

2348 031

9

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: StVO § 1

Rechtssatz: Im Verkehr ist auf die betriebsbedingten Eigenheiten der Strassenbahn, insbesondere die Länge ihres Bremsweges, Rücksicht zu nehmen. Der Strassenbahnführer darf in der Regel darauf vertrauen, daß dies geschieht.

2. Gesetz: StVO § 9

Rechtssatz: Solange sich der Strassenbahnführer darauf verlassen darf, daß ein Verkehrsteilnehmer, der sich vor dem Strassenbahnzug auf den Gleisen befindet, die Fahrstrecke rechtzeitig freigibt, braucht er die Fahrgeschwindigkeit nicht herabzusetzen oder den Strassenbahnzug anzuhalten.

3. Gesetz: SHG § 2

Rechtssatz: Die Annahme eines unabwendbaren Ereignisses setzt (entsprechend § 7 Abs 2 StVG) voraus, daß sein Eintritt auch bei Anwendung äusserster nach den Umständen möglicher Sorgfalt durch den Führer der Eisenbahn bzw. Strassenbahn nicht hat verhütet werden können.

Aktenzeichen: VI ZR 168/54

Urteil des BGH vom 22. Oktober 1955

OLG Karlsruhe

Verkündet am 22. Oktober 1955  
Malessa, Justizsekretär als  
Urkundsbeamter der Geschäfts-  
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

der Firma F. [REDACTED] P. [REDACTED] AG, jetzt F. [REDACTED] P. [REDACTED] GmbH,  
in K. [REDACTED], E. [REDACTED] Strasse [REDACTED] vertreten durch  
die allein vertretungsberechtigte Geschäftsführerin Frau  
Dr. Anne-Lise W. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagten, Anschlußberufungsklä-  
gerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Stadt Karlsruhe, gesetzlich vertreten durch den Ober-  
bürgermeister in Karlsruhe,

Beklagte, Berufungsklägerin, Anschlußberufungsbe-  
klagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 12. Oktober 1955 unter Mit-  
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,  
Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Haub

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des  
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe  
vom 12. Mai 1954 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und  
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,  
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

9

**Tatbestand:**

Am 3. Juli 1952 gegen 9.50 Uhr vormittags ist in Karlsruhe ein Lieferwagen der Klägerin bei einem Zusammenstoß mit einem Strassenbahnzug der Beklagten beschädigt worden. Der Unfall hat sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wie folgt zugetragen:

Der aus dem Triebwagen und einem Anhänger bestehende und von dem Fahrer Fi. geführte Strassenbahnzug fuhr, mit Fahrgästen mässig besetzt, durch die gerade verlaufende Karlstrasse in nördlicher Richtung. Diese Strasse wird von der Bahn zum Verkehr in beiden Richtungen benutzt; ihre beiden Gleispaare liegen in der Mitte der Fahrbahn. Es herrschte trockenes und sichtiges Wetter. In einiger Entfernung vor dem Strassenbahnzug fuhr in gleicher Richtung ein Lastkraftwagen, gelenkt von dem Fahrer V. In Höhe des Schnittpunktes der Karlstrasse mit der Südendstrasse wurde der Strassenbahnzug auf seiner rechten Seite nacheinander von dem Lieferwagen der Klägerin, geführt von dem Fahrer H., und einem Mercedes-Personenkraftwagen überholt, der dem Dachdeckermeister Be. gehörte und von ihm selbst gefahren wurde. Be. suchte nach dem Strassenbahnzug auch den Lieferwagen der Klägerin noch zu überholen, der vor dem Strassenbahnzug auf den rechten Gleisen weiterfuhr. Er lenkte seinen Wagen in flachem Schnitt durch die zu dieser Zeit mindestens 15 m breite Lücke zwischen Lieferwagen und Strassenbahn nach links hinüber, konnte aber die Überholung nicht ganz vollenden. Nahe der die Karlstrasse kreuzenden Vorholzstrasse stand nämlich auf der Karlstrasse am rechten Rande der Fahrbahn ein aus Zugmaschine und Anhänger be-



stehender Lastzug, der mit Bauschutt beladen wurde. Zu diesem Zweck waren Bohlenbretter quer über den Bordstein gelegt worden. Das nötigte einen Fußgänger, den Lehrling E., der, aus entgegengesetzter Richtung kommend, ein Fahrrad an der Hand führte, den Bürgersteig zu verlassen, um auf der Fahrbahn um den Lastzug herumzugehen. Zu gleicher Zeit näherte sich auf dem linken Gleispaar ein Strassenbahnzug aus nördlicher Richtung. Wegen der Enge des zwischen diesem und dem Fußgänger verbleibenden Raumes hielt V. seinen Lastkraftwagen etwa 15 m vor dem rechts stehenden Lastzug an, um zu warten, bis der Fußgänger an dem Lastzug vorübergegangen sein würde. Infolgedessen konnte auch Be. seine Fahrt nicht fortsetzen; er hielt seinen Personenkraftwagen in einem Abstand von etwa 5,5 m hinter dem Lastkraftwagen des V. halblinks vor dem Lieferwagen der Klägerin an. H. bremste den Lieferwagen der Klägerin langsam ab; dieser blieb in einem Abstand von etwa 1 m halbrechts hinter dem Personenkraftwagen stehen.

Inzwischen hatte Fi., als der von ihm geführte Straßenbahnzug von dem Personenkraftwagen des Be. überholt wurde, den Fahrstrom weggenommen. Etwa 2 Sekunden, nachdem H. bei einem bis auf etwa 25 m angewachsenen Abstand des Lieferwagens vom Strassenbahnzug zu bremsen begonnen und der Abstand sich infolgedessen auf etwa 19 m verringert hatte, setzte Fi. die Bremsen des Strassenbahnzuges scharf ein. Er benutzte Strom- und Handbremse mit Sandstreuer. Doch reichte der Abstand nicht aus, um zu verhindern, daß auf den 0,8 Sekunden später haltenden Lieferwagen der Strassenbahnzug auflief. Der Triebwagen traf den Lieferwagen der Klägerin an der linken hinteren Seite der

Karosserie und schob ihn etwa 1 m vor sich her gegen die rechte hintere Seite des Personenkraftwagens des Be[REDACTED]. Alle drei Fahrzeuge wurden beschädigt.

Die Klägerin hat die Beklagte für den ihr erwachsenen Sachschaden verantwortlich gemacht und auf Zahlung von 1054,48 DM nebst 10% Zinsen seit dem Tage der Klagezustellung, dem 2. Oktober 1952, in Anspruch genommen.

Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 790,88 DM nebst Zinsen stattgegeben und sie im übrigen abgewiesen. Es hat angenommen, daß Fi[REDACTED] ein - wenn auch geringes - Verschulden an dem Unfall treffe, und hat die Schadenshaftung der Beklagten bejaht, nicht zwar nach § 831 BGB, da die Beklagte den ihr nach dieser Bestimmung offenstehenden Entlastungsbeweis geführt habe, wohl aber nach § 1 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Strassenbahnen für Sachschaden (SHG). Das Landgericht hat die Klägerin aber im Hinblick auf die von ihr zu vertretende Betriebsgefahr ihres Lieferwagens zur Schadensausgleichung für verpflichtet gehalten und in Anwendung des § 17 KrfzG (jetzt StVG) das Klagebegehren zu 3/4 für gerechtfertigt erachtet.

Gegen das Urteil haben die Beklagte Berufung und die Klägerin Anschlußberufung eingelegt.

Das Oberlandesgericht hat die Anschlußberufung zurückgewiesen und auf die Berufung die Klage in vollem Umfang abgewiesen.

Mit der vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat die Ersatzpflicht, die nach dem Grundsatz des § 1 SHG die Beklagte als Unternehmerin der von ihr betriebenen Strassenbahn wegen des der Klägerin beim Betriebe der Strassenbahn entstandenen Schadens trifft, nach § 2 des Gesetzes für ausgeschlossen gehalten. Es ist der Ansicht, der Unfall sei durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden, ohne daß ein Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Strassenbahn mitgesprochen habe oder daß ihre Verrichtungen versagt hätten.

Es hat festgestellt, daß der Strassenbahnzug, als er von den beiden Kraftfahrzeugen überholt wurde, eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 25 km/st oder etwas mehr gehabt und daß sich diese Geschwindigkeit infolge Wegnahme des Fahrstroms in der Zeit des Leerlaufs um 1 km/st ermässigt hat. Bei einer Fahrgeschwindigkeit in diesen Grenzen benötigte der Straßenbahnzug nach den weiteren Feststellungen des Berufungsgerichts bis zum Halten einen Bremsweg von etwa 22,5 bis 30 m. Obwohl der Lieferwagen der Klägerin bei dem langsamen Abbremsen aus seiner schnelleren Fahrt noch ein Stück weiterfuhr, bevor er in der Zeit von 0,8 Sekunden seit Einsetzen der Bremsen des Strassenbahnzuges zum Stillstand kam, war der Strassenbahnzug dem Lieferwagen zu nahe, als daß er noch hinter ihm hätte zum Stehen gebracht werden

9

können. Gleichwohl meint das Berufungsgericht, die Fahrweise des Strassenbahnführers Fi[REDACTED] habe den an ihn zu stellenden Anforderungen entsprochen.

a) Nach § 34 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Strassenbahnen vom 13. November 1937 (BOStrab) und § 56 der in Karlsruhe eingeführten Dienstanweisung für den Fahrdienst der Strassenbahnen dürfe zwar, so hat das Berufungsgericht erwogen, entsprechend der Bestimmung des § 1 BOStrab, daß für den Betrieb der Strassenbahn Sicherheit und Ordnung oberster Grundsatz sei, ein Strassenbahnzug einem anderen nur in einem solchen Abstand folgen, daß er selbst bei unvermutetem Halten des vorausfahrenden Zuges, auch bei ungünstigen Strecken-, Sicht- und Witterungsverhältnissen, durch Betriebsbremsung rechtzeitig zum Halten gebracht werden könne. Auf die Aufeinanderfolge von Kraftfahrzeugen und Strassenbahnzügen sei diese Vorschrift aber nicht anwendbar. Da andere Verkehrsteilnehmer sich vor einem Strassenbahnzug bewegen dürften, und zwar in wesentlich kürzeren Abständen als dem Bremsweg der Strassenbahn, könne auch von dem Führer eines Strassenbahnzuges nicht gefordert werden, von ihnen einen dem Bremsweg entsprechenden Abstand einzuhalten. Praktisch würde ihm dies auch nicht möglich sein, weil er nicht verhindern könnte, daß in die durch sein Zurückbleiben geschaffene Lücke hinter einem vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer wiederum andere Kraftfahrzeuge eindringen. Die Einhaltung eines solchen Abstandes würde-zudem mit den Betriebsbedingungen der Strassenbahn nicht in Einklang zu bringen sein. Dem Verhalten weniger Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger würde die Strassenbahn oft nicht anders rechtzeitig begegnen kön-

nen als durch häufiges Zurückfallen in Schrittgeschwindigkeit oder sogar durch Halten; das würde aber den Strassenbahnbetrieb unerträglich und fahrplanwidrig hemmen. Von den anderen Verkehrsteilnehmern müsse daher erwartet werden, daß sie diese unvermeidlichen Betriebsumstände der Strassenbahn, die ihr zwar kein Vorrecht im Verkehr gäben, sich bei näherer Betrachtung aber aufdrängten, gemäß § 1 StVO beachteten und sich danach verhielten. Erst dann müsse ein Strassenbahnführer so wirksam abbremsen, daß er den benötigten Bremsweg vor sich frei habe, wenn er vorausfahrende Kraftfahrzeuge als ein Hindernis erkenne, von dem nicht mehr zu erwarten stehe, daß es durch seine eigene Bewegung im fliessenden Verkehr rechtzeitig von selbst wegfallen werde.

Dieser Auffassung, die das Berufungsgericht seiner weiteren Beurteilung zugrunde gelegt hat, ist - jedenfalls im Kern - beizutreten.

Wenn auch das in der Grundregel des § 1 StVO enthaltene Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme im Verkehr für alle Teilnehmer am öffentlichen Strassenverkehr in gleicher Weise gilt, so ist bei der Rücksicht, die der eine dem anderen schuldet, doch dessen naturbedingten oder technisch gegebenen Eigenheiten Rechnung zu tragen. Die schweren Fahrzeuge der schienengebundenen Strassenbahn haben nicht die Fähigkeit leichter Verkehrsanpassung mit der Möglichkeit des Ausweichens, schnellen Anfahrens und Anhaltens wie andere Verkehrsteilnehmer; auch ist die Strassenbahn an die Einhaltung eines Fahrplans gebunden. Das muß von den anderen Verkehrsteilnehmern beachtet werden, und sie haben ihr Ver-

halten im Straßenverkehr danach einzurichten (BGHSt 1, 192 [195 196]). Das bedeutet nicht, daß der Straßenbahn ein Vorrrecht vor den übrigen Verkehrsteilnehmern zustünde. Der Führer eines Straßenbahnzuges ist nicht weniger als andere Verkehrsteilnehmer dem Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme unterworfen; bei seiner Fahrweise hat er, wie jeder Führer eines anderen Fahrzeugs in Bezug auf dieses auch, insbesondere auch die Eigenart des von ihm selbst gelenkten Fahrzeugs in Betracht zu ziehen. Es ist aber nicht zu verkennen, daß die Straßenbahn eine ihren betriebsbedingten Besonderheiten entsprechende Stellung im Verkehr einnimmt. Der übrige Verkehr ist auch auf sie eingestellt, und der Straßenbahnführer darf sich nach dem das Verkehrsrecht beherrschenden Vertrauensgrundsatz in der Regel darauf verlassen, daß die übrigen Teilnehmer am Straßenverkehr die allgemein bekannten unvermeidlichen Betriebsumstände der Straßenbahn beachten und ihnen bei ihrem Verhalten im Straßenverkehr Rechnung tragen.

Für den Abstand, den der Führer eines Straßenbahnzuges von einem vorausfahrenden Fahrzeug einhalten muß, greift im besonderen die Bestimmung des § 9 StVG ein, wonach die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß der Fahrzeugführer in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten. Da sich die Verpflichtungen, von denen hier die Rede ist, aber im Sinne der Grundregel des § 1 StVO verstehen, braucht der Straßenbahnführer, solange er sich darauf verlassen kann, daß andere Verkehrsteilnehmer bei ihrem Verhalten im Straßenverkehr auf die besonderen Betriebsbedingtheiten der Straßenbahn Rücksicht nehmen, die Fahrgeschwindigkeit des von ihm geführten Straßenbahnzuges nicht immer schon dann

herabzusetzen oder den Zug gar anzuhalten, wenn sich vor ihm auf den Gleisen ein Verkehrsteilnehmer in einem Abstände befindet, der dem Bremsweg des Straßenbahnzuges nahe kommt oder ihn vielleicht sogar unterschreitet. Aus der dortigen Anwesenheit eines anderen Verkehrsteilnehmers kann keine Gefahr für den glatten Ablauf des Verkehrs erwachsen, wenn dieser die Gleise vor der herannahenden Straßenbahn rechtzeitig verläßt oder vor der Straßenbahn mit einer größeren Geschwindigkeit als der ihrigen davonfährt. Darf der Straßenbahnführer darauf vertrauen, daß sich die Verkehrslage in dieser Weise entwickelt, so ist er nicht genötigt, den Straßenbahnzug zur Einhaltung eines den Bremsweg sichernden Abstandes abzubremesen oder ihn anzuhalten. Es wäre sogar verfehlt, wenn er in derartigen Fällen immer wieder auf Schrittgeschwindigkeit zurückginge oder anhielte; wie das Berufungsgericht im Anschluß an die Entscheidung BGHSt 1, 192 [1967] zutreffend hervorgehoben hat, würde der Straßenbahnbetrieb hierdurch unerträglich und fahrplanwidrig gehemmt; obendrein müßte damit gerechnet werden, daß schnellere Verkehrsteilnehmer, worauf das Berufungsgericht gleichfalls mit Recht hingewiesen hat, in die durch das Zurückbleiben des Straßenbahnzuges entstehende Lücke vorstoßen, so daß dieser schließlich auf der Strecke bliebe; das Massenverkehrsmittel der Straßenbahn würde um seinen sozialen Sinn gebracht werden (vgl. Hülle in der Anmerkung zu dieser Entscheidung I-M Nr 3 zu § 222 StGB).

Wenn der Straßenbahnführer Fi nicht früher als geschehen gebremst hat und es daher zu dem Auffahren des Straßenbahnzuges auf den Lieferwagen der Klägerin gekommen ist, so kommt es hiernach entscheidend darauf an, ob er

nach den Umständen des Falles zuverlässig annehmen konnte, wegen ausreichenden Weiterrollens des Verkehrs vor seinem Straßenbahnzug nicht vorher abbremsen zu brauchen. Das Berufungsgericht hat dies bejahen zu können geglaubt. Seine Erwägungen sind jedoch nicht frei von Rechtsirrtum.

b) Nach Ausführungen darüber, daß dem Führer des Straßenbahnzuges kein Verschulden nachgewiesen sei, hat es bei der Prüfung der Frage, ob die Beklagte auch dargetan hat, daß der Unfall ein für sie unabwendbares Ereignis gewesen ist, wegen der Anforderungen, die in diesem Zusammenhang an den Straßenbahnführer zu stellen waren, auf das zuvor Ausgeführte Bezug genommen. Danach ist das Berufungsgericht offenbar der Ansicht, der Straßenbahnführer brauche, damit ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 2 SHG soll angenommen werden können, nur diejenige Sorgfalt angewendet zu haben, deren Verletzung ihm nach § 276 BGB zum Verschulden gereichen würde. Das ist nicht richtig. Die Bestimmung des § 2 SHG ist, soweit sie sich auf den Fall bezieht, daß die Eisenbahn oder Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, der Vorschrift des § 7 Abs 2 KrftzG (jetzt StVG) nachgebildet; da eine Eisenbahn oder Straßenbahn, die nicht einen eigenen Bahnkörper benutzt, sondern auf öffentlicher Straße verkehrt, einem Kraftwagen nahesteht, hat das Gesetz die Sachschadenshaftung ihres Unternehmers der des Kraftfahrzeughalters angeglichen (vgl Entscheidung des Senats vom 20. April 1955 VersR 1955, 346). Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist in § 2 SHG daher nicht anders zu verstehen als in § 7 Abs 2 KrftzG (StVG) (Biermann SHG 3. Aufl S 90; Böhmer SHG § 2 Anm 27). Er setzt voraus, daß der Eintritt des schädigenden Ereignisses

auch bei Anwendung äußerster nach den Umständen möglicher Sorgfalt nicht hat verhütet werden können. Es ist eine über die gewöhnliche verkehrserforderliche Sorgfalt hinausgehende gesteigerte Aufmerksamkeit eines besonders umsichtigen Fahrers, die beobachtet worden sein muß. Das ist schon in der Zeit vor dem Erlass des Sachschadenhaftpflichtgesetzes in der - vom Bundesgerichtshof fortgeführten - Rechtsprechung des Reichsgerichts zu § 7 Abs 2 KrftzG klar- gestellt worden (vgl u.a. RGZ 86, 149 [151]; 152, 46 [52]; 159, 312 [313]; - BGH VRS 4, 175; DAR 1952, 149; L-M Nr 13 zu § 286 [U] :: NJW 1954, 185 = VRS 5, 329 = DAR 1953, 113 = VersR 1953, 242; DAR 1955, 194 = VersR 1955, 540). Für das Sachschadenhaftpflichtgesetz, dessen amtliche Begründung zu § 2 ausdrücklich auf die Rechtsprechung zu § 7 Abs 2 KrftzG verwiesen hat (vgl DJ 1940, 545), kann nichts anderes gelten.

c) Bei Anlegung des Maßstabes, der sich hieraus ergibt, hätte das Berufungsgericht nicht zu dem Ergebnis kommen können, daß das Auflaufen des Straßenbahnzuges auf den Lieferwagen der Klägerin ein für die Beklagte unabwendbares Ereignis gewesen ist.

Die Fahrbahn der Karlstrasse war durch den zur Schuttaufnahme an ihrem rechten Rande abgestellten Lastzug verengt. Nach der maßstabgerechten Unfallskizze in den vom Berufungsurteil angezogenen Ermittlungsakten 4 Js 2906/52 StA Karlsruhe beträgt der Raum zwischen Bordstein und rechter Strassenbahnschiene 3,35 m. Der Raum zwischen Straßenbahn und Lastzug reichte daher für die Vorbeifahrt anderer Kraftwagen nicht aus. Daraus, daß sich der von V

gelenkte Lastkraftwagen, der Lieferwagen der Klägerin, der Personenkraftwagen des Be[REDACTED] und der von Fi[REDACTED] geführte Straßenbahnzug kurz hintereinander bzw. nebeneinander der Engstelle näherten, brauchte sich zwar noch keine besondere Gefahr zu ergeben, wenn alle Fahrzeuge in gleichbleibender Fahrt ihren Weg fortsetzen konnten. Das war jedoch nicht der Fall, weil aus der entgegengesetzten Richtung ein anderer Straßenbahnzug herankam und obendrein der Lehrling E[REDACTED] mit seinem Fahrrad wegen der zur Beladung des Lastzuges quer über den Bürgersteig gelegten Bohlenbretter den Fahrdamm zur Seite des Lastzuges beging. Das Berufungsgericht hat sich nicht darüber ausgesprochen, ob der Straßenbahnführer Fi[REDACTED] diese Entwicklung hat kommen sehen oder ob er sie als möglich hätte in Betracht ziehen müssen. Umstände, die die Annahme rechtfertigten, daß Fi[REDACTED] in dieser Hinsicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ausser acht gelassen habe, sind im Berufungsurteil weder festgestellt noch von der Klägerin unter Beweisantritt des näheren behauptet worden. Für die hier zu entscheidende Frage kommt es aber darauf an, ob Fi[REDACTED] was von der Beklagten zu beweisen war, bei Anwendung der gesteigerten Sorgfalt eines besonders umsichtigen Straßenbahnführers bei der Fahrt zwischen Südendstraße und Vorholzstraße sich darauf verlassen durfte, daß es an jener Stelle zu keiner Verkehrsstockung kommen werde. Der abgestellte Lastzug war nicht so weit entfernt, daß ein Straßenbahnführer, der sein Augenmerk nicht lediglich auf den Raum unmittelbar vor seinem Triebwagen richtet, sondern unter Beobachtung der weiter vor ihm liegenden Straße den Verkehr, dem er sich anzupassen hat, umsichtig im Auge behält, nicht auf dieses den Fahrdamm einengende Hindernis aufmerksam geworden wäre. Bei Anwendung

der Sorgfalt, wie sie nach § 2 SHG Voraussetzung ist, würde er es während der Annäherung des von ihm geführten Straßenbahnzuges auch nicht unterlassen haben, sich auf die Möglichkeit einzustellen, daß der Lastzug bei der Begegnung der vor ihm befindlichen Fahrzeugkolonne mit dem entgegenkommenden Straßenbahnzug Anlaß zu einer Verkehrsstockung geben konnte. Sollte auch erst der Fußgänger E. die Durchfahrt der Kraftfahrzeuge zwischen Lastzug und entgegenkommender Straßenbahn unmöglich gemacht haben, so lag es doch nicht außer dem Bereich der in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten, daß sich jemand neben dem Lastzug auf dem Fahrdamm aufhielt. Der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt läßt nicht erkennen, daß E. sich etwa in einer Weise verhalten hätte, die nach dem Vertrauensgrundsatz im Verkehr nicht hätte erwartet zu werden brauchen. Die Beklagte hat auch nicht etwa behauptet, daß F. trotz seines erhöhten Blickpunktes auf dem Führerstand des Triebwagens den abgestellten Lastzug und den entgegenkommenden Straßenbahnzug nicht hätte wahrnehmen können.

Würde sich ein Straßenbahnführer bei Anwendung jenes gesteigerten Maßes von Umsicht also auf die Möglichkeit einer Verkehrshemmung gefaßt gemacht haben, so würde er es nicht darauf haben ankommen lassen, erst so spät und ruckartig hart abzubremsten, wie es F. getan hat. Hätte er auch vielleicht, was hier dahingestellt bleiben kann, nicht schon zu bremsen begonnen, als der Personenkraftwagen des Be. den Lieferwagen der Klägerin überholte und hierbei dicht vor der Straßenbahn auf die Gleise hinüberfuhr, so würde der Straßenbahnführer doch sofort gebremst haben,

als H. den Lieferwagen der Klägerin abbremste und dessen Bremsleuchten aufglühten. Ein Straßenbahnführer, der mit sorglicher Aufmerksamkeit die vor ihm befindlichen Fahrzeuge bei der Annäherung an jenen Engpaß beobachtet hätte, würde das Aufleuchten sogleich bemerkt und die Bremsen nicht erst 2 Sekunden später eingesetzt haben. Da der Straßenbahnzug bei einer Fahrgeschwindigkeit von rund 25 km/st in 1 Sekunde etwa 7 m zurücklegte, wäre es nicht zu dem Unfall gekommen, wenn sich Fi. in dieser Weise verhalten hätte.

d) Nun meint freilich das Berufungsgericht, für die Entstehung des Schadens sei es nicht ursächlich gewesen, daß Fi. nicht früher gebremst hat. Der Straßenbahnzug hätte nämlich nicht auf den Lieferwagen der Klägerin auflaufen können, wenn Be. seinen Personenkraftwagen nicht 5,5 m hinter dem Lastkraftwagen des V. angehalten hätte, sondern näher an ihn herangefahren und H. ihm mit dem Lieferwagen der Klägerin entsprechend gefolgt wäre. Dazu seien beide mit Rücksicht auf den Straßenbahnzug verpflichtet gewesen, von dem sie gewußt hätten, daß er ihnen gefolgt sei. Hiermit habe Fi. auch rechnen dürfen.

Dem Berufungsgericht kann hierin nicht gefolgt werden. Die Ursächlichkeit des Verhaltens des Straßenbahnführers Fi. für den eingetretenen Schaden kann nicht darum zweifelhaft sein, weil auch Be. eine Ursache gesetzt hat. Es kann sich nur fragen, ob das Schadensereignis etwa darum als für die Beklagte unabwendbar angesehen werden kann, weil Fi. möglicherweise angenommen hat, Be. und H. würden hinter dem Lastkraftwagen des V. so dicht aufschliessen, daß er es nicht nötig habe, den Straßenbahn-

zug früher abzubremsen. Das kann jedoch nicht anerkannt werden. Darf in der Regel auch davon ausgegangen werden, daß andere Verkehrsteilnehmer den technisch bedingten Betriebsumständen der Straßenbahn und unter ihnen ihrem längeren Bremsweg im Verkehr Rechnung tragen, so hätte sich Fi. bei der erhöhten Sorgfalt, wie sie nach § 2 SHG vorauszusetzen ist, doch nicht darauf verlassen dürfen, daß der Fahrer des vor ihm befindlichen Personenkraftwagens seine Aufmerksamkeit nicht nur auf die vor ihm sich abspielenden Verkehrsvorgänge, sondern zugleich auch nach rückwärts richten und seinen Wagen ohne etlichen Abstand unmittelbar hinter den Lastkraftwagen des V. setzen würde. Abgesehen davon gehört es auch nicht zu den Betriebseigentümlichkeiten der Straßenbahn, daß ein Straßenbahnzug, wie es hier geschehen ist, bei eintretender Hemmung des Straßenverkehrs erst so spät abbremst, daß sich in Anbetracht ihres Anhalte-  
weges die vor ihr befindlichen Verkehrsteilnehmer soweit wie möglich vordrängen müssen. Ein sorgsamer Straßenbahnführer würde es unter den obwaltenden Umständen vermieden haben, so scharf zu fahren, daß es selbst bei Notbremsung nur auf wenige Meter ankam, ob ein Unfall verhütet wurde.

Die Schadensersatzpflicht der Beklagten gegenüber der Klägerin kann hiernach nicht verneint werden.

2. Von seinem - rechtirrigen - Standpunkt aus hat das Berufungsgericht keine Veranlassung gehabt, zu dem Einwand der Beklagten Stellung zu nehmen, daß die Klägerin eine eigene Verantwortung treffe und sie daher zur Schadensausgleichung verpflichtet sei. Da sich der Schadensfall beim Betriebe nicht nur der Straßenbahn der Beklagten, sondern auch des Kraftwagens der Klägerin ereignet hat, besteht nach §§ 7, 17 Abs 2 KrfzG (StVG) eine solche Ausgleichungs-

pflicht der Klägerin, wenn sie nicht gemäß § 7 Abs 2 KrfzG (StVG) den Beweis führt, daß der Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis gewesen ist. Die Klägerin hat behauptet, für ihren Fahrer H. habe keinerlei Möglichkeit bestanden, den Unfall zu verhüten, insbesondere der hinter ihm herankommenden Straßenbahn irgendwie auszuweichen. Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Das Berufungsgericht hat sich einer Würdigung der über den Unfallhergang stattgefundenen Beweisaufnahme zu dieser Frage enthalten. Dem Revisionsgericht ist es verwehrt, in eine eigene Beweismwürdigung einzutreten; sie muß dem Tatrichter vorbehalten bleiben, wie er auch darüber zu entscheiden hat, ob und wie gegebenenfalls der Schaden zu verteilen ist. Eine abschliessende Entscheidung ist hiernach noch nicht möglich. Unter Aufhebung des angefochtenen Urteils muß die Sache daher an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, damit hier über den Einwand der Schadensausgleichung entschieden wird.

Das Berufungsgericht wird auch über die Kosten der Revision zu befinden haben.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Haus