

Gleisblockade als Sachbeschädigung

stud. iur. Benjamin-Karim Tebbe

BGH, Urt. vom 27.09.2022 - VI ZR 336/21

§§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 S. 1 StVG, § 823 Abs. 1, 2 BGB, § 59 S. 1 BOStrab

Sachverhalt (vereinfacht)

K betreibt als kommunales Nahverkehrsunternehmen einen öffentlichen Straßenbahnlinienverkehr. Durch einen Verkehrsunfall wurden die in ihrem Eigentum stehenden Straßenbahngleise blockiert. Dadurch sind der K Kosten für die Vorhaltung und den Einsatz des Schienenersatzverkehrs, den Arbeitsaufwand ihrer Dispatcher und die Haltermittlung entstanden. K verlangt hierfür nun von B, dessen Pkw an dem Unfall beteiligt war, Schadensersatz.

Besteht der Anspruch der K gegen B?

Hinweise: B ist Fahrzeughalter. Dispatcher sind leitende Mitarbeiter in einem Verkehrsunternehmen, die die Aufsicht über die generellen Betriebsabläufe führen und für die Lösung von Störungen verantwortlich sind.

EINORDNUNG

Im vorliegenden Urteil setzt sich der Bundesgerichtshof erneut mit durch Blockaden verursachten Nutzungsbeeinträchtigungen im Deliktsrecht auseinander. Dabei ist die deliktische Behandlung von Nutzungsbeeinträchtigungen nicht allein aufgrund des vom BGH bereits im Jahr 1970 entschiedenen „Fleet-Falls“ altbekannt¹, sondern erfährt auch aktuell durch die Streikformen der „Letzten Generation“ eine neue Dynamik.²

Besonders am Sachverhalt ist hier die Tatsache, dass nicht der Eigentümer des Verkehrsmittels, sondern des Verkehrswegs Anspruchssteller ist. Schwerpunkt ist die Frage, ob die entwickelten Grundsätze zur Nutzungsbeeinträchtigung als Eigentumsverletzung i.R.v. § 823 Abs. 1 BGB auf die Sachbeschädigung i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG übertragbar sind.

LEITSÄTZE

1. Der Schadensbegriff des § 7 Abs. 1 StVG entspricht dem des § 823 Abs. 1 BGB.

2. Die Verletzung des Eigentums an einer Sache bzw. die Beschädigung einer Sache kann nicht nur durch eine Beeinträchtigung der Sachsubstanz, sondern auch durch eine sonstige die Eigentümerbefugnisse treffende tatsächliche Einwirkung auf die Sache selbst erfolgen, die deren Benutzung objektiv verhindert. Voraussetzung ist stets, dass die Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Verwendung

der Sache ihren Grund in einer unmittelbaren Einwirkung auf die Sache selbst hat. Werden die Eigentümerbefugnisse durch eine tatsächliche Einwirkung auf die Sache derart beeinträchtigt, dass deren Verwendungsfähigkeit vorübergehend praktisch aufgehoben ist, bedarf es für die Annahme einer Eigentumsverletzung bzw. einer Sachbeschädigung grundsätzlich nicht zusätzlich der Überschreitung einer zeitlich definierten Erheblichkeitsschwelle. Die erforderliche Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung folgt hier grundsätzlich bereits aus dem Entzug des bestimmungsgemäßen Gebrauchs (hier: Blockade einer Schiene durch ein verunfalltes Kraftfahrzeug, die dazu führt, dass das Gleis deshalb an der blockierten Stelle nicht befahren werden kann).

GUTACHTERLICHE LÖSUNG

A. Anspruch K gegen B auf Schadensersatz für Schienenersatzverkehr, Dispatchereinsätze und Haltermittlung aus § 7 Abs. 1 StVG

I. Kraftfahrzeughalter als Anspruchsgegner

II. Rechts- bzw. Rechtsgutverletzung

1. Umfang des Sachbeschädigungsbegriffs

2. Nutzungsbeeinträchtigung als Sachbeschädigung
a) Tatsächliche unmittelbare Einwirkung auf die Sache selbst

b) Intensität

3. Zwischenergebnis

III. Bei Betrieb eines Kraftfahrzeugs

¹ BGHZ 55, 153.

² Zur weiteren Vertiefung: *Behme*, Haftung fürs Haften – Deliktsrechtliche Verantwortlichkeit der „Letzten Generation“, NJW 2023, 327.

1. Während des Betriebs
- 2. Verwirklichung der betriebspezifischen Gefahr**
3. Zwischenergebnis
- IV. Kein Ausschluss, § 7 Abs. 2 StVG
- V. Ersatzfähiger Schaden
 1. Schienenersatzverkehr (SEV)
 - a) Konkrete Einsatzkosten
 - b) Anteilige Vorhaltekosten
 2. Dispatchereinsätze
 3. Halterermittlung
 4. Zwischenergebnis
- VI. Ergebnis
 - B. § 18 Abs. 1 S. 1, 7 Abs. 1 StVG
 - C. Weitere Anspruchsgrundlagen
 - D. Gesamtergebnis

A. K gegen B auf Schadensersatz für Schienenersatzverkehr, Dispatchereinsätze und Halterermittlung aus § 7 Abs. 1 StVG

K könnte einen Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz gem. § 7 Abs. 1 StVG für die Kosten, die ihr durch die Vorhaltung und den Einsatz des Schienenersatzverkehrs, den Arbeitsaufwand ihrer Dispatcher und der Halterermittlung entstanden sind, gegen B haben.

I. Kraftfahrzeughalter als Anspruchsgegner

Laut dem Bearbeitervermerk ist B der Halter des die Gleise blockierenden Fahrzeugs.

II. Rechts- bzw. Rechtsgutverletzung

Es müsste ein von § 7 Abs. 1 StVG geschütztes Rechtsgut bzw. Recht der K verletzt worden sein. Die Gleise der K könnten eine Sache i.S.v. § 7 Abs. 1 Var. 4 StVG darstellen, die durch die Gleisblockade beschädigt wurden. Anspruchsinhaber sind sowohl der Eigentümer als auch der unmittelbar berechnete Besitzer der Sache.³ Sachen sind alle körperlichen Gegenstände i.S.d. § 90 BGB. Eine Sachbeschädigung liegt dabei grundsätzlich bei jeder Substanzverletzung vor.⁴ Die Gleise stehen im Eigentum der K. Durch die Blockade sind diese an der Unfallstelle nicht mehr durch die Bahnen befahrbar. Hierdurch wird aber nicht auf die Sachsubstanz eingewirkt, sondern lediglich die Nutzbarkeit der Gleise beeinträchtigt.

1. Umfang des Sachbeschädigungsbegriffs

Im Rahmen des von § 823 Abs. 1 BGB geschützten Eigentums ist indes anerkannt, dass auch eine Nutzungsbeeinträchtigung unter bestimmten Umständen eine Eigentumsverletzung darstellen kann.⁵ Abgeleitet wird dies aus der von § 903 S. 1 BGB umfassten Nutzungsfunktion des Eigentums.⁶

Fraglich ist, ob dieser Grundsatz auch auf den Begriff der Sachbeschädigung i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG übertragen werden kann.

Hiergegen spricht zunächst der von § 823 Abs. 1 BGB abweichende Wortlaut der „Sachbeschädigung“. „Beschädigen“ impliziert das Erfordernis der Einwirkung auf die Sachsubstanz und ist insofern enger als der Eigentumsbegriff des § 823 Abs. 1 BGB.

Andererseits wird bei der Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 StVG bewusst auf das Erfordernis der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens verzichtet.⁷ Der Sinn und Zweck ist es, die Halterhaftung im Vergleich zu § 823 Abs. 1 BGB zu verstärken und nicht mittels eines engeren Sachbeschädigungsbegriffs abzuschwächen. Um sicherzustellen, dass dieser Zweck erreicht wird, müssen Nutzungsbeeinträchtigungen trotz des abweichenden Wortlauts von § 823 Abs. 1 BGB auch als Sachbeschädigung i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG verstanden werden. Der Schadensbegriff des § 7 Abs. 1 StVG entspricht dem des § 823 Abs. 1 BGB.

2. Nutzungsbeeinträchtigung als Sachbeschädigung

Gleichwohl darf durch die Subsumtion von Nutzungsbeeinträchtigungen als Eigentumsverletzung bzw. Sachbeschädigungen nicht die Möglichkeit eines, dem Deliktsrecht fremden, reinen Vermögensschutzes eröffnet werden.⁸ Daher ist es einschränkend erforderlich, dass die Nutzungsbeeinträchtigung auf einer unmittelbaren Einwirkung auf die Sache selbst beruht sowie eine hinreichende Intensität aufweist.⁹

a) Tatsächliche unmittelbare Einwirkung auf die Sache selbst

Indem der Pkw des B auf den Gleisen steht, blockiert er diese. Sie können an dieser Stelle nicht mehr befahren werden. Damit wirkt er unmittelbar auf die Gleise selbst und nicht auf die Straßenbahnen ein.

³ Walter in: Spickhoff, beck-online.GROSSKOMMENTAR, Stand 01.01.2022, § 7 StVG Rn. 31f.

⁴ Walter in: beck-online.GROSSKOMMENTAR (Fn. 3), § 7 StVG Rn. 29.

⁵ Wagner in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 823 Rn. 274.

⁶ Hager in: Staudinger BGB, 2017, § 823 Rn. B97.

⁷ Hager in: Staudinger BGB, (Fn. 6), Vorbemerkung zu §§ 823ff. Rn. D28ff.

⁸ Förster in: Hau/Poseck, BeckOK BGB, 67. Edition 2023, § 823 Rn. 128.

⁹ Katzenmeier in: Dauner-Lieb/Langen, BGB Schuldrecht, 4. Aufl. 2021, § 823 Rn. 58-60.

b) Intensität

Fraglich ist, ob die Gleisblockade auch eine hinreichende Intensität aufweist. Entscheidend dafür ist, dass die Verwendungsfähigkeit der Sache praktisch aufgehoben wird und die Beeinträchtigung der Eigentümerbefugnisse durch den Entzug des bestimmungsgemäßen Gebrauchs dadurch wie eine zeitweilige Wegnahme der Sache wirkt.¹⁰

In Abgrenzung zu Fällen, in denen die Verwendungsfähigkeit lediglich eingeengt wird, ist es nicht erforderlich, dass die Beeinträchtigung über einen gewissen Zeitraum andauert. Die erforderliche Intensität ergibt sich bereits aus der vollständigen Aufhebung der Nutzungsmöglichkeit.¹¹ Die Gleisblockade hat zur Folge, dass K auf dem betroffenen Streckenabschnitt bis zur Behebung der Störung keinen regulären Straßenbahnverkehr mehr anbieten kann. Jegliche andere mögliche Nutzung der Gleise ist ebenso ausgeschlossen, sodass die Nutzungsfähigkeit der Gleise vollständig aufgehoben ist.

Anmerkung:

Dies hat das Berufungsgericht noch anders gesehen, indem es eine Sachbeschädigung mangels Erreichens einer zeitlichen Erheblichkeitsschwelle – die Blockade dauerte 1 Stunde und 45 Minuten an – abgelehnt hat.

3. Zwischenergebnis

Folglich liegt eine Nutzungsbeeinträchtigung und damit eine Sachbeschädigung i.S.d. § 7 Abs. 1 Var. 4 StVG vor.

III. Bei Betrieb eines Kraftfahrzeugs

Die Sachbeschädigung müsste auch bei Betrieb des Fahrzeugs entstanden sein und sich in ihr die betriebsspezifische Gefahr verwirklicht haben.

1. Während des Betriebs

Nach der verkehrstechnischen Auffassung ist ein Kfz in Betrieb, solange es sich im Verkehr befindet oder in verkehrsbeeinflussender Weise im öffentlichen Verkehr ruht.¹² Der Unfall ereignete sich während der Fahrt im öffentlichen Straßenverkehr. Für die Dauer der Blockade ruhte das Fahrzeug in verkehrsbeeinflussender Weise auf den Gleisen, sodass es sich in Betrieb befunden hat.

Anmerkung:

Auf die Darstellung der maschinentechnischen Auffassung kann hier verzichtet werden, da die verkehrstechnische mittlerweile als ganz h.M. anerkannt ist.¹³ Sollte sie dennoch dargestellt werden, ist unter ihr zu subsumieren, dass ein Betrieb nicht vorliegt, da die Blockade durch das Kfz nicht auf den laufenden Motor oder eine Nachwirkung des motorischen Antriebs zurückzuführen ist. Sodann muss sie, unter Berücksichtigung der Schwerpunktsetzung, in der gebotenen Kürze abgelehnt werden.

2. Verwirklichung der betriebsspezifischen Gefahr

Ferner muss sich in der Sachbeschädigung die betriebsspezifische Gefahr des Pkw verwirklicht haben. Dafür muss sich gerade das durch die Kfz-Nutzung erhöhte Betriebsrisiko und nicht lediglich das allgemeine Lebensrisiko, dem der Geschädigte auch sonst ausgesetzt ist, realisiert haben.¹⁴ Dies ist insbesondere bei einem engen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang zum Betriebsvorgang der Fall.¹⁵ Die Blockade entstand unmittelbar infolge eines Unfalls im öffentlichen Straßenverkehr. Dass es zu solchen Unfällen kommt, ist auf das durch die Nutzung von Kfz erhöhte Betriebsrisiko zurückzuführen.¹⁶ Jedoch führen vor allem in den Bereichen von Bahnübergängen oftmals auch andere Faktoren wie Verkehrsstaus oder Fußgängerverkehr dazu, dass bestimmte Streckenabschnitte vorübergehend nicht passierbar sind. Infolgedessen könnte sich in der Blockade lediglich das allgemeine Lebensrisiko realisiert haben, welches ein Verkehrsunternehmen schon grundsätzlich in seine Betriebskalkulation einbeziehen muss.

Gleichwohl ist nicht ersichtlich, warum der Schädiger allein aufgrund der Häufigkeit ähnlicher Unfälle aus der Haftung entlassen und insofern privilegiert werden soll. Eine ausufernde Haftung kann ebenso durch eine Begrenzung der haftungsausfüllenden Kausalität ermöglicht werden. Insofern hat sich in der Beschädigung der Gleise durch die Blockade die zurechenbare betriebsspezifische Gefahr realisiert.

Anmerkung:

Die Revisionserwiderung sieht einen Wertungswiderspruch darin begründet, dass ein Bahnunternehmen,

¹⁰ Förster in: BeckOK BGB (Fn. 8), § 823 Rn. 129.

¹¹ BGH NJW-RR 2017, 219 (221) mwN.

¹² Burmann in: Hefß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 5.

¹³ Vgl. Solscheid, Der Straßenverkehrsunfall in der zivilrechtlichen Klausurbearbeitung – Teil I, JA 2023, 770 (771).

¹⁴ Vgl. Kuhnert in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, StVG § 7 Rn. 21f.

¹⁵ Kuhnert in: Gesamtes Verkehrsrecht (Fn. 14), StVG § 7 Rn. 27b.

¹⁶ Vgl. Kuhnert in: Gesamtes Verkehrsrecht (Fn. 14), StVG § 7 Rn. 26, 27.

das auf fremder Schiene fährt, und ein Busunternehmen, dessen Bus infolge eines unfallbedingten Staus an der Weiterfahrt gehindert ist, denselben Anspruch nicht geltend machen können. Dem entgegnet der BGH mit einem Hinweis darauf, dass vorliegend der Anspruch auf der blockierten Fahrbahn und nicht der Verletzung des Eigentums an Fahrzeugen basiert. Die Tatsache, dass der Gleiseigentümer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern aus Sicht des Kfz-Halters scheinbar zufällig bevorzugt wird, ist nicht zu leugnen. Diese Ungleichheit kann jedoch dadurch gerechtfertigt werden, dass Transportunternehmen, die fremde Schienen- oder Straßennetze nutzen, üblicherweise vertragliche Vereinbarungen mit ihren Netzbetreibern treffen, um sich gegen Betriebsausfälle abzusichern. Alternativ können sie zumindest ihre Schäden einfacher versichern. Zudem könnte aufgrund der, aus Sicht des Verursachers, zufälligen Verlagerung des Schadens die Drittschadensliquidation anwendbar sein.¹⁷

3. Zwischenergebnis

Die Gleisblockade erfolgte während des Betriebs des Fahrzeugs von B. In ihr hat sich die betriebsspezifische Gefahr verwirklicht.

IV. Kein Ausschluss, § 7 Abs. 2 StVG

Mithin könnte die Ersatzpflicht gem. § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen sein, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde. Hierfür gibt es keine Anhaltspunkte.

V. Ersatzfähiger Schaden

Die von K geltend gemachten Schadensposten müssten im Rahmen der §§ 249 ff. BGB ersatzfähig sein. Gem. § 249 Abs. 1 BGB hat B den Zustand herzustellen, der bestünde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand, also die Gleisblockade infolge des Unfalls, nicht eingetreten wäre. Gem. § 249 Abs. 2 S. 1 BGB kann dies auch in Geld erfolgen. Dafür müssten die einzelnen Schadensposten äquivalent und adäquat kausal auf der Rechtsverletzung beruhen.¹⁸ Äquivalent kausal i.S.d. *conditio-sine-qua-non*-Formel ist die Rechtsverletzung, wenn sie nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass der Schaden in seiner konkreten Form entfielen.¹⁹

Ein adäquater Kausalzusammenhang besteht, wenn die

Möglichkeit des Schadenseintritts nicht außerhalb aller Wahrscheinlichkeit liegt.²⁰

1. Schienenersatzverkehr (SEV)

Fraglich ist, ob die Kosten für die Bereitstellung des Schienenersatzverkehrs ersatzfähig sind. Hierbei gilt es zwischen den konkreten Einsatzkosten sowie den anteiligen Vorhaltekosten zu differenzieren.

a) Konkrete Einsatzkosten

Die Gleisblockade könnte nicht hinweggedacht werden, ohne dass die Kosten, die der K für die Einrichtung des SEVs nach der Gleisblockade entstanden sind, entfielen. Zudem ist die Einrichtung eines SEVs üblich. Die Kosten beruhen daher äquivalent und adäquat kausal auf dem schädigenden Ereignis.

b) Anteilige Vorhaltekosten

Problematisch ist, inwiefern die anteiligen Vorhaltekosten für die Fahrzeuge des SEVs ersatzfähig sind. Denn diese sind bereits unabhängig von dem Unfall und der damit verbundenen Blockade entstanden und beruhen damit nicht äquivalent kausal auf der Verletzung.

Das Vorhalten von Fahrzeugen dient dazu, dem oftmals teureren, nachträglichen Mieten von Ersatzfahrzeugen und so einem höheren Schaden als Folge von Betriebsstörungen vorzubeugen. Da diese dann adäquat kausal auf der Blockade beruhen würden, müsste B diesen höheren Schaden tragen. Daher profitiert er letztendlich von der Bereitstellung des SEVs.²¹ Zwar könnte man anführen, dass, wenn B grundsätzlich zur Übernahme eines höheren Schadens verpflichtet wäre, ihm auch Vorteile zukommen sollten, wenn der Schaden aufgrund präventiver Maßnahmen des Geschädigten tatsächlich geringer ausfällt.

Letztlich entspricht das Verhalten der K aber dem Rechtsgedanken des vor Schadenseintritt nicht anwendbaren § 254 Abs. 2 S. 1 Alt. 2 BGB. Könnte sie die anteiligen Vorhaltekosten nicht ersetzt verlangen, käme dies einer Sanktion eines an sich rechtmäßigen Verhaltens gleich.

Folglich sind die anteiligen Vorhaltekosten ersatzfähig.

Anmerkung:

Mit entsprechender Begründung ist hier auch eine andere Ansicht vertretbar.²²

¹⁷ Vgl. Mäsch, Schuldrecht BT: Gleisblockade als Sachbeschädigung, JuS 2023, 685 (686f.).

¹⁸ Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Aufl. 2022, § 249 Rn. 103, 109.

¹⁹ Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB (Fn. 18), § 249 Rn. 103.

²⁰ Grüneberg in: Bürgerliches Gesetzbuch, 82. Aufl. 2023, Vorb. v. § 249 Rn. 26.

²¹ Vgl. Flume in: BeckOK BGB (Fn. 8), § 249 Rn. 352.

²² Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB (Fn. 18), § 249 Rn. 200 mwN.

2. Dispatchereinsätze

Ebenso wären die Personalkosten für die Einsätze der Dispatcher auch ohne die Blockade entstanden und beruhen damit nicht äquivalent kausal auf ihr. Sie könnten aber, wie die anteiligen Vorhaltekosten, ebenfalls ersatzfähig sein, wenn sie zur Schadensminimierung beigetragen haben. Die Dispatcher werden von K generell zur Störungsbearbeitung eingesetzt und nicht ausschließlich für die Koordination eines SEVs. Damit kamen sie im konkreten Fall B auch nicht durch eine Schadensminimierung zu Gute. Sie sind nicht ersatzfähig.

3. Halterermittlung

Der Aufwand zur Ermittlung des B als Fahrzeughalter beruhte äquivalent und adäquat kausal auf der unfallbedingten Blockade der Straßenbahngleise. Diese Rechtsverfolgungskosten sind damit als Vermögensfolgeschaden ersatzfähig.

4. Zwischenergebnis

Die Kosten für das Vorhalten und die Einrichtung des SEVs sowie der Halterermittlung stellen, anders als die Dispatcherkosten, einen ersatzfähigen Schaden dar.

Anmerkung:

Im Originalfall verlangt K zudem die Erstattung einer Pauschale i.H.v. 25 € für Schadensabwicklungskosten, die z.B. das Briefporto oder Telefonkosten umfassen. Nach dem Grundsatz der Naturalrestitution gem. § 249 Abs. 1 BGB ist jedoch nur der Schaden zu ersetzen, der konkret auf das Schadensereignis zurückzuführen ist.²³ Die Geltendmachung von Pauschalbeträgen ist hiermit nicht vereinbar. Diesbezüglich ist der Geschädigte beweispflichtig.²⁴

Ungeachtet dessen gewährt der BGH in seiner ständigen Rechtsprechung dem Geschädigten eines Verkehrsunfalls ausnahmsweise einen Anspruch auf eine Kostenpauschale mit dem Argument, dass die Abwicklung von Verkehrsunfällen ein „Massengeschäft“ darstellt.²⁵

VI. Ergebnis

K kann von B gem. § 7 Abs. 1 Var. 4 StVG die Zahlung von Schadensersatz für die Kosten des Schienenersatzverkehrs und der Halterermittlung verlangen.

B. K gegen B auf Schadensersatz für Schienenersatzverkehr, Dispatchereinsätze und Halterermittlung aus §§ 18 Abs. 1 S. 1, 7 Abs. 1 Var. 4 StVG

Außerdem könnte K ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz gegen B gem. §§ 18 Abs. 1 S. 1, 7 Abs. 1 Var. 4 StVG zustehen.

B ist Fahrzeugführer des in den Unfall involvierten Pkw. Ferner liegt mit der Gleisblockade eine Nutzungsbeeinträchtigung und damit eine Sachbeschädigung vor. In ihr hat sich auch die betriebsspezifische Gefahr des Pkw verwirklicht. (s.o.)

B müsste die Rechtsverletzung aber auch zu verschulden haben. Gem. § 276 Abs. 1 BGB hat der Schuldner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG wird das Vorliegen des Verschuldens widerleglich vermutet. Da sich B hier nicht exkulpieren kann, hat er die Rechtsverletzung zu verschulden.

Es sind lediglich die Kosten für die Vorhaltung und den Einsatz des SEV sowie der Halterermittlung, nicht aber die Dispatcherkosten ersatzfähig. (s.o.)

Ein Anspruch der K gegen B gem. §§ 18 Abs. 1 S. 1, 7 Abs. 1 Var. 4 StVG liegt vor.

C. Weitere Anspruchsgrundlagen

Zudem kommt ein Anspruch der K gegen B gem. § 823 Abs. 1 BGB aufgrund einer Eigentumsverletzung in Betracht. Dies setzt ebenfalls ein Verschulden i.S.d. § 276 Abs. 1 BGB voraus, welches, mangels Umkehr der Beweislast zu Gunsten der K, positiv festgestellt werden muss. Ein Verschulden lässt sich dem Sachverhalt indes nicht entnehmen.

Ein Anspruch gem. § 823 Abs. 1 BGB aufgrund eines etwaigen Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb scheidet bereits aufgrund seiner Subsidiarität aus.²⁶

Unabhängig von der Schutzgesetzqualität des § 59 S. 1 BOSTrab liegt mangels Verschuldens des B ebenfalls kein Anspruch gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 59 S. 1 BOSTrab vor.

D. Gesamtergebnis

K kann von B aus § 7 Abs. 1 Var. 4 StVG bzw. §§ 18 Abs. 1 S. 1, 7 Abs. 1 Var. 4 StVG die Zahlung von Schadensersatz für die Kosten des Schienenersatzverkehrs sowie für die Halterermittlung verlangen.

²³ Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB (Fn. 18), § 249 Rn. 323; Mäsch (Fn. 17), JuS 2023, 685 (687).

²⁴ Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB (Fn. 18), § 249 Rn. 481.

²⁵ BGH NJW 2012, 2267 (2268).

²⁶ Förster in: BeckOK BGB (Fn. 8), § 823 Rn. 178.

FAZIT

Regelmäßig beschäftigt sich der BGH mit der Thematik von Nutzungsbeeinträchtigungen als Eigentumsverletzung. Diese Grundsätze können daher bei den Studierenden als bekannt vorausgesetzt werden, wobei stets auf die genauen Sachverhaltsangaben geachtet werden sollte.

Anders wäre nämlich zu entscheiden gewesen, wenn der Anspruch bezüglich der Straßenbahnen geltend gemacht worden wäre. In dem Fall wäre die Nutzungsmöglichkeit der Bahnen lediglich eingeengt, da sie auf anderen Strecken weiterhin regulär einsetzbar wären. Eine Eigentumsverletzung läge dann nicht vor.

Darüber hinaus kann der Schwierigkeitsgrad des Sachverhalts leicht modifiziert werden, indem auch Ansprüche gegenüber anderen Unfallbeteiligten erfragt werden. Dann könnten auch Regressansprüche des B gegen die etwaigen anderen Unfallbeteiligten aus einem gegebenenfalls bestehenden Gesamtschuldverhältnis bzw. § 17 StVG zu prüfen sein.

Ebenso könnten noch Ansprüche aus der Geschäftsführung ohne Auftrag (GoA) einschlägig sein, wenn der Sachverhalt die Angabe enthält, dass die Beseitigung der Blockade durch die K selbst vorgenommen wurde. Der BGH hat eine GoA nicht geprüft.

In Anbetracht all dieser Aspekte eignet sich das Urteil hervorragend als Basis für eine hierauf aufbauende Klausur und auch allgemein zur Wiederholung von Grundlagen, insbesondere im Hinblick auf die sogenannten „Klimakleber-Fälle“.