

Beglaubigte Abschrift.III ZR 12/50

Verkündet am 23. Januar 1951
gez. Fieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle des Bundesgerichtshofes

Im Namen des Volkes!

In dem Rechtsstreit

der K[REDACTED]gesellschaft m.b.H., B[REDACTED],
B[REDACTED]str. [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer,
Direktor F[REDACTED] in B[REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],-

g e g e n

die Witwe Irene B[REDACTED], geb. W[REDACTED], L[REDACTED], K[REDACTED]
M[REDACTED]str. [REDACTED]

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],-

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes auf die
mündliche Verhandlung vom 11. Januar 1951 unter Mitwirkung
des
Senatspräsidenten Dr. Schelb und der Bundesrichter
Dr. Delbrück, Dr. Birnbach, Dr. Lisko und Dr. Pagendam

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 2.
Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Braunschweig
vom 9. September 1949 wird insoweit zurückgewiesen,
als die Beklagte zur Zahlung eines Betrages von

211.40 DM für Verdienstausfall und zur Zahlung einer Rente verurteilt ist, und als die Verpflichtung der Beklagten festgestellt ist, der Klägerin allen weiteren Schaden aus dem Unfall vom 13. Januar 1945 im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes zu ersetzen.

Im übrigen wird das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen.

Tatbestand:

Die Beklagte betreibt mit Kraftomnibuszügen, die aus Motorwagen und Anhängern bestehen, einen Linienverkehr auf zahlreichen Strecken, u.a. auf der Strecke Watenstedt-Hallendorf. Die während des Berufsverkehrs eingesetzten Omnibusse dienten in der Kriegszeit vornehmlich der Beförderung der Arbeitskräfte der Reichswerke. Auch diese zahlten das Fahrgeld selbst unmittelbar an das Fahrpersonal in den einzelnen Omnibussen. Die verwendeten Anhänger haben in der Mitte des Wagens eine aus zwei nach aussen aufschlagenden Flügeln bestehende Drehtür. Diese hat eine lichte Weite von rund 1500 mm, jeder der beiden Türflügel eine Breite von rund 750 mm. Der eine von ihnen ist mit einem Klinkenverschluss verschliessbar, der ähnlich wie die Drücker an den Abteiltüren der Reichsbahn-Personenwagen beschaffen ist. Der andere Türflügel wird durch einen Riegelverschluss (Pasquille-Verschluss) verschlossen. Durch einen in der Mitte dieses Türflügels befindlichen Handgriff werden

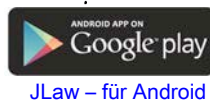
- 3 -

Riegelstangen betätigt, die am Fussboden des Anhängers in ein Loch einer dort befindlichen Metallplatte eingreifen und oben an der inneren Seite der Aussenwand des Anhängers unter dem Dach auf einer dort angebrachten Metallplatte aufliegen. Der Riegelverschluss wird in der Weise geöffnet, dass der bei verschlossener Tür nach unten zeigende Hebel senkrecht nach oben umgeklappt wird. Durch diese Bewegung gleiten die Riegelstangen unten aus dem Loch in der Metallplatte und oben von der Metallplatte zurück, und zwar bereits dann, wenn der Handgriff etwa wagerecht steht. Wird der Handgriff so nach oben gezogen, so lassen sich beide Türen nach aussen öffnen, auch wenn das Schloss am anderen Türflügel nicht geöffnet ist. Bei nach oben gezogenen Riegeln reicht ein Druck gegen eine der beiden Türfüllungen aus, um beide Türflügel nach aussen zu öffnen. Im Innern des Omnibusses hinter der Tür befindet sich eine Trittstufe, die etwa 15 - 20 cm unter der Höhe des übrigen Teiles des Wagenbodens liegt. Diese Stufe ist so breit, dass mitfahrende Personen auch bei geschlossenen Türen mit mindestens einem Fuss noch auf dieser Trittstufe stehen können. In der Nähe der Tür befand sich keine Haltestange oder dergleichen, wo sich die Fahrgäste hätten festhalten können.

Am 13. Januar 1945 fuhr die Klägerin mit einem dieser Kraftomnibuszüge morgens gegen 5 Uhr zu ihrer Arbeitsstätte von Hallendorf nach Watenstedt. Sie fand, ebenso wie mehrere andere mitfahrende Personen, keinen Sitzplatz in dem Anhänger des Omnibusses mehr und stand in dem Anhänger in der Nähe der Tür. Zwischen ihr und der Tür



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

standen noch andere Fahrgäste. Als der Omnibus bereits in voller Fahrt war, öffneten sich die beiden Türflügel, die Klägerin und zwei andere Personen stürzten auf die Strasse. Die Klägerin erlitt durch diesen Sturz einen Schädelbasisbruch, eine Gehirnhautentzündung sowie Platzwunden und einen Bluterguss am Kopf. Sie wurde sofort in das Krankenhaus eingeliefert, lag dort zunächst 2 Tage bewusstlos und verblieb bis zum 23. März 1945 in stationärer Behandlung im Krankenhaus.

Der Anhänger, aus dem die Klägerin gestürzt ist, ist der Beklagten 1943 von der Fa. G. [REDACTED] Fahrzeugwerke GmbH. geliefert worden. Er ist ordnungsmässig zum Verkehr zugelassen worden und enthält mehr als 25 Fahrgastplätze.

Die Klägerin behauptet, es seien bei den Fahrten häufig auch Fahrgäste gegen Entrichtung des Fahrpreises mitgenommen worden, die nicht Angehörige der Reichswerke waren. Sie sieht ein Verschulden der Beklagten in der Verwendung des Wagens mit dem nicht betriebssicheren Türverschluss. Sie nimmt die Beklagte nach dem Kraftfahrzeuggesetz, nach dem Beförderungsvertrag und aus unerlaubter Handlung in Anspruch und hat vor dem Landgericht einen bezifferten Betrag als nach Abzug des Unfallkrankengeldes verbleibenden Verdienstaufschlag bis Ende 1946, vom 1. Januar 1947 ab eine monatliche Rente bis zur Erreichung des 65. Lebensjahrs (25. November 1989), die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes und die Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz alles weiteren Schadens gefordert. Die Beklagte hat vorgetragen, sie könne für den Eintritt

des Unfalls und dessen Folgen nicht verantwortlich gemacht werden. Aus dem Kraftfahrzeuggesetz hafte sie nicht, da der Omnibus nur für den Berufs- und Werkverkehr der Reichswerke eingesetzt gewesen sei. Das Aufspringen der Doppeltür während der Fahrt müsse darauf zurückzuführen sein, dass einer der Fahrgäste so unglücklich mit dem Türverschluss in Berührung gekommen sei, dass sich die Tür geöffnet habe. Der Wagen sei überfüllt gewesen. Trotz Verbotes der Schaffnerin seien zu viele Fahrgäste eingestiegen. Der Unfall sei sonach auf ein von der Beklagten nicht abwendbares Ereignis zurückzuführen. Das Fahrpersonal sei von der Beklagten angewiesen worden, alle etwa auftretenden Schäden sofort zur Abstellung zu melden. Der Dampfkesselüberwachungsverein habe das Fahrzeug, das erst seit etwa einem halben Jahre im Dienst gewesen sei, in Abständen von 3 Monaten untersucht. Das Fahrpersonal sei von der Beklagten sorgfältig ausgewählt und ausgebildet, auch sei es laufend überwacht worden.

Die Klägerin treffe selbst ein Verschulden an dem Unfall, weil sie noch in den bereits überfüllten Omnibus eingestiegen sei, nachdem die Schaffnerin dies bereits verboten hätte.

Die Klägerin hat die letztere Behauptung der Beklagten bestritten; sie hat geltend gemacht, der Omnibus sei auch gar nicht überfüllt gewesen, sondern nur gut besetzt.

Das Landgericht hat durch Grund- und Teilurteil vom 23. Februar 1948 den Anspruch auf Verdienstausfall und auf Zahlung einer Rente dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die beantragte Feststellung getroffen und der

Klägerin ein Schmerzensgeld von 3000 RM zugesprochen.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Berufung mit dem Ziele der Klageabweisung eingelegt, die Klägerin hat im Wege der Anschlussberufung ihren Verdienstausfall für die Zeit bis zum 31. Mai 1948 auf 4902.20 RM berechnet, diesen Anspruch auf 490.22 DM umgestellt und nunmehr unter Aufrechterhaltung des Feststellungsanspruchs die Zahlung von 490.22 DM Vermögensschaden bis 31. Mai 1948, 3000 DM Schmerzensgeld und 30 DM monatlicher Rente seit 1. Juni 1948 gefordert.

Das Berufungsgericht hat den Verdienstausfall der Klägerin für die Zeit bis 30. Juni 1948 unter Berücksichtigung der Unfallrente auf 2114,20 RM berechnet, es hat die Beklagte zur Zahlung von 211,42 DM Verdienstausfall für diese Zeit, von 3000 DM Schmerzensgeld und einer monatlichen Rente von 30 DM seit 1. Juli 1948 verurteilt, die beantragte Feststellung getroffen und die Berufung der Beklagten insoweit zurückgewiesen, als nicht die Ansprüche der Klägerin für die Zeit vor dem 1. Juli 1948 der Höhe nach abgewiesen sind.

Mit der Revision gegen dieses Urteil erstrebt die Beklagte völlige Abweisung der Klage, die Klägerin beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Die Revision konnte nur insoweit Erfolg haben, als die Klagansprüche ein Verschulden der Beklagten voraussetzen.

- I. 1. Da die Klägerin zur Zeit des Unfalls mit dem Anhänger befördert wurde, so macht das Berufungsgericht die Anwendung der Haftungs Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes mit Recht davon abhängig, ob es sich um eine entgeltliche Beförderung durch ein dem öffentlichen Verkehr

dienendes Fahrzeug handelte (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Kraftf.G.). Dass die Klägerin ebenso wie alle anderen Fahrgäste das tarifmässige Fahrgeld zu zahlen hatte, ist vom Berufungsgericht festgestellt. Es folgert daraus ohne Rechtsirrtum, dass nicht etwa ein Sammelbeförderungsvertrag zwischen der Beklagten und den Reichswerken bestand, sondern dass jeder einzelne Fahrgast, auch die Klägerin, mit der Beklagten einen Einzelvertrag abschloss. Dass das Fahrzeug dem öffentlichen Verkehr diene, folgert das Berufungsgericht daraus, dass mit den Omnibussen jeder beliebige Fahrgast, auch wenn er nicht zur Belegschaft der Reichswerke gehörte, gegen Entrichtung des an das Fahrpersonal abzuführenden Fahrpreises befördert wurde. Es hält dies für festgestellt und meint, die Beklagte habe die regelmässige Mitnahme anderer Fahrgäste nicht mehr ernstlich bestritten. Die Revision rügt, dass hierbei die unter Zeugenbeweis gestellten gegenteiligen Behauptungen der Beklagten übergangen seien, die in der Berufungsbegründung enthalten sind, vor allem auch die Behauptung, dass sich bei der Unglücksfahrt nur Werksangehörige im Wagen befunden hätten. Der Oberste Gerichtshof für die Britische Zone hat (OGHZ.Bd. 2 S. 372 ff. [375]) die Verwendung eines Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr für einen Fall verneint, in dem das Fahrzeug für die Unfallfahrt für einen geschlossenen Personenkreis gemietet war. Das von der Revision weiterhin erwähnte Urteil vom 4. November 1949 (II Z S 66/49, NJW 1950 S. 143) schliesst die Haftung des Halters eines solchen Fahrzeugs dann aus, wenn das Fahrzeug ohne

sein Wissen und Willen im öffentlichen Verkehr verwendet wird. Aus diesen Entscheidungen und auch aus dem Zweck des Gesetzes kann aber nicht mit der Revision entnommen werden, es müsse von einer allgemeinen Möglichkeit der Benutzung durch beliebige Fahrgäste auch bei der Unglücksfahrt tatsächlich Gebrauch gemacht worden sein.

Die Unfallfahrt lag im Rahmen eines fahrplanmässig betriebenen Linienverkehrs. Dieser diente der Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses, das im wesentlichen durch die in jener Gegend entstandenen Betriebe der Reichswerke hervorgerufen worden war. Der Umfang dieser Betriebe und der Verkehr der Betriebsangehörigen von und nach ihrer Arbeitsstätte war aber so gross, dass dieses Verkehrsbedürfnis als ein öffentliches und der zu seiner Befriedigung eingerichtete Verkehr als ein öffentlicher Verkehr anzusehen sind. Dass dabei ein bestimmter Fahrplan aufgestellt und das Fahrgeld von jedem einzelnen Fahrgast erhoben wurde, ist unter diesen Umständen als ein weiteres Kennzeichen für die Öffentlichkeit des Verkehrs anzusehen. Es kann dahingestellt bleiben, ob diese betriebstechnischen Massnahmen für sich allein schon den Verkehr zu einem öffentlichen Verkehr im Sinne des § 8 Abs. 2 Satz 1 Kraftf.G. machen können. Die Öffentlichkeit eines solchen Verkehrs hängt nicht davon ab, ob andere als berufstätige Personen oder Nichtangehörige der Reichswerke bei diesen Fahrten regelmässig oder gelegentlich oder überhaupt nicht befördert werden. Deshalb ist es auch unerheblich,

14

- 9 -

ob das Berufungsgericht mit Recht oder Unrecht festgestellt hat, es seien regelmässig auch Betriebsfremde mitgenommen worden.

2. Das Berufungsgericht sah sich bei der Untersuchung der Frage, wodurch sich die Tür geöffnet hat, auf verschiedene Vermutungen angewiesen; es hat die Ursache nicht eindeutig feststellen können. Es hält es aber für unerheblich, ob - wie die Beklagte meint - ein Fahrgast mit einem Gepäckstück an den Verschlussriegel gestossen oder ob die Trittstufe schadhaft gewesen sei, so dass die Riegelstange des Türverschlusses nicht in das Loch in der Metallplatte habe eingreifen können. Es erörtert in diesem Zusammenhang auch die Beschaffenheit des Anhängers und sieht einen Mangel darin, dass dieser eine zweiflügelige Tür hatte, deren einer Flügel entgegen der Fahrtrichtung aufsprang. Andernfalls würde, so meint es, der gegen die Tür drückende Fahrwind ein so plötzliches Aufspringen der Tür und das Hinausstürzen dreier erwachsener Personen verhindert haben. Deshalb versagt das Berufungsgericht der Beklagten die Möglichkeit, sich auf ein unabwendbares Ereignis zu berufen, selbst für den Fall, dass das Loch für die Riegelstange in Ordnung, das Öffnen der Tür nur auf ein versehentliches Anstossen an den Verschlusshebel zurückzuführen wäre.

Die hiergegen von der Revision gerichteten Angriffe gehen fehl. Sie erkennt, dass es für die Entscheidung in diesem Zusammenhang schon deshalb nicht darauf

ankommt, welche Rechtsfolgen sich aus der Annahme eines unbeabsichtigten Anstossens an den Verschlusshebel ergeben könnten, weil die Beklagte den ihr nach § 7 Abs. 2 Kraftf.G. obliegenden Entlastungsbeweis für einen solchen Geschehensablauf nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht erbracht hat. Das Berufungsurteil wird, soweit es die Haftung im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes bejaht, schon durch die Feststellung getragen, dass sich die Ursache für das Aufspringen der Tür nicht eindeutig feststellen lässt. Irgendeinen anderen Umstand, der sich als ein unabwendbares Ereignis darstellen und das Aufspringen veranlasst haben könnte, hat die Beklagte nicht vorgetragen.

3. Hiernach ist die Revision insoweit unbegründet, als es sich um die Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz handelt, also für die Ansprüche aus Verdienstaussfall und für den Feststellungsanspruch, soweit dieser sich im Rahmen dieses Gesetzes handelt. Gegen die Höhe der für die Zeit bis zum 30. Juni 1948 zuerkannten Ansprüche hat die Revision keine Einwendungen erhoben. Bei Bemessung der Rente ist das Berufungsgericht von einem monatlichen Verdienstaussfall von 97 DM ausgegangen und hat davon die Rente der Berufsgenossenschaft mit monatlich 67 DM abgesetzt. Es wäre zwar auch möglich gewesen, der Klägerin eine Rente von 97 DM monatlich unter Abzug der jeweils auf die Berufsgenossenschaft übergehenden Beträge zuzusprechen, es kann aber der Revision darin nicht ge-

folgt werden, dass die Berechnungsart des Berufungsgerichts unzulässig wäre. Für den Fall einer Änderung in der Höhe dieser Rente verbleiben beiden Parteien die Rechte nach § 323 ZPO.

- II. Soweit die Klägerin ein Schmerzensgeld fordert, kann sie ihre Ansprüche nur auf unerlaubte Handlung stützen, die über den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes hinausgehenden Feststellungsansprüche daneben auch auf den Beförderungsvertrag. In beiden Fällen obliegt ihr der Nachweis, dass die Beklagte ein Verschulden trifft.

Das Berufungsgericht meint, ein Verschulden ergebe sich schon aus der Verwendung des Anhängers mit einer vorschriftswidrig aufschlagenden Tür.

Nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO Kraft) vom 13. Februar 1939 (RGBl. I S. 231) müssen die Türen im Falle der Gefahr von jedem erwachsenen Fahrgast geöffnet werden können (§ 46 Abs. 2 Satz 1); bei Drehtüren müssen die Türbänder auf der in der Fahrtrichtung liegenden Seite der Tür angebracht sein (§ 46 Abs. 2 Satz 2). Das Berufungsgericht kommt zu der Feststellung, dass irgendwelche weiteren Sicherungen an dem Verschluss, die das unbeabsichtigte Öffnen verhindert hätten, auch die sofortige Öffnung im Falle der Gefahr unmöglich gemacht hätten. Deshalb verneint es einen Fehler in der Anlage dieses Verschlusses. Dagegen sieht das Berufungsgericht einen

Fehler des Fahrzeugs und damit einen Verstoß gegen § 46 Abs. 2 Satz 2 BOKraft darin, dass überhaupt eine zweiflügelige Tür vorhanden war. Diese Vorschrift wendet das Berufungsgericht auch auf Anhänger an; es sieht in dieser Vorschrift ein Schutzgesetz nicht nur zu Gunsten wartender Fahrgäste, wie die Revision meint, sondern auch zum Schutze der Insassen.

Die Beklagte beruft sich darauf, dass der fragliche Anhänger von einer anerkannten Karosserie-firma erbaut sei und dass diese sich nach den Anforderungen der Wehrmacht habe richten müssen. Dem Berufungsgericht kann zwar darin gefolgt werden, dass derartige Sonderanordnungen der Wehrmacht weder für sich allein eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des § 89 BOKraft bedeuten oder ersetzen noch auch ohne weiteres den Einsatz solcher Fahrzeuge im Personenverkehr rechtfertigen können, die zwar den Anordnungen der Wehrmacht, aber nicht der BOKraft entsprechen.

Die Beklagte macht zu ihrer Entschuldigung aber auch geltend, dass der Anhänger von der zuständigen Stelle amtlich geprüft und zugelassen gewesen sei. In dieser Hinsicht verkennt das Berufungsgericht zwar nicht, dass die amtliche Zulassung in der Regel ein Verschulden des Halters bezüglich der im Zeitpunkt

der Zulassung schon vorhandenen Mängel ausschliesst (Müller, Strassenverkehrsrecht Anm. II b 2 zu § 7 , Abs. 2 Kraftf.G.). Es will aber diesen Grundsatz für die Beklagte nicht anwenden, verlangt vielmehr von dem Unternehmer eines so grossen, auf die Beförderung von Personen mit Omnibussen gerichteten Betriebes, dass er trotz der polizeilichen Zulassung vor der Indienststellung des Fahrzeuges sich noch vergewissert, ob nicht eine offenkundige Verletzung der Konstruktionsvorschriften der BOKraft vorliegt. Dabei trägt es aber den besonderen Verhältnissen, wie sie in der letzten Zeit des Krieges gegeben waren, und der Lage, in der sich die Beklagte als das für die Verkehrsbedürfnisse der Reichswerke eingesetzte Unternehmen befand, nicht genügend Rechnung. Nachdem ihr die Fahrzeuge für den besonders kriegswichtigen Einsatz von der zuständigen Behörde zugelassen worden waren, hatte sie unter den zur Zeit des Unfalls (Januar 1945) herrschenden Verhältnissen keine Möglichkeit, den Einsatz der Wagen zu verweigern oder die Wagen zum Zweck des Umbaus der Türen auch nur vorübergehend ausser Dienst zu stellen, wenn sie weiter nichts vorbringen konnte, als dass die Bauart ihrer Türen den gesetzlichen Vorschriften nicht entspreche und daraus sich möglicherweise eine Gefährdung von Menschen ergeben könne. In der Verwendung eines Anhängers, dessen Tür nicht gemäss der Vorschrift des § 46 Abs. 2 S. 2 BOKraft angebracht war, kann danach bei Berücksichtigung der Verhältnisse zur Zeit des Unfalls, entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts, ein Verschulden der Beklagten

nicht erblickt werden. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob das Berufungsgericht die Vorschrift des § 46 Abs. 2 Satz 2 BOKraft mit Recht auf Anhänger angewendet und nicht auf Omnibusse beschränkt hat und ob und zu wessen Gunsten diese Vorschrift ein Schutzgesetz darstellt. Es braucht auch nicht allgemein entschieden zu werden, unter welchen Voraussetzungen einen Unternehmer ein Verschulden treffen kann, der ein vorschriftsmässig zum Verkehr zugelassenes Fahrzeug im Verkehr verwendet. Im vorliegenden Fall schliessen die besonderen Umstände ein Verschulden der Beklagten insoweit aus. Die Frage des Verschuldens kann auch nicht, wie die Klägerin meint, im Rahmen des Beförderungsvertrages anders beurteilt werden als für die ausservertragliche Haftung.

Dieser Umstand zwingt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung an das Berufungsgericht insoweit, als die Haftung der Beklagten von dem Nachweis eines Verschuldens abhängt. Es bleibt zu prüfen, ob sich ein solches Verschulden aus anderen Erwägungen oder Feststellungen herleiten lässt, insbesondere aus einem etwa festzustellenden schadhafte Zustand des Türverschlusses. Falls sich hierbei Beweisschwierigkeiten für die Klägerin daraus ergeben sollten, dass die Beklagte nicht alsbald nach dem Unfall die Nummer des Wagens und den Zustand der Tür

14

- 15 -

hat feststellen lassen, so wäre es nicht ausgeschlossen, deshalb die Anforderungen an den der Klägerin obliegenden Beweis gegenüber dem sonst erforderlichen Mass herabzusetzen.

Dem Berufungsgericht war auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu übertragen.

gez. Schelb gez. Dr. Delbrück gez. Dr. Birnbach

gez. Dr. Lisco gez. Dr. Pagendarm



Beglaubigt:

[Handwritten signature]

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle
des Bundesgerichtshofes.