

III. ZR 20/57

Verkündet
laut Protokoll
am 2. Juni 1958
Sattler, ap. Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

des Kaufmanns Wilhelm R [REDACTED], K [REDACTED], L [REDACTED]straße [REDACTED],
Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Stadt Oberhausen, vertreten durch den Rat der Stadt,
Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 2. Juni 1958 unter Mitwirkung des Se-
natspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundesrichter Dr.
Kreft, Dr. Arndt, Dr. Wolany und Dr. Beyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 1.
Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 29.
November 1956 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Am Vormittag des 24. September 1952 erlitt der Kläger mit seinem Volkswagen in Oberhausen auf der Klockesbrücke einen Unfall, bei dem er verletzt und sein Wagen beschädigt wurde. Der Kläger fuhr in einer Rechtskurve auf die Brücke, bog zunächst aber etwas nach links, um an einem stehenden Radfahrer vorbeizukommen. Als er wieder nach rechts steuerte, kam der Wagen beim Überqueren der Straßenbahnschienen ins Rutschen und prallte gegen einen Brückenpfosten. Kurz vorher hatte ein Schienenreinigungswagen der städtischen Straßenbahnen die Schienen und das Pflaster neben den Schienen angefeuchtet; sonst war die Straße trocken. An der Unfallstelle ragten auf einer Länge von mindestens 2 m die Schienen 2 cm über das Pflaster hinaus.

In einem Vorprozeß hat der Kläger von seinem damals auf 6.598,13 DM bezifferten Schaden einen nicht näher aufgegliederten Teilbetrag von 2.000 DM nebst Zinsen geltend gemacht (6 O 76/53). Das Landgericht Duisburg hat die Klage durch Urteil vom 28. April 1954 rechtskräftig abgewiesen.

Der Kläger macht jetzt einen weiteren, näher aufgegliederten Teilbetrag von 1.500 DM nebst Zinsen geltend und hat dazu vorgetragen: Er sei ordnungsmäßig und höchstens mit 30 km Geschwindigkeit gefahren. Die nahe der Brücke befindlichen Hütten- und Eisenwerke lagerten ständig Flugasche und Sinterstaub auf den Straßen ab. Infolge der Anfeuchtung durch den Reinigungswagen habe sich daraus beiderseits der Schienen etwa je 20 cm breit ein Schmierfilm gebildet. Der Höhenunterschied zwischen Schiene und Pflaster habe die Gefahr noch verstärkt. Sein Wagen sei dadurch ins Rutschen gekommen, ohne daß er als Ortsfremder die Gefahr hätte erkennen können. An dieser Stelle seien wiederholt Kraftfahrzeuge unter ähnlichen Umständen verunglückt. Die beklagte Stadt habe wegen schuldhafter Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht und auch ohne Ver-

schulden als Bahnunternehmerin.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Das rechtskräftige Urteil des Vorprozesses stehe einer erneuten Geltendmachung entgegen, weil der Kläger damals seinen Anspruch nicht näher aufgeteilt habe. Im übrigen sei der geringfügige Höhenunterschied zwischen Schiene und Fahrbahn unvermeidbar und ungefährlich gewesen. Das Pflaster sei höchstens 10 cm beiderseits der Schienen etwas feucht gewesen. Das hätte der Kläger sehen müssen, er habe durch grobe Unachtsamkeit den Unfall selbst verschuldet. Durch die Schienenreinigung werde weder ein Schmierfilm noch eine Gefahr verursacht. Ihr seit vielen Jahren benutzter Schienenreinigungswagen habe noch nie zu Beanstandungen Anlaß gegeben; andere Reinigungswagen gebe es nicht. Ähnliche Unfälle hätten sich an der Brücke noch nie ereignet. Ansprüche ohne Verschulden aus den Haftpflichtgesetzen beständen nicht, da sich der Unfall nicht beim Straßenbahnbetrieb ereignet habe. Diese Ansprüche seien nicht verjährt. Die Klagforderung sei der Höhe nach übersetzt.

Die Klage ist in den beiden ersten Rechtszügen erfolglos geblieben. Mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seinen Klaganspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Der Höhenunterschied habe bei der Art der Schienenreinigung die "Gefahr einer die Sicherung des Straßenverkehrs beeinträchtigenden Schmierfilmbildung in sich geborgen". Trotz der "Unfallursächlichkeit der von der Beklagten veranlaßten Straßenfeuchtigkeit" habe



die Beklagte nicht schuldhaft gehandelt, da diese Folge ihr nicht bekannt gewesen sei und sie sie auch nicht habe erkennen müssen. Ohne Verschulden hafte die Beklagte nicht, weil die Reinigung der Schienen kein Betriebsvorgang gewesen sei.

Diesem Urteil ist jedenfalls im Ergebnis zuzustimmen.

Die Wirkung der Rechtskraft des Vorprozeßurteils bedarf keiner näheren Erörterung, weil die Klage schon aus anderen Gründen der Abweisung unterliegt.

Die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Bediensteten der Beklagten nicht schuldhaft gehandelt hätten, zeigt im Ergebnis keinen Rechtsfehler.

Das Berufungsgericht hat insoweit folgendes ausgeführt: Die "Unfallursächlichkeit der von der Beklagten veranlaßten Straßenfeuchtigkeit sei anzunehmen", aber der Höhenunterschied von 2 cm auf einer Länge von 2 oder 4 m sei unvermeidbar, da keine Straße eine völlig gleichmäßige Oberfläche haben könne; es lasse sich auch nicht feststellen, daß der Höhenunterschied allein für einen Unfall ursächlich gewesen sei. Allerdings berge dieser Unterschied beim Reinigen von Schienen Gefahren, weil sich aus der Feuchtigkeit und dem Sinterstaub ein Schmierfilm bilden könne. Das sei aber erstmals in diesem Prozeß durch das Gutachten des Sachverständigen Osterloh klargestellt und für die Beklagte nicht vorsehbar gewesen. Schienenreinigungswagen, die statt mit Wasser auf trockenem Wege etwa durch rotierende Bürsten die Schienen säubern, seien unbekannt. Die Wagen der Beklagten hätten bisher zu Beanstandungen keinen Anlaß gegeben; im Bereich der Unfallstelle seien ähnliche Unfälle nicht festgestellt. Beweispflichtig sei der Kläger. Nichts spreche dafür, daß die Beklagte die durch die geringfügige, normalerweise nicht zu Unfällen führende Unebenheit der Fahrbahnoberfläche bedingte Schmierfilmbildung vor dem Unfall hätte

erkennen müssen. Das sei eine außergewöhnliche Möglichkeit, die nicht vorher gesehen zu werden brauchte. Dann hafte die Beklagte auch nicht aus § 831 BGB, weil jeder sorgfältig ausgesuchte und überwachte Bedienstete sich bis zum Unfalltage nicht anders verhalten hätte.

Der rechtliche Ausgangspunkt ist zutreffend: Der Gemeinde oblag die Verkehrssicherungspflicht für die Straße; sie haftete auch als Bahnunternehmerin - abgesehen von der später erörterten Gefährdungshaftung -, wenn durch ihr Verschulden Dritte geschädigt wurden. Dabei haftete sie für das Verschulden ihrer Organe nach §§ 823, 89, 31 BGB und für das Verschulden sonstiger Gehilfen nach § 831 BGB. Eine objektive Verletzung dieser Verkehrssicherungspflichten seitens der Bediensteten der Stadt lag darin, daß infolge der Unebenheiten auf der Straße die dort vorhandenen, von den Industrieanlagen herrührenden Ablagerungen nicht restlos abgesaugt wurden und sich stellenweise mit dem vom Schienenreinigungswagen gesprengten Wasser zu einem Schmierfilm verdickt hatten. Die Beklagte hatte damit durch die Art ihrer Schienenreinigung eine Gefahr geschaffen; denn Straßen mit schmieriger Oberfläche gefährden unter den besonderen, hier festgestellten Umständen den Kraftwagenverkehr. Die Beklagte mußte kraft ihrer Verkehrssicherungspflicht derartige Gefahrenstellen beseitigen oder davor warnen; auch als Bahnunternehmerin mußte sie die von ihr selbst geschaffenen Verkehrsgefährdungen wieder abstellen.

Richtig ist allerdings, daß ein Höhenunterschied zwischen Schiene und Pflasterung von 2 cm auf einer Länge von 2 - 4 m auf einer Brücke in einer Großstadt für sich allein einen verkehrswidrigen Zustand und eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht darstellt, weil es unmöglich ist, Straßen ohne jede Unebenheit zu bauen und in diesem Zustand zu erhalten oder überhaupt völlig gefahrlose Straßen herzustellen; je der Straßenbenutzer muß mit geringfügigen Unebenheiten im Straßenpflaster rechnen und selbst darauf achten (vgl. EGH

III ZR 261/53 v. 20.9.54 = VRS 7, 412; III ZR 150/55 v. 18.3.57 = VRS 12, 407; III ZR 207/56 v. 30.9.57). Jedoch kann ein ~~hinreichend~~ allein unerheblicher Höhenunterschied durch das Zusammenwirken mit anderen Umständen von Bedeutung werden.

Dem Berufungsgericht ist ferner darin zuzustimmen, daß der Kläger daneben ein Verschulden der Beklagten zu beweisen hatte. Der Bundesgerichtshof hat allerdings in einem Urteil vom 20. Dezember 1951 (III ZR 105/50) unter Bezugnahme auf Entscheidungen des Reichsgerichts folgendes ausgeführt: Erfolgt ein Unfall auf Grund baulicher Mängel einer Straße, so obliegt der zur Verkehrssicherung verpflichteten Gemeinde die Beweislast dafür, daß sie kein Verschulden treffe. Aber die in Bezug genommenen Entscheidungen des Reichsgerichts ergeben, daß damit nur Fälle gemeint waren, in denen sich die Straße längere Zeit hindurch oder bei wiederholten Gelegenheiten in verkehrswidrigem Zustand befunden hatte. In solchen Fällen liegt eine Pflichtverletzung auf der Hand, weil der Verkehrssicherungspflichtige zur regelmäßigen Besichtigung der Straße sowie zur regelmäßigen Überwachung seines Personals verpflichtet ist (vgl. RGZ 89, 136; 95, 68; JW 1928, 1046). Ein solcher Sachverhalt, der schon nach seinem äußeren Befund auf eine eindeutige Verletzung der Verkehrssicherungspflicht schließen und es deshalb nach dem ersten Anschein gerechtfertigt erscheinen läßt, der Gemeinde die Aufklärung und den Beweis über fehlendes Verschulden aufzubürden, liegt im vorliegenden Falle nicht vor. Es bleibt also bei der Regel, daß bei Ansprüchen aus § 823 BGB der Verletzte nicht nur die Verletzungshandlung, sondern auch das Verschulden des Beklagten dartun muß.

Ein solches Verschulden - wobei hier nur Fahrlässigkeit in Betracht kommt - hat das Berufungsgericht im Ergebnis mit Recht verneint: Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt und infolgedessen nicht

voraussieht, daß er durch sein Verhalten Dritte schädigen kann oder, obwohl er das für möglich hält, darauf vertraut, daß das nicht geschehen werde. Dafür kann es dahingestellt bleiben, ob den Ausführungen des Berufungsurteils zuzustimmen ist, daß die Möglichkeit einer Schmierfilmbildung bei Benutzung von Wasser zur Schienenreinigung für Bedienstete einer Industriestadt bei gewissenhaften Überlegungen wirklich nicht vorhersehbar war. Selbst wenn sie das vorhergesehen hätten, war jedenfalls die dadurch nur auf kurzen Strecken vorübergehend geschaffene Gefahr gering, weil verschiedene ungünstige Umstände zusammenwirken mußten, um einen Unfall herbeizuführen. Ähnlich ungünstige Verhältnisse können auch sonst zusammenfallen, insbesondere bei kurzen, strichweisen Niederschlägen oder wenn sich sonst örtlich begrenzte feuchte Stellen auf dem Pflaster in der Nähe der Schienen bilden. Jeder Kraftfahrer weiß, daß das Überfahren von Schienen den Wagen gelegentlich zum Rutschen bringt, daß geringe Feuchtigkeitsmengen den Staub und sonstige Ablagerung auf der Straße schmierig machen können, daß Straßen mit verschiedenartiger Befestigung gefährlich werden können, daß keine Straße völlig eben ist und daß sich auf allen Straßen hin und wieder die verschiedensten Hindernisse befinden. Jeder Kraftfahrer kommt fast täglich in derartige Lagen, nimmt sie in Kauf und stellt sich darauf ein. Hier war es nur deshalb zum Unfall gekommen, weil der Kläger nicht gemerkt hatte, daß die Schienenzone im Gegensatz zur übrigen Straßenfläche feucht war und seine Vorder- und Hinterräder gleichzeitig auf Pflasterteile mit unterschiedlichem Reibungswiderstand gekommen waren. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Stadt nicht bekannt gewesen, daß sich bereits früher ähnliche Unfälle ereignet hatten, obwohl sie seit Jahrzehnten die selbe Art der Schienenreinigung angewandt hatte. Dann durften die Bediensteten der Beklagten allerdings davon ausgehen, daß jeder Kraftfahrer die vorübergehenden und geringen Gefahren, die durch die Bewässerung der

straßenbahnschienen eintraten, meistern könnten und würde. Es kann ihnen deshalb nicht als Verschulden zugerechnet werden, wenn sie darauf vertraut haben, daß ihr Verhalten Dritte nicht schädigen werde.

Damit entfällt die Haftung der Stadt; denn eine Haftung der Beklagten ohne Verschulden ihrer Bediensteten besteht nicht:

Nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 (RGBl. 207) und § 1 des Sachschädenhaftpflichtgesetzes vom 29. April 1940 (RGBl. 691) haftet der Betriebsunternehmer ohne Rücksicht auf Verschulden, wenn bei einem Betrieb einer Eisenbahn oder Straßenbahn ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt wird.

Das Berufungsgericht hat die Anwendung dieser Bestimmungen abgelehnt, weil der Unfall sich nicht im Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang, also nicht bei dem Betrieb der Bahn abgespielt habe. Die insoweit erhobenen Angriffe der Revision sind unbegründet.

Die nach den vorbezeichneten Gesetzen bestehende, vom Verschulden losgelöste Gefährdungshaftung der Eisenbahn setzt voraus, daß sich der Unfall "bei dem Betrieb der Eisenbahn" zugetragen hat. Nach der Rechtsprechung; erfaßt das Gesetz als "Betriebsunfall" nur Unfälle, die sich bei der eigentlichen Beförderungstätigkeit der Eisenbahn ereignen, wenn also ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang besteht, allerdings ohne Rücksicht darauf, ob der Unfall durch Gefahren verursacht ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich sind; es genügt dabei, daß der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen ist. Daneben erfaßt das Gesetz auch Unfälle, bei denen es an einem äußeren Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit fehlt, wenn ein innerer Zu-

sammenhang mit einer dem Bahnbetrieb eigentümlichen Gefahr festgestellt wird (vgl. RGZ 126, 137/139; 126, 333/335; 144, 206; BGHZ 1, 17 und insbesondere BGH LM Nr. 10 und 16 zu § 1 HaftpflichtG:).

Bei Zugrundelegung dieser Rechtsprechung handelt es sich bei dem hier streitigen Vorgang nicht um einen Unfall "bei dem Betrieb der Straßenbahn". Allerdings war die Fahrt zur Reinigung der Schienen ein Betriebsvorgang, obwohl sie keine "Beförderung" war; der Betriebsvorgang auf der Brücke war beendet, als sich der Unfall ereignete. Ohne diesen unmittelbaren Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang besteht die Gefährdungshaftung der Bahn nicht schon deshalb, weil sich der Unfall an einer Betriebsanlage ereignete, sondern nur dann, wenn sich der Unfall im Zusammenhang mit einer dem Bahnbetrieb eigentümlichen Gefahr ereignet hat. Das liegt nicht vor. Die Tatsache, daß Schienen bei Glätte Rutschgefahr erzeugen und daß Ablagerungen an Unebenheiten auf dem Pflaster bei Nässe eine Schmierschicht bilden, sind keine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahren, weil derartige Umstände bei jeder Straßenreinigung, bei jeder Straßenglätte, bei allen Straßenunebenheiten und bei verschiedenartigen Belägen möglich sind.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge des § 97
ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Geiger

Bundesrichter Dr. Kreft
ist ortsabwesend und kann
nicht unterzeichnen.

Dr. Arndt

Dr. Geiger

Wolany

Dr. Beyer