

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 81/71

URTEIL

Verkündet am

18. Dezember 1972

Schorm,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Stadt M [REDACTED] ,
vertreten durch den Oberbürgermeister,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Frau Frieda Z [REDACTED] , geborene C [REDACTED] ,
M [REDACTED] , Li [REDACTED] straße [REDACTED] ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 1972 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Hubert Meyer sowie der Richter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer und Dr. Krohn für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 3. März 1971 wird zurückgewiesen, jedoch wird die Formel des Urteils der II. Zivilkammer des Landgerichts Mannheim vom 30. Januar 1968 zu 1) und 3) dahin gefaßt, daß es bei Erwähnung des Übergangs der Ansprüche auf einen öffentlichen Versicherungsträger heißen muß:

"... soweit nicht öffentlich-rechtliche Versicherungsträger Leistungen erbracht oder zu erbringen haben."

Die Beklagte hat die Kosten dieses Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt von der beklagten Stadt Schadensersatz wegen angeblicher Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht.

- 3 -

Am 3. Dezember 1964 gegen 6.30 Uhr morgens stürzte die damals 58jährige Klägerin an einer Omnibushaltestelle in der Schienenstraße in M■■■■-W■■■■, als sie aus einem Omnibus der Städtischen Verkehrsbetriebe stieg. Draußen war es noch dunkel. Die Haltestelle war nach einem Umbau seit dem 24. Oktober 1964 in Benutzung. Für die Fahrgäste befand sich neben dem Bordstein der Fahrbahn eine mit Kleinpflaster bestückte Bucht von etwa 24 m Länge, deren Mittelabschnitt eine Breite von etwa 1,50 m hat. Der entlang der Fahrbahn verlaufende asphaltierte Radweg von 1,50 m Breite ist um diese Bucht herumgeführt. An den Radweg schließt sich wieder der mit Platten belegte Gehweg. Die Bucht für die Fahrgäste, der Radweg und der Gehweg sind jeweils durch Saumsteine gegeneinander abgegrenzt, wobei der Radweg gegenüber der Aussteigebucht um 3 bis 5 cm und der Gehweg gegenüber dem Radweg mit einem Stein von etwa 4 cm erhöht ist.

Die Klägerin, die einen Oberschenkelhalsbruch erlitten hat, der eine längere Krankenhausbehandlung erforderlich machte, hat vorgetragen: Sie sei einer der letzten aussteigenden Fahrgäste gewesen, ihre Sicht sei daher begrenzt gewesen; sie müsse über den Saumstein zum Radweg gestolpert sein, den sie nicht habe sehen können. Sie habe die neue Haltestelle noch nicht gekannt. Zum Sturz sei es nur infolge der verfehlten Anlage der Haltestelle und der mangelhaften Beleuchtung gekommen.

Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 8.372 DM nebst Zinsen als Schäden für die Zeit vom 3. Dezember 1964 bis 31. März 1966 sowie zur Leistung eines angemessenen Schmerzensgeldes zu verurteilen und



festzustellen, daß die Beklagte auch zur Erstattung der weiteren Schäden für die Zeit ab 1. April 1966 verpflichtet sei.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt: Die Haltestelle sei baulich sachgemäß errichtet und ordnungsgemäß beleuchtet gewesen, zumal die Eigenbeleuchtung des Omnibusses ausreiche. Sie habe die bauliche Anlage nach Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen errichtet. Die Klägerin könne nur infolge eigener Unachtsamkeit gestürzt sein, zumal sie die neue Haltestelle täglich benutzt habe; die Klägerin habe sich auch keiner hinreichenden ärztlichen Behandlung unterzogen.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil den Schadensersatzanspruch der Klägerin aus § 823 BGB dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsanspruch stattgegeben, soweit die Ansprüche nicht auf einen öffentlichen Versicherungsträger übergegangen sind. Das Oberlandesgericht hatte auf die Berufung der Beklagten durch Urteil vom 15. Januar 1969 die Klage abgewiesen, weil der Anlaß des Sturzes der Klägerin nicht aufzuklären sei. Auf die Revision der Klägerin hat der auch jetzt erkennende Senat durch Urteil vom 24. November 1969 (III ZR 111/69 = VersR 1970, 179) dieses Urteil aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht hat weiteren Beweis erhoben und nun die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Es hat in den Gründen insbesondere ausgeführt:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme und dem Beweis des ersten Anscheins stehe fest, daß die Klägerin durch Stolpern am Saumstein zwischen der Fahrgastbucht und dem Radweg gestürzt sei. Die Klägerin habe sich unter den aussteigenden Fahrgästen befunden und sei dabei nicht durch einsteigende Fahrgäste behindert worden, weil die Fahrgäste verschiedene Türen für den Einstieg und den Ausstieg benutzten. Die Klägerin habe sich schon auf dem Pflaster der Bucht befunden und sei erst bei den folgenden Schritten gefallen. Die mangelhafte Straßenbeleuchtung sei ohne Bedeutung für den Unfall, weil der haltende Omnibus die Straßenbeleuchtung verdecke, während der Ausstieg durch die Lampen des Omnibusses beleuchtet werde. Diese Ausleuchtung und Überschaubarkeit des Geländes zum Radweg sei aber damals nicht mehr gegeben gewesen, weil schon wenige aus dem Bus aussteigende Fahrgäste den Blick der folgenden Fahrgäste auf den Saumstein des Radweges versperrten. Für die Klägerin sei damit nicht erkennbar gewesen, daß in einem Abstand von 1 1/2 m vom Ausstieg des Omnibusses ein Saumstein von 3 bis 5 cm Höhe gekommen sei. Diese nicht erkennbare Steinkante sei gefährlich. Die Gefahr sei für die Stadt vorhersehbar gewesen, so daß ihre Bediensteten fahrlässig gehandelt hätten. Die von der Beklagten vorgelegten Richtlinien enthielten nur allgemeine Hinweise und rechtfertigten die Ausgestaltung der Haltestelle in dieser Form nicht. Diese gefährliche Ausgestaltung der Haltestelle sei auch ursächlich für den Unfall der Klägerin geworden. Ein Mitverschulden der Klägerin am Sturz selbst könne nicht festgestellt werden; es sei nicht erwiesen, daß sie die neugestaltete

und am 24. Oktober 1964 in Betrieb genommene Haltestelle bereits gekannt habe. Die Prüfung eines etwa mitwirkenden Verschuldens am Schadensumfang und einer Verletzung der Schadensminderungspflicht bleibe dem weiteren Verfahren vorbehalten. Die Beklagte hafte gemäß § 67 des geltenden Straßengesetzes nach den Grundsätzen des Amtshaftungsrechtes. Eine anderweitige anrechenbare Ersatzmöglichkeit bestehe nicht; die Klägerin könne höchstens teilweise Ersatz von einem öffentlichen Versicherungsträger erlangen. Darauf könne die Klägerin nicht verwiesen werden, weil die öffentliche Hand insoweit eine Einheit bilde.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie ihren Abweisungsantrag weiter verfolgt. Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe

Der Revision ist der Erfolg zu versagen, allerdings muß die Urteilsformel bezüglich der Leistungen von Versicherungsträgern geringfügig geändert werden.

I.

Als Anspruchsgrundlage kommt, wie das Berufungsgericht jetzt klargestellt hat, für die Verletzung der

Verkehrssicherungspflicht hier § 67 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg vom 20. März 1964 (GBl. 127) in Frage. Diese Vorschrift bestimmt folgendes:

"Die mit dem Bau und der Unterhaltung sowie der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesstraßen zusammenhängenden Pflichten obliegen den Organen und Bediensteten der damit befaßten Körperschaften und Behörden als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit".

Für den Regelfall bestimmen sich allerdings die Ansprüche wegen Verletzung einer Straßenverkehrssicherungspflicht nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nach den privatrechtlichen Bestimmungen der §§ 823 ff BGB. Dem Landesgesetzgeber ist es aber nicht verwehrt, die Straßenverkehrssicherungspflicht als eine wichtige öffentliche Aufgabe durch Gesetz hoheitlich auszugestalten, und ihren Bediensteten die Beachtung der Straßenverkehrssicherungspflicht als Amtspflicht aufzuerlegen. Das hat der Senat im einzelnen in dem zur Veröffentlichung bestimmten Urteil vom 18. Dezember 1972 - III ZR 121/70 - dargelegt; auf die Gründe dieser Entscheidung wird insoweit Bezug genommen.

Bei Anwendung der Amtshaftungsbestimmungen gilt auch § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB, wonach der Dienstherr bei fahrlässiger Pflichtverletzung, um die es sich hier handelt, nur dann haftet, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Eine solche anderweitige Ersatzmöglichkeit, die die Haftung wegen Amtspflichtverletzung ausschließt, bil-

den die Leistungen der Sozialversicherungsträger. Richtig ist zwar, daß bei § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB die eine Stelle nicht auf die Haftung einer anderen Stelle der öffentlichen Hand verweisen darf, weil die öffentliche Hand insoweit eine Einheit bildet und sonst niemand haftbar wäre (BGHZ 13, 88). Das trifft aber nicht für das Verhältnis zu den öffentlich-rechtlichen Sozialversicherungsträgern zu, weil diese selbständige juristische Personen sind, die gerade diese Ansprüche auffangen sollen (BGHZ 49, 267).

Das nötigt jedoch nicht zu einer Änderung der angefochtenen Urteile. Denn das Teil- und Zwischenurteil des Landgerichts hat erkennbar keine Unfallfolgen behandelt, für die die Sozialversicherungsträger einzustehen haben, hat aber diese Leistungen in der Urteilsformel berücksichtigt. Die Einzelheiten können bei der Schlußentscheidung behandelt werden. Es muß nur klargestellt werden, daß bei einer anderweitigen Ersatzmöglichkeit gegen einen Sozialversicherungsträger ein Anspruch der Verletzten gegen den Dienstherrn des Schädigers aus Amtspflichtverletzung nicht entsteht, so daß Ansprüche auf die Versicherungsträger nicht übergehen.

II.

Das Berufungsurteil enthält alle Feststellungen, daß der Unfall der Klägerin durch eine schuldhafte Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht der Bediensteten der Beklagten verursacht worden ist.

Die Ausführungen der Revisionsbegründung können diese Feststellungen und Folgerungen nicht erschüttern:

1. Die Revision will im Gegensatz zum Berufungsgericht aus dessen Feststellungen folgern, daß die Klägerin nicht ohne eigenes Verschulden gefallen sein könne.

Diese Ausführungen gehen schon deshalb fehl, weil die Revision dabei Tatumstände verwertet oder einschiebt, die das Oberlandesgericht gerade nicht festgestellt hat: Es ist insbesondere nicht festgestellt worden, daß der Klägerin die Fahrgastbucht bekannt gewesen sei. Die Revision darf deshalb nicht davon ausgehen, die Klägerin habe gewußt, daß sie eine Erhöhung beim Aussteigen vorfinden werde, weil eine Fahrbahn allgemein tiefer liege. Es kommt auch nicht auf die Tiefe und Lage der Fahrbahn an, sondern auf die überraschende Erhöhung zwischen Fahrgastbucht und Radweg. Es ist nicht richtig, wie die Revision meint, daß die verschiedenen Bahnen mit ihrem verschiedenartigen Belag ausreichend beleuchtet gewesen seien, so daß sie nicht hätten übersehen werden können. Das Berufungsgericht stellt das Gegenteil fest: die Klägerin habe die neuangelegte Haltestelle nicht gekannt, sie sei hinter anderen Fahrgästen ausgestiegen, und diese hätten ihr die Sicht auf den gefährlichen Saumstein genommen, so daß sie das Hindernis nicht habe sehen können.

2. Die Revision meint weiter, der Saumstein hätte nur gefährlich sein können, wenn er für aussteigende Fahrgäste überraschend gewesen wäre, das sei nicht der Fall.

Die Revision begründet das mit der Behauptung, es sei allgemein bekannt, daß derjenige, der auf der Fahrbahn aussteige, unmittelbar danach einen erhöhten Rad- bzw. Fußweg vorfinde. Eine solche allgemeine Kenntnis ist nicht festgestellt, auch ist der Ausgangspunkt falsch, daß sich an jeder Omnibushaltestelle in der Bundesrepublik ein erhöhter Rad- bzw. Fußweg befindet. Das Berufungsgericht hat im Gegenteil auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt, daß bei den damaligen Verhältnissen für die Klägerin infolge der vor ihr aussteigenden Fahrgäste trotz der Eigenbeleuchtung des Wagens der Saumstein zwischen Fahrgastbucht und Radweg nicht zu erkennen gewesen sei. Dann zeigen die Ausführungen des Berufungsgerichts keinen Rechtsfehler, es sei gefährlich, wenn ein Fahrgast nach dem Aussteigen aus einem Omnibus in einem Abstand von etwa 1 1/2 m eine Fläche vor sich habe, die er bei Behinderung durch andere Fahrgäste nicht übersehen könne und in der ein Saumstein von 3 bis 5 cm Höhe die Fahrgastbucht vom Radweg abtrenne.

Die Revision irrt auch mit ihrem Hinweis auf die verschiedenen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen insbesondere von 1953 und 1961 sowie die vorläufigen Richtlinien für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen von 1963. Diese letzten Richtlinien empfehlen gerade verschiedene Arten von Abgrenzungen für das Abrücken von Radwegen an Haltestellen; sie beziehen sich nur auf den Radweg, wenn sie gut sichtbare Schutzgeländer empfehlen, die den Fahrradverkehr von der Aussteigezone der Haltestelle ablenken, weil natürlich aussteigende Fahr-

gäste nicht durch ein geschlossenes Geländer daran gehindert werden dürfen, den Gehweg zu erreichen. Die Empfehlung eines 5 cm hohen Randsteins am Radfahrweg ist unschädlich, wenn er für den Parallelverkehr von Radfahrern und Fußgängern die Trennwand zum folgenden Gehweg darstellt. Ein solcher Randstein kann aber gefährlich werden, wenn - wie hier - die Fußgänger, um von der Aussteigestelle zu dem Fußweg zu gelangen, im Querverkehr den Radweg kreuzen müssen. Die Wahl des richtigen Mittels nach den örtlichen Verhältnissen bleibt auch nach diesen Richtlinien im Einzelfall den zuständigen Behörden überlassen. In dem Abschnitt über die Abgrenzungen der Radwege ist sogar darauf hingewiesen, daß keine Stolperstellen für Fußgänger entstehen dürfen. Deshalb kann die Revision nicht mit Erfolg geltend machen, die Beamten hätten die Richtlinien eines Fachgremiums eingehalten, so daß das Berufungsgericht nicht ohne Sachverständige einen Verstoß gegen anerkannte Regeln der Baukunst habe feststellen dürfen. Denn die Richtlinien schreiben gerade keine bestimmte Maßnahme fest vor, auch hat das Berufungsgericht einen Verstoß gegen anerkannte Regeln der Baukunst nicht festgestellt.

Der Vortrag der Revision, dies sei der einzige Unfall seit Errichtung der Haltestelle im Jahre 1964, ist unerheblich, weil die Revision damit eine Tatsache verwertet, die das Berufungsgericht nicht festgestellt hat. Im übrigen übersieht die Revision, daß für den Unfall der Klägerin gerade von Bedeutung war, daß sie die neugestaltete Haltestelle noch nicht gekannt, sondern erstmals benutzt hat.

3. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, ob die angeblichen Mängel der Haltestelle auch für den Unfall *a d ä q u a t* ursächlich gewesen seien.

Richtig ist, daß das Berufungsgericht nur dargelegt hat, die gefährliche Ausgestaltung der Haltestelle sei auch "ursächlich" für den Unfall gewesen. Es hat den technischen Ausdruck der "adäquaten Verursachung" nicht gebraucht. Der Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt aber keinen Anhalt für die Annahme, das Oberlandesgericht habe übersehen, daß im Zivilrecht nur eine adäquate Verursachung ausreicht (BGHZ 2, 138; 7, 204). Eine Bedingung ist dann nicht mehr adäquat ursächlich für einen Erfolg, wenn dieser nur infolge einer außergewöhnlichen Verquickung von Umständen eingetreten ist. Davon kann hier keine Rede sein. Die Grenzen, bis zu denen einer Stadt die Haftung für bauliche Mängel einer Haltestelle zugemutet werden kann, sind hier ebenfalls nicht überschritten.

Die Revision vertritt zwar eine andere Auffassung, kommt dazu aber nur, weil sie sich in wesentlichen Punkten von den Feststellungen des Berufungsgerichts entfernt. Die Angriffe der Revision gegen die Aussage des Zeugen Mangold sind dabei unerheblich, weil die Revision damit nur ihre eigene Beweiswürdigung an die Stelle der tatrichterlichen Würdigung setzt, aber keinen Rechtsfehler aufzeigt.

4. Die Beklagte trägt in der Revisionsbegründung weiter vor, das Berufungsgericht habe das Verschulden

der Bediensteten der Beklagten nicht geprüft. Das ist falsch, denn das Oberlandesgericht befaßt sich mit dem Verschulden ausdrücklich auf Seite 11 der Urteilsgründe und bezeichnet das Verhalten der beteiligten Bediensteten als fahrlässig. Das zeigt keinen Rechtsfehler.

5. Die Revision wendet sich ferner gegen die Verneinung eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin. Auch soweit hat sie keinen Erfolg.

Unrichtig ist schon der Ausgangspunkt der Revision, für einen Fahrgast eines Omnibusses sei es s e l b s t - v e r s t ä n d l i c h , daß er nach dem Aussteigen eine Fahrgastbucht, einen Radweg und erst dann den Gehweg vorfinde, die jeweils durch Saumsteine von etwa 5 cm abgegrenzt seien. Das ist eine Behauptung, deren Richtigkeit nicht festgestellt ist und die auch nicht einem allgemeinen Erfahrungssatz entspricht.

Die weiteren Erwägungen der Revision sind ebenfalls fehlerhaft, weil sie sich wiederum von der Feststellung des Berufungsgerichts entfernen, die Klägerin habe den Saumstein bei der damaligen Situation weder gesehen noch sehen können. Die Revision meint zwar, es sei nicht überzeugend ausgeräumt, daß die Klägerin die Haltestelle genau gekannt habe. Darauf kommt es aber nicht an. Denn die Beklagte war für alle Umstände beweispflichtig, die ein Mitverschulden der Klägerin begründen konnten. Das Berufungsgericht hat den Beweis insoweit nicht als erbracht angesehen; damit entfällt die Möglichkeit, diese Behauptung gegen die Klägerin zu verwerten.

Die Revision meint zwar, die Beklagte sei durch diese Beweiswürdigung überrascht worden und hätte bei Belehrung durch das Gericht die Vernehmung der Klägerin und ihres Ehemanns dazu beantragt, daß die Klägerin die Haltestelle doch gekannt habe. Auch diese Rüge der Verletzung einer Aufklärungspflicht durch das Gericht greift nicht durch. Ein Anlaß zur Belehrung der durch einen Anwalt vertretenen Beklagten bestand hier nicht. Der Streit darüber, ob die Klägerin die umgebaute Haltestelle in der neuen Form schon kannte, war bereits im ersten Rechtszug und im ersten Berufungsrechtszug von beiden Parteien erörtert worden. Die Klägerin hatte schon im Schriftsatz vom 12. Oktober 1966 vorgetragen, daß sie entgegen der Wiedergabe im polizeilichen Protokoll die umgebaute Haltestelle erstmals am Unfalltage benutzt habe. Nach ihrer Angabe benutzte sie die Haltestelle insbesondere zu Besuchen ihrer Tochter, hatte aber dargelegt, daß sie damals wegen eines Urlaubs und einer Krankheit ihres Mannes weniger zu ihrer Tochter gefahren sei. Sie hatte dafür sogar im ersten Rechtszug eine Bescheinigung des Arbeitgebers ihres Mannes vorgelegt, daß dieser vom 12. - 29. Oktober 1964 beurlaubt gewesen sei und vom 30. Oktober bis 31. Dezember 1964 wegen Krankheit im Dienst gefehlt habe. Die Beklagte hatte diese Daten der Bescheinigung des Arbeitgebers nicht bestritten, so daß es einer Beweisaufnahme darüber nicht bedurfte. Im zweiten Berufungsrechtszug hatte die Klägerin das alles nochmals eindeutig im Schriftsatz vom 20. Juni 1968 dargestellt. Sie hatte anschließend im Termin am 27. November 1970 bestätigt, daß sie am Unfalltage zum ersten Mal an der Haltestelle nach deren Umbau ausgestiegen sei, ohne daß der Anwalt der Beklagten nach dem

Protokoll weitere Fragen gestellt hatte. Bei dieser Sachlage bestand kein Anlaß für das Oberlandesgericht, dem Anwalt der Beklagten anzuraten, eine nochmalige Vernehmung der Klägerin zu beantragen.

Die Revision muß daher zurückgewiesen werden, doch ist die Urteilsformel des Landgerichts bezüglich der Sozialversicherungsleistungen genauer zu fassen.

Meyer Kreft Dr. Arndt

Dr. Beyer Dr. Krohn