

Verkündet am 8. April 1954
Fieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

2391 066

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

In dem Rechtsstreit

des Angestellten Adolf K [REDACTED] in S [REDACTED],
B [REDACTED] strasse [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revi-
sionsklägers,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

gegen

1. die Br [REDACTED]-E [REDACTED] AG in Br [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand,

2. das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den
Regierungspräsidenten in Koblenz,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revi-
sionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter zu 1): Rechtsanwalt [REDACTED]

zu 2): Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 8. April 1954
unter Mitwirkung der Bundesrichter Rietschel,
Dr. Weber, Dr. Wolany, Dr. Beyer und Dr. Hußla

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz
vom 16. Juli 1952 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsver-
fahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 4. August 1951 verunglückte der 19jährige Sohn des Klägers auf der Bundesstrasse 9 in Br. [REDACTED] tödlich. Der Verunglückte fuhr mit seinem Fahrrad von Koblenz kommend in Richtung Köln. In Br. [REDACTED] lenkte er sein Fahrrad auf die rechte Strassenseite innerhalb der dort in drei Rillenschienen verlegten Geleise der Bro. [REDACTED]. Als er hier, in Höhe des KM-Steines 60,5 von einem Lastzug überholt wurde, geriet er mit seinem Fahrrad in die mittlere Schienenrille und kam zu Fall. Hierbei zog er sich eine schwere Kopfverletzung zu, die seinen sofortigen Tod zur Folge hatte.

Die Strasse verläuft an der Unfallstelle gerade und hat eine Breite von 7,20 m. Die dort, in Richtung Köln gesehen, auf der rechten Strassenseite verlaufenden Schienen sind auf Grund vertraglicher Vereinbarungen der Eisenbahngesellschaft mit dem Provinzialverband der Rheinprovinz vom 1. Juli 1902 und 31. Oktober 1932 eingebaut worden. Ihre drei Schienen ermöglichen den Betrieb einer Breit- und einer Schmalspurbahn. Die der Fahrbahnmitte am nächsten laufende Schiene hat von der rechten Fahrbahngrenze einen Abstand von 2 m. Die Spurweite zwischen dieser und der mittleren Schiene beträgt 1 m. Im wesentlich geringeren Abstand von dieser mittleren Schiene verläuft die dritte Schiene. Die Schienenrillen sind breiter als die der Strassenbahnen in den Städten. Bei Beginn des Schienenlaufs auf der Strasse ist zur Warnung für die Verkehrsteilnehmer ein Warnungsschild mit dem Hinweis "Weite Rillen" angebracht.

Der Kläger verlangt von den Beklagten als Gesamt-

- 3 -

schuldnern Ersatz des ihm aus dem Unfall seines Sohnes entstandenen und noch entstehenden Schadens. Er hat vorgetragen: Die Beklagten hätten ihre Verkehrssicherungspflichten verletzt. Die Rillenschienen an der Unfallstelle seien nicht ordnungsgemäss verlegt. Sie hätten stellenweise bis zu 5 cm aus dem Strassenpflaster herausgeragt. Ferner seien die Schienenrillen ungewöhnlich breit und tief. Die Eisenbahngesellschaft habe dadurch eine Gefahrenquelle geschaffen, die sich geradezu als Menschenfalle darstelle; innerhalb eines Jahres seien dadurch nicht weniger als 9 Verkehrsunfälle verursacht worden. Das angebrachte Warnungsschild sei unzureichend und zudem schlecht sichtbar. Das beklagte Land sei ebenfalls für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Es habe den unzureichenden Zustand geduldet und zudem seine Aufsichtspflicht verletzt.

Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 1800 DM Bestattungskosten zu zahlen, und festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, ihm den übrigen und zukünftigen Schaden aus dem Unfall zu ersetzen. Als solchen bezeichnet er den Wegfall seines Unterhaltsanspruchs gegen seinen Sohn, der verpflichtet und in der Lage gewesen wäre, ihm monatlich 100 DM zu zahlen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Schienen seien vorschriftsmässig in die Strasse eingebettet und ordnungsgemäss verlegt, sie hätten auch am Unfalltag nicht aus der Strassendecke herausgeragt. Das Warnungsschild mit dem ausdrücklichen Hinweis "Weite



Rillen" sei ausreichend. Es sei auch gut sichtbar angebracht. Der Verunglückte habe den Unfall selbst mit herbeigeführt, da er zu spät und zu scharf vor einem ihn überholenden Lastzug nach rechts ausgewichen sei.

Das beklagte Land hat noch vorgebracht, es sei dem Kläger nicht zum Schadensersatz verpflichtet, da der Führer und der Halter des überholenden Lastzuges für die Unfallfolgen einzustehen hätten, denn der Fahrer habe den Verunglückten durch ein verkehrswidriges Überholungsmanöver nach rechts abgedrängt. Dadurch sei dieser in die mittlere Schiene geraten und verunglückt. Im übrigen sei nach den zwischen ihnen getroffenen Abmachungen die Eisenbahngesellschaft für allen aus dem Bahnbetrieb entstandenen Schaden allein verantwortlich. Das beklagte Land hat der beklagten Eisenbahngesellschaft den Streit verkündet.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Ein Betriebsunfall im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes liege nicht vor. Die Weite der Schienen sei nicht so verkehrsgefährdend, dass sich die Strasse dadurch in einem verkehrswidrigen Zustand befunden habe. Die Schienen seien ordnungsgemäss verlegt und hätten nicht über das Strassenpflaster hinausgeragt. Der Unfall sei dadurch verursacht worden, dass der überholende Lastkraftzug den Sohn des Klägers von dem mit einem Rad gefahrlos zu befahrenden Strassenteil zwischen den Schienen abgedrängt habe. Dieser sei dadurch unsicher geworden und beim Rechtsausbiegen mit dem Vorderrad in die Schienenrillen geraten und gestürzt. Eine Mitverursachung des Unfalls durch die Schienenanlage sei zu verneinen.

Das Berufungsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Dagegen richtet sich dessen Revision, mit der der Zahlungs- und der Feststellungsanspruch weiterverfolgt werden. Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Eine Haftung der Eisenbahngesellschaft aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes hat das Berufungsgericht mit der Begründung abgelehnt, dass das Verfangen des Fahrrades in den Schienenrillen kein Betriebsunfall sei, denn ein solcher liege nur vor, wenn der Unfall in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Funktion des Eisenbahnbetriebes stehe. Das lässt keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Revision hat insoweit auch keine Bedenken geltend gemacht.

2. Auch eine Schadensersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft wegen Verletzung eines Schutzgesetzes im Sinne des § 823 Abs 2 BGB hat das Berufungsgericht verneint. Wenn diese auch eine Schienenanlage auf der Straße unterhalte, so sei sie damit noch nicht Teilnehmerin im Strassenverkehr im Sinne des § 1 StVO, denn dazu sei eine Einwirkung auf die Verkehrsvorgänge durch Bewegung oder Aufstellung erforderlich. Die blosse Unterhaltung einer Anlage genüge hierzu nicht. Auch das ist unbedenklich und von der Revision nicht beanstandet worden.

3. Im Hinblick auf § 823 Abs 1 BGB hat das Berufungsgericht ausgeführt, der Eisenbahngesellschaft liege

zwar die allgemeine Rechtspflicht ob, im Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen und Vorkehrungen zur Sicherung der übrigen Verkehrsteilnehmer zu treffen. Diese Pflicht habe sie aber nicht verletzt.

a) Die Revision rügt hierzu zunächst, das Berufungsgericht habe unter Verletzung des § 286 ZPO nicht das gesamte Vorbringen des Klägers berücksichtigt und dessen Beweisanerbieten übergangen.

aa) Der Kläger habe vorgetragen, die Schienen seien nicht sorgfältig in die Bodenfläche eingebettet gewesen, sondern hätten bis zu 5 cm darüber hinausgeragt. Nach dem Beweisbeschluss des Landgerichts hätte darüber Zeugenbeweis erhoben werden sollen. Das sei nicht geschehen; das Berufungsgericht habe dieses Vorbringen übergangen. Diese Rüge ist unbegründet. Mit diesem Vorbringen brauchte sich das Berufungsgericht nicht auseinanderzusetzen, nachdem der Kläger die Behauptung, dass die Schienen aus der Strassendecke hinausgeragt hätten, im Berufungsverfahren nicht mehr aufrecht erhalten hatte, wie im Tatbestand des Berufungsurteils ausdrücklich vermerkt ist.

bb) Der Kläger rügt weiter, das Berufungsgericht habe nicht Stellung zu den Verkehrsunfallanzeigen, die sich bei den Straftaten befänden, und zu den Aussagen des Zeugen J. in den Straftaten genommen. Die Behauptung des Klägers in der Klageschrift über die Häufung von Unfällen an der fraglichen Stelle sei nicht aufgeklärt. Auch diese Rüge ist nicht begründet. In der Kla-

geschrift hatte der Kläger behauptet, der Unfallort sei geradezu eine Menschenfalle. Es hätten sich dort im letzten Jahr etwa 9 Unfälle ereignet. Am gleichen Tage, an dem sein Sohn verunglückt sei, habe dort ein Motorradfahrer dadurch einen Unfall erlitten, dass er in die Schienen geraten sei. Der Kläger hatte sich dafür auf das Zeugnis einer Frau Sch[REDACTED] und des Gendarmeriewachtmeisters J[REDACTED] berufen, beide sind vom Landgericht vernommen worden. Frau Sch[REDACTED], eine Anwohnerin der Unfallstelle, die bei ihrer polizeilichen Vernehmung (2 JS 789/51 - StA Koblenz) bekundet hatte, dass täglich an dieser Stelle Unfälle passierten, die nur auf die Geleise der Br[REDACTED] zurückzuführen seien, hat diese Aussage bei ihrer Vernehmung durch das Landgericht dahin erläutert, dass häufig Unfälle vorgekommen seien und dass nach ihrer Beobachtung meist Kraftwagen die Radfahrer verdrängt hätten. Sie habe öfters festgestellt, dass ganze Radfahrerkolonnen zwischen den Schienen völlig störungsfrei durchgefahren seien, wenn sie nicht durch irgendwelche Kraftwagen gestört wurden. Dieser Aussage hat das Berufungsgericht Rechnung getragen durch seine Feststellung, dass Rad- und Motorradfahrer leicht in die Schienentrillen geraten und die Gewalt über ihr Fahrzeug verlieren können.

Der seit 1944 in Br[REDACTED] tätige Gendarmeriewachtmeister J[REDACTED] hatte in seiner Anzeige über den Verkehrsunfall geschrieben, dass die Rillenschienen eine ständige Verkehrsgefährdung bedeuteten. Es vergehe kein Tag, an dem nicht Rad- oder Motorradfahrer in diesen Rillenschienen stürzten und sich erheblich verletzten. Es sei in allen bisherigen Verkehrsanzeigen immer wieder auf diesen Übelstand hingewiesen

worden, der schon vielen jungen Leuten das Leben gekostet habe. Bei seiner Vernehmung vor dem Landgericht hat J. diese Angaben aber wesentlich eingeschränkt. Seines Wissens seien seit 1938 in Br. 6 - 7 Unfälle passiert; ob in den einzelnen Fällen die Rillen der Schienen schuld daran gewesen seien, könne er nicht sagen. Diese Aussage hat das Berufungsgericht dahin gewürdigt, es sei nicht erwiesen, dass jene Unfälle auf die Schienenrillen zurückzuführen seien. Die Eisenbahnanlage stelle keine Menschenfalle dar. Da die polizeilichen Ermittlungsakten der richterlichen Vernehmung J. zugrunde gelegen hatten und J. seine dortigen Angaben, wie dargelegt, als Zeuge erheblich eingeschränkt hatte, brauchte das Berufungsgericht auf die Unfallanzeige selbst nicht mehr ausdrücklich einzugehen. Es genügte, dass es die Zeugenaussage J. würdigte. Ein Verstoss gegen § 286 ZPO liegt somit nicht vor. Rechtliche Bedenken bestehen gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts nicht.

b) In sachlich-rechtlicher Beziehung wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, dass die Eisenbahngesellschaft ihre Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt habe. Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, die Schienen stellten zweifellos eine Gefahrenquelle dar, insbesondere könnten Rad- und Motorradfahrer leicht in die Rillen geraten und die Gewalt über ihre Fahrzeuge verlieren, zumal die Rillen tiefer und weiter seien, als die üblichen Strassenbahnschienen. Die Aufrechterhaltung der Anlage sei aber seither durch das allgemeine öffentliche Interesse an einer Eisen-

bahnverbindung zum Bro[REDACTED] gerechtfertigt. Es gehe nicht an, die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht der Eisenbahngesellschaft zu überspannen und besondere Massnahmen von ihr zu fordern. Der Sicherheit der Teilnehmer am Strassenverkehr werde weitgehend dadurch Rechnung getragen, dass diese Rillen und vor allem die durch sie geschaffene Gefahr für Radfahrer offensichtlich für jedermann erkennbar seien. Zudem werde durch ein Warnungsschild mit dem Hinweis "Weite Rillen" auf die Gefahren hingewiesen. Ob dieses Schild gut oder schlecht erkennbar sei, könne dahingestellt bleiben, denn der Kläger behaupte selbst nicht, dass der Verunglückte sich dadurch in den Rillen verfangen habe, dass er das Schild nicht gesehen habe. Der Unfall habe sich auch erst ereignet, als der Verunglückte bereits eine zeitlang zwischen den Schienen gefahren sei, so dass er den Zustand der Strasse gekannt habe.

aa) Die Revision macht demgegenüber geltend, es fehle an der Feststellung, dass der Anschluss der Eisenbahnverbindung an die Bro[REDACTED] gerade nur in der Weise bewerkstelligt werden könne, wie es heute unter Gefährdung des Verkehrs auf der Bundesstrasse der Fall sei. Vor allem aber sei einem öffentlichen Interesse an der Eisenbahnverbindung die Sicherheit des Verkehrs auf der Bundesstrasse keineswegs unterzuordnen. Gerade in dem Mischverkehr von Personen- und Lastkraftwagen mit Motorrädern und Fahrrädern seien letztere durch die Schienen besonders gefährdet. Das Berufungsgericht verkenne auch, dass lebhafter Verkehr die Aufmerksamkeit von den Rillen notwendigerweise ablenke und es zuweilen unmöglich mache, den

Rillen auszuweichen. Dem ist folgendes entgegen zu halten:

Das Berufungsgericht geht gar nicht davon aus, dass der Verkehr mit dem Bro[redacted] nur in der jetzt vorhandenen Art hergestellt werden könne, und es ordnet die Sicherheit des Verkehrs auf der Bundesstrasse auch nicht den Interessen an der Erhaltung der Eisenbahn unter. Das Berufungsgericht hält vielmehr das Bestehen der Eisenbahnanlage für vereinbar mit dem Sicherheitsbedürfnis der übrigen Strassenbenutzer. Wenn, wie das Berufungsgericht in tatsächlicher Beziehung einwandfrei feststellt, die Rillen der Schienen und vor allem die durch sie geschaffene Gefahr offensichtlich für jedermann erkennbar sind, so ergibt sich daraus, dass die Gefahren, die die Eisenbahnanlage mit sich bringt, vermeidbar sind, sofern sich die Verkehrsteilnehmer insgesamt mit der ihnen zuzumutenden Sorgfalt auf der Bundesstrasse bewegen. Gerade bei lebhaftem Verkehr muss jeder Verkehrsteilnehmer der Fahrbahn besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Lassen sich bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Gefahren der Bahnanlage, wie das Berufungsgericht feststellt, vermeiden, dann ist der Eisenbahngesellschaft in der Tat nicht zuzumuten, ihre an sich in Ordnung gehaltene Anlage aufzugeben.

bb) Das Berufungsgericht weist weiter darauf hin, dass die Verkehrsteilnehmer bei Beginn des Schienenlaufs durch ein auf der Strasse aufgestelltes Warnschild "Weite Rillen" auf die Gefahren der Schienenanlage aufmerksam gemacht würden. Ob das Schild schlecht erkennbar sei, wie der Kläger behauptet hatte, lässt es dahingestellt. Die Revision trägt hierzu vor, für die Revisionsinstanz müsse

unterstellt werden, dass das Warnungsschild schlecht erkennbar sei, dann aber habe die Eisenbahngesellschaft schon dadurch ihrer Pflicht zur Sicherung des Verkehrs nicht genügt.

Diese Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht durfte die Erkennbarkeit des Schildes dahingestellt sein lassen. Es hat nämlich festgestellt, dass der Unfall sich erst ereignete, als der Sohn des Klägers bereits eine zeitlang zwischen den Schienen gefahren war, sodass er den Zustand der Strasse kannte. Es bringt damit zum Ausdruck, dass die Erkennbarkeit des Warnschildes von Bedeutung gewesen wäre, wenn sich der Unfall dort ereignet hätte, wo die Schienen auf die Strasse einmünden, dass der behauptete Mangel aber ohne Bedeutung war für einen Radfahrer, der schon eine Strecke lang zwischen den weiten Rillen gefahren war und die durch sie geschaffene Gefahr erkannt hatte. Das Berufungsgericht verneint also den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem behaupteten Mangel in der Aufstellung des Warnschildes und dem Unfall. Ein Rechtsverstoss, etwa eine Verkennung des Rechtsbegriffs des adäquaten Kausalzusammenhangs ist darin nicht zu finden. Ob für die ordnungsmässige Aufstellung des Warnschildes die Eisenbahngesellschaft überhaupt verantwortlich wäre, kann bei dieser Sachlage dahingestellt bleiben.

Soweit sich die Revision dagegen wendet, dass das Berufungsgericht eine Haftung der Eisenbahngesellschaft verneint hat, kann sie nach Vorstehendem aus tatsächlichen Gründen keinen Erfolg haben.

II.

1. Der Kläger nimmt das beklagte Land gleichfalls aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht in Anspruch. Die Verwaltung der Bundesstrassen obliege nach Art 90 GrundG dem Land. Zur Verwaltung gehöre in erster Linie die Sorge für den verkehrssicheren Zustand der Strassen. In Fällen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, die mit der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben nichts zu tun habe, hafte anstelle des Bundes das beklagte Land.

Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, ob das Land in seiner Eigenschaft als Verwalter der Bundesstrassen für die Verkehrssicherung an der Unfallstelle verantwortlich ist, weil eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht vorliege. Es gälten hier die gleichen Gesichtspunkte wie hinsichtlich der Eisenbahngesellschaft. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht könne in der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes in der jetzt bestehenden Form nicht erblickt werden, auch nicht unter Berücksichtigung der allgemeinen Technisierung des Verkehrs, die eine Gefahrenvermehrung mit sich gebracht habe, denn jeder Verkehrsteilnehmer habe der erhöhten Technisierung eine erhöhte Aufmerksamkeit entgegenzubringen.

Die Revision macht demgegenüber dasselbe geltend, was sie zur Begründung der Klagforderung gegen die Eisenbahngesellschaft vorgetragen hat. Was oben bezüglich der Ordnungsmässigkeit der Anlage als solcher, ihrer Vereinbarkeit mit der Sicherheit des Verkehrs für die übrigen Strassenbenutzer und des warnenden Hinweises auf die Rillen ausgeführt ist, gilt aber auch hier.

Auch den für die Verkehrssicherung verantwortlichen Behörden lässt sich kein Vorwurf daraus machen, dass sie das Fortbestehen der Eisenbahnanlage trotz gesteigerten Strassenverkehrs duldeten. Aus § 823 BGB kann der Kläger das beklagte Land deshalb nicht in Anspruch nehmen.

2. Eine ganz andere Frage ist die, ob unter verkehrspolizeilichen Gesichtspunkten Massnahmen zu ergreifen waren, um die aus der Steigerung des Verkehrs in Verbindung mit dem Vorhandensein der Schienenanlage erwachsenen Gefahren herabzumindern. Der Kläger hatte in der Klage ein durch ein grosses Schild auszusprechendes Gebot "Achtung ! Radfahrer absteigen ! Lebensgefahr !" als erforderlich bezeichnet. Eine solche oder eine ähnliche sachdienliche Verkehrsbeschränkung durch Aufstellung der amtlichen Verkehrszeichen anzuordnen, wäre Sache der Verkehrspolizeibehörden gewesen. Ein Verstoss gegen eine solche Pflicht würde sich, anders als bei der bürgerlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht, als Amtspflichtverletzung im Sinne des § 839 BGB, Art 34 GrundG darstellen.

Ob im vorliegenden Falle eine solche für den Unfall ursächliche Amtspflichtverletzung begangen worden ist und wer dafür einzustehen hätte, ist hier nicht zu entscheiden. Der Kläger hat in der Berufungsbegründung wie in der Revisionsverhandlung ausdrücklich erklärt, dass er das beklagte Land mit der vorliegenden Klage nicht aus Amtspflichtverletzung in Anspruch nähme, denn eine derartige Haftung entfalle solange, als der Kläger auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermöge. Diese Haltung entspricht durchaus den rechtlichen Gegebenheiten.

Denn eine Klage aus Amtspflichtverletzung ist unbegründet, solange nicht dargetan ist, dass der Kläger nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag, wozu hier insbesondere die Darlegung gehören würde, dass und warum der Kläger sich nicht an den Halter und den Fahrer des Kraftzuges halten könne, bei dessen Überholmanöver der Sohn verunglückte (§ 839 Abs 1 Satz 2 BGB).

Die Vorderrichter haben nach alledem die Klage sowohl gegen die Eisenbahngesellschaft als gegen das beklagte Land mit Recht abgewiesen. Die Revision ist deshalb als unbegründet zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Rietschel

Dr. Weber

Wolany

Dr. Beyer

Dr. Hußla