

Für das Nachschlagewerk:

Nicht für die Amtliche Sammlung!

26
2352 017

Gesetz: RHaftpflG § 1

Rechtssatz: Wird eine Person, die eine Strassenbahn besteigen will, auf dem als Haltestelle gekennzeichneten Teil des Bürgersteigs durch einen Kraftwagen verletzt, so liegt kein Unfall bei dem Betrieb der Strassenbahn vor.

Aktenzeichen: VI ZR 199/53

Urteil des BGH vom 13. November 1954 OLG Freiburg

Verkündet am 13. November 1954
[REDACTED], Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

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

In dem Rechtsstreit

der "Z[REDACTED]" Allgemeine Unfall- und Haftpflichtversicherung AG,
Zweigniederlassung F[REDACTED]/[REDACTED], F[REDACTED]-E[REDACTED]strasse [REDACTED], ver-
treten durch den Einzelprokuristen Dr. Herbert K[REDACTED], ebendort,

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Stadt F r [REDACTED], vertreten durch den Ober-
bürgermeister,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündli-
che Verhandlung vom 13. November 1954 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter Dr. Gelhaar,
Dr. Meyer, Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts in Freiburg i.Br. vom 25.
Juni 1953 wird zurückgewiesen.

Die K₀sten der Revision werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

26

Tatbestand:

Die Assistenzärztin Dr. Marianne I. erlitt am 3. November 1948 in Freiburg i. Brsg. einen schweren Verkehrsunfall. Sie war mit der Strassenbahn bis zum Bertholdsbrunnen gefahren und beabsichtigte dort umzusteigen. Dazu begab sie sich auf den nördlichen Gehweg der Ecke Salzstrasse/Kaiser-Josef-Strasse, um dort auf die Anschlussbahn zu warten. An dieser Ecke wurde damals eine Baugrube ausgehoben. Der Gehweg an der Haltestelle war durch ein Drahtseil gegen die Baugrube abgesperrt. Der verbleibende Teil des Gehweges war sehr schmal, nach Angabe der Klägerin nur etwa 40 cm, nach Angabe der Beklagten etwa 120 cm breit. Als die Strassenbahn, mit der Fräulein Dr. I. weiterfahren wollte, an der Haltestelle schon angekommen war und sich eine grössere Menschenmenge an die Eingänge drängte, näherte sich auf der nördlichen Fahrbahn der Salzstrasse in gleicher Fahrtrichtung ein 6 t LKW der Rastatter Baufirma S. Die Fußbremse dieses Wagens versagte, auch die Handbremse erzielte nicht die nötige Bremswirkung. Der LKW fuhr daher auf die zur Strassenbahn drängenden Personen zu. Fr. Dr. I., die schon die Hälfte der Fahrbahn erreicht hatte, bemerkte, daß der LKW nicht zum Halten kam und eilte auf den Gehweg zurück. Der Fahrer des LKW wollte die Menschenmenge an der Strassenbahn selbst nicht gefährden, steuerte den LKW scharf nach rechts und kam mit Reifenbreite auf den Gehweg. Dort wurde Fr. Dr. I., die wegen des erwähnten Drahtseiles nicht seitlich ausweichen konnte, von der rechten Stoßstange des LKW erfasst, vor das rechte Rad gedrückt und auf dem Boden noch etwa 3 m weitergeschoben. Sie erlitt schwere Verletzungen, die einen mehrmonatigen Klinikaufenthalt erforderlich machten.

Die Klägerin ist die Versicherungsgesellschaft der Firma S. Sie hat insgesamt mit Rücksicht auf den Unfall an Zahlungen an Fr. Dr. I. für Gutachten und Rechtsverfolgung 15 007 DM aufgewandt. Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte sei



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

verpflichtet, ihr zwei Drittel ihrer Aufwendungen im Ausgleichswege zu ersetzen. Die Beklagte hafte für die Unfallfolgen zunächst nach § 1 HaftpflG und §§ 1, 2 SachschädenG, weil sich der Unfall bei dem Betrieb der Strassenbahn ereignet habe. Weiter hafte die Beklagte aus dem Beförderungsvertrag und aus unerlaubter Handlung, weil die Beklagte ihren Verkehrssicherungspflichten bezüglich ihrer Betriebsanlagen zuwider die Haltestelle an einem zu schmalen Wege belassen habe. Mit der Klage verlangt die Klägerin von der Beklagten 10 000 DM.

Die Beklagte hat Klageabweisung erbeten. Sie hat geltend gemacht, es handele sich nicht um einen Unfall bei dem Betrieb der Strassenbahn. Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I.

Zu Recht hat das Berufungsurteil einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem Betrieb der Strassenbahn und dem Unfall von Frl. Dr. L. verneint. Das Berufungsgericht hat einerseits ausgeführt, daß im Regelfalle Unfälle vor dem Ein- und Aussteigen, selbst auf dem Bahnsteig einer Eisenbahn, nicht mehr unter den Begriff des Betriebsunfalls gehören. Andererseits hat das Berufungsgericht verneint, daß eine Haltestelle auf dem Gehweg als Betriebseinrichtung der Strassenbahn anzusprechen sei. Beide Erwägungen treffen im vorliegenden Fall zu.

- 4 -

a) Ein Betriebsunfall liegt nur dann vor, wenn der Unfall sich nicht bei G e l e g e n h e i t , sondern bei d e m B e t r i e b , d.h. unmittelbar durch die dem Betrieb einer Bahn eigentümliche Gefahr abgespielt hat. Deshalb ist z.B. ein Betriebsunfall nicht angenommen worden, wenn der Unfall sich beim Verlassen des Wartesaals (Warn 1931 Nr 123 S 255), durch Fall auf dem Bahnsteig infolge Glätte und zwar nach Vollenden des Aussteigens (Warn 1931 Nr 365), durch Eile auf dem Bahnsteig auf dem Heimweg (JW 1907, 315¹⁹), in einem verdunkelten Bahnhof (VAE 8, 427) oder auch auf dem Bahnhofsplatz (VAE 7, 163; Kroener, EE 1937, 273, 281; Biermann, SHaftpflG S 29) abgespielt hat. Zutreffend hat Böhmer auch das Vorliegen eines Betriebsunfalls abgelehnt, wenn Glassplitter vom Glasdach beim Reinigen auf einen aussteigenden Reisenden fallen (HaftpflG § 1 IV Anm 9). Zur Anwendung des Haftpflichtgesetzes bedarf es also stets eines inneren und äusseren Zusammenhangs zwischen Betrieb und Unfall.

Die Revision sieht die Verbindung des vorliegenden Unfalls mit dem eigentlichen Betrieb der Strassenbahn darin, daß die Verunglückte sich bereits auf dem Fahrdamm befand, als der Lastwagen sich näherte, und zwar weil sie die Strassenbahn besteigen wollte. Nur wegen des Lastkraftwagens sei sie wieder auf den Bürgersteig ausgewichen. Im Gegensatz zum Bahnbetrieb, bei dem kein besonderes Verhalten des Fahrgastes bis zum eigentlichen Einsteigevorgang erforderlich sei, müsse üblicherweise der Fahrgast der Strassenbahn, sofern nicht eine sogen. Insel an der Haltestelle vorgesehen sei, sich über einen Teil der Strasse bewegen. Somit sei das Kreuzen des Fahrdammes unmittelbar mit dem Betrieb der Strassenbahn verbunden.

b) Diese Erwägungen werden den Besonderheiten des Falles nicht gerecht. Es liegt kein Unfall vor, der sich unmittelbar auf Grund einer dem Betrieb der Strassenbahn eigentümlichen Gefahr ereignet hätte.

Entscheidend ist, daß Frä. Dr. L. nicht auf dem Fahrdamm verunglückt ist, der LKW hat sie vielmehr auf dem eigentlichen Gehsteig erfaßt. Daß sie vorher in der Absicht, die Strassenbahn zu benutzen, auf dem Fahrdamm gewesen war, ehe sie wegen der drohenden Annäherung des Wagens auf den Gehsteig zurückwich, ist für den Unfall in keiner Weise ursächlich gewesen. Der Unfall hätte sich genau so abgespielt, wenn Frä. Dr. L. etwa gerade erst von der anderen Strassenbahn zu dem Haltepunkt gekommen wäre oder namentlich auch dann, wenn sie als Fußgänger zufälligerweise die Stelle passiert hätte. Die Beziehung zwischen ihrem Aufenthalt auf dem Bürgersteig und auch ihrer Absicht, die Strassenbahn zu benutzen, zu den dem Strassenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren ist daher zu gering, als dass diese Absicht einen sich auf dem Bürgersteig abspielenden Unfall zum Betriebsunfall der Strassenbahn machen könnte.

Auch der Umstand, daß der Hergang durch die mit dem Ein- und Aussteigen bei der Strassenbahn üblicherweise verbundene Eile gekennzeichnet sein mag, ist unerheblich, ebenso, dass hierdurch ein gewisses Gedränge bestanden haben könnte. Das Reichsgericht hat schon (JW 1922 S 919) erkannt, dass bei einem Unfall, den eine stürzende Verbindungstür auf einem Bahnsteig herbeiführte, es sich auch dann nicht um einen Betriebsunfall handelte, wenn der Verunglückte durch das Gedränge der zu einem abfahrbereiten Zug Eilenden am Ausweichen gehindert war. Wenn aber das Ausgeführte schon von einem Vorfall auf dem Bahnsteig gilt, so muss es viel mehr Rechtens sein, wenn der Unfall sich an einer Strassenstelle abgespielt hat, bei der die den Ausweichraum Einnehmenden ebenso wohl Strassenbahnbenutzer wie gewöhnliche Strassenpassanten gewesen sein können.

- 6 -

Wenn schon in zahlreichen Fällen, in denen sich Unfälle auf bahneigenem Gelände und insbesondere innerhalb eines Bahnhofes abgespielt haben, entschieden worden ist, daß kein Betriebsunfall vorliegt, so ist der vorliegende Hergang noch weniger als Betriebsunfall anzusprechen. Denn hier war die Stelle, wo sich der Unfall ereignet hat, dem allgemeinen Verkehr zugänglich und stand keineswegs in einer ausschließlichen Beziehung zum Strassenbahnbetrieb. Es gehört nicht zu den dem **B a h n b e t r i e b** eigentümlichen Gefahren, daß Kraftfahrzeuge mit versagender Bremsvorrichtung Fußgänger anfahren. Dies ist vielmehr eine charakteristische Gefahr des **S t r a s s e n**verkehrs.

Es ist also nicht so, wie die Revision annimmt, dass gleichsam die Haltestelle selbst in die Betriebsgefahr der Strassenbahn einbezogen sei, sondern die Gefahren des Strassenverkehrs reichen nur bis an die Haltestelle heran.

c) Auch der Umstand, daß der Fahrer des LKW seinen Wagen nur deshalb nach rechts und dann auf den Bürgersteig lenkte, "um die sich um den Strassenbahnwagen drängende Menschenmenge nicht zu gefährden", macht den Unfall nicht zu einem Betriebsunfall der Strassenbahn. Der Fahrer versuchte, wenn auch vergeblich, den Vorschriften gerecht zu werden, die für ihn gemäß § 9 Abs 3 StVO galten. Diese Vorschrift richtet sich, wie schon die Gesamtüberschrift ergibt, an "Teilnehmer am Fahrzeugverkehr im allgemeinen". Die Vorschrift hat keine Bedeutung für die Pflichten der Strassenbahn, sei es für ihre Betriebseinrichtungen, sei es für ihr betriebliches Verhalten. Ihre Verletzung durch den Fahrer des LKW macht den Unfall nicht zu einem Betriebsunfall der Strassenbahn.

II.

a) Handelt es sich, wie ausgeführt, nicht um einen Betriebsunfall der Strassenbahn, so kommt es nicht darauf an, ob, wie

die Revision meint, die Haltestelle als Betriebseinrichtung anzusehen sei, so daß deren Mangelhaftigkeit der Beklagten angerechnet werden müsse. Aber auch davon abgesehen geht der Angriff der Revision fehl, daß der Teil des Gehsteiges, auf dem die Fahrgäste im allgemeinen warten und durch das Halteschild zu warten angewiesen sind, im Gegensatz zur Ansicht des Berufungsurteils als Betriebseinrichtung der Strassenbahn anzusehen sei. Es kann dahingestellt bleiben, ob eine sogen. Haltestelleninsel als Betriebseinrichtung der Strassenbahn anzusprechen ist. Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Teil der öffentlichen Strasse, der auch von Benutzern der Strassenbahn in Anspruch genommen wird. Es geht nicht an, anzunehmen, daß der auf die Strassenbahn Wartende, wenn er an einer gewissen Stelle des Gehwegs steht, hiermit eine Betriebseinrichtung der Strassenbahn benutzt, während ein Strassenpassant, der neben ihm vorübergeht oder auch aus irgendeinem Grund auf dem Gehsteig stehenbleibt, nichts mit dieser sogen. Betriebseinrichtung zu tun hat, daß also mit anderen Worten ein Wegestück je nach der Absicht des Benutzers eine Betriebseinrichtung der Strassenbahn oder allgemeine Strasse ist. Es ergibt sich übrigens bereits aus dem Wortlaut des § 36 StVO, daß die Wartestelle, sofern es sich nicht etwa um eine Insel handelt, keine Betriebseinrichtung der Strassenbahn ist. § 36 StVO enthält nur eine Vorschrift für den Wartenden, nicht für die Strassenbahn. Eine Haltestelle kann auch in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften ~~derart~~ vorgesehen sein, dass weder Insel noch Gehweg vorhanden ist, was bei Aussenbezirken nicht selten vorkommt. Wäre die Ansicht der Revision zutreffend, so wäre in diesem Fall ein Teil des Fahrdammes, nämlich dessen äusserster Rand, Betriebseinrichtung der Strassenbahn. Es bedarf keiner Ausführung, dass das nicht der Fall ist.

b) Angesichts der Vorschrift des § 36 StVO und dem oben Ausgeführten hat das Berufungsgericht es mit Recht als unerheblich angesehen, ob der Gehweg 40 cm oder 1,20 m breit war. Es

gehört nicht zu den Pflichten der Strassenbahn, sei es auf Grund der für sie allgemein geltenden Vorschriften, sei es auf Grund des Beförderungsvertrages, Haltestellen nur dort anzulegen, wo überhaupt ein Gehweg zur Verfügung steht; noch weniger kann es zu diesen Pflichten gehören, einen Haltepunkt nur bei einer bestimmten Gehwegbreite vorzusehen.

Das ergibt sich insbesondere auch daraus, daß weder die Strassenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (BOStrab) noch die auf Grund des § 48 BOStrab a.F. von dem damaligen Reichsverkehrsminister erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 26. März 1938 (RVerkBl. 1938, 59) eine für die Strassenbahn bindende Regelung vorgesehen haben. § 9 BOStrab sagt, daß die Haltestellen, soweit es die verkehrlichen Rücksichten gestatten, betrieblich und wirtschaftlich günstig angelegt werden sollen. Die Ausführungsbestimmung sagt unter 40, daß für den übrigen Strassenverkehr ausreichender Verkehrsraum verbleiben soll und daß die Haltestellen inseln m ö g l i c h s t n i c h t s c h m ä l e r als 1,50 m sein sollen. Aus diesen gesetzlichen Regelungen folgt, daß zwar auf die Gesamtlage des Verkehrs Rücksicht zu nehmen ist, daß ferner bei I n s e l n, nicht bei Gehsteigen, eine Mindestbreite m ö g l i c h s t nicht unterschritten werden darf, daß aber umgekehrt der Gesetzgeber und die von ihm bevollmächtigte Aufsichtsbehörde es bewusst unterlassen haben, verpflichtende Regelungen für Dinge festzulegen, die entsprechend den jeweiligen örtlichen und, im Falle von Bauarbeiten, zeitlich bedingten Verhältnissen entschieden werden müssen. Aus der Nichtinnehaltung einer bestimmten Strassenbreite kann daher, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, nichts gegen die Strassenbahn hergeleitet werden.

c) Die Revision sieht aber in dem Umstand, daß nur ein schmaler Gehweg zur Verfügung gestanden habe, eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Strassenbahn deshalb, weil bei einer Not-

lage nur ein zu geringer Platz zum Ausweichen zur Verfügung gestanden habe. Die Revision übersieht auch hier, daß es sich zwar um eine ^{allgemein} gefährliche Situation gehandelt haben mag, wenn einmal gegen alle Erwartungen ein LKW unter Versagen der Bremsvorrichtungen auf den Bürgersteig geriet, daß aber dies nichts mit der Betriebsgefahr der Bahn zu tun hat, weil ja auch ein anderer Passant gleichermassen bedroht gewesen wäre. Diese Gefahr besteht bei jedem sehr schmalen Bürgersteig, wenn ein Fahrzeug auf ihn gerät. Aber andererseits ist die Gefahr nicht allein mit der Enge des Bürgersteigs verknüpft, sondern mit der Notwendigkeit, plötzlich auf einer dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Stelle einer von einem LKW ausgehenden Gefahr ausweichen zu müssen. Es trifft zu, daß die Verunglückte infolge der Enge des Gehwegs und des diesen von der Baustelle absperrenden Drahtes nicht genügend schnell flüchten konnte. Daß aber dieser ganze Vorfall nicht mit einer Betriebsgefahr der Strassenbahn zusammenhängt, ergibt sich wieder aus einem Vergleich mit anderen möglichen Fällen. Wäre der Gehsteig nämlich breit gewesen, sogar über das übliche Maß hinausgehend, so hätte die gleiche Gefahrenlage die gleichen Folgen gehabt, wenn ein Fußgänger nicht hätte ausweichen können, weil zulässigerweise ein Kinderwagen, ein Krankenstuhl, eine gehbehinderte Person oder sonst irgendein Hindernis auf der Strasse waren, die ihn am Ausweichen gehindert hätten. Auch in dieser Beziehung zeigt sich deshalb wieder, dass es sich bei dem Unfall nicht um einen Vorfall ^{handelt}, der mit Gefahren zusammenhängt, die dem Betrieb einer Strassenbahn eigentümlich sind, sondern um einen Ausfluß der Gefahren des allgemeinen Strassenverkehrs, die durch das Versagen der Bremsen des Lastkraftwagens des Versicherungsnehmers der Klägerin akut wurden.

III.

Auch aus der Tatsache, daß Frh. Dr. I. durch Lösen eines Umsteigefahrscheines bereits einen auch die künftige Fahrstrecke

deckenden Beförderungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen hatte, lassen sich keine Schlüsse im Sinne der Revision herleiten. Eine solche Erwägung könnte nur zutreffen, wenn es zu den Vertragspflichten der Strassenbahn gehören würde, ihre Fahrgäste nicht nur während der eigentlichen Fahrt sicher zu befördern, sondern sie auch während eines bestimmungsgemässen Umsteigens vor solchen Gefahren des Strassenverkehrs zu schützen, die - wie ausgeführt - nicht mit der eigenen Betriebsgefahr zusammenhängen. Eine derartige Auslegung des Beförderungsvertrages stünde aber im Widerspruch zur Lebenserfahrung. Weder will irgendeine Strassenbahnverwaltung einen solchen Schutz gewähren, noch wird er von der Person, die den Beförderungsvertrag abschließt, erwartet und in ihren Vertragswillen einbezogen. Es geht also nicht an, etwa anzunehmen, daß die Beklagte gegen ihren Beförderungsvertrag verstossen hätte, indem sie zuließ, daß der Versicherungsnehmer der Klägerin auf der Strasse Fr. Dr. L. anfuhr.

IV.

Es ist noch zu erwägen, ob die Beklagte nicht in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin des Strassenbahnunternehmens, sondern wegen ihrer allgemeinen Verkehrssicherungspflicht eine Verantwortung für den Unfall trifft. Das könnte aber nur angenommen werden, wenn es gegen die Pflichten einer Gemeinde verstiesse, entweder sehr schmale Gehwege zu dulden, oder sie doch verpflichtet wäre, an solchen Stellen keine Haltepunkte öffentlicher Verkehrsmittel zuzulassen. Eine derartige allgemeine Forderung an die Gemeinde kann nicht bejaht werden. Zutreffend hat das Berufungsurteil an Hand der örtlichen Verhältnisse dargetan, daß Strassenbahnverkehr und damit auch die Anlage von Haltestellen in dem eng bebauten Verkehrskern alter Städte nicht zu vermeiden seien und daß namentlich die Wiederaufbauverhältnisse der Nachkriegszeit mit zahlreichen unvermeidbaren Bauzäunen und ähnlichen Hindernissen besondere Verhältnisse

geschaffen hätten. Es muß deshalb dem pflichtmäßigen Ermessen der zuständigen Stellen überlassen bleiben, wie sie möglichst zweckmässig und unter Anpassung an den Fortschritt der Phasen des Wiederaufbaus die jeweiligen Verkehrsverhältnisse regeln, denen sich andererseits die Verkehrsteilnehmer entsprechend den ihnen jeweils obliegenden Pflichten anzupassen haben. Es ist nichts vorgetragen, was auf einen Ermessensmißbrauch der Beklagten schließen ließe. Namentlich kann in diesem Zusammenhang nicht angeführt werden, daß die fragliche Haltestelle später verlegt worden sei, da dies auch durch veränderte Umstände, insbesondere den Fortgang der verschiedenen Bauvorhaben und dergleichen, bedingt gewesen sein kann. Zum wenigsten fehlt es zu diesem Punkt an einem substantiierten Vortrag in der Tatsacheninstanz, und auch die Revision ist auf diese Frage nicht weiter eingegangen.

Da sonach weder aus Vertrag noch aus Gefährdungshaftung noch aus unerlaubter Handlung ein Grund ersichtlich ist, im Gegensatz zu den Ausführungen des Berufungsurteils eine Mithaftung der Beklagten für den Unfall anzunehmen, war die Revision mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

MeiB Dr.Gelhaar Dr.K.E.Meyer Dr. Bode Dr. Haus