

47

Zum seitlichen Sicherheitsabstand den eine Straßenbahn beim Überholen eines Radfahrers einhalten muß.

BGH, Urt. v. 19. März 1968 - VI ZR 195/66 - OLG Celle
LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 195/66

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

19. März 1968
Kriegl, Justiz-
hauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der H [REDACTED] Verkehrsbetriebe "Ü [REDACTED]", Aktien-
gesellschaft, H [REDACTED], Am Ho [REDACTED] U [REDACTED],
2. des Straßenbahnführers Dieter K [REDACTED],
Re [REDACTED]/L [REDACTED], Z [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Frau Lina B [REDACTED] geb. Kö [REDACTED],
H [REDACTED]-Li [REDACTED], V [REDACTED]straße [REDACTED],

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

- 2 -

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

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 9. November 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am ■■■■■ 1964 gegen 14.00 Uhr befuhr der 68-jährige Ehemann der Klägerin mit seinem Fahrrad die Lim■■■■■straße in H■■■■■ in Richtung Lim■■■■■, von Kü■■■■■ kommend. Dem Radfahrer folgte ein Großraum-Straßenbahnzug der Beklagten zu 1), der von dem Beklagten zu 2) gesteuert wurde. Etwa gegenüber der Einmündung der F■■■■■straße parkten auf der rechten Straßenseite ein Omnibus und an diesen anschließend - in Fahrtrichtung gesehen - mehrere Personenkraftwagen. Der Zwischenraum zwischen der rechten Straßenschiene und dem Omnibus betrug 1.70 m. Da der auf den Omnibus folgende abgestellte Personenkraftwagen nicht scharf an der rechten Bordsteinkante stand, betrug auch hier der Abstand der rechten Straßenschiene bis zu diesem Personenkraftwagen nur 1.70 m.



Als der Beklagte zu 2) den Ehemann der Klägerin in Höhe des hinter dem Omnibus parkenden Personenkraftwagens zu überholen versuchte, wurde der Radfahrer von dem Straßenbahnzug erfaßt; hierbei erlitt er Verletzungen, an deren Folgen er am ■. ■ 1964 verstarb.

Der an dem Unfall beteiligte Großraumwagen-Zug der Beklagten zu 1) ragte mit 42,5 cm seitlich über die Straßenschine hinaus, so daß zwischen dem parkenden Personenkraftwagen und dem Straßenbahnzug ein freier Raum von etwa 127,5 cm verblieb.

Die Klägerin hat von den Beklagten als Gesamtschuldern Ersatz des Schadens verlangt, der durch den Unfall ihres Ehemannes entstanden ist und bis zum 19. September 1970 entstehen wird. Sie ist der Ansicht, daß die Beklagte zu 1) aus § 1 RHaftpflG, der Beklagte zu 2) aus § 823 BGB hafte.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt und die Auffassung vertreten, daß der Unfall allein auf das schuldhaftes Verhalten des Ehemannes der Klägerin zurückzuführen sei. Den Beklagten zu 2) treffe kein Verschulden.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil den Klageanspruch gegen beide Beklagte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Berufung der Beklagten blieb ohne Erfolg.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klageabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

1) Das Berufungsgericht hat die Haftung der Beklagten zu 1) nach § 1 RHaftpflG als gegeben angesehen, weil weder das Vorliegen höherer Gewalt noch ein eigenes Verschulden des Ehemannes der Klägerin bewiesen sei, der insbesondere nicht schon deshalb schuldhaft gehandelt habe, weil er trotz seines Alters von 68 Jahren noch Fahrrad gefahren sei.

Der Beklagte zu 2) habe den Unfall und den Tod des Ehemannes der Klägerin fahrlässig verursacht; er habe beim Überholen die gebotene Sorgfalt außer acht gelassen. Der Abstand zwischen dem Straßenbahnzug und dem Radfahrer habe höchstens 42,5 cm betragen, wenn man den zwischen der Außenkante des Straßenbahnzuges und dem parkenden Personenkraftwagen verbleibenden freien Raum (127,5 cm), den Abstand des Fahrrades zu dem parkenden Personenkraftwagen (mindestens 20 cm) und die Breite des Radfahrers (mindestens 65 cm) berücksichtige. Dieser Abstand sei für das gefahrlose Überholen des Radfahrers zu gering gewesen, zumal sich ein von Menschenkraft bewegtes Zweirad nicht so sicher lenken lasse wie andere Fahrzeuge. Überdies sei beim Überholen eines Radfahrers in Rechnung zu stellen, daß dieser möglicherweise durch den Überholvorgang unsicher werde, zumal wenn es sich um einen längeren Straßenbahnzug handele.

Aus § 8 Abs. 6 StVO könnten die Beklagten kein schuldhaftes Verhalten des Ehemannes der Klägerin herleiten. Insbesondere sei dieser nicht verpflichtet gewesen, in eine zwischen den parkenden Fahrzeugen befindliche Lücke hineinzufahren und notfalls vom Fahrrad abzusteigen.

2) Diese Beurteilung ist frei von Rechtsirrtum.

Wie der erkennende Senat in seinen Urteilen vom 26. Januar 1955 - VI ZR 251/53 -, VersR 1955, 183, 184, und vom 26. Oktober 1955 - VI ZR 194/54 - VRS 10, 15 - ausgeführt hat, ist die Frage, welcher Abstand bei der Vorbeifahrt an einem Radfahrer gemäß dem in § 1 StVO ausgesprochenen Grundsatz gegenseitiger Rücksichtnahme im Verkehr einzuhalten ist, nach Lage des Einzelfalles zu beurteilen. Wenn das Berufungsgericht auf Grund der von ihm getroffenen Feststellungen zu dem Ergebnis gelangt ist, daß der Beklagte zu 2) zu dicht an dem Radfahrer vorbeigefahren ist und sich nicht wie ein gewissenhafter Fahrzeugführer verhalten hat, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist für das einen Radfahrer überholende Fahrzeug ein seitlicher Abstand von weniger als 50 cm bei weitem zu knapp (Urteil vom 6. Mai 1954 - 3 StR 41/54 = VRS 6, 437; Floegel-Hartung Straßenverkehrsrecht 16. Auflage, Anm. 19 zu § 10 StVO). Für eine Straßenbahn kann insofern grundsätzlich nichts anderes gelten als für einen Lastkraftwagen. Denn die Gefährdung eines zu überholenden Radfahrers wird nicht so sehr durch die Beschaffenheit des überholenden Fahrzeugs, als vielmehr durch die mangelhafte Stabilität und Spurhaltigkeit des Fahrrades begründet. Zwar mag es für eine Straßenbahn wegen ihrer Schienengebundenheit und schlechteren Bremsbarkeit leichter als für ein Kraftfahrzeug unvermeidbar werden können, einen Radfahrer mit unzureichendem Seitenabstand zu überholen. Eine derartige Sachgestaltung ist aber vorliegend nicht behauptet. Bei Zugrundelegung der eigenen Einlassung des beklagten Straßen-

bahnführers im Ermittlungsverfahren ergibt sich vielmehr, daß ein geringfügiges Verhalten der Straßenbahn ein gefahrloses Überholen ermöglicht hätte. Es läßt somit keinen Rechtsfehler erkennen, daß das Berufungsgericht angesichts der tatsächlichen Feststellungen über den dem Radfahrer zur Verfügung stehenden freien Raum und den von dem Beklagten zu 2) eingehaltenen Seitenabstand ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten zu 2) angenommen hat.

Zu Unrecht rügt die Revision auch die Verletzung der Vorschrift des § 8 Abs. 6 StVO. Hiernach ist Schienenfahrzeugen, deren Verkehrsanlagen in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, soweit möglich Platz zu machen und ungehinderte Durchfahrt zu gewähren. Wie der erkennende Senat in seinem Urteil vom 6. Februar 1962 - VI ZR 244/60 -, IM Nr. 13 zu § 8 StVO = VersR 1962, 380, auf das die Revision verweist, ausgeführt hat, gewährt die Vorschrift des § 8 Abs. 6 StVO kein allgemeines Vorrecht der Straßenbahn; sie ändert nichts daran, daß die Straßenbahn bei der Benutzung der Straße grundsätzlich den anderen Verkehrsteilnehmern gleichsteht. Die Vorschrift räumt ihr nur insofern ein Vorrecht gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern ein, als ihnen zur Pflicht gemacht wird, auf die Straßenbahn besondere Rücksicht zu nehmen. Diese Pflicht zur Rücksichtnahme ist durch die betriebsbedingten Besonderheiten der Straßenbahn, vor allem durch ihre Schienengebundenheit und ihre schwere Bremsfähigkeit, gerechtfertigt; sie ergibt sich aber auch daraus, daß die Straßenbahn dem städtischen Massenverkehr dient und an einen Fahrplan gebunden ist.

Die Frage, ob es der Ehemann der Klägerin durch seine Fahrweise an der gegenüber dem Straßenbahnverkehr gebotenen Rücksichtnahme hat fehlen lassen, ist in Übereinstimmung

mit dem Berufungsgericht zu verneinen. Der Ehemann der Klägerin hatte weder seine Fahrtrichtung geändert noch Anstalten hierzu getroffen; er hatte seine Fahrt fortgesetzt und sich hierbei an die Verkehrsvorschrift gehalten, soweit als möglich die rechte Fahrbahnseite zu benutzen. Die von § 8 Abs. 6 StVO verlangte Rücksichtnahme auf den Straßenbahnverkehr geht bei der hier festgestellten Verkehrslage nicht so weit, daß der in Fahrt befindliche Radfahrer hätte absteigen oder in einem kleinen Zwischenraum zwischen abgestellten Kraftwagen hätte anhalten müssen, um auf diese Weise der Straßenbahn ein sofortiges Überholen zu ermöglichen.

Im übrigen hat das Berufungsgericht nicht festgestellt, daß der beklagte Straßenbahnführer rechtzeitig ein Warnzeichen gegeben hätte oder der Radfahrer die Annäherung der Straßenbahn anderweit hätte bemerken müssen. Brauchte aber der Radfahrer nicht damit zu rechnen, daß ihn die Straßenbahn gerade an der durch parkende Kraftfahrzeuge verengten Straßenstelle überholen werde, so kann ihm ein mitwirkendes Verschulden nicht zur Last gelegt werden.

3) Die Revision der Beklagten erweist sich demnach als unbegründet; sie mußte mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Eines Vorbehalts hinsichtlich des Forderungsübergangs auf einen Sozialversicherungsträger bedurfte es nicht,

weil die Klägerin ihre Witwenrente bereits in Abzug gebracht und das Landgericht die rechnerische Überprüfung zulässigerweise dem Betragsverfahren vorbehalten hat.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Nüßgens

Sonnabend