

2201 074

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

Ges. ü.d. Haftpflicht d. Eisenbahnen u. Straßenbahnen f.
Sachschaden v. 29. April 1940, RGBL I 691, § 2

Zur Frage, wann eine Straßenbahn innerhalb des Verkehrs-
raumes einer öffentlichen Straße liegt.

BGH, Urt. v. 3. November 1961 - VI ZR 35/61 - OLG Hamburg
IG Hamburg

VI ZR 35/61

V e r k ü n d e t
am 3. November 1961

Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

des Edmund B [REDACTED], H [REDACTED]-Sch [REDACTED], Ei [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. die H [REDACTED] Ho [REDACTED] AG, H [REDACTED] 1, St [REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch den Vorstand,

2. den Straßenbahnfahrer Harald T [REDACTED], H [REDACTED] 1, K [REDACTED] 1,

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 3. November 1961 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. K.E.Meyer, Hanebeck,
Dr. Bode und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesge-
richts zu Hamburg vom 13. Dezember 1960 wird
zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden dem
Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

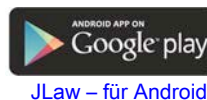
Am 16. September 1959 gegen 7.20 Uhr befuhr der Maurer-
geselle G [REDACTED] mit dem Lastkraftwagen des Klägers in H [REDACTED]
W [REDACTED] den Fr [REDACTED]-E [REDACTED]-D [REDACTED] in Richtung F [REDACTED]. Vor
ihm fuhr der Kläger in einem Personenkraftwagen. Er bog in
Höhe des Grundstücks Nr. [REDACTED] nach rechts ab und fuhr, um in
dieses Grundstück zu gelangen, auf einem Überweg über den
Gleiskörper der beklagten Straßenbahngesellschaft. Als G [REDACTED],
der ihm folgte, mit dem Lastkraftwagen die Gleise überfuhr,
stieß er mit einem aus F [REDACTED] kommenden Straßenbahnzug zu-
sammen, dessen Fahrer der Beklagte T [REDACTED] war. Dabei wurde
der Lastkraftwagen erheblich beschädigt; an dem Straßenbahn-
zug entstand nur geringer Sachschaden.

Der Kläger macht für seinen Schaden die Beklagten ver-
antwortlich und hat vorgebracht: Die Straßenbahn habe gegen-
über dem Lastkraftwagen kein Vorrecht gehabt: nach § 3 a StVO
nicht, weil keine Warnkreuze angebracht seien, nach §§ 8 Abs. 2,
9 Abs. 1 und 17 StVO nicht, weil die Schienen nicht in die
Fahrbahn eingelassen seien, sondern - durch einen Grünstreifen
getrennt - 8 m von der Fahrbahn entfernt lägen. Der Beklagte
T [REDACTED] sei nach § 1 StVO zu besonderer Sorgfalt verpflichtet
gewesen, weil seine Sicht durch parkende Wohnwagen behindert
gewesen sei und ferner weil er - der Kläger - unmittelbar vor
dem Unfall schon mit dem Personenkraftwagen die Schienen ge-
kreuzt habe. Nach dem Grundsatz "rechts vor links" sei T [REDACTED]
[REDACTED] verpflichtet gewesen, dem von rechts kommenden Lastkraft-
wagen die Vorfahrt einzuräumen. Das habe er schuldhaft unter-
lassen. Im übrigen müßten die Beklagten schon mit Rücksicht

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

auf die wesentlich höhere Betriebsgefahr der Straßenbahn mindestens die Hälfte der 3.071,25 DM betragenden Kosten für die Reparatur des Lastkraftwagens tragen.

Mit der Klage hat der Kläger von den Beklagten als Gesamtschuldnern 1.100 DM verlangt.

Die Beklagten haben um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht: Der Fahrer des Klägers habe den Unfall allein verschuldet. Er sei ohne Rücksicht auf die entgegenkommende Straßenbahn nach rechts in ein Grundstück eingebogen und habe dadurch gegen § 17 StVO verstoßen. Die Schienen seien innerhalb der Fahrbahn des Fr[REDACTED]-E[REDACTED]-D[REDACTED] verlegt. Als der Lastkraftwagen überraschend auf dem Gleis aufgetaucht sei, habe T[REDACTED] trotz Betätigung der Schnellbremse den Strassenbahnzug nicht mehr rechtzeitig anhalten können. Der Zusammenstoß sei somit für sie, die Beklagten unabwendbar gewesen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, soweit sie gegen T[REDACTED] gerichtet ist. Gegen die beklagte Bahngesellschaft hat es den Klageanspruch in Höhe von 1/4 des Fahrzeugschadens, höchstens jedoch bis zum Betrage von 767,81 DM dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg. Auf die Berufung der Bahngesellschaft hat das Oberlandesgericht auch die gegen sie gerichtete Klage abgewiesen, soweit ihr vom Landgericht stattgegeben worden war.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision ver-

folgt der Kläger seinen Klageantrag (Zahlung von 1.100 DM) gegen beide Beklagte weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Gegen die Zulassung der Revision durch das Berufungsgericht sind keine Bedenken zu erheben.

II. 1. Da der Kraftwagen des Klägers bei dem Betriebe der Straßenbahn beschädigt worden ist, kommt als Rechtsgrundlage für den ausschließlich Sachschaden betreffenden Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte in erster Linie das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden (SHpflG) in Betracht. Hiernach haftet der Betriebsunternehmer grundsätzlich für den Sachschaden ohne Rücksicht darauf, ob ihn oder seine Leute ein Verschulden trifft. Die Ersatzpflicht ist aber ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt oder, soweit die Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder der Anlagen der Straßenbahn noch auf einem Versagen ihrer Einrichtungen beruht (§ 2 SHpflG).

Nach Ansicht des Berufungsgerichts sind die Voraussetzungen für eine Freistellung von der Haftung hier gegeben: Die Straßenbahn liege an der Unfallstelle innerhalb des Verkehrs-

raums einer öffentlichen Straße und zudem beruhe der Unfall für die Beklagte und ihren Fahrer auf einem unabwendbaren Ereignis. In beiden Punkten hält das Berufungsurteil gegenüber den Angriffen der Revision einer rechtlichen Prüfung stand.

a) Zur ersten Frage ist folgendes unstreitig: Der Bahnkörper liegt in Richtung F [REDACTED] gesehen rechts von der dem Kraftfahrzeugverkehr dienenden Fahrbahn. Sie ist auf der rechten Seite durch einen Bordstein begrenzt. Zwischen dem Bordstein und der ersten Straßenbahnschiene befindet sich ein Grünstreifen von 8,7 m Breite, auf dem häufig Kraftfahrzeuge parken. Auf der anderen Seite der beiden Gleise verläuft hinter einem 6 m breiten Grünstreifen parallel zu den Schienen ein 2 m breiter asphaltierter Radweg, der in beiden Richtungen befahren wird. Zwischen dem Radweg und dem angrenzenden Grundstück liegt wieder ein Grünstreifen von 3,7 m Breite. Der Überweg, den der Kläger und sein Fahrer G [REDACTED] befahren haben, ist an der Fahrbahn durch zwei weiße Betonpfähle gekennzeichnet. Zwischen den Pfählen ist die Bordsteinkante bis auf die Tiefe der Fahrbahn gesenkt. Auch sonst wird der Bahnkörper häufig von Überwegen überquert, die als Zufahrt zu den an der Straße liegenden Grundstücken dienen.

Bei der Prüfung, ob die Straßenbahn in einem solchen Falle innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, ist das Berufungsgericht zutreffend von dem Sinn des Gesetzes und dem Zweck ausgegangen, den es damit verfolgt, daß es den Bahnunternehmer je nach der Lage des Bahnkörpers unter verschiedenartigen Voraussetzungen von der Haftung freistellt: Liegt die Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraumes

einer öffentlichen Straße, so kann der Unternehmer sich durch den Nachweis entlasten, daß der Schaden durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist. Benutzt die Bahn dagegen einen eigenen Bahnkörper außerhalb des Straßenraumes, so ist die Ersatzpflicht nur bei höherer Gewalt, also beim Vorliegen strengerer Voraussetzungen ausgeschlossen. Wie sich aus der amtlichen Begründung des Gesetzes (DJ 1940, 540) ergibt, beruht diese unterschiedliche Regelung darauf, daß die auf der öffentlichen Straße verkehrende Bahn den von außen an sie herantretenden Gefährdungen in weit höherem Maße ausgesetzt ist als eine Bahn, die sich auf selbständigem Bahnkörper bewegt. Ihre Lage und die Betriebsgefahr, die von ihr ausgeht, ähnelt viel mehr der eines Kraftwagens, im besonderen eines Kraftomnibusses, als der einer Eisenbahn im engeren Sinne des Wortes. Daher hielt der Gesetzgeber es für angemessen, die Regelung der Haftung der des Kraftwagens anzugleichen, die Ersatzpflicht also schon beim Eintritt eines unabwendbaren Ereignisses auszuschließen.

Hievon ausgehend hat das Berufungsgericht mit Recht entscheidendes Gewicht darauf gelegt, daß die Gleisanlage auf dem Fr[]-E[]-D[] häufig von Überwegen überquert wird, die die Zufahrt zu den an der Straße liegenden Grundstücken bilden. Da sie auch von Fußgängern und als Zufahrt zu dem Radweg benutzt werden können, sind diese Überwege eine typische Straßengefahr. Berücksichtigt man weiter, daß der gemeinsame Radweg für beide Fahrtrichtungen südlich, also von der Fahrbahn aus jenseits der Straßenbahngleise verläuft und daß der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Bahnschienen in beträchtlichem Umfang zum Parken benutzt wird, so ist die Ansicht des Berufungsgerichts zu billigen, daß der gesamte

Raum zwischen den beiderseitigen Grundstücksfluchtlinien eine einzige Straße bildet und die Straßenbahn sich im Verkehrsraum dieser Straße bewegt.

Die Revision zweifelt das an und verweist darauf, daß der Bahnkörper von der Fahrbahn durch einen Bordstein und einen 8,7 m breiten Grünstreifen getrennt werde und daß sich auf der anderen Seite zwischen den Schienen und dem Radweg ein Grünstreifen von 6 m Breite befinde. Sie folgert daraus, daß sich der Bahnkörper außerhalb des Verkehrsraumes der öffentlichen Straße befinde, weil er auf beiden Seiten durch breite Isolierstreifen von der Fahrbahn getrennt sei. Hierin kann ihr nicht gefolgt werden. Daß die Gleisanlage vom übrigen Teil der Straße durch Bordstein und Grünstreifen abgetrennt ist, kann keine entscheidende Rolle spielen, wenn die Straßenbahn trotz dieser Trennung den besonderen Gefahren des allgemeinen Straßenverkehrs ausgesetzt ist. Das ist aber hier der Fall, weil die übrigen Verkehrsteilnehmer an den zahlreichen Überwegen ungehindert Zugang zu dem Bahnkörper haben. Damit ist die Straßenbahn in den Gefahrenbereich der öffentlichen Straße einbezogen. Da ihre Lage mehr der eines Kraftomnibusses als der einer Eisenbahn im engeren Sinne gleicht, ist es gerechtfertigt, sie auch in der Frage der Haftung den Kraftfahrzeugen gleichzustellen (im Ergebnis ebenso Weimar VersR 1956, 79 und Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. S. 249).

Aus den gleichen Erwägungen kann auch die Tatsache, daß die Schienen nicht unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufen, entgegen der Meinung der Revision keine andere Beurteilung

rechtfertigen. Allerdings bestimmt die Durchführungsverordnung zur Straßenbahn - Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in der Fassung vom 29. März 1956 (BGBl I 250), daß ein besonderer Bahnkörper dann innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, wenn unmittelbar daneben beiderseits, gleichlaufend und besonders abgegrenzt Fahrbahnen einer öffentlichen Straße oder auf einer Seite anstelle einer Fahrbahn Geh-, Reit- oder Radwege verlaufen (Art. 1 zu § 4 BOStrab). Diese vom Bundesverkehrsminister erlassene Durchführungsbestimmung gilt aber, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, nicht für den Bereich des Haftpflichtrechts, sondern hat nur für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, vor allem für ihre Linienführung Bedeutung. Sie gilt vor allem im Rahmen des § 4 Abs. 2 BOStrab, der vorschreibt, daß Straßenbahnlinien, die innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße neu angelegt oder verlegt werden, in bebauten Ortsteilen im allgemeinen in der Straßenmitte anzuordnen sind.

Nun ergibt sich zwar aus der Entstehungsgeschichte des Sachschadenhaftpflichtgesetzes, daß sich der Gesetzgeber in § 2 des Gesetzes in der Ausdrucksweise an § 4 der BOStrab angeschlossen und bewußt übereinstimmend mit dieser Bestimmung von einer Bahn gesprochen hat, die "innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt" (Biermann, Komm. zum SHpflG 3. Aufl. § 2 Anm. III 1). Dieser Begriff des Verkehrsraums im Straßenbahnverkehr war aber, als das Sachschadenhaftpflichtgesetz im Jahre 1940 erlassen wurde, in den Ausführungsbestimmungen zu BOStrab anders bestimmt als es heute der Fall ist. Es war vor allem nicht darauf abgestellt, ob

Bahnkörper und Fahrbahnen unmittelbar nebeneinander liegen. In den Ausführungsbestimmungen zur BOStrab heißt es vielmehr in der damals geltenden Fassung vom 5. Juli 1939 (DRAnz vom 7. Juli 1939) unter Ziffer 16:

"Wenn der besondere Bahnkörper (der Straßenbahn) an einer Straßenseite verläuft, so wird die Straßenbahn auch dann als innerhalb des Verkehrsraumes der Straße liegend anzusehen sein, wenn z.B. ein Gehweg oder Radfahrweg noch jenseits der Straßenbahn angeordnet ist, der Verkehr auf diesem Weg aber als ein Teil des gesamten Verkehrs der Straße angesehen werden kann".

Nach dieser Begriffsbestimmung liegt der Bahnkörper auch im vorliegenden Falle im Verkehrsraum der Straße. Wenn der Begriff des Verkehrsraums im Straßenbahnverkehr nach der heutigen Fassung der Durchführungsverordnung zur BOStrab anders zu erläutern ist, so hat diese Änderung keine gesetzliche Kraft für die Auslegung der haftungsrechtlichen Bestimmungen. Denn der Bundesverkehrsminister ist durch die im Vorspruch der BOStrab erwähnten Gesetze nicht ermächtigt worden, diesen Begriff für den Bereich des Haftpflichtrechts mit bindender Wirkung für die Gerichte zu umschreiben. Für die Auslegung des § 2 SHpflG sind der Sinn und der Zweck des Gesetzes maßgebend, wie sie sich bei Berücksichtigung der heutigen Verkehrsverhältnisse ergeben. Geht man davon aus, so ist, wie schon dargelegt wurde, die Ansicht des Berufungsgerichts zu billigen, daß die Straßenbahn an der Unfallstelle innerhalb des Verkehrsraums der öffentlichen Straße liegt.

b) Ein unabwendbares Ereignis, wie es in § 2 SHpflG weiter als Voraussetzung für den Ausschluß der Haftung gefordert wird, kann - entsprechend § 7 Abs. 2 StVG - nur angenom-

men werden, wenn der Fahrer der Straßenbahn, also der Beklagte T. jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Daß er das getan hat, hat das Berufungsgericht entgegen der Meinung der Revision mit Recht angenommen.

Die Revision irrt, wenn sie meint, T. habe das Vorfahrtsrecht des Lastkraftwagens verletzt. Die Vorfahrtsregeln gelten nur, wenn sich Fahrzeuge an Straßenkreuzungen und -einemündungen begegnen. Sie sind aber nicht anzuwenden, wenn wie hier ein Überweg, der im Verkehrsraum einer Straße liegt, den Fahrweg der Straßenbahn kreuzt. Hier hatte, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, der Fahrer des Lastkraftwagens, da er mit dem Fahrzeug in das Grundstück Fr. - E. - D. Nr. hineinfahren wollte, nach § 17 StVO die Pflicht, sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung des Straßenverkehrs - und damit auch der Straßenbahn - ausgeschlossen war. Er mußte daher zuerst die Straßenbahn vorbeilassen, bevor er die Schienen überquerte. Allerdings war nach dem Überqueren des Bahnkörpers bis zu dem Grundstück noch eine Strecke von 11,7 m zurückzulegen. Das steht aber nicht der Annahme entgegen, daß der Lastzug beim Befahren des Überweges im Begriffe war, in das Grundstück zu fahren. Damit traf den Fahrer dieses Wagens die gesteigerte Sorgfaltspflicht des § 17 StVO.

Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß Thesen verpflichtet gewesen sei, beim Heranfahren an den Überweg die Geschwindigkeit des Straßenbahnzuges herabzusetzen. Nach dem Vertrauensgrundsatz konnte er darauf vertrauen, daß der Fahrer des Lastzuges seine Pflichten aus § 17 StVO erfül-

len werde. Auch wenn der Lastzug den rechten Winker gezeigt hat, so war dem zwar zu entnehmen, daß sein Fahrer die Absicht hatte, den Überweg zu befahren. Selbst ein besonders sorgfältiger Straßenbahnfahrer brauchte aber nicht damit zu rechnen, daß der Lastzugfahrer diese Absicht noch vor der heranahenden Straßenbahn ausführen werde.

Schließlich kann dem Beklagten T. entgegen der Ansicht der Revision auch kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er nicht gebremst hat, als der Personenkraftwagen des Klägers vor dem Lastkraftwagen über die Schienen fuhr. Wie das Berufungsgericht feststellt, konnte dieses Fahrzeug die Schienen rechtzeitig vor dem Eintreffen der Straßenbahn räumen, so daß es nicht erforderlich war, seinetwegen die Geschwindigkeit der Bahn herabzusetzen. Daß dem Personenkraftwagen ein Lastkraftwagen folgte, gab nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichts dem Beklagten T. ebenfalls keine Veranlassung, die Geschwindigkeit zu vermindern, denn er brauchte nicht damit zu rechnen, daß der Lastwagen ohne Rücksicht auf die herankommende Straßenbahn den Überweg unmittelbar im Anschluß an den Personenkraftwagen überqueren werde.

Hiernach ist das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei zu dem Ergebnis gekommen, daß eine Haftung der beklagten Bahngesellschaft aus § 2 SHpflG entfällt, weil der Schaden des Klägers durch ein für die Beklagten unabwendbares Ereignis verursacht worden ist.

2. Damit scheidet auch § 831 BGB als Rechtsgrundlage für Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte aus, denn aus der

Feststellung, daß ihr Verrichtungsgehilfe T[REDACTED] jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat, ergibt sich zugleich, daß er sich verkehrsrichtig, also nicht widerrechtlich verhalten hat, wie § 831 BGB voraussetzt.

III. Eine Schadensersatzpflicht des Beklagten T[REDACTED] könnte nur nach § 823 BGB begründet sein. Sie entfällt, weil T[REDACTED] nicht widerrechtlich gehandelt hat und ihn auch kein Verschulden trifft.

IV. In einer Hilfsbegründung hat das Berufungsgericht dargelegt, die Klage sei auch dann abzuweisen, wenn man nicht als erwiesen ansehe, daß der Unfall für die Beklagten unabwendbar war. Es ist nicht erforderlich, auf diesen Teil des Berufungsurteils einzugehen, denn die Entscheidung ist schon nach der Begründung gerechtfertigt, die das Berufungsgericht in erster Linie seinem Urteil gegeben hat.

V. Nach alledem erweist n die Revision des Klägers
als unbegründet. Sie war da zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung ruht auf § 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Dr. Br

Dr. Pfretzschner