

VI ZR 180/60

Verkündet
am 21. März 1961
Kriegl,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2203 032

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

In dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Karl S [REDACTED] in D [REDACTED], F [REDACTED] stra-
ße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die R [REDACTED] B [REDACTED] AG, vertreten durch ihren
Vorstand in D [REDACTED], Wi [REDACTED] platz [REDACTED],

2. den Straßenbahnfahrer Helmut O [REDACTED] in
D [REDACTED], Be [REDACTED] straße [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 21. März 1961 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, H. Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 2. Juni 1960 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist am 17. Mai 1956 kurz nach 9 Uhr auf der W[REDACTED]straße in D[REDACTED] von einem Großraum-Straßenbahnzug der Erstbeklagten, den der Zweitbeklagte führte, erfaßt und verletzt worden, als er den doppelgleisigen besonderen Bahnkörper etwa vierzig Meter von einem Überweg entfernt in schräger Richtung überschritt. Er kam von dem - in Fahrtrichtung der Straßenbahn gesehen - linken Gehweg, überquerte den hierneben verlaufenden Radweg und betrat dann den anschließenden Bahnkörper, ohne die Klingelsignale der Straßenbahn zu beachten, die sich auf dem zweiten Gleis - für den Kläger wegen seiner schrägen Gehrichtung von rückwärts - mit etwa 50 km/st näherte. Als der Kläger, ohne sich umzuwenden, seinen Weg in unverändert langsamer Gangart fortsetzte, führte der Zweitbeklagte eine Notbremsung durch. Der Zug erfaßte den Kläger, der das zweite Gleis schon fast überschritten hatte, noch mit der rechten Wölbung der Stirnseite und kam erst nach weiteren fünf bis sechs Metern zum Stehen. Der Kläger lag, hauptsächlich am Kopf verletzt, rechts neben dem Wagen.

Unter Einräumung einer eigenen Mitverantwortung zur Hälfte und der Verjährung von Ansprüchen aus dem Reichshaftpflichtgesetz hat der Kläger die Beklagten als Gesamtschuldner auf Erstattung von 6.300,-- DM gleich seinem halben Verdienstausschlag in drei Jahren und den Zweitbeklagten weiter auf Leistung eines angemessenen Schmerzensgeldes in Anspruch genommen. Er hat behauptet, der Zweitbeklagte habe zu spät, nämlich erst zwanzig bis fünfundzwanzig Meter vor der Unfallstelle, zu läuten und zu bremsen begonnen. Die beim Unfall erlittenen Verletzungen hätten eine vorerst gänzliche Arbeitsunfähigkeit zur Folge gehabt.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie haben behauptet, der Zweitbeklagte habe schon etwa vierzig Meter vor der Unfallstelle dreimal kurz geläutet, als der Kläger den Radweg betrat, und mit der Notbremsung unter gleichzeitigem Dauersignal eingesetzt, als er den Bordstein zwischen Radweg und Bahnkörper überschritt. Die Erstbeklagte hat ferner Beweis dafür erboten, daß sie den Zweitbeklagten sorgfältig ausgewählt und überwacht habe.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt der Kläger sein Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision konnte keinen Erfolg haben.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Zweitbeklagte Signal gegeben und den Fahrstrom abgeschaltet, als der Kläger sich anschickte, den Radweg zu verlassen. Ganz kurz nach diesem Zeitpunkt hat er lautes, selbst im Straßenlärm auf weit mehr als fünfundzwanzig Meter hörbares Dauersignal gegeben und zugleich die Notbremsung durchführt, die etwa vierunddreißig Meter vor der späteren Unfallstelle wirksam einsetzte. Als widerlegt ist die Darstellung des Klägers angesehen worden, er habe sich bereits auf dem Bahnkörper befunden, als der Zweitbeklagte sich noch mit Läutesignalen begnügte.

Der Tatrichter hat in dem Verhalten des Zweitbeklagten kein Verschulden gefunden. Er hat ausgeführt, es sei zwar ungewöhnlich und verkehrswidrig, wenn ein Fußgänger den eigenen Gleiskörper einer Straßenbahn außerhalb eines in der Nähe



sich anbietenden Überweges überschreiten wolle. Es sei dies aber nicht in so hohem Maße auffällig, daß der Fahrer einer auf dem zweiten - abgelegenen - Gleis herankommenden Straßenbahn sich schon bei dem ersten Bemerkten der Annäherung an den Bahnkörper darauf einstellen müsse, der Fußgänger werde das Überschreiten durchführen, ohne sich überhaupt nach einer herankommenden Bahn umzusehen und ohne auf deren Signale zu reagieren. Auf ein so außerordentliches Verhalten des Klägers sei aus seiner erkennbaren Unaufmerksamkeit, die der Zweitbeklagte mit Klingelzeichen und Abschalten des Stromes beantwortet hat, nicht von vornherein zu schließen gewesen. Als der Kläger dennoch seinen Weg unverändert fortsetzte, habe der Zweitbeklagte sofort mit der Notbremsung unter Dauersignal eingesetzt. Da der Kläger auch das letztere unbeachtet gelassen habe, komme es nicht darauf an, ob der Zweitbeklagte schon anstelle der ersten Klingelzeichen Dauersignal hätte geben müssen; denn es stehe fest, daß der Unfall auch hierdurch nicht vermieden worden wäre.

Eine Haftung der Erstbeklagten hat das Berufungsgericht unter Hinweis auf BGHZ 24, 21 verneint, weil erwiesen sei, daß der Zweitbeklagte in jedem Zeitpunkt das Erforderliche getan, sich also verkehrsrichtig verhalten habe. Zusätzlich wird dargelegt, daß bei einer Abwägung nach § 254 BGB die Verursachung durch den Kläger und sein Verschulden so stark überwiegen, daß auch aus diesem Grunde eine Haftung der Erstbeklagten entfallen müßte.

Der Entscheidung ist zuzustimmen.

Die Revision geht zutreffend davon aus, daß der Zweitbeklagte den Unfall nur dadurch hätte vermeiden können, daß er mit der Notbremsung bereits einsetzte, als der Kläger auf seinem Weg den Bordstein zwischen Radweg und Bahnkörper er-

reicht hatte. Denn in diesem Zeitpunkt war der Abstand der Straßenbahn von dem Punkt des späteren Zusammenstoßes unstreitig noch etwas größer als der etwa vierzig Meter betragende Bremsweg. Der Revision ist aber nicht zuzugeben, daß der Zweitbeklagte sich verkehrswidrig verhalten habe, wenn er von dieser objektiv noch bestehenden Möglichkeit der Unfallvermeidung keinen Gebrauch gemacht hat.

Der Zweitbeklagte durfte von der Notbremsung solange absehen, wie er ohne Fahrlässigkeit darauf vertrauen konnte, eine zum schnellen Anhalten zwingende Entwicklung der Verkehrslage werde nicht eintreten. Diese Überzeugung ist ihm zuzubilligen, solange der Kläger den Bahnkörper noch nicht betreten hatte, mochte sein Weg auch bis an diesen herangeführt haben. Denn dafür, daß es trotz dieser Annäherung aller Voraussicht nach nicht zu einem Unfall kommen würde, sprach eine Reihe von Umständen.

Der Vorfall hat sich auf einer stark belebten Straße in D [REDACTED] ereignet. In der Großstadt darf aber ein Straßenbahnführer regelmäßig davon ausgehen, daß ein Fußgänger, der die Gleise überschreiten will, mit dem Herankommen von Straßenbahnwagen rechnet und sich danach verhält, insbesondere daß er deren Läutesignale - wie sie der Zweitbeklagte unstreitig gegeben hat - hört und sich nicht ungeachtet dieser Warnung auf die Schienen begibt (RG Urt. vom 14. Juni 1940 - 1 D 307/40 - = HRR 1941 Nr. 465). Zu dieser Erwartung bestand hier vermehrter Anlaß, weil die Gleise in einem besonderen Bahnkörper verlegt waren. Wer eine solche Anlage als Fußgänger außerhalb der Überwege verbotswidrig (§ 41 Abs. 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937) überqueren will, weiß zumindest, daß er ein nicht für ihn bestimmtes, sondern ausschließlich der Straßenbahn vorbehaltenes

Gelände betritt, auf welchem diese entsprechend zügig verkehrt. Er wird sich daher, wenn er schon zur Übertretung entschlossen ist, weit mehr als sonst beim Überschreiten von Straßenbahngleisen vergewissern, ob er sein Vorhaben gefahrlos durchführen kann. Er kann auch, selbst wenn er sehr unaufmerksam ist, auf den Bahnkörper wegen dessen Unebenheit - wie sich der Kläger ausdrücklich bemängelt - nicht geraten, ohne sich dessen bewußt zu werden. Alles dies rechtfertigt die Erwartung des Straßenbahnführers, ein achtlos bis an den Rand des Bahnkörpers gelangter Fußgänger werde nunmehr sein Verhalten ändern, jedenfalls aber die Läutesignale des herannahenden Zuges beachten.

Überdies brauchte der Zweitbeklagte sich nicht hierauf allein zu verlassen. Sein Zug näherte sich nämlich dem von links kommenden Kläger auf dem ihm abgelegenen, rechten Gleis. Damit schied die Gefahr aus, der Kläger könnte, sollte er wider Erwarten doch den Bahnkörper betreten, schon mit den ersten Schritten und ohne die Möglichkeit, sich noch in Sicherheit zu bringen, unter die Straßenbahn geraten. Für diesen Fall verblieb vielmehr als weitere, nachdrückliche Warnung das durchdringende Dauersignal, wie es der Zweitbeklagte nach den Feststellungen auch gegeben hat. Von diesem selbst im Verkehrslärm weithin hörbaren Zeichen durfte der Zweitbeklagte annehmen, daß es dem Kläger endgültig die Gefahr, in die er sich grob unachtsam begeben hatte, zu Bewußtsein bringen werde. Dem Kläger wäre es auch dann noch zeitlich und räumlich ein Leichtes gewesen, wenigstens das zweite, von dem Straßenbahnzug befahrene Gleis zu meiden, dem er sich wegen seiner langsamen Gangart und der schrägen Wegrichtung nur allmählich näherte.

Daß diese warnenden Zeichen und Umstände, wie sie erfahrungsgemäß auch sehr leichtsinnige und unaufmerksame Fuß-

gänger zu vorsichtigem Verhalten bringen, selbst in ihrer Gesamtheit nicht die geringste Reaktion des Klägers bewirken würden, war so unwahrscheinlich, daß der Zweitbeklagte damit nicht zu rechnen brauchte. Dem Berufungsgericht ist deshalb zuzustimmen, wenn es keine Fahrlässigkeit des Zweitbeklagten darin erblickt hat, daß er sich auf Läutesignal und Abschalten des Stromes beschränkt hat, bis der Kläger den Bahnkörper tatsächlich betrat.

Ein Vorwurf verkehrswidrigen Verhaltens ist - entgegen der Ansicht der Revision - auch nicht deshalb begründet, weil nunmehr der Weg für eine Notbremsung zu kurz geworden war. Selbst wenn die Gleise nicht auf einem besonderen Bahnkörper verlegt sind, ist der Führer einer Straßenbahn nicht unter allen Umständen gehalten, von jedem anderen Verkehrsteilnehmer, der auch nur entfernt als Hindernis in Betracht kommt, einen wenigstens dem Bremsweg entsprechenden Abstand einzuhalten. Der Senat hat dies mit Bezug auf Verkehrsteilnehmer ausgesprochen, die sich bereits vor der Straßenbahn auf den Gleisen befinden, wie vorauffahrende Kraftfahrzeuge (Urt. vom 22. Oktober 1955 - VI ZR 168/54 - = LM § 9 StVO Nr. 9). Dort ist aus § 1 StVO und den Besonderheiten des Betriebes und der Aufgaben einer Straßenbahn abgeleitet worden, daß ihr Fahrer solange nicht zur Wahrung des Bremsweges die Fahrt zu verlangsamen oder gar anzuhalten braucht, wie er sich darauf verlassen kann, daß die anderen Verkehrsteilnehmer bei ihrem Verhalten auf die besonderen Betriebsbedingungen der Straßenbahn - auch ihren längeren Bremsweg - Rücksicht nehmen und deshalb die Gleise rechtzeitig freimachen werden. Hinsichtlich eines Fußgängers, der sich den Gleisen von der Seite nähert, hat das Reichsgericht dieselbe Regel aufgestellt (RG aaO; ferner Urt. vom 5. Dezember 1935 - 2 D 805/35 - = JW 1936, 452 Nr. 15; Urt. vom 20. April 1942 - 2 D 74/42 - = VAE 1942, 159 Nr. 183). Dabei ist betont worden, daß das Vertrauen des Straßenbahn-

führers auf die Rücksichtnahme des Fußgängers nicht schon entfällt, weil dieser nicht zu erkennen gibt, ob er die Klingelzeichen gehört hat. An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten.

Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte über die Pflicht des Zweitbeklagten zu früherem Bremsen antragsgemäß einen Sachverständigen hören müssen, ist unbegründet, weil es sich um eine Rechtsfrage handelt. Die technischen Fragen sind schon im ersten Rechtszug durch einen Fahrversuch völlig geklärt worden.

Ist nach alledem zutreffend festgestellt, daß der Zweitbeklagte sich in jedem Zeitpunkt des Unfallgeschehens verkehrsrichtig (ordnungsgemäß) verhalten hat, so fehlt es am Tatbestandsmerkmal der Rechtswidrigkeit. Das hat das Berufungsgericht unter Hinweis auf den Beschluß des Großen Senats für Zivilsachen vom 4. März 1957 (BGHZ 24, 21) zutreffend ausgeführt. Da die Erstbeklagte nach § 831 BGB nur für rechtswidrige Schadensverursachungen durch ihre Verrichtungsgehilfen einzustehen hat, ist die Klage auch insoweit zu Recht abgewiesen worden, ohne daß es noch darauf ankäme, ob zum selben Ergebnis auch durch den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB oder in Anwendung von § 254 BGB zu gelangen wäre.

Auch sonst läßt das Urteil keinen Rechtsirrtum zum Nachteil des Klägers erkennen. Seine Revision war deshalb als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kosten des Rechtsmittels waren dem Kläger nach
§ 97 ZPO aufzuerlegen.

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

H. Meyer

Dr. Pfretzschner