

VI_ZR_158/62

2204 027

V e r k ü n d e t
am 30. April 1963
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, vertreten durch
den Vorstand, dieser vertreten durch die Geschäftsführung
(Regreßstelle); B [REDACTED], R [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin,
Berufungsbeklagte und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. die R [REDACTED] Bahngesellschaft AG, vertreten durch den Vor-
stand, D [REDACTED], W [REDACTED]platz [REDACTED],
2. den früheren Straßenbahnfahrer Oskar Z [REDACTED], D [REDACTED],
R [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten,
Berufungskläger und Revisions-
beklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 30. April 1963 unter Mitwirkung des Senatspräsi-
denten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Bode, Dr. Hausß,
Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom
5. April 1962 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 24. Juli 1957 gegen 21.40 Uhr kamen der am 25. Juli 1913 geborene Dipl. Landwirt Stephan N[REDACTED], der bei der Klägerin sozialversichert war, und seine Ehefrau in Düsseldorf aus der Naegelestraße und wollten in Höhe der Einmündung der Naegelestraße die Witzelstraße überqueren. Vor der Fahrbahn der Witzelstraße befanden sich ein Bürgersteig, ein Radfahrweg und ein außerhalb der Fahrbahn verlegter zweigleisiger Bahnkörper der Erstbeklagten. Im Bereich der Unfallstelle führten zu den an der Südwestseite der Witzelstraße stehenden Häusern einzelne Überwege über die Gleise. Der Bahnkörper war auch im übrigen im Bereich der Unfallstelle auf eine weite Strecke in beiden Richtungen planiert. Als die Eheleute aus der Naegelestraße herauskamen, näherten sich aus beiden Richtungen in unterschiedlicher Entfernung Straßenbahnzüge. Während der Ehemann N[REDACTED] stehen blieb, überquerte die Ehefrau den Bahnkörper bis zur Mitte. Als der Ehemann dann weiterging, wurde er von dem aus Richtung Stadtmitte kommenden, vom Zweitbeklagten geführten Straßenbahnzug erfaßt und zu Boden geworfen. An den Folgen dieses Unfalles starb er zwei Tage später.

Die Klägerin verlangt mit der Klage nach § 1542 RVO Ersatz der an die Hinterbliebenen N[REDACTED]s - dessen Ehefrau und zwei Kinder - erbrachten und noch zu erbringenden Sozialleistungen. Sie hat vorgetragen: Bevor die Eheleute N[REDACTED] den besonderen Bahnkörper betreten hätten, hätten sie eine aus Richtung Westen kommende Straßenbahn gesehen. Deshalb sei der Ehemann auf dem Gehweg stehengeblieben, um die Straßenbahn vorbeifahren zu lassen. Die Ehefrau habe jedoch den Bahnkörper betreten. Daraufhin

- 3 -

habe N [REDACTED] ihr folgen wollen. Mit diesem Verhalten habe der Zweitbeklagte rechnen müssen, weil er den Sachverhalt auf eine Entfernung von 60 m erkannt habe. Trotzdem habe er sich darauf beschränkt, bei einer Geschwindigkeit von 50 km/st Warnsignale abzugeben. Den Bremsvorgang habe er erst eingeleitet, als er sich bis auf etwa 30 m der Unfallstelle genähert habe. Hätte er vorher die Geschwindigkeit herabgesetzt, so wäre es ihm möglich gewesen, die Straßenbahn rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Ausweislich der polizeilichen Ermittlungen habe die Entfernung von der Anstoßstelle bis zu der Stelle, an der die Straßenbahn zum Halten gekommen sei, nur 3,1 m betragen. Um diesen Weg wäre der Bremsweg jedenfalls verkürzt gewesen, wenn der Zweitbeklagte rechtzeitig zu bremsen begonnen hätte. Der Bahnkörper habe an der Unfallstelle völlig im Dunkeln gelegen. Daher habe der Zweitbeklagte nicht erkennen können, ob N [REDACTED] ihn gesehen habe oder nicht. Die Erstbeklagte habe für die erhöhte Betriebsgefahr einzustehen, die darin gelegen habe, daß der Straßenbahnbetrieb zweigleisig gewesen sei, daß sich zur Unfallzeit 2 Straßenbahnzüge genähert hätten und der besondere Bahnkörper nicht beleuchtet gewesen sei.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben geltend gemacht, der Unfall sei auf das alleinige Verschulden des Verunglückten zurückzuführen. Er sei grob unachtsam gewesen, obwohl er als Anwohner der Witzelstraße die Örtlichkeit genau gekannt habe. Eine erhöhte Betriebsgefahr habe nicht vorgelegen. Straßenbahnen zweigleisig zu verlegen, sei üblich. Selbst wenn der Bahnkörper nicht hinreichend beleuchtet gewesen sei, so sei doch eine beleuchtete Straßenbahn deutlich zu erkennen gewesen. Ein Auswahlverschulden hinsichtlich des Zweitbeklagten liege nicht vor, sei jedenfalls für den Unfall nicht ursächlich gewesen.



Das Landgericht hat die Erstbeklagte zur Hälfte und den Zweitbeklagten zu einem Drittel des entstandenen Schadens für ersatzpflichtig gehalten. Es hat beide Beklagte als Gesamtschuldner zur Zahlung eines Drittels, die Erstbeklagte zur Zahlung eines weiteren Sechstels der geforderten Rückstände und laufenden Renten verurteilt. In demselben Umfang hat es die begehrte Feststellung wegen weiterer Zukunftsschäden getroffen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und auf die Berufung der Beklagten die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1.) Das Berufungsgericht verneint eine Haftung beider Beklagter aus § 823 BGB, da ihnen ein unfallursächliches Verschulden nicht nachzuweisen sei. Es erachtet folgende Sachdarstellung des Zweitbeklagten als nicht widerlegt: Beide Eheleute N. seien zunächst vor dem Bahnkörper stehengeblieben; als dann die Ehefrau den Bahnkörper betreten habe, habe der Zweitbeklagte aus einer Entfernung von 50 bis 60 m Klingelsignale gegeben; er habe sofort die Notbremsung eingeleitet, als sich der Ehemann auf die Schienen zu bewegt habe.

Die Fahrgeschwindigkeit des Zweitbeklagten, die unstreitig

die von der Aufsichtsbehörde nach § 35 BOStrab vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/st nicht überschritten hat, hält das Berufungsgericht nicht für zu hoch. Es erblickt auch kein Verschulden des Zweitbeklagten darin, daß er, als die Ehefrau N. den Bahnkörper betrat, seine Geschwindigkeit nicht herabsetzte, sondern sich mit der Abgabe von Warnsignalen aus einer Entfernung von 50-60 m begnügte; die Ehefrau sei in diesem Augenblick nicht gefährdet gewesen. Auch eine Gefährdung des Ehemannes sei in diesem Zeitpunkt nicht ersichtlich gewesen; denn da er weiterhin stehengeblieben sei, habe der Zweitbeklagte darauf vertrauen dürfen, daß er den in der Dunkelheit herankommenden Straßenbahnzug - durch die Warnzeichen aufmerksam gemacht - an der Beleuchtung erkannt habe und dessen Vorbeifahrt abwarten werde. Als dann N. den Bahnkörper betreten habe, nachdem sich der Straßenbahnzug auf 30 m genähert habe, sei der Unfall für den Zweitbeklagten unvermeidbar gewesen.

Eine Haftung der Erstbeklagten aus § 1 HpflG sei zwar gegeben, die Schadensabwägung nach § 254 BGB führe aber dazu, der Klägerin einen Ersatzanspruch zu versagen; denn die Unfallverursachung durch das grob fahrlässige Verhalten N. sei derart überwiegend, daß dagegen die von der Erstbeklagten allein zu vertretende normale Betriebsgefahr des Straßenbahnzuges völlig zurücktrete.

2.) Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen.

a) Die Revision meint, die Fahrgeschwindigkeit des Zweitbeklagten von nahezu 50 km/st an der Unfallstelle sei nach ..

§§ 1, 9 StVO unzulässig gewesen. Die auf besonderem Bahnkörper verlegten Straßenbahngleise würden im näheren Bereich der Unfallstelle von drei in die Witzelstraße einmündenden Straßen, zwei Fabrikeinfahrten und mehreren Grundstückseinfahrten gekreuzt. Das Bestehen dieser Überwege schließe für den Bereich der Kreuzungen das Vorrecht der Straßenbahn für ihren besonderen Bahnkörper aus. Die Straßenbahnführer müßten daher ihre Geschwindigkeit den Anforderungen anpassen, welche die Rücksicht auf Verkehrsteilnehmer verlange, die die Gleise auf den Überwegen kreuzen könnten.

Dem kann nicht gefolgt werden. Die Fahrzeugführer, die die Überwege zur Einfahrt in die angrenzenden Grundstücke und Fabriken benutzen wollen, haben nach § 17 StVO die Pflicht, sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung des Straßenverkehrs - und damit auch der innerhalb des Verkehrsraumes der Witzelstraße verlaufenden Straßenbahn - ausgeschlossen ist (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 3.11.1961 - VI ZR 35/61 - VersR 1962, 48, 49). An den Einmündungen der drei von der Revision erwähnten Straßen in die Witzelstraße befanden sich unstreitig, was die Revision übersieht, Halteschilder nach Bild 30 a der Anlage zur Straßenverkehrsordnung. Ein Vorrecht anderer Verkehrsteilnehmer vor der Straßenbahn hat danach im Bereich der Unfallstelle nicht bestanden. Es ist daher nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht im Hinblick auf die von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/st die vom Zweitbeklagten gefahrenen und von der Erstbeklagten zugelassene Geschwindigkeit nicht als unangemessen hoch ansieht und insoweit ein Verschulden beider Beklagter verneint. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß ausweislich des Sitzungsprotokolls in der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Beru-

fungsgesamt beide Anwälte darüber einig waren, daß die zulässige Geschwindigkeit auf der Unfallstrecke 50 km/st betragen hat und noch beträgt.

b) Rechtsirrig ist auch die Meinung der Revision, der Zweitbeklagte habe, als die Ehefrau N. den Bahnkörper betreten habe, sofort seine Geschwindigkeit - wenigstens durch Abschalten des Fahrstroms - herabsetzen müssen und sich nicht mit der Abgabe von Warnzeichen begnügen dürfen, weil eine unklare Verkehrslage bestanden habe. Der Zweitbeklagte war, als die Ehefrau die Geleise betrat, noch 50 bis 60 m entfernt. Er dürfte daher damit rechnen, daß diese, wie es auch geschehen ist, das von ihm befahrene Geleis rechtzeitig räumen werde. Wie das Berufungsgesamt zutreffend darlegt, war sie auch dann nicht gefährdet, als sie in dem 2,23 m breiten Zwischenraum zwischen den beiden Gleisen stehen blieb. Da der Ehemann N., nachdem seine Frau den Gleiskörper betreten hatte, weiterhin in angemessener Entfernung von den Gleisen stehen blieb, dürfte der Zweitbeklagte darauf vertrauen, daß er, durch die Läutesignale rechtzeitig gewarnt, die in der Dunkelheit deutlich erkennbare beleuchtete Straßenbahn nicht übersehen und ihre Vorbeifahrt abwarten werde. Er hatte daher keinen Anlaß, vor dem Betreten der Geleise durch N. seine Geschwindigkeit zu ermäßigen (vgl. hierzu die eingehenden Ausführungen im Urteil des erkennenden Senats vom 21.3.1961 - VI ZR 180/60 - VersR 1961, 475). Zutreffend hat das Berufungsgesamt das Verhalten Neumanns als grob fahrlässig gekennzeichnet. Mit einem solchen Verhalten brauchte der Zweitbeklagte nicht zu rechnen. Mit Recht hat daher das Berufungsgesamt ein Verschulden beider Beklagter verneint.

3.) Von der Prüfung der Frage, ob die Erstbeklagte auch

nach § 831 BGB haften, konnte das Berufungsgericht absehen, weil ihre Haftung aus §§ 1, 3, 7, 7a HpflG den geltend gemachten Schaden in vollem Umfang deckt. Auch für die Schadensabwägung nach § 254 BGB ist diese Frage ohne Bedeutung, weil hierbei nur die unfallursächlichen Umstände herangezogen werden dürfen, soweit sie tatsächlich bewiesen sind, § 831 BGB aber lediglich eine Haftung für vermutetes Verschulden anordnet und ein Verschulden nicht erwiesen ist (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 16.10.1956 - VI ZR 162/55 - IM § 17 StVG Nr. 10).

4.) Die Schadensabwägung des Berufungsgerichts läßt auch im übrigen keinen Rechtsirrtum erkennen. Seine Auffassung, daß bei überwiegender Schadensverursachung durch grob fahrlässiges Verhalten des Verletzten die vom Bahnunternehmer zu vertretende normale Betriebsgefahr völlig zurücktreten könne, so daß der Verletzte seinen Schaden allein tragen müsse, entspricht der festen Rechtsprechung des Senats (vgl. Urteil vom 28.10.1958 - VI ZR 192/57 - VersR 1959, 49). Zu Unrecht beruft sich demgegenüber die Revision auf die Entscheidung des III. Senats vom 11.12.1950 - III ZR 94/50 - NJW 51, 110 Nr. 3. Dort ist lediglich ausgesprochen, daß die durch das "sehr schwere kausale Verschulden" des Zugführers erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn durch eine noch so schwer bewertete Fahrlässigkeit des Verletzten nicht völlig ausgeschlossen werden kann. Im vorliegenden Fall hat das Berufungsgericht das Vorliegen von Umständen, durch die die normale Betriebsgefahr der Straßenbahn erhöht worden wäre, ohne Rechtsirrtum verneint. Entgegen der Meinung der Revision ist es insbesondere nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht in dem zweigleisigen Betrieb der Bahn, dem Fehlen eines Drahtgitters zwischen den Gleisen und der schwachen Beleuchtung des außer-

halb der Fahrbahn verlegten Bahnkörpers keine gefahrerhöhenden und für den Unfall ursächlichen Umstände erblickt hat. Dasselbe gilt von den - zur Unfallzeit unstreitig von anderen Fahrzeugen nicht genutzten - Überwegen über den Bahnkörper. Waren diese, wie dargelegt, nicht geeignet, die Fahrgeschwindigkeit des Straßenbahnzuges als überhöht erscheinen zu lassen, so ist nicht ersichtlich, inwiefern von ihnen eine unfallursächliche Erhöhung der Betriebsgefahr ausgegangen sein sollte. Es ist danach aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht die Erstbeklagte nach § 254 BGB von jeder Ersatzpflicht freigestellt hat.

Die Revision war danach mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. Bode

Dr. Hauß

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner