

Verkündet am 29. September 1952
Fieser, Just. Angest.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

der Kontoristin Johanna C [REDACTED] in H [REDACTED]/S., Am
K [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. den Omnibusunternehmer Hans M [REDACTED] in Bad T [REDACTED],
Kö [REDACTED] str. [REDACTED],

2. den Kraftwagenführer Georg D [REDACTED] in Bad T [REDACTED],
Kö [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbe-
klagten

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 29. September 1952 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Pagendarm, Dr. Gelhaar,
Rietschel und Dr. Rotberg

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in München vom
18. April 1951 aufgehoben. Die Sache wird zur ander-
weiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die
Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurück-
verwiesen.

Von Rechts wegen

T a t b e s t a n d :

Die Klägerin fuhr am 28. Juni 1947 vormittags etwa um 7 Uhr mit einem regelmässig für die Personenbeförderung eingesetzten Omnibus, dessen Fahrer der Beklagte D. und dessen Halter der Beklagte M. waren, von Bad Heilbrunn in Richtung Bad T. Sie stand an der Tür links neben dem Wagenführer. Während der Fahrt fiel sie nach einer Fahrstrecke von 4 km aus der sich öffnenden Tür heraus. Sie erlitt schwere körperliche Verletzungen und Bekleidungsschäden.

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus den Bestimmungen über unerlaubte Handlung, Kraftfahrzeuggesetz und Beförderungsvertrag wegen Schadensersatzes in Anspruch. Sie behauptet, der Wagen sei überfüllt und die Luft verbraucht gewesen. Es stehe nicht fest, dass die Tür bei der Abfahrt ordnungsmässig verriegelt gewesen sei. Der Fahrer habe keinen Fahrgast in der Nähe der Tür während der Fahrt stehen lassen dürfen, da er habe erkennen müssen, dass Fahrgästen übel werden könne, wenn sie in verbrauchter Luft dicht gedrängt stehen müssten. Falls sie aus dem Wagen gefallen sei, ohne ohnmächtig geworden zu sein, müsse angenommen werden, dass die Tür nicht richtig verschlossen gewesen sei. Falls sie aber einen Ohnmachtsanfall erlitten und dann herabgestürzt sei, müsse mit grösster Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass der Ohnmachtsanfall durch schlechte Luft im Wagen wegen Überfüllung verursacht gewesen sei. Der Unfall beruhe keinesfalls auf einem unabwendbaren Ereignis.

Die Klägerin hat im Berufungsrechtszug in Erweiterung des im ersten Rechtszug eingeklagten Teilschadens von 2.503,93 DM (2.000 DM Schmerzensgeld, zum Rest Verdienstausschlag und Arztkosten) Zahlung von 4.375,93 DM und Feststellung der Ersatzverpflichtung der beiden Beklagten wegen allen wei-

teren Schadens verlangt, der der Klägerin aus ihrem Unfall erwachsen ist oder weiterhin erwachsen wird.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie behaupten, das Türschloss sei ordnungsmässig gewesen, die Tür völlig verschlossen. Der Wagen sei nicht überfüllt gewesen. Eine Verpflichtung zum Öffnen des Verdecks zwecks besserer Durchlüftung habe wegen der sonst zu erwartenden Gesundheitsschädigung der anderen Fahrgäste durch Zugluft nicht verlangt werden können. Der Aufenthalt an der Tür sei gefahrlos gewesen; mit einem Schwächeanfall der an der Tür stehenden Klägerin habe nicht gerechnet werden können. Der Unfall sei auf das eigene Verschulden der Klägerin zurückzuführen, weil diese sich trotz drohenden Schwächeanfalls in der Nähe der Tür aufgehalten habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision begehrt die Klägerin unter Aufhebung der angefochtenen Urteile Verurteilung nach dem erhöhten Klageantrag. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht stellt in tatsächlicher Hinsicht fest, die Tür des Omnibusses sei mit einem zweifach einrastenden Kiekertschloss versehen gewesen. Derartige Schlösser könnten ohne Betätigung des Handgriffs sich nur dann von selbst öffnen, wenn sie sich in einem schlechten Zustand befänden und wenn zugleich durch besonders starke Schlaglöcher oder Kurven oder dergleichen mechanische Einwirkungen stattfänden. Das Schloss sei aber am Unfalltag technisch in Ordnung gewesen. Die Tür sei nicht nur durch einfaches, sondern durch doppel-



tes Einklinken vollständig geschlossen gewesen. An der Unfallstelle seien auch keine Schlaglöcher und Kurven vorhanden gewesen. Die Türklinke sei nur dem am Steuersitzenden Fahrer des Omnibusses und der Klägerin zugänglich gewesen. Es müsse angenommen werden, dass die Klägerin mit der Hand oder mit dem Körper so kräftig auf die Klinke gedrückt habe, dass die Tür aufgesprungen sei. Es sei zwar schwer verständlich, wie es dazu gekommen sei, jedoch müsse im Hinblick auf ein von den Parteien erwähntes Unwohlsein der Klägerin aus dem Umstand, dass die Klägerin sich im Wagen mit der linken Hand an der Haltestange und mit der rechten Hand an der Rücklehne des Fahrersitzes festgehalten und nicht auf der Stufe innerhalb der Wagentür, sondern oberhalb im Wagen gestanden habe, angenommen werden, dass sie nicht von einer völligen Ohnmacht, sondern von einer schwächeren Anwandlung befallen worden sei und dabei mit der linken immer noch Kraft entwickelnden Hand nach einem Griff gesucht, dabei aber die Tür geöffnet habe. Das stimme auch mit ihren bei der Einlieferung im Krankenhaus und später selbst geäußerten Angaben überein. Zwar sei das Türband des Omnibusses entgegen § 46 Abs 2 Satz 2 BOKraft vom 13. Februar 1939 (RGBl I, 231) nicht vorn, sondern hinten angebracht, so dass sich die Tür nach hinten und nicht nach vorn öffne. Die Möglichkeit, dass die Klägerin einen Anfall erlitt, im Fallen die Klinke aufdrückte und aus dem Wagen fiel, wäre aber auch bei vorschriftsmässiger Anbringung der Tür nicht vermindert worden.

Das Berufungsgericht nimmt auf Grund dieses Tatbestandes das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne des § 7 Abs 2 KrfzG an und verneint das Vorliegen eines ursächlichen Fehlers der Beschaffenheit des Fahrzeugs und ein Versagen seiner Vorrichtungen. Auch die

äusserste nach den gegebenen Umständen gebotene Sorgfalt habe von Halter und Fahrer nicht verlangt, sich auf einen solchen Kausalverlauf einzurichten; Vorkehrungen hätten darin bestehen müssen, dass entweder die Einnahme des Platzes an der Tür verboten wurde, oder darin, dass ohne Rücksicht auf die frühe Tageszeit und die Höhenlage (710 m) das Dach des Omnibusses geöffnet wurde. Beides wäre vernünftigerweise nicht mehr zuzumuten gewesen, um das Hinausfallen einer an der Tür stehenden Person bei einem etwa eintretenden Schwächeanfall zu verhindern. Im ersten Fall wäre die Enge im übrigen Teil des Wagens vermehrt und die Luft dort, wo sie an sich schon am schlechtesten gewesen sei, noch weiter verschlechtert und die Gefahr gesundheitlicher Störungen vermehrt worden. Beim Öffnen des Verdecks habe den Fahrgästen Erkältung und Rheuma gedroht. Das gelte umso mehr, als an der Stelle neben dem Fahrer die schlechte Luft und die Fahrerschütterung (Stelle zwischen den Achsen) sich am wenigsten auswirkte hätten. Bei der Kürze der Fahrt und mit Rücksicht darauf, dass die Klägerin ausserhalb des ärgsten Gedränges gestanden und sie den stärksten Erschütterungen des Fahrzeugs nicht ausgesetzt gewesen sei, müssten in erster Linie andere Gründe zum Schwächeanfall der Klägerin geführt haben, sei es nun eine dauernde besondere Disposition, sei es eine vorher schon eingetretene Gesundheitsstörung (Menses, Erkältung, Verdauungsstörung). Diese Umstände hätten der Klägerin Veranlassung geben müssen, nicht geflissentlich einen Stehplatz neben der Tür aufzusuchen. Wenn sie trotzdem an der Tür stehend mitgefahren sei, ohne auf ihre Krankheit oder Veranlagung hinzuweisen, so sei ihr Verhalten die entscheidende Ursache des Unfalls, ohne dass dem Halter oder dem Fahrer obgelegen hätte, mit solchen Umständen zu rechnen; darin liege zugleich ein überwiegendes Verschulden der Klägerin nach § 254 BGB.

2. Mit Recht hat das Berufungsgericht dem Umstand, dass der mit Kiekertschlössern versehene Omnibus zum Verkehr zugelassen und auch bei den späteren amtlichen Untersuchungen auf Fahrsicherheit das Vorhandensein dieser Schlösser von der Prüfbehörde nicht beanstandet worden ist, im Rahmen der Prüfung eines unabwendbaren Zufalls keine Bedeutung beigemessen. Der Umstand, dass bei der Zulassung und bei späteren amtlichen Prüfungen ein in der Beschaffenheit dieser Schlösser etwa liegender Mangel nicht beanstandet worden ist, ändert nichts daran, dass nach dem klaren Wortlaut des § 7 Abs 2 KrFzG der Entlastungsbeweis gegenüber der Gefährdungshaftung ausgeschlossen ist (RG in VAE 1937, 327; 1939, 204; Müller, Strassenverkehrsrecht 16. Aufl § 7 Abs 2 KrFzG Anm A II b 2a S 206). Das von der Revisionserwiderung angeführte, angeblich den gegenteiligen Standpunkt begründende Zitat (Müller aaO 206 vorletzter Absatz) ist nicht einschlägig; es behandelt nur die Frage, ob das Vorhandensein von Beschaffenheitsfehlern trotz Nichtbeanstandung seitens der Prüfbehörde ein Verschulden des Halters oder Fahrers enthält, nicht dagegen die in diesem Zusammenhang zunächst allein interessierende Frage des Ausschlusses des Entlastungsbeweises gegenüber der Gefährdungshaftung.

3. Die Revision vertritt die Auffassung, es sei ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, wenn das Türschloss vor unbeabsichtigtem Öffnen durch Einwirkungen auf die Klinke nicht mittels Hebels oder in anderer Weise gesichert sei. Sie führt aus, gerade bei einem Autobus, der auf schlechter, kurvenreicher Strasse, häufig überfüllt und mit Stehfahrgästen verkehrt, sei eine zusätzliche Sicherung gegen ungewolltes Öffnen der Tür erforderlich. Die Autobusse im Walsertal hätten zB eine Verschlussvorrichtung der Türen durch ein Hebelwerk, das nur vom Fahrer betätigt werden könne; die Berliner Autobusse

seien mit einer elektrischen Verschlussvorrichtung versehen, die ebenfalls nur vom Fahrer bedient werden könne.

Das Berufungsgericht hat zu diesem Punkt keine weiteren Ausführungen gemacht, sondern es beschränkt sich darauf (S 14 des Urteils) festzustellen, der Unfall habe nichts mit einem Fehler der Beschaffenheit des Fahrzeugs zu tun. Dem Berufungsgericht genügt zur Ausschliessung eines Fehlers in der Beschaffenheit des Fahrzeugs offensichtlich die Feststellung des Sachverständigen, dass die hier verwendeten Kiekertschlösser bei doppeltem Einrasten nicht durch Bewegungen des Fahrzeugs, sondern nur durch Einwirkungen auf den Türgriff geöffnet werden könnten. Dieses Abstellen allein darauf, ob das ordnungsmässig doppelt eingerastete Kiekertschloss ausschliesslich durch Einwirkungen auf den Türgriff geöffnet werden könnte, lässt eine Verkennung des Begriffes der "Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs" möglich erscheinen. Die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs könnte sich auch daraus ergeben, dass das nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sicher schliessende Kiekertschloss durch unbeabsichtigte Einwirkungen der Fahrgäste auf den Türgriff geöffnet werden könnte, während Möglichkeiten bestanden, das Öffnen der Tür selbst bei solchen unbeabsichtigten Einwirkungen zu verhindern.

Es kommt also entscheidend darauf an, ob die Anbringung von Kiekertschlössern ohne weitere Sicherungen als ein Fehler in der Beschaffenheit des Omnibusses anzusehen ist. Sicherlich ist eine andere Verschlussmöglichkeit für Omnibusse als durch Kiekertschlösser möglich, zB durch vom Fahrer mit Hebelwerk oder elektrisch oder durch Luftdruck bediente Türen; es besteht auch die Möglichkeit, die Tür ausser durch das Kiekertschloss noch durch weitere Sicherungen zu verschliessen wie Haken oder Umlegehebel.

Derartige Verschlussmöglichkeiten sind auch entgegen der Revisionserwiderung nicht durch § 46 Abs 2 BOKraft ausgeschlossen, weil auch bei diesen Verschlussarten die in § 46 Abs 2 BOKraft vorgeschriebene Öffnungsmöglichkeit "durch Erwachsene" nicht beseitigt wird. Bei diesen Verschlussarten würde es unmöglich sein, dass die Tür durch eine unbeabsichtigte Berührung seitens eines Fahrgastes sich öffnet. Das angefochtene Urteil enthält keine Ausführungen darüber, ob sich bei einem Kiekertschloss derartige unbeabsichtigte Einwirkungen der Fahrgäste etwa durch zusätzliche Vorrichtungen oder durch die Art seines Einbaues hätten vermeiden lassen oder ob und aus welchen Gründen es einer Sicherung gegen unbeabsichtigtes Herabdrücken des Griffes nicht bedurfte. Zwar erscheint nach den insoweit ohne Rechtsirrtum getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts auch beim Kiekertschloss die Möglichkeit der Öffnung durch unbeabsichtigte Berührung recht gering. Das Schloss rastet danach zweimal ein; es bedarf einer gewissen Kraftentfaltung, um die beiden Widerstände des Schlosses zu überwinden und dieses zu öffnen. Daher ist es ausgeschlossen, dass das Kiekertschloss, wie die Revision meint, schon dadurch geöffnet werden kann, dass ein Fahrgast mit dem Knie oder sonstwie mit dem Verschluss in Berührung kommt. Bestände allerdings diese Möglichkeit, so wäre der Verschluss mit Kiekertschlössern sicherlich keine fehlerfreie Beschaffenheit des Wagens. Jedoch spricht das Berufungsgericht selbst davon, dass der Türgriff durch ein "kräftiges Aufdrücken auf die Türklinke mit dem Gesäss oder der Hüfte" geöffnet werden könnte und davon, dass wahrscheinlich "die trotz des Unwohlseins noch Kraft entwickelnde Hand der Klägerin den Griff herabgedrückt habe" (S 14 des Urteils). Zwar wird ein derartiger Druck nur unter besonders ungünstigen Verhältnissen zu einer Öffnung des Schlosses führen. Die Türklinke des Schlosses

steht nämlich bei vollem Verschluss nicht wagerecht, sondern schräg nach oben und bietet daher dem Körper eines umfallenden Fahrgastes im allgemeinen keine Möglichkeit, mit voller Last in der Bewegungsrichtung der Klinke zu wirken; der Druck des meist senkrecht fallenden Fahrgastes wird daher den hochgestellten Griff des Schlosses im allgemeinen nicht aus dieser Stellung über die Wagrechte in eine schräg nach unten gerichtete Stellung bringen, die zum Öffnen der Tür nötig ist. Das Berufungsgericht hätte jedoch prüfen müssen, ob nicht auch diese, wenn auch nicht erhebliche Gefahr des Öffnens des Schlosses durch den Körperdruck oder das Haltsuchen eines fallenden Fahrgastes hätte vermieden werden können. Es liegt nahe, dass zB die Gefahr des Aufdrückens durch Gesäss oder Hüfte verhindert oder sogar ausgeschlossen wäre, wenn das Schloss in eine Nische der Türwand eingebaut oder über dessen Klinke eine Schutzvorrichtung (zB Stange oder Griff) angebracht worden wäre, die den Körper eines etwa umfallenden Fahrgastes über die Türklinke hätte hinweggleiten lassen. Es wäre auch zu prüfen gewesen, ob das Vorhandensein einer derartigen Anlage es der haltsuchenden Hand eines etwa umfallenden Fahrgastes unmöglich gemacht oder doch wesentlich erschwert hätte, diesen Halt an der Türklinke zu finden und damit das Öffnen der Tür zu bewirken. Derartige Anlagen sind j e t z t in vielen Omnibussen des öffentlichen Verkehrs eingebaut. Es hätte deshalb der Prüfung bedurft, ob nach dem Stand der Technik und den vor der Währungsreform durch Mangel an Material und Arbeitskräften beschränkten technischen Möglichkeiten die Nichtanbringung solcher Sicherungsmassnahmen als Fehler der Beschaffenheit des Omnibusses anzusehen war.

Das angefochtene Urteil ist daher insoweit möglicherweise von Rechtsirrtum beeinflusst. Der dem beklagten

Halter nach dem Kraftfahrzeuggesetz obliegende Entlastungsbeweis kann mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung nicht als geführt angesehen werden, da die Möglichkeit besteht, dass Fehler in der Beschaffenheit des Wagens vorliegen und diesen Entlastungsbeweis nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes ausschliessen. Der Entlastungsbeweis kann andererseits aber auch noch nicht als unmöglich angesehen werden, da ausreichende Tatsachenfeststellungen dahin, dass ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs vorliegt, vom Berufungsgericht nicht getroffen sind.

Es bedarf daher der Prüfung, ob das Urteil aus anderen Gründen aufrechtzuerhalten ist oder ob bei Unmöglichkeit der Bestätigung des Urteils der Klage etwa schon jetzt dem Grunde nach stattgegeben werden kann.

4. Das Berufungsgericht untersucht, ob es möglich gewesen wäre, Vorkehrungen gegen das Öffnen der Tür durch eine neben der Tür stehende umstürzende Person zu treffen. Es erörtert zwei Möglichkeiten, nämlich das Verbot der Einnahme des Stehplatzes an der Tür und die Öffnung des Daches des Omnibusses zwecks Zuführung frischer Luft zur Vermeidung eines Schwächeanfalls des neben der Tür stehenden Fahrgastes. Dabei verneint das Berufungsgericht, dass die äusserste nach den gegebenen Umständen gebotene Sorgfalt solche Vorkehrungen verlange (Urteil S 15/16).

Die Revision führt demgegenüber aus, der Begriff des unabwendbaren Ereignisses enthalte mehr als der Begriff der höheren Gewalt, und jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt umfasse jede Sorgfaltspflicht gegenüber allen Gefahren, die der Betrieb des in Rede stehenden Kraftfahrzeugs mit sich bringen könne. Diese Rüge ist unbegründet. Der Begriff der höheren Gewalt ist enger als der Begriff des unabwendbaren Ereignisses. Letzteres

bietet dem Ersatzpflichtigen weitere Möglichkeiten, sich von der Ersatzpflicht zu befreien. Der nach § 7 KrfzG Haftpflichtige hat gegenüber dem Eisenbahnunternehmer eine günstigere Rechtsstellung, indem er sich zwecks Befreiung von der Haftung auch auf Ereignisse berufen kann, die in der gefährdenden Natur des Betriebes selbst liegen, also nicht, wie der Eisenbahnunternehmer, beschränkt ist auf solche Ereignisse, die von aussen auf den Betrieb einwirken (Müller, Strassenverkehrsrecht 19. Aufl § 7 Abs 2 Anm A I b S 199; Geigel, Haftpflichtprozess 5. Aufl S 194). Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind daher in ihrem Ausgangspunkt nicht von einem Rechtsirrtum beeinflusst.

Die Beurteilung der angeführten Vorkehrungen als nicht mehr zumutbar ist auf Grund der Feststellungen des Berufungsgerichts noch nicht in allen Punkten abschliessend möglich. Allerdings würde zu viel verlangt, wenn das Dach des Omnibusses geöffnet werden müsste. Insoweit war abzuwägen, ob die naheliegende Möglichkeit gesundheitlicher Schädigungen aller Fahrgäste - das Berufungsgericht stellt insoweit die bei einer Höhenlage von 700 m und stark besetztem Omnibus vormittags um 7 Uhr bestehende Gefahr der Erkältung und der Rheumaerkrankung der Fahrgäste bindend fest- in Kauf zu nehmen war, um die Möglichkeit zu bannen, dass eine in der Tünnähe stehende Person bei einem durch schlechte Luft im Omnibus hervorgerufenen, den Fahrer vorher nicht als bevorstehend erkennbaren Schwächeanfall auf die Türklinke fällt, die Tür öffnet und hinausstürzt. Bei dieser Abwägung war zu berücksichtigen, dass es sich nur um eine kurze Fahrt von etwa 4 km handelte und dass die an der Tür stehende Person, die Klägerin, sich ausserhalb des Gedränges an einer Stelle befand, an der die Luft am

wenigsten schlecht war und die von den Fahrerschütterungen als zwischen den Achsen liegend am geringsten betroffen wurde (vgl. Urteil S 15). Das Ergebnis dieser Abwägung, Verneinung einer Sorgfaltspflicht zur Öffnung des Verdecks, lässt keine Verkenning des Begriffs "jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt" erkennen, denn die Möglichkeit eines Schwächeanfalls (mit diesen ungewöhnlichen Folgen) lag so fern, dass die Verhinderung dieser Möglichkeit durch Öffnen des Verdecks vor der Sicherung der Gesamtheit aller Fahrgäste zurücktreten musste.

Das Berufungsgericht führt weiter aus, auch ein Verbot, während der Fahrt in der Nähe der Tür stehen zu bleiben, sei vernünftigerweise nicht zuzumuten gewesen, weil dann die Enge im übrigen Teil des Wagens vermehrt und die Luft dort, wo sie an sich schon am schlechtesten sei, noch weiter verschlechtert und die Gefahr gesundheitlicher Störungen vermehrt worden wäre. Das Berufungsgericht gibt nicht an, worin die Gesundheitsstörungen bei engerem Zusammenrücken der Fahrgäste im übrigen Teil des Omnibusses bestanden haben sollten. Zu denken ist wohl nur an etwa auftretende Schwächeanfälle infolge schlechter Durchlüftung. Diese wären aber gegenüber der Möglichkeit des Hinausstürzens bei einem in der Nähe der Tür eintretenden Schwächeanfall so viel unbedeutender, dass sie zur Vermeidung eines Hinausstürzens aus der Tür hätten in Kauf genommen werden müssen, zumal hier mit Gesundheitsstörungen der übrigen Fahrgäste nur in Einzelfällen, nicht aber wie beim Öffnen des Verdecks als Regelauscheinung zu rechnen gewesen wäre. Deshalb überzeugt die Begründung des Berufungsgerichts nicht. Eine abschliessende Beurteilung ist auf Grund der Tatsachenfeststellungen des Berufungsgerichts noch nicht möglich. Das an der Tür angebrachte Kiekertschloss bietet bei dem

hier erfolgten vollständigen Schliessen nach dem oben Ausgeführten zwar einen so sicheren Verschluss, dass die Tür nur durch Betätigung des Griffs geöffnet werden kann. Bei einem Erwachsenen braucht nicht damit gerechnet zu werden, dass er die Tür vorsätzlich oder fahrlässig öffnet. Zur Vermeidung eines solchen Öffnens braucht ein Erwachsener Fahrgast nicht aus der Tüرنähe verwiesen zu werden. Besteht aber nach der Art der Anbringung des Schlosses an der Tür die Möglichkeit, dass die Klinke von einem umfallenden Fahrgast durch eine Berührung mit dem Gesäss oder der Hüfte heruntergedrückt werden könnte, hätte es gerade dann, wenn in dieser Art der Anbringung des Schlosses ein Fehler der Beschaffenheit des Fahrzeugs zu finden, dieser Fehler aber dem Fahrer wegen der Nichtbeanstandung bei der Zulassung und der amtlichen Überwachung nicht als Verschulden anzurechnen wäre, im Hinblick auf den dem Fahrer obliegenden Entlastungsbeweis wegen Verschuldens der Prüfung bedurft, ob das Stehen eines Fahrgastes in der Nähe der Tür geduldet werden durfte.

Mit einem Umfallen eines Fahrgastes infolge der Fahrterschütterungen oder der Fliehkraft in den Kurven brauchte der Fahrer im allgemeinen nicht zu rechnen, da von jedem in einem Omnibus stehend fahrenden Fahrgast erwartet werden muss, dass er sich genügend festhält (vgl dazu KG in VAE 1937, 516 Nr 718), wenn, wie hier vom Berufungsgericht festgestellt, reichlich Gelegenheit dazu gegeben ist. Schliesst aber der Türverschluss ein unbeabsichtigtes Öffnen durch einen dagegen stürzenden Menschen nicht völlig aus, so kann jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt möglicherweise sogar erfordern, dass das Stehen eines Fahrgastes in der Nähe der Tür verhindert wird, denn erfahrungsgemäss beachten nicht alle stehend mitfahrenden Fahrgäste ihre Pflicht, sich festzuhalten. Die

Sorgfaltspflicht könnte alsdann vom Halter erfordern, dass er Anweisungen dahin gäbe und überwachte, keine Fahrgäste in Türnähe stehen zu lassen, und vom Fahrer, dass er Fahrgäste aus Türnähe verwies. Ob eine so weitgehende Sorgfalt geboten ist, wird insbesondere davon abhängen, ob die aus der Beschaffenheit des Türverschlusses sich ergebende Gefahr erkennbar war. Dabei kann es im vorliegenden Falle von Bedeutung sein, ob die Unfalltür etwa deshalb weniger gesichert war als die anderen Türen, weil sie regelmässig zur Benutzung nur für den Fahrer bestimmt war; dann könnte aus dem Dulden des Stehens der Klägerin an dieser Tür sogar ein Verschulden positiv hergeleitet werden, so dass auch Ansprüche der Klägerin aus unerlaubter Handlung gerechtfertigt sein könnten. Wenn auch die Möglichkeit, dass ein Fahrgast auf einer so kurzen Strecke wie hier, obgleich er sich an einer Stelle mit verhältnismässig wenig schlechter Luft und geringen Fahrerschütterungen befindet, einen Schwächeanfall erleidet, ziemlich entfernt erscheint, so liegen insoweit die Verhältnisse für Halter und Fahrer nicht günstiger als beim Umfallen eines Fahrgastes, das auf andere Gründe zurückzuführen ist. Die dort entwickelten Grundsätze müssen daher auch im Hinblick auf einen infolge eines Schwächeanfalls umstürzenden Fahrgast angewandt werden. Wäre einer solchen Verpflichtung, alle stehenden Fahrgäste aus Türnähe zu verweisen, Rechnung getragen worden, so würde auch die Klägerin von dieser Stelle an der Tür fortzuweisen gewesen sein, und zwar gleichgültig, ob sie, wie das Berufungsgericht annimmt, nach allgemeiner Disposition oder infolge besonderer Umstände am Unfalltage zu Schwächeanfällen neigte oder nicht. Auch wenn die Klägerin solche besonderen Umstände gekannt, aber gegenüber dem Fahrpersonal nicht erwähnt haben sollte, würde dies entgegen der

Ansicht des Berufungsgerichts (Urteil S 16/17) nicht der Verneinung eines unabwendbaren Zufalls entgegenstehen.

In allen diesen Richtungen bedarf es noch weiterer tatsächlicher Ermittlungen, so dass der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt auch insoweit nicht ausreicht, um eine abschliessende Entscheidung über das Vorliegen eines unabwendbaren Zufalls sowie über ein Verschulden der Beklagten zu treffen.

5. Das Berufungsgericht hat sich mit der Frage, ob die Klägerin infolge der Überfüllung des Omnibusses gezwungen gewesen ist, sich neben der Tür aufzuhalten, und ob deshalb in dem Mitnehmen von mehr als der zugelassenen Zahl von Stehfahrgästen eine Sorgfaltspflichtverletzung des Fahrers liege, nicht auseinandergesetzt. Es geht erkennbar davon aus, dass die Klägerin gewohnheitsmässig und "geflissentlich" den Stehplatz an der Tür eingenommen hat (S 17 des Urteils). Von dieser Sachlage aus brauchte es sich allerdings nicht mit der Frage der Überfüllung zu befassen, da es offensichtlich davon ausging, dass die Klägerin auch bei nicht überfülltem, sondern nur bis zur höchst zulässigen Belegung besetztem Omnibus - unstreitig war der Omnibus damals immer so besetzt, dass ein erheblicher Teil der Fahrgäste stehen musste - ihren Stehplatz an der Tür eingenommen haben würde. Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Überfüllung und Stehen der Klägerin an der Tür scheidet damit also aus, so dass selbst eine in dem Zulassen der Überfüllung liegende Sorgfaltspflichtverletzung des Fahrers für den eingetretenen Schaden nicht ursächlich gewesen wäre und ihr Vorliegen der Führung des Entlastungsbeweises nach § 7 Abs 2 KrfzG nicht entgegenstehen würde. Das Berufungsgericht hat daher zu Recht Feststellungen über die Überfüllung unterlassen.

6. Die Sache wäre trotz der zu Ziff 3 und 4 erörterten Rechtsverletzung schon jetzt zur Entscheidung reif, wenn die Klägerin ein so Überwiegendes Verschulden treffen würde, dass sie die Folgen des Unfalls allein zu tragen hätte. Das Berufungsgericht bejaht hilfsweise ein derartiges Überwiegendes Verschulden der Klägerin (Urteil S 17). Diese nur beiläufige Beurteilung des Berufungsgerichts ist aber nicht erschöpfend. Sie wägt erkennbar nur die Betriebsgefahr bezw das vermutete Verschulden auf Seiten der Beklagten gegen ein mitwirkendes Verschulden der Klägerin ab. Dabei wird Betriebsgefahr und vermutetes Verschulden höchstens in dem Dulden des Stehens der Klägerin an der Tür gesehen. Dagegen wird die schwerwiegende Betriebsgefahr bezw das schwerwiegende vermutete Verschulden, die sich aus einem Fehler der Beschaffenheit des Fahrzeugs (Fehlen von Sicherungen am Schloss gegen unbeabsichtigtes Öffnen) ergeben und erst recht ein positiv nachgewiesenes Verschulden der Beklagten abgelehnt. Inso weit kann also eine Abwägung gegenüber dem Verschulden der Klägerin nicht erfolgt sein. Da aber dieser Beurteilung des Berufungsgerichts nach dem oben Ausgeführten nicht gefolgt werden kann, sondern diese Punkte weiterer Aufklärung bedürfen, ist auch zur Zeit eine abschliessende Abwägung eines etwaigen Mitverschuldens der Klägerin noch nicht möglich.

Das angefochtene Urteil kann nach alledem nicht mit anderer Begründung gehalten werden. Der Sachverhalt ist auch nicht so geklärt, dass schon jetzt eine Verurteilung der Beklagten möglich wäre. Deshalb war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

7. In dem weiteren Verfahren wird das Berufungsgericht Gelegenheit haben, im Hinblick auf die Beanstandungen der

Revision klarzustellen, ob es insbesondere auf S 13 des Urteils eindeutige Feststellungen dahin hat treffen wollen, dass die Klägerin mit der Hand oder mit dem Körper so heftig auf die Klinke gedrückt hat, dass die Tür aufsprang, oder ob es, wie die Revision annimmt, nur hat zum Ausdruck bringen wollen, dass der Türverschluss in Ordnung gewesen sei und dass sich die Ursache des Hinausstürzens der Klägerin nicht habe aufklären lassen. Im letzteren Falle würde allerdings das Berufungsgericht, wie die Revision mit Recht ausführt, verkannt haben, dass jeder Zweifel und jede Ungewissheit im Rahmen der Ansprüche aus dem Kraftfahrzeuggesetz zu Lasten der Beklagten gehen.

Die Klägerin wird im weiteren Verfahren Gelegenheit haben, zur Frage, ob das Kiekertschloss ordnungsmässig geschlossen war, und zur Frage, ob sie eine Disposition zu Schwächeanfällen allgemein oder am Unfallstage gehabt und diese Disposition gekannt habe, weitere Ausführungen zu machen. Eines Eingehens auf die insoweit erhobenen Revisionsrügen bezüglich der Art und Weise der Tatsachenfeststellungen bedarf es daher nicht.

Die Kostenentscheidung musste dem Berufungsgericht vorbehalten bleiben, weil eine endgültige Entscheidung zur Sache noch nicht möglich ist.

Dr. Delbrück Dr. Pagendarm Dr. Gelhaar Rietschel Dr. Rotberg