

Verkündet
am 20. Januar 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

der A [REDACTED] Straßenbahn- und Versorgungs-AG., gesetz-
lich vertreten durch ihren Vorstand in A [REDACTED], Ad [REDACTED]-
[REDACTED]weg [REDACTED]-[REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Hilfsschreiner Eugen L [REDACTED] in A [REDACTED], Ma [REDACTED] [REDACTED],
Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. Januar 1961 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. K.E. Meyer,
Hanebeck, Dr. Hauß und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Köln vom 29. Januar 1960 wird zurückge-
wiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Mittag des 21. Oktober 1956 stürzte der Kläger mit seinem Zündapp-Kraftrad (196 ccm), als er in A [REDACTED] die Straße "H [REDACTED]" in Richtung P [REDACTED]tor befuhr. Er zog sich dabei u.a. einen schweren Oberschenkeltrümmerbruch zu.

Der Kläger hat vorgetragen, in Höhe der Unfallstelle seien einige Zeit vorher die zum Betrieb der Beklagten gehörenden Schienen neu verlegt worden. Neben der Schiene des rechten Gleispaares, also im Raum zwischen den beiden Gleispaaren, habe sich dadurch eine "Delle" gebildet, daß sich 4 bis 6 unmittelbar an die Schiene angrenzende Pflastersteine gesenkt hätten. In die so entstandene Vertiefung sei er mit dem Kraftrad hineingeraten und gestürzt. Die Beklagte habe den nach Abschluß der Straßenbauarbeiten entstandenen verkehrswidrigen Zustand erkennen und beseitigen müssen.

Der Kläger hat Zahlung von 6 855,07 DM für Sachschaden, Stärkungsmittel und Verdienstausschlag gefordert und um Zuerkennung eines angemessenen Schmerzensgeldes gebeten. Ferner hat er die Feststellung begehrt, daß die Beklagte auch den weiteren Unfallschaden zu ersetzen hat.

Die Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten. Sie hat vorgetragen, die geringfügige Unebenheit der Straßendecke sei durch die Neupflasterung des H [REDACTED] entstanden, die die Stadt A [REDACTED] veranlaßt habe. Daher komme allenfalls eine Verantwortung der Stadt A [REDACTED] in Betracht. Die Gleisanlage selbst sei in Ordnung gewesen. Im übrigen lasse sich die Entstehung solcher Unebenheiten auf der

- 3 -

Fahrbahn praktisch gar nicht vermeiden. In dem Höhenunterschied, der an der vom Kläger bezeichneten Stelle unter 2 cm betragen habe, sei noch kein verkehrsgefährdender Zustand zu sehen. Der Kläger sei auch nicht infolge dieser Vertiefung zu Fall gekommen, vielmehr sei er dadurch gestürzt, daß er die Straßenbahnschienen in einem ganz spitzen Winkel überfahren habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Zahlungsansprüche dem Grunde nach zu drei Vierteln für gerechtfertigt erklärt und die Entscheidung über den Feststellungsantrag dem Landgericht überlassen.

Mit der Revision bittet die Beklagte um Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht stellt fest, es hätten sich neben der linken Schiene des rechten Gleispaares 4 bis 6 Pflastersteine gesenkt und unmittelbar neben der Schiene eine Delle von durchschnittlich 2 cm Tiefe gebildet. Die Auffassung des Berufungsgerichts, diese Vertiefung habe einen verkehrswidrigen Zustand dargestellt, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Zwar ergibt sich aus solchen Niveauunterschieden an der Fahrbahn nicht ohne weiteres, daß der für die Unterhaltung der Fahrbahn Verantwortliche seine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat (vgl. BGH VRS 7, 412; 12, 407 und LM Nr. 23 zu § 823 (Dc) BGB).



Im vorliegenden Fall lagen jedoch besondere Umstände vor, aus denen sich eine erhebliche Gefährlichkeit der entstandenen Vertiefung ergab. Diese lag nämlich schlecht erkennbar unmittelbar neben einer Straßenbahnschiene und bildete hier eine Art zweite Rille. Infolge der S-Kurve der Schienenführung wurden die Fahrzeuge gerade an dieser Stelle zum Überqueren der Schienen veranlaßt. Ferner wurde etwa in der Höhe der Vertiefung die Rauhasphaltdecke des Hirschgrabens von einer Steinpflasterung abgelöst. Es lag also nicht fern, daß Fahrzeuge infolge der Vertiefung ins Schleudern kamen. Das Berufungsgericht hat es als kennzeichnend angesehen, daß sich auch der Sachbearbeiter der Beklagten dessen bewußt war, daß hier ein verkehrsgefährdender Zustand vorliege, der abgestellt werden müsse. Der Sachbearbeiter hat sich aber mit Hinweisen beim Tiefbauamt der Stadt A. begnügt, die ergebnislos blieben. Da jedoch die Gefährlichkeit gerade von der Gleiszone ausging, wäre es - unbeschadet einer Mitverantwortung der Stadt A. - Pflicht der verantwortlichen Vertreter der Beklagten gewesen, eine alsbaldige Abstellung des Zustandes durchzusetzen. Unstimmigkeiten zwischen der Beklagten und der Stadt A. über die Verantwortungs- und Kostenfrage durften unter keinen Umständen dahin führen, daß der als gefährlich erkannte Zustand zunächst bestehen blieb.

II.

Die Schadenshaftung der Beklagten ist daher aus dem Gesichtspunkt der fahrlässigen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht (§ 823 BGB) zu bejahen, wenn der Kläger infolge der Vertiefung zu Fall gekommen ist. Das hat das Berufungsgericht festgestellt. Dabei hat es auf

Grund des Zeugenbeweises als erwiesen angesehen, daß der mit mäßiger Geschwindigkeit fahrende Kläger gerade an der Stelle umkippte, wo die Delle war. Daher spricht nach der Auffassung des Berufungsgerichts der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß die verkehrsgefährdende Vertiefung auch Ursache des Sturzes war. Die Rüge der Revision, die Rechtsregeln über den Beweis des ersten Anscheins seien unrichtig angewandt worden, ist unbegründet. Daß eine solche gefährliche Vertiefung neben einer Schiene in Form einer zweiten breiteren Rinne zum Sturz eines Kraftrades führt, ist ein durchaus typischer Geschehensablauf. Demgegenüber ist es eine durch keine tatsächliche Grundlage gesicherte Annahme, der Kläger wäre unabhängig von der Vertiefung allein durch die Überquerung der Gleise zu Fall gekommen. Mit dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat sich das Berufungsgericht eingehend auseinandergesetzt und es dahin gewürdigt, daß es die sich nach der Lebenserfahrung aufdrängende Annahme die Ursächlichkeit noch stützt. Der Vorwurf einer Verletzung des § 286 ZPO geht fehl. Insbesondere war nach der Sachlage die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens nicht geboten.

III.

Endlich hat das Berufungsgericht im Ergebnis mit Recht den Einwand zurückgewiesen, der Kläger habe den Unfall mitverschuldet. Angesichts der mäßigen Fahrgeschwindigkeit, des guten Reifenzustandes und des trockenen Wetters bedeutet es noch keine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, daß der Kläger die Gleise in spitzem Winkel überquerte; wenn er dabei mit der

notwendigen Sorgfalt verfuhr. Die Überquerung im spitzen Winkel war im übrigen durch den Straßen- und Schienenverlauf nahegelegt. Die besondere Gefährdung wurde erst durch die Vertiefung neben dem Gleis ausgelöst, die nach der Feststellung des Berufungsgerichts für den Kläger nicht rechtzeitig erkennbar war. Dem ursächlichen Anteil der Betriebsgefahr des Kraftrades an der Unfallentstehung hat das Berufungsgericht durch Kürzung der Ansprüche um ein Viertel Rechnung getragen.

IV.

Da das Berufungsurteil auch im übrigen einen Fehler in der Anwendung des sachlichen Rechts nicht erkennen läßt, war die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers Dr. K.E. Meyer Hanebeck

Dr. Hauß

H. Meyer