

0401 030

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 112/67

URTEIL

Verkündet am
9. Juli 1970
Schorn,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Stadt K [REDACTED],
vertreten durch den Oberbürgermeister,
2. des Straßenbahnoberwagenführers
Eduard A r [REDACTED],
K [REDACTED], Hu [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Horst P [REDACTED],
K [REDACTED], Wi [REDACTED]straße [REDACTED],
als Inhaber der Firma Horst P [REDACTED] in K [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Juli 1970 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Hubert Meyer sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 15. November 1966 wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges hat die beklagte Stadt 1/3, der Beklagte Armbruster 2/3 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger verlangt Schadensersatz wegen der Beschädigung eines Omnibusses durch einen Straßenbahnwagen der beklagten Stadt.

Der Unfall ereignete sich am 28. Februar 1962 gegen 23 Uhr in K[REDACTED]-Kn[REDACTED] an der Einmündung der S[REDACTED]-straße in die R[REDACTED]- bzw. Rh[REDACTED]straße. Um diese Zeit kam der Kraftfahrer Fr[REDACTED] mit einem unbesetzten Omnibus des Klägers vom Typ Daimler-Benz aus der Stadt und bog von der R[REDACTED]straße bzw. Rh[REDACTED]straße nach links in

- 3 -

die S[REDACTED]straße (Alt-Kn[REDACTED]) ein. Ihm kam ein Personenkraftwagen entgegen, der nach links in die Rh[REDACTED]straße einbog und dabei den Omnibus hinten streifte, sich aber in rascher Fahrt rheinwärts entfernte. Der Fahrer Fr[REDACTED] hielt seinen Omnibus sofort an, der dabei mit den Hinterrädern auf den Schienen der Straßenbahn zu stehen kam. Er hielt einen Taxifahrer an und veranlaßte ihn, mit Hilfe seiner Funksprechanlage die Polizei zu benachrichtigen.

Inzwischen näherte sich aus der Stadt auf dem neben der R[REDACTED]straße verlaufenden bahneigenen Gleiskörper ein sechssachsiger Großraumwagen der Verkehrsbetriebe der beklagten Stadt mit dem Beklagten Ar[REDACTED] als Wagenführer. Der im Jahre 1904 geborene Beklagte Ar[REDACTED] war seit 1927 mit geringen Unterbrechungen im städtischen Dienst als Straßenbahnführer tätig, und zwar im Beamtenverhältnis, zuletzt als Oberwagenführer. Der Straßenbahnwagen hatte auf der Strecke vor dem Zusammenstoß zwei leichte Kurven so zu durchfahren, daß etwa 45 m vor der Unfallstelle die beiden Scheinwerfer des Straßenbahnzuges mit ihrem Abblendlicht wieder gerade auf die Schienenführung leuchteten. Der Zugführer hatte bei dieser letzten geraden Strecke die Geschwindigkeit des Zuges auf etwa 31 km/h erhöht und fuhr nach 6 Sekunden, die er für die Strecke von 45 m brauchte, auf den haltenden Omnibus auf. Beide Fahrzeuge wurden erheblich beschädigt.

Eine von der Stadt veranlaßte Untersuchung des Straßenbahnzugführers Ar[REDACTED] ergab, daß er u.a. neben Kreislaufstörungen an schwersten Aufmerksamkeitstörungen, zeitweisen Aufmerksamkeitsstörungen und schweren



Störungen der Wahrnehmungsfähigkeit litt, so daß er zum Führen von Straßenbahnwagen untauglich war; infolge der Störungen seines psycho-physischen Leistungsvermögens brauchte er als Gesamtreaktion (Wahrnehmungszeit und Reaktionszeit) bis zu 7,5 Sekunden.

Der Kläger ist der Ansicht, daß beide Beklagte den Unfall schuldhaft verursacht hätten, und hat dazu vortragen: Der beklagte Straßenbahnfahrer Ar[REDACTED] habe den Omnibus bereits auf 100 m sehen können, da zwar dessen Innenbeleuchtung ausgeschaltet, aber das Abblendlicht und die an der linken Seite des Omnibusses angebrachten drei Blinklichter eingeschaltet gewesen seien. Der Beklagte habe überhaupt nicht reagiert, sondern im Gegenteil die Geschwindigkeit zum Schluß noch erhöht und sei, ohne zu bremsen, auf den Omnibus aufgefahren. Er hätte seine Fahrdienstuntauglichkeit früher erkennen können und sich vom Fahrdienst zurückstellen lassen müssen.

Die Stadt hafte, weil sie es unterlassen habe, den mitbeklagten Fahrer ausreichend überwachen zu lassen. Er sei zuletzt im Jahre 1934 untersucht worden, obwohl er inzwischen 50 Jahre alt geworden sei und bereits acht Unfälle verursacht habe. Die üblichen technischen Fahrprüfungen genügten nicht.

Der Omnibusfahrer habe sich sachgemäß verhalten; er sei ausgestiegen, weil er geglaubt habe, einen Radfahrer gestreift zu haben, der unter dem Wagen liege; er habe höchstens 30 Sekunden vor dem Unfall auf den Schienen gestanden.

Der Kläger hat seinen Gesamtschaden mit 58.214 DM errechnet, auf den die Beklagte vor Klagerhebung 2.355,95 DM und während des Rechtsstreits nochmals 5.000 DM gezahlt hat. Er hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 55.858,08 DM nebst Zinsen abzüglich am 15. Januar 1965 gezahlter 5.000 DM zu verurteilen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt und ausgeführt:

Eine Verschuldenshaftung entfalle. Der Omnibus sei erst auf 20 - 30 m erkennbar gewesen. Auf eine so kurze Entfernung habe der Fahrer den schweren Straßenbahnzug nicht mehr zum Stehen bringen können. Den Zugführer treffe auch sonst kein Verschulden, da ein krankheitsbedingtes Versagen nicht vorwerfbar sei und er diesen Zustand vorher nicht habe erkennen können. Die Stadt habe ihre Überwachungspflicht erfüllt, da sie den Fahrer wiederholt und fortgesetzt überwacht habe. Anlaß zu einer weiteren ärztlichen Untersuchung habe nicht bestanden. Die von dem Kläger erwähnten acht Unfälle seien ganz leicht gewesen und verteilten sich auf die Zeit von 1928 bis 1962.

Die Stadt hafte daher nur nach den begrenzten Sätzen des Sachschäden-Haftpflichtgesetzes, wobei das erhebliche Mitverschulden des Omnibusfahrers zur Schadensteilung führen müsse. Die Schadensberechnung sei auch übersetzt.

Das Landgericht hat den Klaganspruch gegen die beklagte Stadt nach Maßgabe des Sachschaden-Haftpflichtgesetzes bis zur Höhe von 22.644,05 DM - wie sich aus den Entscheidungsgründen ergibt - zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung des Klägers den Anspruch gegen beide Beklagte zu zwei Drittel für gerechtfertigt erklärt, aber gegen die Stadt nur bis zur Höhe von 22.644,05 DM nebst Zinsen abzüglich gezahlter 5.000 DM, gegen den beklagten Zugführer nur für den Schaden, der die Leistungen der Stadt übersteigt; im übrigen ist die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat in den Gründen u.a. ausgeführt:

Ein Verschulden der Stadt entfalle: Eine gesetzliche Verpflichtung zur ärztlichen Überprüfung des Straßenbahnführers habe nicht bestanden; ein sonstiger Anlaß zu einer solchen Prüfung habe nicht vorgelegen. Die Stadt hätte sich mit den eingehenden Fahrprüfungen begnügen dürfen; diese Prüfungen habe der Beklagte immer bestanden, ohne Auffälligkeiten zu zeigen.

Dagegen müsse ein Verschulden des Fahrers Ar[REDACTED] bejaht werden. Die Blinklichter seien eingeschaltet und auf 100 m zu erkennen gewesen; auf eine Entfernung von nur 45 m hätten die Abblendlichter der Straßenbahn den Omnibus erfaßt, der nun deutlich als Hindernis zu erkennen gewesen sei. Der Straßenbahnzug habe noch 6 Sekunden bis zum Zusammenstoß gebraucht, ohne daß der Fahrer irgend etwas unternommen habe; er habe erst nach dem

Zusammenstoß gebremst. Der Fahrer sei trotz seiner später festgestellten psycho-physischen Mängel noch in der Lage gewesen, die erforderliche Aufmerksamkeit aufzubringen; denn bei den Fahrprüfungen habe er sich so zusammengenommen, daß er nie aufgefallen sei. Er hätte sich als Wagenführer ablösen lassen müssen, wenn er nicht mehr fähig gewesen sei, mit erhöhter Aufmerksamkeit über längere Zeit insbesondere nachts zu fahren; bei seiner ausreichenden Intelligenz gereiche es ihm zum Verschulden, daß er trotzdem seinen gefährlichen Beruf weiterhin ausgeübt habe. Er sei aber Beamter, so daß er nur subsidiär hafte, also nur für die über die Leistungen der Stadt hinausgehenden Schadensteile.

Für den Omnibusfahrer sei der Unfall nicht unabwendbar gewesen, im Gegenteil treffe ihn ein Mitverschulden, weil er nicht sofort wieder in den Bus eingestiegen sei, um die Schienen zu räumen, nachdem er sich überzeugt habe, daß er keinen Radfahrer verletzt habe. Die Verfolgung des flüchtigen Kraftfahrers hätte er kurzfristig zurückstellen müssen. Eine Teilung im Verhältnis 2 : 1 zum Nachteil der Beklagten sei angemessen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, die damit die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erstreben. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision bleibt ohne Erfolg.

I.

1. Das Berufungsgericht nimmt Verschulden des beklagten Straßenbahnführers an und geht dabei "nach dem Gutachten Dr. F■■■■, das von den Parteien nicht mehr angegriffen werde", davon aus, daß der Omnibus mit den auf seiner linken Seite eingeschalteten drei Blinklichtern auf den Schienen gestanden habe, die auf 100 m zu erkennen gewesen seien.

Die Revision rügt demgegenüber, das Gutachten habe offengelassen, ob die Blinklichter eingeschaltet gewesen seien; deshalb dürfe nur von einer Sichtweite von 45 m ausgegangen werden.

Die Rüge greift nicht durch. Denn zwar hat das Gutachten des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) - Dipl. Ing. von F■■■■ - die Frage offengelassen, ob die Blinklichter eingeschaltet waren. Aber das Landgericht hatte nach Beweisaufnahme aufgrund der Ermittlungen im Strafverfahren als erwiesen angenommen, daß die linken Blinklichter eingeschaltet waren. Die Beklagten waren daraufhin im Berufungsrechtszug in ihrem Schriftsatz vom 12. Mai 1968 selbst davon ausgegangen. Das Berufungsgericht durfte nach dieser Erklärung der Beklagten als unstreitig behandeln, daß die Blinklichter eingeschaltet waren.

Die Bemerkung im Tatbestand des Berufungsurteils S. 4 steht dem nicht entgegen; dort heißt es noch, die Beklagten hätten behauptet, die Blinklichter seien nicht eingeschaltet gewesen, doch handelt es sich dabei um die richtige Wiedergabe des Vorbringens erster Instanz. Wegen des Vorbringens aus dem zweiten Rechtszug ist später auf die Schriftsätze Bezug genommen.

2. Die Revision beanstandet es weiter, daß das Berufungsgericht davon ausgeht, das Gutachten F[REDACTED] sei nicht mehr angegriffen. Sie verweist für die Unrichtigkeit auf verschiedene Aktenstellen, bei denen es sich aber um das Vorbringen ersten Rechtszuges handelt. Die Wertung des Oberlandesgerichts zeigt nach den Schriftsätzen in der Berufungsinstanz für die allein noch erheblichen Gesichtspunkte keinen Rechtsfehler. Die Beklagten hatten sich im Schriftsatz vom 12. Mai 1966 eindeutig das Gutachten von Faber zu eigen gemacht.

Die Rüge, dem Antrag auf Vornahme des Augenscheins sei nicht stattgegeben, ist schon deshalb unbegründet, weil das Oberlandesgericht bei dieser veränderten Einlassung der Beklagten im Schriftsatz vom 12. Mai 1966 diesen Antrag als erledigt ansehen durfte.

Die Revision meint, die Beklagten hätten ihren Sachvortrag nicht geändert, weil sie sich auf die Gutachten Dr. E[REDACTED] und Dr. Lo[REDACTED] gestützt hätten. Sie übersieht dabei jedoch, daß der Vortrag zweiten Rechtszugs anders war und daß das Gutachten Lo[REDACTED] gerade davon ausgeht, die Blinklichter seien nicht eingeschaltet gewesen, also in dem wesentlichsten Punkt überholt war.

3. Fehl geht der Angriff der Revision, das Berufungsgericht habe sich bei der Prüfung des Verschuldens für Fragen aus dem Gebiet der Psychiatrie und Psychologie auf das Gutachten eines Technischen Überwachungsvereins gestützt. Das ist unrichtig, denn das Gutachten war nicht nur von Dipl. Ing. von F[REDACTED] erstattet worden, der zugleich eine eignungstechnische Prüfung vorgenommen hatte, sondern in Zusammenarbeit mit Dr. med. A[REDACTED]. Beide Sachverständige gehörten zu dem "Medizinisch-Psychologischen Institut für Verkehr und Industrie" und "Institut für Verkehrspsychologie" in K[REDACTED]; sie hatten gerade die Stellungnahme zur Fahrfähigkeit des Beklagten Ar[REDACTED] gemeinsam ausgearbeitet und unterzeichnet.

4. Das Berufungsgericht nimmt ein Verschulden des beklagten Straßenbahnführers mit folgenden Erwägungen an: Der Beklagte sei noch in der Lage gewesen, die erforderliche Aufmerksamkeit aufzubringen, wie das Ergebnis der früheren Prüfungen zeige, bei denen er nie aufgefallen sei; seine Intelligenz entspreche den zu stellenden Anforderungen; dann hätte er merken müssen, daß er den Aufgaben eines Wagenführers nicht mehr gewachsen sei, und hätte sich vom Fahrdienst ablösen lassen müssen.

Es kann offenbleiben, ob für diese Würdigung und Begründung ausreichende Umstände festgestellt waren. Denn ein Verschulden des Beklagten Ar[REDACTED] muß schon aufgrund folgender feststehender Tatsachen bejaht werden:

Im Berufungsrechtszug war entsprechend dem Gutachten F. unstreitig geworden, daß der Omnibus mit eingeschalteten Blinklichtern auf den Schienen stand und daß diese Blinklichter auf eine Entfernung von 100 m deutlich zu sehen waren, auch wenn der Omnibus selbst erst etwa 45 m von der Unfallstelle vom Abblendlicht der Scheinwerfer des Straßenbahnzuges voll erfaßt wurde. Dabei darf nicht übersehen werden, daß in der Dunkelheit aufleuchtende Blinklichter sich ganz erheblich von der Umgebung abheben. Der Zugführer hatte nach Durchfahren von zwei leichten Kurven erst auf dem letzten Teil vor der Unfallstelle die Geschwindigkeit seines Zuges von etwa 23 km auf rund 31 km erhöht. Der Zug benötigte also für die Strecke von 100 m, auf der ein aufmerksamer Zugführer die Blinklichter des Omnibusses ständig bemerken mußte, mehr als 12 Sekunden. Der Beklagte brauchte nach dem unbestritten gebliebenen Ergebnis der Untersuchungen infolge Störung seines psycho-physischen Leistungsvermögens als Gesamtreaktion bis zu 7,5 Sekunden, für die ein gesunder und aufmerksamer Fahrer etwa 1 Sekunde benötigte. Selbst wenn man diese krankheitsbedingte Verminderung der Reaktionsfähigkeit des Beklagten voll außer Betracht läßt, blieben dem Fahrer weitere 4,5 Sekunden, die sogar bei einer Geschwindigkeit von 31 km nach dem Gutachten Fabers ausgereicht hätten, um den Straßenbahnzug vor dem Omnibus zum Stehen zu bringen.

Weder der Parteivortrag noch die Ermittlungen haben irgend einen Umstand als Entschuldigung dafür ergeben, warum der Beklagte diese Zeit nicht zu irgend-

welchen Maßnahmen, insbesondere zum Bremsen ausgenutzt, sondern statt dessen die Geschwindigkeit seines Zuges erhöht hat. Die Ursache kann nur eine Unachtsamkeit und damit ein Fehlverhalten sein, die durch nichts zu entschuldigen sind. Damit muß ein Verschulden des Fahrers für sein Verhalten beim Zusammenstoß selbst bejaht werden, ohne daß es darauf ankommt, ob ein Verschulden auch darin liegt, daß er trotz Fahrdienstuntauglichkeit den Dienst als Wagenführer noch weiter ausgeübt hat.

5. Die Revision hält die Entscheidung auch dann für falsch, wenn eine Haftung des Beklagten Art. [REDACTED] aus § 839 BGB bejaht wird.

Dabei bestehen keine Bedenken gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Beklagte als Beamter nur nach § 839 BGB haftet, und zwar er persönlich, weil der Straßenbahndienst nicht zur hoheitlichen Betätigung der Stadt gehört.

a) Die Revision meint, ein Grundurteil hätte noch nicht ergehen dürfen, weil nicht feststehe, in welchem Umfange der Kläger anderweit Ersatz erlangen könne.

Die Rüge ist unbegründet. Denn ein Grundurteil ist bei einer Schadensersatzklage immer dann statthaft, wenn hinreichende Anhaltspunkte dafür gegeben sind, daß überhaupt ein erstattungsfähiger Schaden entstanden ist, also wenn hier mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden durfte, daß trotz der anderweiten Ersatz-

möglichkeit eine Ersatzpflicht des Beamten zu irgendeinem Teil bestehen bleibt.

Bei der Art der entstandenen Schäden bestehen keine Bedenken gegen die Annahme, daß die Haftung der Stadt - nach Maßgabe des angefochtenen Urteils - zur vollen Befriedigung des Klägers nicht ausreicht. Andere Ersatzmöglichkeiten bestehen nicht. Insbesondere können die Beklagten den Kläger nicht auf angebliche Ansprüche gegen den Fahrer des Personenkraftwagens verweisen, der angeblich den Omnibus vor dem Unfall gestreift hatte. Insoweit gilt folgendes:

b) Die Beklagten tragen vor, der Kläger hätte sich zunächst an den amerikanischen Soldaten M██████ halten müssen, der den Omnibus vor dem Unfall gestreift und dadurch den Omnibusfahrer zum Anhalten veranlaßt hatte.

Aus dem unstreitigen Inhalt der Strafakten ergibt sich hierzu: Der Fahrer des Klägers hatte den fremden Wagen zunächst nur als einen "Ford-Taunus älteren Baujahres" mit einem amerikanischen Zulassungszeichen bezeichnet. Die Polizei fand nach wochenlangen Ermittlungen einen solchen Wagen, der früher dem amerikanischen Soldaten M██████ gehört hatte, auf einem Schrottplatz in K██████. Das Ergebnis einer Untersuchung von Wagentteilen lautete dahin, daß dieser Wagen in der Tat mit dem Omnibus des Klägers zusammengestoßen sei. M██████ bestritt das bei seiner Vernehmung jedoch und behauptete, er habe in der Unfallnacht seinen Wagen in Knie-lingen stehen lassen, weil der Wagen nicht angesprungen sei. Er berief sich dafür auf das Zeugnis eines Kameraden.

Dieser Sachverhalt steht einer vollen Haftung des Beklagten nicht entgegen. Nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB haftet er zwar nur, wenn der Kläger nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Der Verletzte braucht sich aber nur auf solche anderweiten Ersatzmöglichkeiten verweisen zu lassen, bei denen eine begründete Aussicht auf alsbaldige Verwirklichung besteht. Das ist hier nicht der Fall.

Der Anspruch gegen M■■■■■ ist inzwischen nach § 852 BGB verjährt. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß M■■■■■ sich darauf berufen wird. Andererseits ist dem Kläger kein Vorwurf daraus zu machen, daß er nicht früher versucht hat, im Klagwege gegen M■■■■■ vorzugehen. Denn bei der Einlassung von M■■■■■, die die Polizei nicht hatte widerlegen können und für die M■■■■■ das Zeugnis eines Kameraden zum Beweise angeboten hatte, hatte eine Klage so geringe Aussicht auf Erfolg geboten, daß dem Kläger nicht zuzumuten war, eine solche Klage zu erheben, zumal sie schwerlich zum Ersatz des vollen Schadens des Klägers geführt hätte. Die Beklagten hatten sich auch früher darauf nicht berufen; das hätte nahe gelegen, obwohl in den ersten Rechtszügen die Amtshaftung nicht ausdrücklich erörtert war.

II.

Die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensteilung läßt sich im Ergebnis nicht beanstanden.

Richtig ist, daß die Schadensteilung nach § 17 des Straßenverkehrsgesetzes bzw. § 8 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sach-

schäden - Sachschädenhaftpflichtgesetz - vom 29. April 1940 (RGBl I 691) vorgenommen werden muß. Sie ist also abhängig von den gesamten Umständen, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil v e r u r s a c h t worden ist.

Zu Lasten der Beklagten geht dabei die Betriebsgefahr der Bahn, die höher ist als die Betriebsgefahr des Omnibusses, weil die Straßenbahn schienengebunden ist und einen sehr langen Bremsweg hat. Diese Betriebsgefahr war hier noch erhöht, weil der Fahrer dienstuntauglich war und ihn ein Verschulden traf.

Das Oberlandesgericht spricht zwar, was die Revision rügt, in dem angefochtenen Urteil davon, daß die Betriebsgefahr der Bahn dadurch erhöht gewesen sei, daß die Bahn schienengebunden sei und einen sehr langen Bremsweg habe. Diese Umstände erhöhen freilich die Betriebsgefahr der Bahn nicht, sondern sie bilden die typische Betriebsgefahr einer jeden Straßenbahn. Ersichtlich hat sich der Urteilsfasser dabei im Ausdruck vergriffen und nur sagen wollen, durch diese Umstände sei die Betriebsgefahr der Bahn h ö h e r als die des Omnibusses gewesen; das war richtig. Selbst wenn insoweit dem Oberlandesgericht ein Fehler unterlaufen sein sollte, führt das nicht zur Aufhebung des Urteils; denn das Revisionsgericht ist befugt, den abschließend festgestellten Sachverhalt rechtlich selbständig zu würdigen; der Senat kommt dabei zu keinem anderen Ergebnis.

Denn zwar gehen zum Nachteil des Klägers auch die Betriebsgefahr des Omnibusses und das Verschulden seines Fahrers, die aber beide für sich und in ihrem Zusammenwirken geringer wiegen. Das Verschulden des Fahrers muß bejaht werden, weil er den Omnibus zu lange ohne hinreichenden Grund im Dunkeln auf den Schienen der Straßenbahn stehen ließ. Dabei soll allerdings nicht beanstandet werden, daß der Fahrer überhaupt auf den Schienen anhielt, weil er das nach seiner Einlassung tat, um nachzusehen, ob er einen Radfahrer überfahren hatte. Diese Einlassung ist nicht widerlegt worden, und bei einer solchen Sachlage mußte der Fahrer in der Tat sofort anhalten. Es mag auch hingehen, daß der Fahrer dann den Omnibus noch eine kurze Zeit weiter auf den Schienen stehen ließ, weil er eine Straßenbahn noch nicht herankommen sah und weil er damit rechnen konnte, daß der Führer des Straßenbahnzuges die Blinklichter seines Omnibusses rechtzeitig bemerken würde. Ein Kraftfahrer soll zunächst die Situation am Unfallort nach einem Verkehrsunfall unverändert lassen. Falsch war es aber, daß der Fahrer den Omnibus auch dann noch auf den Schienen stehen ließ, als er sich entfernte, um mit Hilfe eines anzuhalten- den Taxifahrers die Polizei herbeizurufen, die einen Kraftfahrer suchen sollte, der nur einen geringfügigen Blechschaden verursacht haben sollte. Der Omnibusfahrer hätte jetzt, nachdem er den Umfang des Schadens erkannt hatte, zunächst den Omnibus einige wenige Meter vorziehen müssen, um die Schienen frei zu machen. Richtig ist weiter die Bemerkung des Berufungsgerichts, daß der Fahrer des Klägers damit die erste Ursache für den späteren Zusammenstoß gesetzt hatte.

Bei Abwägung aller dieser Umstände erscheint dem Revisionsgericht die vom Oberlandesgericht vorgenommene Schadensteilung auf jeden Fall richtig.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge der §§ 97, 100 ZPO zurückgewiesen werden.

Meyer

Dr. Kreft

Dr. Arndt

Dr. Beyer

Keßler