

**60. Zum Begriff der Haltestelle einer Straßenbahn im Sinne von § 23 Abs. 2 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 (RGBl. I S. 91).**

VI. Zivilsenat. Urf. v. 12. Oktober 1931 i. S. G. (Rl.) w. v. R. u. Gen. (Bekl.). VI 190/31.

- I. Landgericht I Berlin.  
II. Kammergericht daselbst.

Hierzu wird in den Gründen ausgeführt:

Der § 23 Abs. 2 KfzVo. schreibt vor, daß an einer Haltestelle haltende Schienenfahrzeuge auf der Seite, wo die Fahrgäste ein- und aussteigen, nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen seitlichen Abstand überholt werden dürfen, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden. Was unter einer Haltestelle zu verstehen ist, sagt die Verordnung nicht, wohl aber ergibt sich die Bestimmung dieses Begriffes aus dem Zweck, den jene Vorschrift verfolgt. Dieser Zweck geht dahin, den Fahrgästen der Straßenbahnen ein gefahrloses Erreichen und Verlassen der Wagen zu ermöglichen und sie, auch im Interesse der schnelleren Abwicklung des Straßenbahnverkehrs, von der Pflicht zu befreien, sich durch dauerndes und umständliches Umschauen darüber zu vergewissern, ob mit ihrem unvermeidlichen Aufenthalt auf dem Fahrdamm nicht Kraftfahrzeuggefahren verbunden sind; sie sollen sich mit ungeteilter Aufmerksamkeit dem Ein- und Aussteigen und den damit verbundenen weiteren Handlungen widmen können. Für diesen Schutzzweck macht es keinen Unterschied, ob der Punkt, wo die Straßenbahn hält, durch eine Tafel mit entsprechender Aufschrift als Straßenbahnhaltestelle gekennzeichnet ist, oder ob der Haltepunkt in üblicher und dem Verkehr erkennbarer Weise unter Duldung der Straßenbahnverwaltung, also nicht verbotswidrig, vom Publikum zum Ein- und Aussteigen benutzt wird. Eine

Unterscheidung zwischen den ersteren Haltestellen, die der Vorder-richter anscheinend mit dem Ausdruck „offizielle Haltestellen“ bezeichnet, und den letzteren verkehrsüblichen Haltestellen wird in § 23 Abs. 2 StVo. nicht gemacht. Nun ist es verkehrsüblich und allgemein bekannt, daß die Fahrgäste, ohne daß die Straßenbahnverwaltungen hiergegen etwas einzuwenden haben, die Wagen bereits an den Endhaltestellen besteigen, an denen die Straßenbahnzüge rangiert und zusammengesetzt werden; auch diese Endhaltestellen haben daher als Haltestellen im Sinne des § 23 Abs. 2 a. a. O. zu gelten. Um eine solche Endhaltestelle handelt es sich bei dem hier fraglichen Haltepunkt in der R.straße in Berlin. Denn es war üblich und aus der Befehung der Wagen mit Fahrgästen und aus der Abgabe des Klingelzeichens durch den Führer für jedermann offensichtlich, daß dort bereits Fahrgäste in die Wagen stiegen; auch hat der Zeuge Schaffner S., dem der Berufsrichter folgt, bekundet, der Führer des Triebwagens habe schon geklingelt gehabt, wie er dies vorschriftsmäßig machen müsse, damit etwaige Fahrgäste, die den Wagen schon an der Spitzweiche besteigen wollten, darauf aufmerksam würden, daß die Abfahrt des Wagens bevorstehe. Ist diese Angabe richtig, so hatte die Straßenbahnverwaltung nicht nur gegen das Einsteigen in der R.straße nichts einzuwenden, sondern sie hatte sogar Anordnungen dahin erlassen, die Fahrgäste darauf aufmerksam zu machen, daß das Einsteigen dort gestattet sei. Bei solcher Sachlage kann der Ansicht des Zeugen und der ihm darin folgenden rechtlichen Beurteilung des Kammergerichts nicht beigetreten werden, daß sich in der R.straße keine für das Publikum bestimmte Endhaltestelle, sondern nur ein Rangiergleis befinde. Eine das Revisionsgericht bindende tatsächliche Feststellung (§ 561 Abs. 2 ZPO.) liegt insoweit nicht vor, sondern eine Verklemmung des Rechtsbegriffs der Haltestelle.

Hiernach hat aber der Zweitbeklagte dem § 23 Abs. 2 StVo. zuwidergehandelt, indem er nicht in Schrittgeschwindigkeit an dem Straßenbahnzuge vorübergefahren ist. . . .