

Praxis in Fahrten bei Schnee- und Eisglätte zurückzuführen sei.

Dem kann nicht gefolgt werden. Zunächst ist zu bemerken, daß sich das Bezirksgericht nicht mit den nicht ausreichenden Ermittlungen der Verkehrspolizei hätte begnügen dürfen. Das hat dann auch dazu geführt, sich zur Annahme des Verschuldens des Verklagten mehr oder weniger auf seine geringe Fahrpraxis zu stützen. Ein solcher Satz kann nicht aufgestellt werden, denn er würde darauf hinauslaufen, daß jedem Fahrer, der noch nicht über die erforderliche Erfahrung, sei es für Winterfahrten, sei es im Straßenverkehr überhaupt, verfügt, die Schuld an einem Unfall, an dem er beteiligt ist, allein aus diesem Grunde zur Last zu legen wäre. Die Fehlerhaftigkeit einer solchen Auffassung folgt schon daraus, daß sich ja ein Fahrer nach bestandener Fahrprüfung nunmehr erstmalig selbständig im Straßenverkehr bewegen muß und auch erstmals Fahrten im Winter ausführen muß. Nur dadurch kann er ja die erforderlichen Erfahrungen sammeln. Allerdings muß von ihm erwartet werden, daß er den zunächst bestehenden Mangel an Erfahrungen durch ganz besonders vorsichtiges Fahren soweit als möglich aufwiegt. Sein Verschulden an einem Unfall kann jedoch auch bei solchen Fahrten nur unter Berücksichtigung seines Verhaltens in Anbetracht der konkreten Verkehrssituation und der ihm danach obliegenden Sorgfaltspflichten beurteilt werden.

Für diese Prüfung ist hier von folgendem Sachverhalt auszugehen:

Nach der insoweit in Übereinstimmung mit den Angaben des Verklagten stehenden, von der Verkehrspolizei aufgenommenen Unfallanzeige war die Straße zur Zeit des Unfalls leicht vereist. Darauf war es zurückzuführen, daß der Wagen des Verklagten, als dieser mit Rücksicht auf einen entgegenkommenden Lkw seine Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h durch Wegnehmen des Gases verminderte, ins Schleudern kam, in den Straßengraben geriet und sich überschlug.

Vorweg sei bemerkt, daß dem Verklagten, wenn er die Herabsetzung der Geschwindigkeit durch Wegnehmen des Gases zu erreichen versuchte, kein Vorwurf zu machen ist. Er hat sich im Gegenteil hier richtig verhalten, denn es entspricht anerkannten Fahrregeln, eine erforderlich werdende Verlängerung der Geschwindigkeit bei vereister Straße durch Wegnehmen des Gases und nicht durch Betätigung der Bremsen herbeizuführen.

Das Bezirksgericht legt dem Verklagten die von ihm gefahrene Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h zur Last. Es ist richtig, daß bei den gegebenen Straßenverhältnissen diese Geschwindigkeit zu hoch war, denn sie war im Zusammenhang mit ihrer vom Verklagten beabsichtigten Verminderung und der Vereisung der Straße Ursache des Unfalls. Dem Verklagten kann die zu hohe Geschwindigkeit jedoch nur dann als Verschulden zugerechnet werden, wenn er sie entweder trotz Wahrnehmung der Vereisung der Straße beibehalten hat oder nach den ganzen Witterungsverhältnissen mit der Vereisung rechnen mußte. Das erstere würde vor allem dann in Betracht kommen, wenn nicht nur die Unfallstelle, sondern bereits die vorher befahrene Strecke von L. bis zu ihr ganz oder teilweise vereist war.

Bei der Beantwortung dieser Frage wirken sich die mangelhaften verkehrspolizeilichen Ermittlungen nachteilig aus. Wegen Fehlens anderweiter Feststellungen über Straßenzustand und Witterungsverhältnisse muß davon ausgegangen werden, daß sich die Angabe in der Verkehrsunfallanzeige über die leichte Vereisung nur auf den Straßenabschnitt der Unfallstelle bezieht. Die vom Senat eingeholten Auskünfte und Stellungnahmen

der Straßenmeisterei C. und des Hauptamtes für Klimatologie haben ebenfalls nichts anderes ergeben. War aber die Beschaffenheit der vom Verklagten befahrenen Straße von L. bis etwa zur Unfallstelle einwandfrei, dann kann den Verklagten ein Verschulden am Unfall nur dann treffen, wenn er, wie schon gesagt, nach den ganzen Witterungsverhältnissen mit der Möglichkeit einer Vereisung auf den weiterhin zu befahrenden Straßenabschnitten rechnen mußte. Das wäre z. B. dann der Fall, wenn Niederschlag in Form von Regen, Nieseln oder vom Nebel ausgeschiedener Wassertröpfchen auf gefrorenen Boden auftrifft, da dieser dann — wenn es sich um unterkühlten Regen handelt, auch bei Temperaturen über 0 °C — festfriert und Glatteis bildet. Derartige liegt hier aber nicht vor. Nach den Witterungsverhältnissen und der örtlichen Lage der Unfallstelle (Waldgebiet) wird es sich vielmehr nach der gutachtlichen Äußerung des Hauptamtes für Klimatologie bei der dort vorhanden gewesenen Vereisung entweder um örtliche, vom Vormittag herrührende Glatteisreste (die Niederschläge am Vormittag dürften zur Bildung von Glatteis geführt haben, das auf den übrigen Straßenabschnitten unter der nachfolgenden Sonneneinstrahlung und Lufterwärmung wieder getaut war) oder, falls auch in der Waldlage das Glatteis restlos getaut war, um neu gebildete Eisglätte aus wieder gefrorenem Schmelzwasser handeln. Zwar lehrt die Erfahrung, daß örtliche Eisbildungen gerade in Waldgebieten (Unfallort) auftreten. Doch lagen sie im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung aller Umstände nicht derart im Bereich des Möglichen, daß der Verklagte von vornherein zur Einhaltung einer niedrigeren Geschwindigkeit als 50 bis 60 km/h verpflichtet gewesen wäre. Eine andere Auffassung vertreten hieße die an einen Kraftfahrer mit Recht zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr zu stellenden Anforderungen überspannen.

Auch der vom Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung des Straßenwesens, herausgegebene und vom Senat beigezogene Straßenzustandsbericht für die Unfallzeit enthält nichts, was für den Verklagten im konkreten Fall eine erhöhte Sorgfaltspflicht in bezug auf eine mögliche Straßenvereisung begründet hätte.

Zur Klarstellung unterschiedlicher Auffassungen über die Bedeutung der vom zuständigen Staatsorgan speziell für den Straßenverkehr herausgegebenen und den Verkehrsteilnehmern insbesondere durch Rundfunk bekanntgemachten Straßenzustandsberichte sei darauf hingewiesen: Es muß von jedem verantwortungsbewußten Kraftfahrer erwartet werden, daß er sich vor Antritt einer Fahrt, soweit als möglich, Kenntnis vom Straßenzustandsbericht verschafft. Das bedeutet nicht, daß der Kraftfahrer seiner besonderen Sorgfaltspflicht hinsichtlich der von ihm zu befahrenden Straßen entheben wird, da der Straßenzustandsbericht die Straßenbeschaffenheit in der Regel nur zusammengefaßt für bestimmte größere Gebiete angeben kann. Er gibt aber Hinweise allgemeiner Art, die den Kraftfahrer auf bestimmte witterungsmäßig bedingte Gefahrenquellen hinweisen und die er daher zu beachten verpflichtet ist. Seine Nichtbeachtung bzw. die Nichtinformation trotz hierzu gegebener Möglichkeit kann deshalb im Zusammenhang mit der konkreten Straßenbeschaffenheit auch zur Beurteilung des Verschuldens des Kraftfahrers an einem Unfall mit herangezogen werden. Im vorliegenden Fall enthielt, wie schon erwähnt, der maßgebliche Straßenzustandsbericht solche bedeutsamen Hinweise jedoch nicht.

Nach alledem konnte ein Verschulden des Verklagten an dem Unfall nicht festgestellt werden, so daß auf die von ihm eingelegte Berufung das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen war.