

VI ZR 165/61

V e r k ü n d e t
am 19. Januar 1962
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

055

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

In dem Rechtsstreit

des Steuerinspektors Klaus Ulrich F [REDACTED], K [REDACTED]
[REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten, Anschlußbe-
rufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die Stadt Köln, vertreten durch den Oberstadtdirektor,
Köln, Rathaus,
2. den Straßenbahnschaffner Fritz S [REDACTED], K [REDACTED],
C [REDACTED]str. [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger, Anschlußbe-
rufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 19. Januar 1962 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, Dr. Hauß, Hein-
rich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 3. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts in Köln vom 20. Februar 1961
wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. September 1958 wollte der Kläger nach einem längeren Besuch in der Gastwirtschaft Cr[REDACTED] am B[REDACTED] in Köln gegen 21.45 Uhr mit einer Straßenbahn der Erstbeklagten nach Hause fahren. Als er sich der schräg gegenüber der Gastwirtschaft in der Fahrbahn des Salierrings befindlichen Haltestelleninsel näherte, hielt dort ein Zwei-Wagen-Zug der Linie 12 in Richtung Stadtmitte, den er zur Heimfahrt benutzen wollte. Der Triebwagen war mit breiten, nicht automatisch verschließbaren Schiebetüren versehen. In der Türmitte befand sich eine haarnadelförmig gebogene und mit beiden Enden am Boden befestigte Haltestange. Bei dem Versuch, durch die hintere Tür des Triebwagens einzusteigen, kam der Kläger zu Fall und geriet mit dem linken Bein unter den Beiwagen. Etwa 7,5 m hinter der Haltestelleninsel blieb er schwer verletzt liegen. Außer Schürfwunden und Prellungen erlitt er eine so erhebliche Verletzung am Bein, daß es oberhalb des Knies amputiert werden mußte.

Der Kläger verlangt mit der Klage Ersatz von Vermögensschäden, ein angemessenes Schmerzensgeld sowie die Feststellung, daß die Beklagten ihm zum Ersatz aller weiteren künftigen Unfallschäden verpflichtet sind. Er hat vorgebracht, die Bahn sei in dem Augenblick abgefahren, als er bei noch geöffneter Tür mit dem linken Fuß das Trittbrett betreten und mit der linken Hand den Haltegriff erfaßt habe. Infolge des ruckartigen Anziehens und der sich schnell steigernden Geschwindigkeit der Bahn habe er das Gleichgewicht verloren. Vergeblich habe er versucht, den Haltegriff auch noch mit der rechten Hand zu erfassen, sich mit dem rechten Fuß abzustößen und sich in die Bahn hin-

- 3 -

einzuschwingen. Er sei dann mit dem linken Fuß abgerutscht und zwischen Triebwagen und Anhänger auf die Schienen gefallen. Der Triebwagenschaffner, der Zweitbeklagte, habe sich bei der Abfahrt der Bahn - entgegen einer unstreitig bestehenden Dienstanweisung der Erstbeklagten, bei Dunkelheit das Abfahrtssignal vom Hinterflur des Wagens aus zu geben - nicht auf dem Hinterflur an der offenen Tür aufgehalten, sondern bereits im Wageninneren kassiert. Er habe sich daher nicht um den zusteigenden Kläger kümmern und den Unfall verhindern können.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben entgegnet, der Zweitbeklagte habe vor der Abfahrt vom hinteren Flur des Triebwagens aus das Abfahrtssignal gegeben und die Tür geschlossen. Der Kläger habe die Haltestelleninsel erst erreicht, als die Bahn schon in langsamer Fahrt begriffen gewesen sei. Er sei dann ein Stück neben der fahrenden Bahn hergelaufen, habe die Tür aufgerissen und versucht, noch hineinzugelangen. Das sei ihm u.a. deshalb mißlungen, weil er erheblich unter Alkoholeinwirkung gestanden habe. Dieserhalb habe ihn auch sein Kollege, der Finanzanwärter M., bis zur Haltestelle begleitet. Auf dem Wege dorthin sei er getorkelt.

Das Landgericht hat eine Ersatzpflicht der Erstbeklagten in Höhe von einem Fünftel der Unfallschäden, jedoch nur im Rahmen der Haftpflichtgesetze, des Zweitbeklagten zu einem Achtel der Unfallschäden aus unerlaubter Handlung angenommen und die weitergehende Klage abgewiesen.



Das Berufungsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen und auf die Berufung der Beklagten die Klage in vollem Umfang abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Begehren vollen Schadensersatzes weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht verneint ein unfallursächliches Verschulden des Zweitbeklagten. Es hat die Überzeugung gewonnen, der Unfall sei in überwiegendem Maße durch das grobfahrlässig verkehrswidrige Verhalten des Klägers verursacht worden; demgegenüber trete die von der Erstbeklagten allein zu vertretende normale Betriebsgefahr der Straßenbahn völlig zurück, so daß der Kläger seinen Schaden nach § 254 BGB allein tragen müsse.

Diese Auffassung wird von der Revision mit Verfahrens- und Sachrügen vergebens angegriffen.

Das Berufungsgericht stellt zum Unfallhergang fest, der Kläger, der nach vierstündigem Wirtshausbesuch unter erheblicher Alkoholeinwirkung gestanden habe, sei auf die Straßenbahn zugelaufen und habe aufzuspringen versucht, als diese bereits eine Strecke von etwa 3 m zurückgelegt und ihre Geschwindigkeit zu beschleunigen begonnen habe. Es stützt seine Feststellungen auf die im wesentlichen über-

einstimmenden Aussagen der am Ausgang des Rechtsstreits uninteressierten Zeugen D■■■■, B■■■■, H■■■■ und K■■■■, von denen insbesondere die drei ersteren eindeutig bekundet haben, der Kläger sei auf die bereits abgefahrene Straßenbahn zugelaufen und habe, neben ihr herlaufend, aufzuspringen versucht.

Zu Unrecht beanstandet die Revision, das Berufungsgericht habe die vom Kläger gegen die Überschaubarkeit des Unfallhergangs durch die Zeugen von ihren Sitzplätzen aus erhobenen Bedenken mit der Bemerkung abgetan, für diese Behauptungen fehle es an der nötigen Substantiierung. Das Berufungsgericht hat sämtliche vom Kläger in dieser Hinsicht vorgetragenen Bedenken eingehend gewürdigt, sie jedoch nicht für durchschlagend erachtet. Wenn das Berufungsgericht hierbei die tief herabgezogenen Fenster des fraglichen Wagentyps, die nach seiner Auffassung eine einwandfreie Beobachtung des Unfallhergangs aus dem Wageninnern ermöglichten, als gerichtsbekannt bezeichnet, so bedurfte diese Feststellung entgegen der Meinung der Revision keiner näheren Begründung, insbesondere nicht der Darlegung, daß der festgestellte Umstand sämtlichen Richtern des Senats bekannt war (ebenso Stein-Jonas-Schönke 17. Aufl. § 291 ZPO Anm. I 1, 2; Rosenberg, Lehrbuch 5. Aufl. § 113 I 3 c; RG JW 1929, 48 Nr. 18; 1325 Nr. 21).

Der Aussage des Zeugen M■■■■, der die Sachdarstellung des Klägers bestätigt, schenkt das Berufungsgericht keinen Glauben, und zwar einmal im Hinblick auf die eindeutig entgegenstehenden Aussagen der Zeugen D■■■■, B■■■■ und H■■■■, zum anderen, weil Mast angetrunken und daher möglicherweise sein Erinnerungsvermögen getrübt gewesen sei,

der Zeuge zudem auf Grund der gemeinsamen Zeche mit dem Kläger als dessen dienstjüngerer Kollege bei seiner Aussage innerlich gehemmt gewesen sein könne. Diese Erwägungen tragen das vom Berufungsgericht gewonnene Beweisergebnis. Es kann daher dahinstehen, ob die von der Revision beanstandete Auffassung des Berufungsgerichts rechtlich angreifbar ist, die Aussage des Zeugen M. sei auch deshalb unglaublich, weil sie teilweise in sich widersprüchlich sei.

Der Zweitbeklagte befand sich im Unfallzeitpunkt unstreitig im Wageninnern beim Kassieren. Ob er das Abfahrtszeichen aus dem Wageninnern oder entsprechend der Dienstvorschrift von der hinteren Plattform aus gegeben hat, läßt das Berufungsgericht offen; es hält es in rechtsfehlerfreier tatsächlicher Würdigung nicht für erwiesen, daß er bei Abgabe des Abfahrtszeichens von der Plattform aus den Unfall hätte vermeiden können, zumal der Kläger erst, als die Bahn schon etwa 3 m zurückgelegt und ihre Geschwindigkeit zu beschleunigen begonnen habe, von der Straßenmitte herzulau fend an der hinteren Plattform aufgetaucht sei und aufzuspringen versucht habe. Daß der Zweitbeklagte in diesem Augenblick sich nicht mehr auf der Plattform befand, rechnet das Berufungsgericht ihm nicht zum Verschulden an.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe die Vorschriften der §§ 631 ff BGB außer acht gelassen, nach denen beim Beförderungsvertrag die Beklagten eine Fürsorgepflicht zur Wahrung der Unversehrtheit der Fahrgäste treffe, die gebiete, daß die Türen der Straßenbahn während der Fahrt geschlossen seien und der Schaffner den etwaigen Einstieg von Fahrgästen von der Plattform aus überwache. Die Beweislast dafür, daß das Verhalten des Schaffners nicht

schuldhaft oder für den Unfall nicht ursächlich gewesen sei, treffe unter diesem Gesichtspunkt die Erstbeklagte.

Dem kann nicht gefolgt werden. Es kann offen bleiben, ob beim Vorliegen eines Beförderungsvertrages unter den hier gegebenen Umständen eine Umkehr der Beweislast anzunehmen wäre; denn zwischen dem Kläger und der Erstbeklagten war weder ein Beförderungsvertrag noch ein Vertragsanbahnungsverhältnis zustande gekommen, woraus sich eine Fürsorgepflicht der Beklagten dem Kläger gegenüber hätte ergeben können. Die Straßenbahn will nur mit solchen Fahrgästen einen Beförderungsvertrag abschließen, die an der Haltestelle in einen haltenden Zug ordnungsmäßig einsteigen. Das allgemeine Angebot der Straßenbahn zum Abschluß von Beförderungsverträgen endet mit der Abfahrt der Straßenbahn. Dem Kläger gegenüber, der nach der Abfahrt dem ausdrücklichen Verbot des § 36 Abs. 2 Satz 2 StVO zuwider auf die fahrende Bahn aufspringen wollte, lag daher keine Vertragsofferte mehr vor. Damit entfällt auch ein Vertragsanbahnungsverhältnis und eine Haftung aus culpa in contrahendo (vgl. Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. TZ 655, 656; Fischer in Kraftverkehrsrecht von A - Z "Straßenbahn und Kraftfahrer im Verkehr" Erl. 1, VI). Das Berufungsgericht hat danach ohne Rechtsirrtum ein unfallursächliches Verschulden des Zweitbeklagten verneint.

Die auf dieser Grundlage vorgenommene Schadensabwägung läßt ebenfalls keinen Rechtsfehler erkennen. Die Revision rügt zu Unrecht, das Berufungsgericht habe Umstände außer acht gelassen, durch die die Betriebsgefahr der Bahn erhöht worden sei.

Daß der Unfall zur Nachtzeit stattfand, ist für die Betriebsgefahr unerheblich, da der Kläger nicht behauptet hat, die Haltestelle und der Straßenbahnzug seien nicht hinreichend beleuchtet gewesen.

Aus dem Umstand, daß die Tür zur hinteren Plattform offen stand und der Kläger, wie die Revision meint, "des- halb ungehindert hätte einsteigen können", kann ebenfalls eine Erhöhung der Betriebsgefahr nicht hergeleitet werden. Das Offenstehen der Wagentür kann zwar für die Fahrgäste, die sich auf der Plattform befinden, beim Anfahren der Bahn und während der Fahrt eine Gefahr bedeuten. Der Kläger aber, der in vorsätzlicher Übertretung der Vorschrift des § 36 Abs. 2 StVO auf die fahrende Straßenbahn aufzuspringen ver- suchte, kann sich nicht darauf berufen, daß die offenstehen- de Tür für seinen Entschluß, aufzuspringen, mitbestimmend gewesen und daher als gefahrerhöhender Umstand zu werten sei. Entgegen der Meinung der Revision bestand zudem keine Vorschrift, nach der die Wagentür während der Fahrt grund- sätzlich verschlossen sein mußte. Nach Absatz 5 der Durch- führungsverordnung vom 29. März 1956 (BGBl I, 250) zu § 20 BOSTrab legt der Betriebsleiter je nach Bauart und Ge- schwindigkeit der Fahrzeuge und der Streckenverhältnisse (Gleisbögen, Tunnel) die Streckenabschnitte fest, auf denen die Türen während der Fahrt geschlossen sein müssen. Daß es sich hier um einen Streckenabschnitt gehandelt hat, für den eine solche Anordnung ergangen ist, hat der Kläger nicht behauptet.

Die Schadensverteilung ist danach, da die Abwägung frei von Rechtsirrtum ist, für die Revision bindend.

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

Dr. Klenewefers

Dr. Bode

Dr. Hauß

H. Meyer

Dr. Pfretzschner