

2138 099

BGHZ: nein

StVO §§ 1, 9

Zur Sorgfaltspflicht eines Straßenbahnführers, wenn durch den Verlauf der eingleisigen Strecke der dem Gegenverkehr zwischen Fahrbahnrand und Schiene verbleibende Raum eingeengt ist und deswegen ein Lastzug bei Annäherung der Straßenbahn zum Anhalten veranlaßt wird.

BGH, Urt.v.19.November 1968 - VI ZR 183/67 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 183/67

URTEIL

Verkündet am

19. November 1968

K r i e g l ,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der H[REDACTED]- und W[REDACTED]-Berufsgenossenschaft,
gesetzliche Unfallversicherung, Körperschaft des
öffentlichen Rechts, E[REDACTED], Ho[REDACTED]straße ■,
vertreten durch den Geschäftsführer,

Klägerin, Berufsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die D[REDACTED] Verkehrsgesellschaft AG, D[REDACTED],
He[REDACTED]straße ■-■, vertreten durch den Vorstand,
die Direktoren F[REDACTED] und Dr. B[REDACTED],
2. den Straßenbahnführer Herbert A[REDACTED],
D[REDACTED]-Ha[REDACTED], Am K[REDACTED] [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. November 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Weber, Dr. Nüßgens und Sonnabend

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 24. April 1967 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am ■. ■■■■ 1964 gegen 14.15 Uhr kam es auf der J■■■straße in D■■■-Ha■■■ zu einem Verkehrsunfall, an dem ein von dem Zweitbeklagten geführter Straßenbahntriebwagen der Erstbeklagten und der bei der Klägerin gesetzlich unfallversichert gewesene Ofenmaurer Karl-Heinz L■■■, der auf einem Fahrrad mit Hilfsmotor fuhr, beteiligt waren und bei dem L■■■ Verletzungen erlitt, an deren Folgen er am ■. ■■■■ 1964 verstarb.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin erbrachte für den Verunglückten, seine Witwe und seine beiden Kinder Leistungen und wird auch in Zukunft weitere Zahlungen zu leisten haben. Sie räumt ein mit 2/3 zu bewertendes mitwirkendes Verschulden des Verunglückten ein und ist der Ansicht, daß sie gemäß § 1542 RVO von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz von 1/3 der erbrachten und künftigen Leistungen verlangen könne.

Die Klage ist in den beiden Vorinstanzen erfolglos geblieben.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin die Ansprüche weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Das Berufungsgericht hat eine Haftung des Zweitbeklagten mit der Begründung verneint, es könne nicht festgestellt werden, daß der Straßenbahnwagen mit unzulässig hoher Geschwindigkeit gefahren oder daß der Zweitbeklagte unaufmerksam gewesen ist.

Der Straßenbahnwagen befuhr nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die eingleisige Strecke, deren Schienen annähernd in Straßenmitte verlegt waren, in westlicher Richtung. In der Nähe der Einmündung der Buschstraße kam

aus der Gegenrichtung ein Lastzug, der wegen der Enge der neben dem Gleis verbleibenden Fahrbahnbreite scharf rechts fuhr und sodann bei Annäherung des Straßenbahnwagens anhielt. Der Verunglückte hatte sich mit seinem Fahrzeug in gleicher Fahrtrichtung hinter dem Lastzug befunden und war, als dieser anhielt, nach links zur Straßenmitte ausgeschert, wo er frontal mit dem Straßenbahnwagen zusammenstieß und zu Boden geschleudert wurde.

Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß die Geschwindigkeit des Straßenbahnwagens vor dem Unfall etwa 20 km/st betragen hat; es hat diese Geschwindigkeit als nicht zu hoch bezeichnet, weil der Zweitbeklagte nicht habe damit zu rechnen brauchen, daß hinter dem anhaltenden Lastzug jemand plötzlich auf das Straßenbahngleis ausscheren würde, ohne sich zuvor von der Gefahrlosigkeit dieses Vorhabens zu überzeugen. Der Zweitbeklagte habe darauf vertrauen dürfen, daß er ungehindert durchfahren konnte; er sei unter den gegebenen Umständen und insbesondere im Hinblick auf das Fahrverhalten des entgegenkommenden Lastzugführers auch nicht zur Abgabe von Läutesignalen verpflichtet gewesen. Es lasse sich nicht feststellen, daß der Zweitbeklagte den Zusammenstoß mit dem Motorfahrrad hätte vermeiden können.

2. Zu Unrecht wendet sich die Revision gegen diese weitgehend auf tatrichterlichem Gebiet liegende Beurteilung. Die Behauptung der Klägerin, der Zweitbeklagte habe eine in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse zu hohe Geschwindigkeit eingehalten, hat das Berufungsgericht nicht als bewiesen angesehen und ist insoweit von den eigenen Angaben des Zweitbeklagten ausgegangen. Die Revision bean-

standet insbesondere zu Unrecht die Auffassung des Berufungsgerichts, der Zweitbeklagte habe auf die ungehinderte Vorbeifahrt an dem anhaltenden Lastzug vertrauen dürfen; nach ihrer Ansicht habe der Zweitbeklagte damit rechnen müssen, daß hinter dem gerade wegen der gefährlichen Situation anhaltenden Lastzug plötzlich Hindernisse auftauchten. Die Revision verkennt, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die eigentliche Fahrbahn der Straßenbahn, der Schienenstrang, frei und übersichtlich war und daß es nicht zu dem Zusammenstoß gekommen wäre, wenn der Verunglückte vor dem Versuch, an dem anhaltenden Lastzug vorbeizufahren, sich vergewissert hätte, ob der Gegenverkehr seine Absicht gestattete, insbesondere ob auf der eingleisigen Strecke nicht etwa ein Straßenbahnwagen entgegenkam. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsirrtum das Verhalten des Verunglückten als in hohem Maße unaufmerksam und leichtsinnig bezeichnet. Damit, daß ein Verkehrsteilnehmer sich so leichtfertig verhält und - wie das Berufungsgericht ausführt - blindlings in den zu erwartenden Gegenverkehr hineinfährt, brauchte der Zweitbeklagte nicht zu rechnen.

II.

1. Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß die Erstbeklagte grundsätzlich nach § 1 RHG haftet, weil sie sich nicht auf höhere Gewalt berufen könne. Der von der Straßenbahn ausgehenden Betriebsgefahr hat das Berufungsgericht die Betriebsgefahr des Motorfahrrads des Verunglückten gegenübergestellt. Bei der im Einklang mit der Rechtsprechung des BGH (vgl. Urteil des erkennenden Senats

vom 24. Juni 1953 - VI ZR 319/52 - LM StVG § 17 Nr. 3 = VersR 1953, 337, 338) vorgenommenen Abwägung gemäß § 17 StVG ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gelangt, daß wegen des schuldhaft verkehrswidrigen Verhaltens des Verunglückten die Betriebsgefahr der Straßenbahn nicht meßbar ins Gewicht falle und daß auch eine Ersatzpflicht der Erstklagten aus § 831 BGB selbst dann nicht in Betracht komme, wenn die grundsätzliche Haftung nach dieser Vorschrift bejaht wird.

Entgegen der Auffassung der Revision läßt die von dem Berufungsgericht vorgenommene Ursachenabwägung, die auf tatrichterlichem Gebiet liegt, einen Rechtsverstoß nicht erkennen. Das Berufungsgericht hat das von ihm gefundene Ergebnis eingehend begründet und alle ersichtlichen Umstände berücksichtigt. Insbesondere finden die Ausführungen, die das Berufungsgericht zu dem Fahrverhalten des Verunglückten und zu der dadurch eingetretenen erheblichen Erhöhung der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs gemacht hat, in den tatsächlichen Feststellungen eine hinreichende Stütze. Das Berufungsgericht hat zu Recht das höchst fahrlässige Verhalten des Verunglückten als entscheidenden Faktor für die Erhöhung der Betriebsgefahr des Motorfahrrads angesehen. Die Gefahr, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbunden ist, wird durch das Hinzutreten besonderer - nicht bereits in dem Betrieb als solchem liegender - Umstände vergrößert. Derartige, die Betriebsgefahr des Motorfahrrads erhöhende Umstände lagen in dem von dem Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß als grobfahrlässig gewerteten Verhalten des Verunglückten (vgl. BGHZ 12, 124, 128).

Demgegenüber hat das Berufungsgericht Tatsachen, die zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr der mit 20 km/st auf eingleisiger, aber in beiden Richtungen befahrener Strecke herankommenden Straßenbahn geführt haben könnten, nicht festgestellt. Die Revision vertritt unter Hinweis auf das Urteil des erkennenden Senats vom 23. September 1966 - VI ZR 20/65 - VersR 1966, 1142, 1143 die Auffassung, daß die gegebenen Verhältnisse, insbesondere der Straßenbahnverkehr auf einer eingleisigen Strecke in beiden Richtungen und der Umstand, daß die Schienen noch dazu mehr auf der einen Fahrbahnhälfte verlegt waren, zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr geführt hätten. Der dem angeführten Urteil zugrundeliegende Sachverhalt und der des vorliegenden Falles lassen sich jedoch nicht miteinander vergleichen. Dort handelte es sich um eine sogenannte unechte Einbahnstraße, die für den allgemeinen Verkehr in einer Richtung gesperrt war und bei der nur die Straßenbahn in beiden Richtungen verkehrte; darin ist eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Straßenbahn gesehen worden. Hier aber stand die gesamte Fahrbahn dem Verkehr in beiden Richtungen offen. Es ist nicht ersichtlich, wieso sich der Umstand, daß für den in beiden Richtungen verlaufenden Straßenbahnverkehr nur ein Gleis zur Verfügung stand, gefahrerhöhend auswirken sollte. Im Gegensatz zu dem Straßenbahnverkehr auf einer unechten Einbahnstraße, bei der die Verkehrsteilnehmer ihre Aufmerksamkeit in erheblich stärkerem Maße auf den regelmäßigen Einbahnverkehr richten und dazu neigen, den atypischen Gegenverkehr zu mißachten, muß der Verkehrsteilnehmer auf einer in beiden Richtungen allgemein freigegebenen Straße stets mit Gegenverkehr jeder Art rechnen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war das Straßenbahngleis zwar

nicht ganz, aber "beinahe" auf der Straßenmitte verlegt. Nach der bei der Strafsache (2 Js 157/64 der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Duisburg) befindlichen Unfallskizze die ausweislich des Tatbestands des angefochtenen Urteils Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen ist, verlief in Fahrtrichtung des Verunglückten gesehen - die rechte Straßenbahnschiene in einem Abstand von 3,30 m, die linke 3,65 m vom Rand der 8,05 m breiten Fahrbahn, so daß eine Abweichung von 17,5 cm von der Straßenmitte zum rechten (südlichen) Fahrbahnrand hin bestand. Zu Recht hat das Berufungsgericht in dieser - gemessen an der Gesamtfahrbahnbreite - geringfügigen Abweichung keinen gefahrerhöhenden Umstand gesehen.

2. Das Berufungsgericht hat auch nicht übersehen, daß an sich die Erstbeklagte hinsichtlich des Zweitbeklagten nach § 831 BGB haften kann. Dennoch ist das Berufungsgericht bei seinen sich in dem Rahmen der Vorschrift des § 17 StVG haltenden tatrichterlichen Erwägungen zu der Ansicht gelangt, daß gerade das schuldhaft verkehrswidrige Verhalten des Verunglückten, dem auch nach dem Grad der Vorwerfbarkeit erhebliches Gewicht beizumessen sei, die entscheidende Ursache für den Unfall gesetzt hat. Aus diesem Grund ist auch insoweit eine Ersatzpflicht der Erstbeklagten verneint worden.

Die in jeder Hinsicht unbegründete Revision war
deshalb mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Hanebeck

Dr. Weber

Dr. Nüßgens

Sonnabend