

47
Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2204 072

G Üb. d. Haftpflicht d. Eisenbahnen u. Straßenbahnen
f. Sachschäden v. 29. April 1940 (RGBl I 691), § 2

Entgleist eine Straßenbahn, weil ein Metallbolzen in
der Schienenrinne liegt, so hat die Gleisanlage in
ihrer Verrichtung versagt, die Räder der Bahn zu führen.

BGH, Urt. v. 11. Juni 1963 - VI ZR 190/62 - OLG Düsseldorf
LG Wuppertal

VI ZR 190/62

V e r k ü n d e t

am 11. Juni 1963
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter d.Ge-
schäftsstelle

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

der W [REDACTED] Stadtwerke A.G., vertreten durch ihren Vor-
stand, W [REDACTED], R [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Edgar W [REDACTED] W [REDACTED], F [REDACTED]
Allee [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagter
und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes auf die münd-
liche Verhandlung vom 11. Juni 1963 unter Mitwirkung des Se-
natspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Karl E. Meyer,
Dr. Bode, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner
für a e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düssel-
dorf vom 28. Juni 1962 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten
auferlegt.

Von rechts wegen

Tatbestand:

Am 8. Mai 1961 gegen 13.30 Uhr entgleiste in einer Linkskurve der Friedrich-Engels-Allee in Wuppertal in Höhe der Einmündung der Plüschow-Straße ein achtsachsiger Straßenbahnzug der Beklagten, weil ein Metallbolzen von etwa 12,5 cm Länge und 3,5 cm Dicke in der Schienenrinne des linken Straßenbahngleises lag. Der Straßenbahnzug rammte den in einer Grundstückseinfahrt ordnungsgemäß geparkten Personenkraftwagen des Klägers, zerquetschte das Heck des Wagens und drückte den Personenkraftwagen gegen eine Hauswand. Dadurch entstand Totalschaden. Am 5. Oktober 1961 fuhr an der Unfallstelle erneut ein achtsachsiger Straßenbahnzug der Beklagten über einen in der Schienenrinne liegenden Metallbolzen, entgleiste aber nicht.

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz in Höhe von 6 070,28 DM nebst Zinsen und hat vorgetragen: Der Führer des Straßenbahnzuges sei mit zu hoher Geschwindigkeit in die Kurve gefahren und habe deshalb weder den mit seinem Kopf aus der Schienenrinne gut sichtbar herausragenden Bolzen bemerkt noch seine Fahrweise darauf eingerichtet. Außerdem hätten sich die Schienen zur Unfallzeit nicht in ordnungsmäßigem Zustand befunden, weil verabsäumt worden sei, die durch den Gebrauch stark gerundeten Schienenprofile genügend scharfkantig schleifen zu lassen. Solche Ausschleifungsarbeiten seien erstmalig wenige Tage nach dem Unfall und sodann etwa alle 3-4 Wochen mit dem Erfolge vorgenommen worden, daß die Straßenbahnzüge wesentlich besser in der Spur gehalten hätten.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Die Entgleisung des Straßenbahnzuges sei für sie ein unabwendbares Ereignis gewesen. Der Straßenbahnführer sei nicht in der Lage gewesen, das Entgleisen des Straßenbahnzuges zu verhindern. Er sei mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren, habe auch den Metallbolzen



nicht bemerken können. Das Gleis sei in Ordnung gewesen.

Das Landgericht hat den auch der Höhe nach bestrittenen Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen. Dagegen wendet sich die Revision, die den Antrag auf Abweisung der Klage wiederholt.

Die Beklagte hat um Zurückweisung der Revision gebeten.

Entscheidungsgründe:

Die Fassungen des § 7 Abs. 2 Satz 1 StVG und des § 2 SHpflG, soweit dieser eine (wie hier) innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegende Eisen- oder Straßenbahn betrifft, unterscheiden sich dadurch, daß § 2 SHpflG dem Betriebsunternehmer nicht nur - wie dem Kraftfahrzeughalter - bei Fehlern in der Beschaffenheit oder einem Versagen der Vorrichtungen des Fahrzeugs eine Berufung auf die Unabwendbarkeit des Unfallereignisses versagt, sondern außerdem auch dann, wenn die Anlagen der Eisen- oder Straßenbahn fehlerhaft beschaffen sind oder in ihrer Vorrichtung versagen. Diese Abweichung trägt einem wesentlichen Unterschiede zwischen Straßen- und Schienenfahrzeugen Rechnung; denn die für jedes Beförderungsmittel erforderliche Eigenschaft, in einer geplanten Richtung bewegt werden zu können, wird bei den beiden Fahrzeuggruppen mit grundlegend voneinander abweichenden technischen Mitteln erreicht. Während nämlich Kraftfahrzeuge über eine Steuerungseinrichtung verfügen, die das Fahrzeug nach dem Willen seines Fahrers auf jedem befahrbaren Gelände frei beweglich macht, wird die Bewegungsrichtung der Schienenfahrzeuge ausschließlich durch den Verlauf der Gleise bestimmt, in denen das Fahrzeug durch die Spurkränze seiner Räder geführt wird. Während somit das Kraftfahrzeug hinsichtlich der Bestimmung seiner Richtung von äußeren Anlagen unabhängig - gewissermaßen autonom - ist, wäre ein Schienenfahrzeug für

sich allein zur Einhaltung irgendeiner Richtung völlig untauglich; erst das Zusammenwirken seiner dazu besonders ausgestalteten Räder mit der auf seine technischen Maße abgestimmten Schienenanlage setzt es hierzu in den Stand. Was zur erforderlichen Bestimmbarkeit der Fahrtrichtung das Kraftfahrzeug als Steuerungsapparat in sich trägt, besteht bei Schienenfahrzeugen aus zwei ineinandergreifenden und zusammenwirkenden Vorrichtungen, nämlich den Radkränzen des Fahrzeugs einerseits und der außerhalb des Fahrzeugs verlegten Schienenanlage.

Entgleist (wie hier) eine fehlerfrei beschaffene Straßenbahn, so hat die Schienenanlage die ihr technisch zugewiesene Aufgabe, allein die Bewegungsrichtung des Schienenfahrzeugs zu bestimmen, nicht erfüllt und somit in der ihr obliegenden Verrichtung versagt. Der Fall liegt nicht anders, als wenn die Steuerung eines Kraftfahrzeugs versagt und der Fahrer infolgedessen seine Bewegungsrichtung nicht mehr zu bestimmen vermag. Worauf das Versagen der Verrichtung beruht, ist rechtlich unerheblich (vgl. VAE 1940, 137; DAR 1951, 80). Unerheblich ist insbesondere, daß der für das Entgleisen ursächliche Metallbolzen als Fremdkörper auf der Fahrbahn liegen geblieben und nicht in das Innere der Straßenbahn eingedrungen ist; eben indem er den Radkranz über die Schiene hinaushob, hat er das bestimmungsgemäße Zusammenwirken von Schienenrinne und Radkranz vereitelt und so das Versagen der Schienenführung verursacht. Zutreffend hat daher das Berufungsgericht die Unfallursache als ein "inneres" Ereignis des Straßenbahnbetriebes gewertet. Die inneren Betriebsgefahren aber muß der Betriebsunternehmer auf sich nehmen, mögen sie auch unabwendbar sein (Böhmer SachschadenhaftpflichtG. Anm. 28 zu § 2).

Dieser sachgerechten Auffassung kann nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, daß die von außen herantretenden Gefährdungen der öffentlichen Straße für die Straßenbahn keine schärfere Haftung begründen dürften als für Kraftfahrzeuge.

Denn § 2 SHpflG nähert die Haftung des Eisen- oder Straßenbahnunternehmers der eines Kraftfahrzeughalters nur deshalb und nur insoweit an, als die von einem Schienenfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr, wenn es sich innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße bewegt, der eines Kraftfahrzeugs ähnlich ist (vgl. Amtl. Begründung DJ 1940, 545). Der technischen Besonderheit des Schienenfahrzeugs aber entspricht die vorliegend zum Zuge gelangende Ausdehnung der Gefährdungshaftung auf Beschaffenheit und Versagen der Bahnanlagen. Denn wenn die Straßenbahn, anders als das Kraftfahrzeug, auf der öffentlichen Straße eine Gleisanlage - und zwar bestehend aus besonders störungsanfälligen Rillenschienen - unterhält, ohne die sie nicht betrieben werden kann, so muß sie für die besonderen Gefahren eintreten, die der öffentliche Verkehr für den sicheren Zustand einer solchen Anlage notwendig mit sich bringt. Es wäre in der Tat mit dem Sinn der gesetzlichen Gefährdungshaftung schlechterdings nicht zu vereinbaren, wenn ein Dritter den Schaden selbst tragen müßte, den die Straßenbahn dadurch verursacht, daß sie einerseits unlenkbare Fahrzeuge betreibt und andererseits die Schienenanlage, die allein ihre Bewegungsrichtung bestimmen kann, diese Aufgabe infolge einer Unordnung - gleich welcher Art - nicht zu erfüllen vermag. Denn das unbedingte Eintreten für alle Schäden, die durch derartige Mängel verursacht werden, ist gerade Sinn und Zweck der Gefährdungshaftung (Koffka DJ 1940, 540).

Ob der Unfall vom Straßenbahnführer hätte abgewendet werden können, ist demgegenüber ohne Belang, weil bei einem Fehler oder einem Versagen von Fahrzeug oder Anlage gemäß § 2 SHpflG auch für unabwendbare Ereignisse gehaftet werden muß.

Da ein Bolzen in der Schienenrinne als nicht ganz außergewöhnlich schließlich auch keine höhere Gewalt darstellt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. K.E. Meyer

Dr. Bode

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner