

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO 1970, §§ 1, 26

Führer von Schienenfahrzeugen sind nicht an § 26 Abs. 3 StVO gebunden. Sie müssen jedoch gemäß § 1 StVO vor Erreichen eines nicht voll einsehbaren Fußgängerüberweges zumindest ein Läutesignal geben und die Geschwindigkeit ermäßigen.

BGH, Urt.v.25. Mai 1976 - VI ZR 101/75 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

114

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 101/75

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
25. Mai 1976

W a l z

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Straßenbahnfahrers Leon F [REDACTED],
M [REDACTED]/Ruhr, O [REDACTED]straße [REDACTED],
2. der Stadt M [REDACTED]/Ruhr,
vertreten durch den Oberstadtdirektor,
M [REDACTED]/Ruhr, Rathaus,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Hausfrau Helma B [REDACTED] geb. Me [REDACTED],
M [REDACTED]/Ruhr, am Bahnhof Br [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 25. Mai 1976 durch
den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter
Dunz, Scheffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das
Urteil des 15. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts Düsseldorf vom 19. März 1975 wird zu-
rückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den
Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 15. März 1972 überquerte die Klägerin,
einen Kinderwagen vor sich herschiebend, auf einem
Fußgängerüberweg die L [REDACTED] straße in M [REDACTED]
(Ruhr), nachdem die von links herannahenden und
zweispurig aufgefahrenen Kraftfahrzeuge ihr den
Vortritt gelassen hatten. Auf der Straßenmitte
wurde sie von einem von links kommenden Straßen-
bahnwagen der Zweitbeklagten, dessen Fahrer der
Erstbeklagte war, erfaßt und schwer verletzt. An
den beiden Enden des Überwegs war je ein Hinweis-
schild mit der Aufschrift: "Straßenbahn hat Vorfahrt"
angebracht.



Die Klägerin hat ein angemessenes Schmerzensgeld, eine Rente und die Feststellung der weiteren Ersatzpflicht der Beklagten verlangt, jeweils unter Berücksichtigung eines hälftigen Eigenverschuldens.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat die geltend gemachten Zahlungsansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag entsprochen.

Mit der zugelassenen Revision begehren die Beklagten die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Erstbeklagte habe den Unfall der Klägerin schuldhaft mitverursacht. Nach dem hier anzuwendenden § 26 Abs. 3 Satz 1 StVO 1970 habe er die vor dem Fußgängerüberweg haltenden Kraftfahrzeuge nur überholen dürfen, wenn er habe übersehen können, daß eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen war. Als die Kraftfahrzeuge auf den beiden rechten Spuren vor dem Überweg angehalten hätten, habe sich dem Erstbeklagten der Gedanke aufdrängen müssen, daß sich dort Fußgänger zum Überqueren der Straße anschickten. Hinzukomme, daß in der linken Spur

als vorderstes Fahrzeug ein LKW angehalten habe, der dem Erstbeklagten die Sicht auf die Fußgänger und die Sicht auf die Straßenbahn verdeckt habe. Gleichwohl sei der Erstbeklagte nach den getroffenen Feststellungen mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h auf den Überweg zugefahren. Eine solche Geschwindigkeit sei in Anbetracht des langen Bremsweges einer Straßenbahn zu hoch gewesen, um eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen erscheinen zu lassen

Das Mitverschulden der Klägerin erscheine in einem milderen Licht, da die Unfallstelle eine ausgesprochene Fußgängerfalle dargestellt habe. Die besondere Gefährlichkeit, die hier von der nicht wartepflichtigen Straßenbahn ausgegangen sei, müsse im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Verursachung zu Lasten der Beklagten gehen. Sie erhöhe die ohnehin schon große Betriebsgefahr der Straßenbahn. Hinzukomme das schuldhaft unvorsichtige Verhalten des Erstbeklagten.

II.

Diese Beurteilung hält im Ergebnis der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Der Erstbeklagte hat den Unfall durch verkehrswidriges Fahren verschuldet.

a) Dem Berufungsgericht kann allerdings nicht gefolgt werden, wenn es im Anschluß an Lütkes (Straßenverkehr, Bd. 3, Teil II, § 26 StVO Anm. 5) annimmt,

Schienenfahrzeuge seien, obwohl ihnen gemäß § 26 Abs. 1 StVO 1970 an Fußgängerüberwegen der Vorrang gegenüber Fußgängern zusteht, an die Vorschrift des § 26 Abs. 3 Satz 1 StVO gebunden. Der Absatz 3 des § 26 enthält zwar keine ausdrückliche Einschränkung zugunsten von Schienenfahrzeugen. Aus Sinn und Zweck dieser Gesetzesbestimmung, die die durch die sog. "Zebra"-Novelle vom 30. April 1964 in die Straßenverkehrsordnung eingefügten Einzelregelungen zusammengefaßt hat, ergibt sich aber, daß das darin enthaltene Gebot, an solchen Überwegen nicht an anderen Fahrzeugen vorbeizufahren, wenn eine Gefährdung von Fußgängern nicht ausgeschlossen ist, auf Straßenbahnfahrer keine Anwendung finden kann.

Die Revision macht mit Recht geltend, daß das Gebot des § 26 Abs. 3 Satz 1 StVO lediglich eine Folgerung aus dem allgemeinen Vorrecht der Fußgänger darstellt. Es dient nur der Erfüllung der in Absatz 1 begründeten Wartepflicht (vgl. Booß, Straßenverkehrsordnung § 26 Anm. 3). Wenn daher die Führer von Schienenfahrzeugen in Absatz 1 keiner Wartepflicht unterworfen sind, weil die Straßenbahn als Massenverkehrsmittel möglichst unbehindert bleiben soll (vgl. die amtl. Begründung zu dem durch die Novelle vom 30. April 1964 in die alte StVO eingefügten und dem § 26 Abs. 1 StVO entsprechenden Abs. 3 a des § 9), dann können sie auch nicht an Abs. 3 gebunden sein. Nur eine solche Auslegung führt zu einem sinnvollen und dem Grundgedanken des § 26 StVO 1970 entsprechenden Ergebnis.

Das Berufungsgericht bezweifelt selbst, ob Satz 2 dieses Absatzes auf Straßenbahnfahrer anwendbar ist, der jegliches, also auch äußerst vorsichtiges Überholen von Fahrzeugen verbietet, die mit Rücksicht auf Fußgänger vor dem Überweg anhalten. Müßten die Fahrer von Schienenfahrzeugen dieses Gebot beachten, so würde das darauf hinauslaufen, daß sie auch dann das ihnen zustehende Vorrecht nicht ausüben dürften, wenn es ihnen von den Fußgängern tatsächlich eingeräumt würde (vgl. die ähnliche Lage im Falle BGHZ 63, 327, 331).

Aber auch die Beachtung des Satz 1 in § 26 Abs. 3 StVO müßte im Ergebnis in vielen Fällen zur Außerkraftsetzung des Vorrechts der Straßenbahn führen. Denn die Gefährdung von Fußgängern wird in aller Regel immer dann nicht wirklich "ausgeschlossen" sein, wie dies die Vorschrift fordert, wenn die Bahn an Fußgängerüberwegen langsam fahrende oder haltende Kraftfahrzeuge überholt. Es kann in solchen Fällen fast immer ein für den Straßenbahnfahrer unsichtbarer Fußgänger, z.B. ein Kind, den Überweg betreten haben und dann in Gefahr kommen. Solche Fälle ereignen sich vor allem dann, wenn Kraftfahrzeuge verkehrswidrig vor Überwegen halten oder parken (vgl. § 12 Abs. 1 Nr. 4 StVO 1970). Die Straßenbahnen müßten deshalb - wenn § 26 Abs. 3 Satz 1 StVO für sie gelten würde - bei solcher Gestaltung immer dann zum Stehen gebracht werden, um jede auch nur theoretisch mögliche Gefährdung von Fußgängern auszuschließen, sobald ihr Führer keinen ungehindert freien Blick auf die beiden

Bürgersteige hat. Da Straßenbahnen im allgemeinen auf der Straßenmitte verkehren und ihre Führer daher häufiger Sichtbehinderungen - jedenfalls zum für sie rechten Fahrbahnrand - ausgesetzt sein dürften als die weiter rechts fahrenden Kraftfahrer, würde sich eine Bindung an § 26 Abs. 3 Satz 1 StVO für sie oft sogar ungünstiger auswirken als für Kraftfahrzeuge. Damit aber würde das der Straßenbahn als Massenverkehrsmittel vom Gesetz eingeräumte Vorrecht praktisch ausgehöhlt sein.

b) Diese von der des Berufungsgerichts sich unterscheidende rechtliche Beurteilung gefährdet jedoch nicht den Bestand des angefochtenen Urteils.

Der Erstbeklagte hat nämlich durch sein Verhalten, und zwar fahrlässig, gegen § 1 StVO verstoßen. Entgegen der Meinung der Revision ist das Vorrecht der Straßenbahn gegenüber sonstigen Verkehrsteilnehmern keineswegs völlig uneingeschränkt (vgl. Senatsurteil vom 5. November 1974 - VI ZR 91/73 = LM StVO § 9 Nr. 22 = VersR 1975, 258, 259). Die Führer schienengebundener Fahrzeuge haben, wenn sie - wie hier der Erstbeklagte - den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen, ohne Rücksicht auf ihr Vorfahrtrecht die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, vor allem deren § 1 zu beachten (vgl. Senatsurteil vom 27. Mai 1975 - VI ZR 42/74 = VersR 1975, 1007). Auch sie müssen daher dem Vorhandensein von Fußgängerüberwegen Rechnung tragen und damit gewisse Einschränkungen hinnehmen, um Fußgänger nicht unnötig zu gefährden (vgl. Drees/Kuckuk/Werny, Straßenverkehrsrecht, 2.Aufl., § 26

StVO Rdnr. 6). Wie ein Kraftfahrer bei Annäherung an einen nicht bevorrechtigten Überweg berücksichtigen muß, daß Fußgänger diesen möglicherweise unvorsichtig betreten (vgl. Möhl/Rüth, StVO und StGB, § 1 StVO Rdnr. 124), so müssen auch Führer von Schienenfahrzeugen an Überwegen, an denen sie zwar bevorrechtigt sind, andererseits aber den Fußgängern der Vorrang vor dem übrigen Verkehr zusteht, damit rechnen, daß diese Fußgänger den Vorrang der Schienenfahrzeuge übersehen oder nicht unbedingt beachten. Bei einer anderen Beurteilung könnten Überwege, die gleichzeitig Straßenbahngleise überqueren und nicht durch Verkehrssignalanlagen gesichert sind, in der Tat zu "Fußgängerfallen" werden, wie Jagusch (Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl., § 26 StVO Rdnr. 15) befürchtet. Daher kann der Vertrauensgrundsatz zugunsten der Führer von Schienenfahrzeugen nur sehr eingeschränkt angewendet werden (vgl. Drees./Kuckuk/Werny aaO). Ist der Überweg für den Straßenbahnfahrer, wie im Streitfall, nicht voll einsehbar, dann gebietet ihm bereits § 1 StVO, zumindest entweder rechtzeitig vor Erreichen des Fußgängerüberwegs unter geringfügiger Ermäßigung der Geschwindigkeit Läutesignal zu geben oder die Geschwindigkeit seiner Bahn deutlich herabzusetzen. Es kann allenfalls zweifelhaft sein, ob er die Geschwindigkeit auch dann stark herabsetzen muß, wenn er rechtzeitig vor Erreichen des Fußgängerüberwegs durch ein Läutesignal auf sein Herannahen aufmerksam gemacht hat (vgl. Senatsurteil vom 27. Mai 1975 - VI ZR 42/74 = aaO). Da der Erstbeklagte jedoch keine der beiden Sicherheitsmaßnahmen getroffen hat, hat er gegen § 1 StVO verstoßen.

Der von der Revision ins Feld geführte Beschluß der Vereinigten Großen Senate des Bundesgerichtshofs vom 12. Juli 1954 (BGHZ 14, 232) steht dem nicht entgegen. Er betrifft nur Fälle, in denen es um das Vorfahrtrecht zweier Fahrzeuge geht und bei denen dem Vorfahrtberechtigten der Vertrauensgrundsatz unbeschränkt zugute kommt.

c) Das Berufungsgericht bejaht die Ursächlichkeit zwischen dem verkehrswidrigen Verhalten des Erstbeklagten und dem Unfall. Von seinem rechtlichen Standpunkt aus reichte dazu allerdings die Feststellung, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Erstbeklagte die Geschwindigkeit der Straßenbahn so herabgesetzt hätte, daß eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen war. Es ist jedoch nicht ersichtlich, daß er den Unfall dann nicht hätte vermeiden können, wenn er, ehe er die Klägerin oder den Kinderwagen sehen konnte, lediglich - dem Gebot des § 1 StVO Rechnung tragend - das Läutesignal betätigt und nur geringfügig die Geschwindigkeit ermäßigt hätte.

2. Zutreffend hält das Berufungsgericht auch die Zweitbeklagte nach § 831 BGB für verpflichtet, der Klägerin ihren Unfallschaden zu ersetzen. Wie die Zweitbeklagte in ihrer Revision selbst erkennt, trifft auch sie eine Verantwortlichkeit aus § 831 BGB, wenn der Erstbeklagte nicht alles Erforderliche getan hat. Nach ihrem eigenen Vorbringen hat sie nämlich den Erstbeklagten nicht auch darüber belehrt, daß er zumindest rechtzeitig vor Erreichen nicht voll einsehbarer Fußgängerüberwege Läutesignal geben

muß, wenn er nicht mit äußerst verminderter Geschwindigkeit an sie heranzfährt.

3. Auch die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung des beiderseitigen Verschuldens ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß von der an sich bevorrechtigten Straßenbahn im Streitfall eine besondere Gefährlichkeit ausgegangen ist, die die ohnehin schon große Betriebsgefahr noch erhöht hat. Wenn die Revision meint, als Verschulden der Klägerin müsse auch noch berücksichtigt werden, daß sie die Warnsignale des Erstbeklagten nicht beachtet habe, dann begibt sie sich auf das ihr verschlossene Gebiet der Beweiswürdigung. Das Berufungsgericht hat nämlich nur zu Gunsten des Erstbeklagten unterstellt, daß er beim Anblick der Klägerin die Warnglocke betätigt hat. Selbst wenn dies feststünde, würde sich daraus aber nicht ergeben, daß sich die, einen Kinderwagen vor sich herschiebende, Klägerin in diesem Zeitpunkt noch mit dem Kind hätte in Sicherheit bringen können. Der Revision mag zugegeben werden, daß die Unfallstelle im Hinblick darauf, daß an den Enden des Fußgängerüberwegs Schilder mit der Aufschrift:

"Straßenbahn hat Vorfahrt", aufgestellt waren, nicht als "ausgesprochene Fußgängerfalle" bezeichnet werden kann. Dennoch war das Vorrecht der Straßenbahn nicht besonders deutlich hervorgehoben worden, da vor dem entsprechenden Hinweis zunächst stand, Fußgänger sollten in Gruppen rechts den Überweg beschreiten. Damit verlor die Warnung einiges an Gewicht. Außerdem zeigt diese zusätzliche Bitte, daß an jenem Überweg viele Fußgänger erwartet wurden. Dies wiederum mußte für Straßenbahnfahrer besonderer Anlaß zur Vorsicht sein. Nach alledem ist nicht ersichtlich, daß der Tatrichter dem Gewicht der von den am Unfall Beteiligten gesetzten Verursachungsbeiträgen nicht gerecht geworden ist.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann