

Entscheidungsbesprechung

BGH, Urt. v. 27.9.2022 – VI ZR 336/21 (LG Dresden)¹

Eigentumsverletzung durch Gebrauchsbeeinträchtigung

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).

(Amtliche Leitsätze)

StVG §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1

BGB § 823

VG § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1

Dipl.-Jur. Richard Zimmer, Halle (Saale)*

I. Einleitung

Bereits 1970 entschied der BGH im bekannten „Fleet-Fall“, dass eine Eigentumsverletzung i.S.v. § 823 Abs. 1 BGB nicht zwingend die Beeinträchtigung der Sachsubstanz voraussetzt, vielmehr genügt hierfür auch eine sonstige die Eigentümerbefugnisse treffende tatsächliche Einwirkung auf die Sache, etwa eine Gebrauchsentziehung.² In diesem Fall wurde infolge des Absturzes einer Ufermauer eines Kanals (sog. Fleet) ein Schiff im Fleet eingesperrt, während ein anderes nicht hineinkonnte.³ Der BGH entschied, dass trotz der fehlenden Substanzverletzung bezüglich des eingesperrten Schiffs eine Eigentumsverletzung und damit ein Anspruch nach § 823 Abs. 1 BGB zu bejahen sei, da diesem

* Der Autor hat Rechtswissenschaften an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg studiert.

¹ Die Entscheidung ist abrufbar unter <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20336/21&nr=131578> (15.12.2022) sowie veröffentlicht in BeckRS 2022, 29708.

² BGH NJW 1971, 886; instruktiv dazu *Larenz/Canaris*, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3 c.

³ BGH NJW 1971, 886.

jede Bewegungsmöglichkeit über das Fleetstück hinaus genommen war und dem Eigentümer der bestimmungsgemäße Gebrauch als Transportmittel somit gänzlich entzogen wurde.⁴ Hinsichtlich des ausgesperrten Schiffs läge dagegen keine Eigentumsverletzung vor, da hier noch andere Nutzungsmöglichkeiten als Transportmittel außerhalb des Fleets verblieben und somit kein Nutzungsentzug, sondern eine bloße Nutzungseinengung vorläge.⁵ Danach ist also der Benutzungsentzug, welcher eine Rechtsverletzung i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB begründet, von der bloßen Nutzungseinengung abzugrenzen.⁶ Anlässlich eines blockierten Straßenbahngleises hatte der BGH nun auch in einem aktuellen Fall die Gelegenheit, eine solche Abgrenzung vorzunehmen.

II. Sachverhalt

Die Klägerin betreibt als kommunales Nahverkehrsunternehmen öffentlichen Straßenbahnlinienverkehr. Sie nimmt die Beklagte als Haftpflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch. Die Klägerin behauptet, bei der Beklagten versicherte Kraftfahrzeuge seien an vier Verkehrsunfällen beteiligt gewesen und hätten dabei ihre Straßenbahngleise blockiert. Sie macht dadurch entstandene Kosten für Schienenersatzverkehr, für Dispatchereinsätze, für Halterermittlung sowie Kostenpauschalen geltend.

III. Entscheidung

Der BGH hat anders als die Vorinstanz eine Eigentumsverletzung und somit eine Sachbeschädigung gem. §§ 18, 7 StVG angenommen, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache an das Landgericht Dresden zurückverwiesen.

1. Rechtsgrundlagen

Die Klägerin stützt ihre Schadensersatzklage auf die §§ 7, 18 StVG, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG. In § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG wird normiert, dass ein Dritter, der einen Schaden erlitten hat, neben dem Schädiger auch direkt dessen Haftpflichtversicherung auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann, es bestehe insoweit ein Wahlrecht.⁷ Dies setzt nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG voraus, dass es sich um eine Haftpflichtversicherung zur Erfüllung einer nach dem Pflichtversicherungsgesetz bestehenden Versicherungspflicht handelt. Die Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für die verunfallten Kraftfahrzeugführer ergibt sich aus § 1 PflVG, sodass die Voraussetzungen für die Ausübung des Wahlrechts durch die Klägerin hier vorlagen.⁸ In § 18 Abs. 1 StVG ist hingegen die Schadensersatzpflicht des Fahrzeugführers geregelt, wobei hinsichtlich der materiellen Voraussetzungen abgesehen von der Führereigenschaft auf § 7 Abs. 1 StVG verwiesen wird.⁹ Tatbestandlich muss zunächst gem. § 18 Abs. 1 StVG i.V.m. § 7 Abs. 1 StVG eine Verletzung der Rechtsgüter Leben, Körper oder Gesundheit oder die Beschädigung einer Sache vorliegen. Diese muss bei Betrieb eines Kraft-

⁴ BGH NJW 1971, 886 (888).

⁵ BGH NJW 1971, 886 (888).

⁶ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 8 f.; BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 18); BGH NJW 2015, 1174 (1175 Rn. 18); BGH NJW-RR 2005, 673 (674); BGH NJW 2004, 356 (358); *Wagner*, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 8. Aufl. 2020, § 823 Rn. 270.

⁷ *Burmann*, in: *Burmann u.a., Kommentar zum Straßenverkehrsrecht*, 27. Aufl. 2022, VVG § 115 Rn. 2.

⁸ *Burmann*, in: *Burmann u.a., Kommentar zum Straßenverkehrsrecht*, 27. Aufl. 2022, VVG § 115 Rn. 2.

⁹ *Greger*, in: *Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs*, 5. Aufl. 2016, § 4 Rn. 3; *Burmann*, in: *Burmann u.a., Kommentar zum Straßenverkehrsrecht*, 27. Aufl. 2022, StVG § 18 Rn. 3.

fahrzeugs (§ 1 Abs. 2 StVG) eingetreten sein und zu einem Schaden geführt haben.¹⁰ Die Ersatzpflicht ist gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht worden ist.¹¹ Die Verschuldensvermutung des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG konnte vorliegend allerdings nicht durch die Beklagte widerlegt werden, im Übrigen handelte es sich bei den versicherten Fahrern unproblematisch um Fahrzeugführer i.S.v. § 18 Abs. 1 StVG und ein etwaiger Schaden war bei Betrieb der Kraftfahrzeuge eingetreten.

2. Vorliegen einer Sachbeschädigung

Problematisch war im gegebenen Sachverhalt das Vorliegen einer Sachbeschädigung, schließlich erlitten die Schienen der Klägerin selbst keine Substanzverletzung, vielmehr war die Klägerin nur in ihrem Gebrauch beeinträchtigt. Nach ständiger Rechtsprechung richtet sich der Begriff der Sachbeschädigung i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG nach dem BGB und erfordert, dass die Substanz der Sache nicht unerheblich verletzt oder ihre Brauchbarkeit zu der bestimmungsgemäßen Verwendung nicht unerheblich beeinträchtigt worden ist, ohne dass zugleich ein Eingriff in die Sachsubstanz vorliegt.¹²

Ohne Rücksichtnahme auf diese herkömmliche Definition bestimmt der BGH im vorliegenden Urteil das Tatbestandsmerkmal „eine Sache beschädigt“ des § 7 Abs. 1 StVG entsprechend dem Tatbestandsmerkmal „Eigentum verletzt“ i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB.¹³ Er stellt darauf ab, dass die Verletzung des Eigentums an einer Sache nicht nur durch eine Beeinträchtigung der Sachsubstanz erfolgen könne, sondern auch durch eine sonstige die Eigentümerbefugnisse treffende tatsächliche Einwirkung auf die Sache selbst, die deren Benutzung objektiv verhindert.¹⁴ Die Einwirkung muss sich jedenfalls auf die Sache selbst beziehen, sie darf nicht bloß die Person des Eigentümers betreffen.¹⁵ Ein Beispiel für das bloße Vorliegen eines Personenbezugs ist der Entzug des Führerscheins, hier ist das Auto durch andere Personen nach wie vor nutzbar, die Einwirkung betrifft somit lediglich den Eigentümer.¹⁶ Im gegebenen Straßenbahn-Fall liegt der Sachbezug dagegen aufgrund der Blockade der Schienen selbst unproblematisch vor.

Im Gegensatz zum LG Dresden in der Vorinstanz nimmt der BGH nun wie im „Fleet-Fall“ die Abgrenzung zwischen einer beachtlichen, eine Rechtsverletzung darstellenden Nutzungsbeeinträchtigung und einer i.R.d. § 823 Abs. 1 BGB unbeachtlichen Nutzungsbeeinträchtigung vor.¹⁷ Die Notwendigkeit dieser Abgrenzung ergibt sich daraus, dass § 823 Abs. 1 BGB bekanntlich nicht das Vermögen als solches vor fahrlässigen Verletzungshandlungen schützt.¹⁸ Diesem Grundsatz würde es

¹⁰ Auf die Einzelheiten zu § 7 StVG kann hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden, jedoch ist im Hinblick auf das Tatbestandsmerkmal „bei Betrieb“ an die Problematik des Betriebsbegriffes zu denken und insoweit je nach Indikation im Sachverhalt der verkehrstechnische vom maschinentechnischen Begriff abzugrenzen, siehe dazu *Medicus/Petersen*, Bürgerliches Recht, 28. Aufl. 2021, Rn. 633.

¹¹ Es handelt sich hierbei um eine Vermutung, sodass entgegen der *Rosenbergschen* Formel nunmehr den Fahrzeugführer die Beweispflicht für das Fehlen des Verschuldens trifft, vgl. *Greger*, in: *Greger/Zwickel*, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl. 2016, § 4 Rn. 22 ff.; weitere Haftungstatbestände aus widerleglich vermutetem Verschulden sind etwa: §§ 831, 832, 833 S. 2, 834, 836–838 BGB.

¹² BGH NJW 2015, 1174; BGH NJW-RR 2008, 406; BGH NJW 2007, 1205 (1206 Rn. 10); OLG Brandenburg NJW-RR 2011, 962 (963); LG Leipzig BeckRS 2014, 8742.

¹³ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 7.

¹⁴ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 7.

¹⁵ *Medicus/Lorenz*, Schuldrecht II, Besonderer Teil, 18. Aufl. 2018, § 74 Rn. 16; *Hager*, in: *Staudinger*, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 B 89.

¹⁶ BGH NJW 1975, 347; *Hager*, in: *Staudinger*, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 B 89.

¹⁷ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 9.

¹⁸ *Wagner*, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, Kap. 5 Rn. 67; *ders.*, in: *MüKo-BGB*, Bd. 7, 8. Aufl. 2020, § 823 Rn. 269; bei vorsätzlichem Handeln ist an § 826 BGB zu denken, welcher auch reine Vermögensschäden erfasst, siehe

widersprechen, sämtliche fahrlässige Nutzungsbeeinträchtigungen mit Schadensersatzpflichten zu sanktionieren, da ansonsten ohne Einschränkung vielfach bloße Vermögensschäden, die an sich von § 823 Abs. 1 BGB nicht erfasst sind, ersatzfähig wären. Dies gilt insbesondere in Fällen, in denen im Rahmen des Gebrauchs der eigenen Sache eine fremde Sache nicht genutzt werden kann, so wie das Fleet im Hinblick auf das ausgesperrte Boot im Ausgangsfall. Wenn auch der Gebrauch solcher fremden Sachen von der Nutzungsbefugnis des Eigentümers nach § 903 S. 1 BGB und damit dem Schutz des § 823 BGB erfasst wäre, würden Gebrauchsvereitelungen regelmäßig Haftungspflichten zulasten der fahrlässig handelnden Person auslösen, was aufgrund der Alltäglichkeit solcher Beeinträchtigungen (z.B. normaler Verkehrsstau als Nutzungsbeeinträchtigung aller betroffenen Fahrzeuge im Hinblick auf die Straße) mit der allgemeinen Handlungsfreiheit des fahrlässig Handelnden nicht vereinbar wäre.¹⁹ Um also Schadensersatzpflichten bei bloßen Gebrauchsbeeinträchtigungen nur in angemessenen Fällen zu statuieren, bedarf es einer Abgrenzung der relevanten Eigentumsverletzungen i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB von den ersatzlos hinzunehmenden Nutzungsbeeinträchtigungen.²⁰

Relevantes Abgrenzungskriterium ist hierbei die Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung.²¹ Maßgeblich soll sein, ob eine Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzung der Sache oder eine bloße Einengung der bestimmungsgemäßen Nutzung der Sache vorliegt.²²

Im Falle einer Nutzungsaufhebung, d.h. bei der Aufhebung sämtlicher bestimmungsgemäßer Verwendungsmöglichkeiten einer Sache, soll eine Eigentumsverletzung i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB vorliegen.²³ Wenngleich nach den obigen Grundsätzen eine allgemeine Fahrlässigkeitshaftung für Vermögensschäden verhindert werden muss, erscheint es in den Fällen der Nutzungsaufhebung ausnahmsweise angemessen, diese als relevante Eigentumsverletzung einzuordnen, da die Aufhebung sämtlicher Nutzungsmöglichkeiten einer Wegnahme der Sache, welche unstreitig unter § 823 Abs. 1 BGB fällt, gleichkommt.²⁴ Bejaht wurde ein Schadensersatz wegen Nutzungsaufhebung unter anderem bei dem Einsperren von zwei Schiffen im Hafen,²⁵ der behördlich angeordneten Räumung des Fabrikgrundstücks eines Unternehmers für die Dauer von zwei Stunden infolge eines Feuers auf dem Nachbargrundstück²⁶ und bei einer Zufahrtsblockade durch Demonstranten, infolge derer über mehrere Tage hinweg die dort abgestellten Baumaschinen nicht mehr genutzt werden konnten.²⁷ Nach bisheriger Rechtsprechung und weiten Teilen der Literatur darf der Nutzungsentzug in zeitlicher Hinsicht jedoch nicht bloß kurzfristig sein.²⁸ Nach der Auffassung des BGH genügte etwa eine wenige Stunden andauernde Blockade durch ein im Halteverbot geparktes Auto mangels ausreichender zeitlicher Intensität nicht für eine Eigentumsverletzung aus.²⁹ Auf dieses zusätzliche Kriterium ver-

Medicus/Petersen, Bürgerliches Recht, 28. Aufl. 2021, Rn. 605; *Schaub*, in: Prütting/Wegen/Weinreich, Kommentar zum BGB, 17. Aufl. 2022, § 826 Rn. 1.

¹⁹ Vgl. *Larenz/Canaris*, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3 c.

²⁰ *Wandt*, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 9. Aufl. 2019, § 16 Rn. 30.

²¹ BAG NJW 2016, 666 (667 Rn. 32); *Wagner*, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 8. Aufl. 2020, § 823 Rn. 270.

²² BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 17 f.).

²³ BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 17.).

²⁴ BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 17 f.); vgl. *Larenz/Canaris*, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3 c; *Hager*, in: Staudinger, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 B 91.

²⁵ BGH NJW-RR 2017, 219.

²⁶ BGH NJW 1977, 2264.

²⁷ BGH NJW 1998, 377 (380).

²⁸ BGH NJW 2004, 356 (358); *Sprau*, in: Grüneberg, Kommentar zum BGB, 81. Aufl. 2022, § 823 Rn. 7; *Schaub*, in: Prütting/Wegen/Weinreich, Kommentar zum BGB, 17. Aufl. 2022, § 823 Rn. 50.

²⁹ BGH NJW 2004, 356 (358).

zichtet der BGH allerdings im vorliegenden Fall.³⁰ Nach seiner Auffassung bedarf es bei einer vollständigen Aufhebung der Eigentümerbefugnisse nicht zusätzlich der Überschreitung einer zeitlich definierten Erheblichkeitsschwelle, die erforderliche Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung folge hier vielmehr bereits aus dem Entzug des bestimmungsgemäßen Gebrauchs.³¹

Eine bloße Nutzungseinengung, die keine Eigentumsverletzung i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB begründet, soll dagegen vorliegen, wenn nur eine bestimmte Verwendungsmodalität bzw. eine Mehrzahl von Verwendungszwecken, die das Einsatzpotential der Sache nicht erschöpfen, ausgeschlossen ist.³² Von einer Mehrzahl möglicher bestimmungsgemäßer Verwendungen muss zumindest noch eine als möglich verbleiben, lediglich wenn die Sache in gar keiner Hinsicht mehr bestimmungsgemäß verwendet werden kann, liegt keine Nutzungseinengung, sondern eine Nutzungsaufhebung vor.³³ Eine bloße Nutzungseinengung ist etwa dann anzunehmen, wenn ein Fahrzeug unter Beibehaltung seiner Bewegungsmöglichkeit im Übrigen an einer konkret geplanten Fahrt gehindert und seine Nutzung dadurch nur zeitweilig beschränkt wird, z.B., wenn lediglich ein bestimmter Weg einer Elektrolok durch beschädigte Fahrleitungsdrähte unbefahrbar wird³⁴ oder die Autobahn durch einen auf dem Verzögerungstreifen befindlichen und teilweise in die rechte Fahrbahn hineinragenden Sattelzug nur noch auf dem linken Fahrstreifen benutzt werden kann.³⁵

Im vorliegenden Fall bejahte der BGH das Vorliegen einer Nutzungsentziehung an den Gleisen infolge der Blockade derselben durch die verunfallten Fahrzeuge.³⁶ Anders als im Fleet-Fall stellt der BGH als Anknüpfungspunkt für die Eigentumsverletzung nicht auf die Nutzung der Straßenbahn als Transportmittel ab, sondern betrachtet vielmehr die blockierte Schiene als Objekt der Verletzungshandlung, da die Blockade dazu führe, dass das Gleis an der blockierten Stelle nicht mehr befahren werden kann.³⁷

Somit lag im Ergebnis eine Eigentumsverletzung i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB und aufgrund der entsprechenden Auslegung des § 7 Abs. 1 StVG eine Sachbeschädigung nach dieser Vorschrift vor.

3. Schutzzweck der Norm

Problematisch war weiterhin, ob der vorliegende Schaden vom Schutzzweck der Norm erfasst war. Dies hatte das LG Dresden in der Vorinstanz noch verneint. Eine Schadensersatzpflicht besteht nur, wenn die Tatfolgen, für die Ersatz begehrt wird, aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen oder die verletzte vertragliche oder vorvertragliche Pflicht übernommen worden ist.³⁸ Die maßgebliche Norm muss den Schutz des Rechtsguts gerade gegen die vorliegende Schädigungsart bezwecken.³⁹ Daran fehlt es, wenn sich eine Gefahr realisiert hat, die

³⁰ Wie bereits in BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 19); so auch *Larenz/Canaris*, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3 c.

³¹ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 8; BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 19).

³² BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 9.

³³ Vgl. BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 8 f.

³⁴ BGH NJW-RR 2005, 673 (674); vgl. bereits *Zeuner*, in: FS Flume, 1978, Bd. 1, S. 775 (785).

³⁵ BGH NJW-RR 2012, 163 (163 Rn. 8).

³⁶ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 10.

³⁷ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 10.

³⁸ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 12; BGH NJW 2019, 1741 (1744 Rn. 30); BGH NJW 2014, 2190 (2191 Rn. 10); BGH NJW 1958, 1041; *Vieweg/Lorz*, in: Staudinger, Eckpfeiler des Zivilrechts, 7. Aufl. 2020, Rn. I 124; *Grüneberg*, in: *Grüneberg*, Kommentar zum BGB, 81. Aufl. 2022, Vorb. v. § 249 Rn. 29.

³⁹ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 12; *Wandt*, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 9. Aufl. 2019, § 16 Rn. 139; *Flume*, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2022, § 249 Rn. 288.

dem allgemeinen Lebensrisiko und damit dem Risikobereich des Geschädigten zuzurechnen ist.⁴⁰ Wann ein Schaden dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen ist und somit nicht mehr dem Schutzzweck der jeweiligen Norm unterfällt, ist im Rahmen einer wertenden Betrachtung zu bestimmen.⁴¹

Der BGH nimmt im vorliegenden Fall unproblematisch an, dass die Blockade einer Schiene dem Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG unterfällt.⁴² So habe sich vorliegend nicht bereits deswegen das allgemeine Lebensrisiko verwirklicht, weil sich Schienenblockaden infolge von Verkehrsunfällen öfter ereignen.⁴³ Vielmehr handele es sich bei dem Unfall um ein besonderes Risiko, dessen Hinnahme dem Einzelnen nicht ohne weiteres zuzumuten sei.⁴⁴ Zuletzt ging der BGH auf das Argument der Revisionserwiderung ein, dass bei der Blockade eines Linienbusses durch einen infolge eines Unfalls verursachten Stau keine Rechtsverletzung, sondern die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos anzunehmen wäre und sich so ein Wertungswiderspruch zum vorliegenden Fall ergäbe. Der BGH spricht diesen vermeintlichen Wertungswiderspruch zwar an, verweist aber lediglich pauschal darauf, dass hierauf nicht näher eingegangen werden müsse, da vorliegend nun mal eine Straßenbahn und kein Linienbus blockiert wurde.⁴⁵ Tatsächlich wird man annehmen müssen, dass der von der Revisionserwiderung angeführte Beispielsfall mit dem vorliegenden nur bedingt vergleichbar ist. Ein Unfall im normalen Straßenverkehr kann potenziell jeden Autofahrer betreffen, die Blockade einer Straßenbahnschiene naturgemäß nur die Straßenbahn, sodass bei letzterer aufgrund des eng begrenzten Kreises der potenziell Betroffenen kaum mehr von einem *allgemeinen* Lebensrisiko gesprochen werden kann. Im Rahmen der normativen Betrachtung bei der Beurteilung des Schutzzweckzusammenhangs ist somit eine abweichende Beurteilung gerechtfertigt.⁴⁶

IV. Sonstige Ansprüche

Im Ergebnis bejaht der BGH damit die Möglichkeit eines Anspruchs des Klägers auf Schadensersatz aus §§ 7, 18 StVG, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, verweist die Sache zur weiteren Klärung aber an das LG Dresden zurück. Explizit offen lässt er dabei, ob weitere Anspruchsgrundlagen in Betracht kommen. Zu denken wäre etwa an § 16 StVG i.V.m. § 823 Abs. 1 BGB i.V.m. dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Ein solcher Anspruch scheidet jedoch aus, da ein Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eine Unmittelbarkeit (sog. Betriebsbezogenheit) voraussetzt, d.h. der Eingriff muss sich spezifisch gegen den Betrieb richten.⁴⁷ Hier ist es aber lediglich dem Zufall geschuldet, dass die verunglückten Fahrzeuge auf den Schienen der Klägerin stehen geblieben sind, sodass es an der betriebsbezogenen Eingriffsrichtung fehlt. Eine Unmittelbarkeit hätte vielmehr eine gezielte Blockade der Strecke erfordert.⁴⁸ Im Übrigen bedarf es des ohnehin viel kritisierten Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb als subsidiärem Auffangrecht nicht, wenn wie vorliegend bereits eine Eigentumsverletzung gegeben ist, das Recht am eingerichteten und

⁴⁰ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 12; BGH NJW 2014, 2190 (Rn. 10); *Schaub*, in: Prütting/Wegen/Weinreich, Kommentar zum BGB, 17. Aufl. 2022, § 823 Rn. 7; *Flume*, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2022, § 249 Rn. 288.

⁴¹ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 12; BGH NJW 2014, 2190 (Rn. 10).

⁴² BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 12.

⁴³ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 13.

⁴⁴ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 13.

⁴⁵ BGH BeckRS 2022, 29708 Rn. 14.

⁴⁶ Vgl. *Wagner*, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, Kap. 5 Rn. 90; *Vieweg/Lorz*, in: Staudinger, Eckpfeiler des Zivilrechts, 7. Aufl. 2020, Rn. I 124.

⁴⁷ *Sprau*, in: Grüneberg, Kommentar zum BGB, 81. Aufl. 2022, § 823 Rn. 139.

⁴⁸ Vgl. zur gezielten Besetzung eines Baggers: LG Aachen NJW-RR 2007, 89.

ausgeübten Gewerbebetrieb tritt insoweit subsidiär zurück.⁴⁹ Jedoch kommt ein Schadensersatzanspruch aus § 16 StVG i.V.m. § 823 Abs. 1 BGB bzw. § 16 StVG i.V.m. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 858 BGB wegen Verletzung des berechtigten Besitzes in Betracht.⁵⁰ Wenn man mit dem BGH auf die Schienen als Verletzungsobjekt abstellt, dürfte es jedoch bereits an der Besitzbegründung an selbigen fehlen.⁵¹ Wenn man schon die kurze Berührung der Straßenbahn mit dem Schienenweg für eine Besitzerlangung als ausreichend betrachten will, so fehlt es im gegebenen Fall schon von vornerein an der Erreichbarkeit der Schienen, da der Zugang zu ihnen versperrt war, sodass im Ergebnis keine tatsächliche Herrschaftsbeziehung zu den Schienen und damit auch kein Besitz i.S.v. § 854 Abs. 1 BGB begründet werden konnte, sodass beide Ansprüche ausscheiden.⁵² Zuletzt käme ein Anspruch aus § 16 StVG i.V.m. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 64 EBO⁵³ in Betracht. Nach § 64 EBO ist es verboten, Fahrt-Hindernisse für Eisenbahnen zu bereiten, bei der Norm handelt es sich auch um ein Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.⁵⁴ Unter den Begriff der Eisenbahn i.S.v. § 1 EBO fallen allerdings nur Bahnen, die sich im Rad/Schienensystem Eisenbahn bewegen (vgl. auch § 2 AEG), dagegen nicht Straßenbahnen, die sich mittels Oberleitung fortbewegen.⁵⁵

V. Bewertung

Das Urteil fügt sich in eine Reihe von kaum überschaubaren Entscheidungen⁵⁶ zur Eigentumsverletzung ohne Substanzeinwirkung ein und kann im Ergebnis überzeugen, kommt die Blockade im vorliegenden Fall doch einem Sachentzug gleich. Fragwürdig erscheint jedoch, dass anders als im „Fleet-Fall“⁵⁷ auf die Benutzbarkeit der Schienen und nicht auf die der Straßenbahn als Transportmittel abgestellt wird. Hierfür bestand keine Notwendigkeit, denn bei einer Straßenbahn, die nicht mehr vorwärtsfahren kann, ist kein bestimmungsgemäßer Gebrauch mehr möglich, sodass in dieser Hinsicht bereits eine Nutzungsaufhebung vorlag. Das physische Hindernis des verunfallten Fahrzeugs betrifft lediglich die Bahn, die Schienen als passives Hilfsmedium des Transports werden hiervon nicht tangiert. Andernfalls hätte etwa auch im „Fleet-Fall“ des BGH auf das nicht mehr befahrbare Wasser innerhalb des Fleets abgestellt werden müssen, sodass im Ergebnis eine Eigentumsverletzung des Schiffseigentümers ausgeschlossen wäre – eine solche Betrachtungsweise würde allerdings gekünstelt und kontraintuitiv wirken und ist wie darlegt nicht notwendig, um zum richtigen Ergebnis zu gelangen. Auch der Verzicht auf eine zeitliche Erheblichkeitsschwelle überzeugt nicht. Selbst wenn jegliche Nutzungsmöglichkeiten temporär aufgehoben sind, sollten ganz kurzfristige Beeinträchtigungen außer Betracht bleiben, hierbei handelt es sich um bloße „Belästigungen“ und keine Verletzungen des geschützten Rechtsguts. Eine Zeitschwelle sollte auch für erhebliche, mög-

⁴⁹ *Schaub*, in: Prütting/Wegen/Weinreich, Kommentar zum BGB, 17. Aufl. 2022, § 823 Rn. 81; *Hager*, in: Staudinger, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 B 95.

⁵⁰ Zumindest der berechtigte Besitz stellt nach der h.M. ein sonstiges Recht i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB dar, vgl. *Sprau*, in: Grüneberg, Kommentar zum BGB, 81. Aufl. 2022, § 823 Rn. 13; ob § 858 BGB ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB darstellt, ist umstritten, wird aber ebenfalls von der h.M. bejaht, vgl. *Medicus/Petersen*, Bürgerliches Recht, 28. Aufl. 2021, Rn. 621.

⁵¹ Vgl. BGH NJW-RR 2005, 673 (674 f.).

⁵² BGH NJW-RR 2005, 673 (674 f.).

⁵³ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

⁵⁴ BGH NJW-RR 2005, 673.

⁵⁵ *Lampe*, in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 242. Aufl. 2022, EBO § 1 Rn. 1.

⁵⁶ Vgl. nur BGH NJW-RR 2017, 219 (221 Rn. 18); BGH NJW 2015, 1174 (1175 Rn. 18); BGH NJW-RR 2005, 673 (674); BGH NJW 2004, 356 (358); BGH NJW 1998, 377 (380); BGH NJW-RR 1990, 1172 (1173); BGH NJW 1977, 2264.

⁵⁷ BGH NJW 1971, 886 (888).

licherweise wirtschaftlich stark einschneidende Gebrauchsentziehungen veranschlagt werden, wenngleich sie in diesen Fällen geringer angesetzt werden muss als bei vernachlässigbaren wirtschaftlichen Schäden, insbesondere im privaten Bereich. Schlussendlich bleibt festzustellen, dass der Fall allgemeine Probleme des Deliktsrechts (Rechtsverletzung, Schutzzweck der Norm) mit dem regelmäßig zum Pflichtfachstoff der Ersten Juristischen Prüfung gehörenden StVG⁵⁸ kombiniert und sich demnach gut für zukünftige Examensklausuren eignen dürfte.

⁵⁸ Explizite Nennung in: Baden-Württemberg: § 8 Abs. 2 Nr. 1 JAPRO BW: „aus dem Straßenverkehrsgesetz: Abschnitt 2. Haftpflicht“; Bayern: § 18 Abs. 2 Nr. 1 lit. b JAPO Bayern: „Grundzüge des Rechts der Gefährdungshaftung aus dem Straßenverkehrsgesetz“; Bremen: § 5 Abs. 1 Nr. 1 lit. b JAPG: „Haftpflichtrecht des Straßenverkehrsgesetzes“; Hamburg: § 1 Abs. 1 Nr. 3 PrüfungsgegenständeVO: „aus dem Straßenverkehrsgesetz: der Zweite Abschnitt“; Hessen: § 7 S. 1 Nr. 2 lit. b JAG: „Haftungsvorschriften des Straßenverkehrsgesetzes“; Mecklenburg-Vorpommern: § 11 Abs. 2 Nr. 1 lit. b JAPO M-V: „aus dem Straßenverkehrsgesetz in Grundzügen Abschnitt II“; Niedersachsen: § 16 Abs. 1 Nr. 7 NJAVO: „die §§ 7 bis 20 des Straßenverkehrsgesetzes“; NRW: § 11 Abs. 2 Nr. 1 lit. c JAG NRW: „im Überblick die Haftungsregeln des Straßenverkehrsgesetzes“; Saarland: § 8 Abs. 2 Nr. 2 JAG: „aus dem Straßenverkehrsgesetz: Abschnitt II“; Sachsen: § 14 Abs. 3 Nr. 2 SächsJAPO: „aus dem Straßenverkehrsgesetz: Abschnitt II“; Sachsen-Anhalt: § 14 Abs. 2 Nr. 1 lit. c JAPrVO LSA: „im Überblick das Recht der Gefährdungshaftung, insbesondere nach dem Straßenverkehrsgesetz“; Schleswig-Holstein: § 3 Abs. 3 Nr. 1 lit. b sublit. cc JAVO: „im Überblick: die Halterhaftung nach dem Straßenverkehrsgesetz“. Keine explizite Nennung in: Berlin (§ 3 Abs. 4 JAO); Brandenburg (§ 3 Abs. 4 BbgJAO); Rheinland-Pfalz (§ 37 JAPO); Thüringen (§ 14 ThürJAPO), das StVG fällt in diesen Bundesländern allerdings womöglich unter den Begriff des „Schuldrechts“.