeit zwischen 18.45 Uhr und 19.00 Uhr; denn um 19.00 Uhr traf die Polizei bereits an der Unfallstelle ein.

10 Der Senat ist in Anbetracht dieser Feststellungen davon überzeugt, daß bereits unmittelbar vor dem streitgegenständlichen Unfall - also um 18.45 Uhr - folgende Umstände gegeben waren: Schneematsch am Straßenrand; Temperaturen, bei denen in den frühen Abendstunden beginnende Eisglätte in Betracht kam; die Straßen hatten auch an nicht besonders glatteisgefährdeten Stellen schon ein leichtes „Glänzen”. Bei solchen Verhältnissen muß sich ein Kraftfahrer aber auch auf plötzlich auftretendes Glatteis einstellen (vgl. OLG Bamberg VersR 1977, 38; bestätigt durch Nichtannahmebeschluß des BGH; vgl. auch BGH VersR 1976, 995 und OLG Zweibrücken VersR 1979, 1130). Dies hat der Beklagte 1) in unfallursächlicher Weise nicht getan; denn es ist unstreitig, daß er die Kollision mit dem - mit Schrittgeschwindigkeit die Erstunfallstelle gerade passierenden - Bus der Klägerin hätte vermeiden können, wenn er zum Zeitpunkt der Ausfahrt aus der langgezogenen Linkskurve die Geschwindigkeit eingehalten hätte, die es ihm ermöglicht hätte, auch bei plötzlich auftretendem Glatteis innerhalb der übersehbaren Strecke anzuhalten (§ 3 Abs. 1 Satz 4 StVO).

11 2. Die Klägerin hat nachgewiesen, daß der streitgegenständliche Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis im Sinn des § 7 Abs. 2 StVG war.

12 Unabwendbar im Sinn des § 7 Abs. 2 StVG ist ein Unfall dann, wenn er auch bei besonderer Aufmerksamkeit, Umsicht und Geistesgegenwart - also auch von einem sog. Idealfahrer - nicht zu vermeiden war. Entscheidend ist, ob der Fahrzeugführer die äußerste nach den Umständen zumutbare Sorgfalt hat walten lassen. Dies ist seitens des Drittwiderbeklagten, der den klägerischen Bus gefahren hat, nach Überzeugung des Senats geschehen:

13 a) Der Drittwiderbeklagte hat nicht gegen § 6 StVO verstoßen:

14 Solange Gegenverkehr nicht erkennbar war, durfte der Drittwiderbeklagte mit dem Bus der Klägerin zum Passieren der Erstunfallstelle auf die Gegenfahrbahn wechseln (OLG Bamberg VersR 1982, 583; OLG Schleswig OLGR 1995, 18, 19; OLG Schleswig OLGR 1996, 210); er mußte dort Schrittgeschwindigkeit einhalten und beim Auftauchen von Gegenverkehr - sofern ihm ein rechtzeitiges Räumen der Engstelle nicht möglich war (vgl. OLG Koblenz NZV 1993, 195 und OLG Schleswig OLGR 1995, 18, 19) - sofort anhalten, um den entgegenkommenden Fahrzeugen die volle Sichtstrecke als Anhalteweg zu überlassen (OLG Bamberg VersR 1982, 583; OLG Schleswig OLGR 1995, 18, 19).

15 Diesen Anforderungen ist der Drittwiderbeklagte nach Überzeugung des Senats in vollem Umfang gerecht geworden. *(Wird ausgeführt.)*

16 b) Der Drittwiderbeklagte hat es ersichtlich auch nicht gemäß § 1 Abs. 2 StVO pflichtwidrig unterlassen, den zu erwartenden Gegenverkehr gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2 StVO durch Hupen oder Lichthupen zu warnen:

17 (aa) Sofern es in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten möglich gewesen wäre, den Gegenverkehr durch Lichthupe oder Hupe rechtzeitig zu warnen, wäre der Drittwiderbeklagte hierzu allerdings verpflichtet gewesen:

18 Zwar zwingt alleine die Möglichkeit, daß der Gegenverkehr zu schnell fahren könnte, nicht dazu, Warnzeichen zu geben (OLG Schleswig OLGR 1995, 18, 19). Ansonsten müßten andere Verkehrsteilnehmer stets vor den Gefahren gewarnt werden, deren Beherrschung ihnen eigenverantwortlich obliegt. Dies widerspräche § 16 StVO, der das Geben von Warnzeichen nur unter bestimmten Voraussetzungen überhaupt erlaubt. Bestehen aber konkrete Anzeichen dafür, daß ein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet ist - etwa weil rein tatsächlich damit gerechnet werden muß, daß er von plötzlichem Glatteis überrascht wird - und ist die Betätigung eines Warnzeichens nach den Umständen ein geeignetes Mittel zur Abwehr dieser Gefahr, gebietet es § 1 Abs. 2 StVO, den anderen Verkehrsteilnehmer durch Hupe oder Lichthupe zu warnen (vgl. OLG Schleswig OLGR 1996, 210, 211; OLG Köln VersR 1992, 978).

19 (bb) Daß aber Hupen oder Lichthupen in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse vorliegend zur Warnung des Gegenverkehrs tatsächlich geeignet gewesen wäre, haben die Beklagten nicht einmal behauptet. Sie haben niemals auch nur gefragt, warum der Drittwiderbeklagte keine Warnzeichen gegeben hat. Der Senat geht daher davon aus (§ 286 ZPO), daß ein Hupen oder Lichthupen aufgrund der konkreten Umstände gar nicht zweckmäßig gewesen wäre.

20 3. Die Beklagten haften nach alledem gemäß §§ 7 StVG, 3 PflVersG für den der Klägerin entstandenen Schaden in voller Höhe. ….

21 In ständiger Rechtsprechung schätzt der Senat die ohne weitere Darlegung erstattungsfähigen Unkosten gemäß § 287 ZPO nur auf 20 DM, sofern nicht höhere Unkosten - wie vorliegend 30 DM - unstreitig sind. Die allgemeine Mühewaltung ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht zu entgelten (BGH NJW 1996, 921, 922). Die entstehenden Unkosten (Telefonate; Briefe) übersteigen aber im Normalfall einen Betrag von 20 DM nicht.