

Verkündet am 29. Mai 1956
Malessa, Justizsekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Straßenbahnführers Josef G. [REDACTED] in S. [REDACTED]
D. [REDACTED], S. [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. den Schreinermeister Erwin H. [REDACTED] in K. [REDACTED],
J. [REDACTED]-D. [REDACTED]straße [REDACTED],
2. den Kreissekretär a. D. Johann Georg W. [REDACTED] in S. [REDACTED]-
Z. [REDACTED], H. [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 29. Mai 1956 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. Bode Dr. Hauß und Erbel

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Teil- und Grundurteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 16. Mai 1955 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. Januar 1951 kurz nach 15 Uhr ereignete sich auf der Löwentorbrücke in Stuttgart ein schweres Straßenbahnunglück, das 4 Tote und 58 Verletzte forderte. Der Kläger H. [REDACTED] und die Ehefrau des Klägers W. [REDACTED], die in der Straßenbahn als Fahrgäste mitfuhren, wurden verletzt

Der von dem Beklagten geführte Straßenbahnzug, der aus einem Triebwagen und zwei Anhängern bestand, traf um 15 Uhr bei feuchter Witterung fahrplanmäßig an der Haltestelle Robert-Bosch-Krankenhaus ein. Der Beklagte hatte nunmehr eine zur Löwentorbrücke insgesamt um 22,52 m abfallende Strecke von ca 475 m Länge vor sich, die ein Höchstgefälle von 5,85 m aufweist und nach einer kurzen Geraden in einer zunächst langgezogenen, dann schärfer gekrümmten Rechtskurve verläuft. Mit dem Schluß der starken Rechtskurve (Halbmesser 80 m) beginnt die gerade verlaufende Löwentorbrücke. Anschließend folgt bei mäßiger Steigung eine Linkskrümmung zur Haltestelle Löwentorbrücke auf der Heilbronner Straße (639 m von der Haltestelle Robert-Bosch-Krankenhaus entfernt). Der Triebwagen kam bereits beim Beginn des Gefälles in Fahrtbeschleunigung, die sich immer mehr verstärkte. Bei der Durchfahrt durch die starke Rechtskrümmung der Straße lagen die Wagen so schräg nach links, daß sie nur noch auf den Außenkanten der linken Räder und teilweise auf den Achslagerunterkanten fuhren. Auf der Löwentorbrücke verloren die Beiwagen die Spur. Schließlich kippten der Triebwagen und der erste Anhänger nach links um.

Die Kläger haben vom Beklagten Schadensersatz gefordert. Sie werfen ihm vor, er habe es unterlassen, den Zug auf der abschüssigen Strecke rechtzeitig mit der erforderlichen Vorsicht abzubremsen und alle Bremsmittel einzusetzen, nachdem die Geschwindigkeit gefährlich geworden sei.

- 3 -

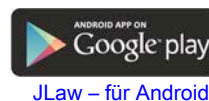
Der Kläger H. hat Zahlung eines Betrages von 5 976,85 DM und einer monatlichen Rente von 433,30 DM ab 1. November 1952 gefordert. Ferner hat er um die Festsetzung eines angemessenen Schmerzensgeldes gebeten. Der mit Ermächtigung seiner Ehefrau klagende Kläger W. hat Zahlung eines Betrages von 1 710 DM und eines angemessenen Schmerzensgeldes begehrt. Ferner haben beide Kläger um die Feststellung gebeten, daß der Beklagte auch für den weiteren Schaden aufzukommen habe.

Der Beklagte hat ein Verschulden bestritten und sich auf ein Versagen der elektrischen Bremseinrichtung berufen. Er habe, so trägt er vor, die Weiche nach der Haltestelle Robert Bosch-Krankenhaus in zweiter Fahrstufe mit angezogener Handbremse passiert, darauf die Handbremse gelöst und auf den vierten Bremskontakt geschaltet. Diese Bremsstufe habe nicht angesprochen; deshalb habe er auf Kontakt 5 weitergeschaltet. Auch dabei habe er keine Bremswirkung gespürt. Er habe deshalb angenommen, daß die Räder ins Schleifen gekommen seien. Aus diesem Grunde habe er auf Nullstellung zurückgedreht, Sand gegeben und nacheinander auf die Bremsstufen 1-4 geschaltet. Wieder habe er keine Wirkung bemerkt. Daher sei er nochmals auf Nullstellung zurückgegangen. Dort habe er einen Augenblick verharret, um die vermeintlich blockierten Räder wieder ins Rollen zu bringen. Dann habe er den dritten Bremsversuch unternommen und nacheinander alle Bremsstufen bis zur letzten durchgeschaltet. Erst in der Bremsstufe 7 habe er einen leichten Bremsruck der Frischstromschienenbremse gespürt. Dies habe ihm die Gewißheit gegeben, daß die Kurzschlußbremse versagt habe. Deshalb habe er von weiteren Bremsversuchen mit der Motorbremse abgesehen und unter dauerndem Sandgeben mit aller Kraft die Handbremse angezogen. Die Wirkung der Handbremse habe nicht mehr ausgereicht, die Fahrt zu verlangsamen. In der scharfen Krümmung vor der Löwentorbrücke habe er den Stand verloren. Die Abgabe eines Notsignals habe nicht mehr zum genügenden Bremseinsatz führen können, weil

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

sich die Schaffner in der Mitte ihrer Wagen befunden hätten.

Die Kläger haben dazu ausgeführt, der angeblich dritte Motorbremsversuch habe in Anbetracht der Erfolglosigkeit der beiden vorangegangenen nicht unternommen werden dürfen; eine in diesem Zeitpunkt mit allen Mitteln unter Geben des Notsignals durchgeführte Handbremsung würde den Unfall verhüten haben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die beantragte Feststellung getroffen und die Ansprüche auf Geldzahlung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, wobei der Anspruchsübergang auf Sozialversicherungsträger vorbehalten und die Festsetzung der Dauer der Rente für H. dem Höheverfahren überlassen worden ist.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte das Ziel der Klageabweisung weiter. Die Kläger beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat zu Gunsten des Beklagten unterstellt, daß die Motorbremse (Kurzschlußbremse) versagt habe. Es meint aber, dann müsse dem Beklagten vorgeworfen werden, daß er sich nicht gemäß § 66 B 6 Abs 3 seiner Dienst-anweisung verhalten habe, worin folgendes bestimmt ist:

"Ein Fehler an der elektrischen Kurzschlußbremse liegt vor, wenn diese auf der gewählten Bremsstufe bei einer dieser entsprechenden Geschwindigkeit nicht anspricht. In diesem Falle ist sofort auf die nächst höheren Bremsstufen weiterzuschalten. Macht sich auch hier keine Bremswirkung bemerkbar, so ist die Frischstromschienenbremse auf der letzten Bremsstellung in Tätigkeit zu setzen und der Wagen durch gleichzeitige Betätigung der Handbremse stillzusetzen. Die Schaffner der Anhängerwagen sind durch drei- oder mehrmalige Schläge mit der Signalglocke zum Anziehen der Anhängerwagenbremsen zu veranlassen, wobei der Schaffner des Triebwagens durch Betätigung des Sandstreuers auf der hinteren Plattform die Wirkung dieser Bremsen unterstützen muß."

Der Beklagte habe, so führt das Berufungsgericht aus, im Strafverfahren selbst eingeräumt, ihm sei bereits, als er beim ersten Bremsversuch auf den Bremskontakt 4 gegangen sei, klar geworden, daß die Kurzschlußbremse nicht anspreche. Als die Bremse sogar in der Bremsstufe 5 keine Wirkung gezeigt hätte, sei ihm ein Versagen offenbar gewesen. Habe der Beklagte aber noch Zweifel gehabt, ob der Zug nicht möglicherweise nur infolge einer Überbremsung ins Schleifen gekommen sei, so habe er sich allenfalls für berechtigt ansehen können, mit der Kurbel einmal auf den Nullpunkt zurückzuschalten und dann einen zweiten Bremsversuch zu unternehmen. Nach dessen Ergebnislosigkeit sei der Einsatz der übrigen Bremsmittel geboten gewesen. Der Beklagte habe also spätestens nach dem zweiten Bremsversuch auf Kontakt 7 gehen und damit die Frischstromschienenbremse zur Wirkung bringen müssen. Ferner sei er gehalten gewesen, die Handbremse und den Sandsteuer wirksam zu betätigen. Nach dem zweiten Bremsversuch sei die zulässige Geschwindigkeit von 24 km/st bereits um 9 km überschritten gewesen. Der Beklagte habe sich deshalb und auch angesichts der abschüssigen Strecke, der bevorstehenden Rechtskurve und der ungünstigen Witterungsverhältnisse sagen müssen, daß nunmehr eine ernste Gefahrensituation bestehe, der mit dem Einsatz aller Bremsmittel zu begegnen sei.

2. Der Revision kann nicht zugegeben werden, daß das Berufungsgericht die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht eines Straßenbahnführers überspannt hat. Wenn dieser bei nassem Wetter mit einem vollbesetzten Straßenbahnzug eine abschüssige und zugleich gekrümmte Strecke befährt, so muß er alles tun, um die Sicherheit der Fahrgäste und des Verkehrs zu gewährleisten. Es ist deshalb von ihm eine gesteigerte Aufmerksamkeit zu fordern, die sich insbesondere auf das Fahrtempo und die Erzielung der erforderlichen Bremswirkung

beziehen muß. Schon aus dem objektiven Verstoß gegen die in der Dienstanweisung für den Wagenführer vorgeschriebenen Verhaltensmaßregeln wird in der Regel auf ein Verschulden zu schließen sein, wenn nicht besondere Gründe dargelegt sind, die den Verstoß entschuldigen können. Daran fehlt es hier durchaus. Wenn in der Ausbildung der Straßenbahnführer auch auf die größere und meist ausreichende Wirkung der Motorbremse hingewiesen wird, so durfte sich der Beklagte in der vorliegenden Lage doch dann nicht mehr auf die Motorbremse verlassen, nachdem zwei Versuche, mit ihr eine Bremswirkung zu erreichen, erfolglos blieben. Der abweichenden Ansicht des Sachverständigen L., die den Auffassungen der übrigen Sachverständigen widerspricht, ist das Berufungsgericht nicht gefolgt. Indem es dem Beklagten den zweiten Bremsversuch mit der Motorbremse noch nicht zur Last gelegt hat, hat es der Überraschungssituation und dem bei dem Beklagten vielleicht aufgetretenen Zweifel über die Gründe der mangelnden Bremswirkung ausreichend Rechnung getragen. Es hat ferner in Anlehnung an die Gutachten B. und A. den Zeitraum für die beiden Bremsversuche und das Abwarten der Bremswirkung reichlich bemessen, so daß der Vorwurf der Revision unbegründet ist, das Berufungsgericht habe zu Lasten des Beklagten die plötzlich eintretende Gefahrlage und eine gewisse erklärliche Bestürzung nicht berücksichtigt. Es ist auch nicht so, daß dem Beklagten in dem kritischen Augenblick nach dem vergeblichen zweiten Bremsversuch noch mehrere Möglichkeiten zur Verfügung standen, die ernsthaft für eine Meisterung der Lage in Betracht kamen. Vielmehr griff spätestens jetzt die klare Vorschrift der Dienstanweisung ein, die dem Beklagten vorschrieb, die Frischstromschienenbremse und die Handbremse zur Wirkung zu bringen. Das Unterlassen dieser Maßnahme hat das Berufungsgericht dem Beklagten mit Recht zur Last gelegt. Dieser hätte

sich bei Anwendung der von ihm als Straßenbahnführer zu fördernden Umsicht und Sorgfalt sagen müssen, daß ein weiterer Versuch, die Geschwindigkeit des Straßenbahnzuges mit der Motorbremse abzufangen, möglicherweise ergebnislos sein würde und daß alsdann eine ernste Gefahr für die Fahrgäste entstand.

3. Das Berufungsgericht hat unter Bezugnahme auf die Sachverständigengutachten und unter Verwertung der in den Probefahrten erzielten Ergebnisse seine Überzeugung begründet, daß es dem Beklagten nach dem zweiten vergeblichen Bremsversuch mit der Motorbremse noch möglich gewesen wäre, die Geschwindigkeit mit Hilfe der Frischstromschienenbremse und der Handbremse rechtzeitig so weit herabzusetzen, daß das Unglück vermieden worden wäre. Dabei ist zu Gunsten des Beklagten sogar unterstellt, daß die Wirkung der Frischstromschienenbremse infolge nicht richtiger Aufhängung der Magnete herabgesetzt war. Ferner ist zu Gunsten des Beklagten ein Zuschlag von 20 % zu den Bremswegen gemacht worden, die bei den Versuchsfahrten erzielt waren. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Frage der Ursächlichkeit berücksichtigen weitgehend alle möglicherweise für den Beklagten sprechenden Umstände und lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Insbesondere hat das Berufungsgericht ausreichend seine Feststellung begründet, daß die Frischstromschienenbremse bei rechtzeitiger Betätigung eine Bremswirkung gehabt haben würde. Dabei war es für die Überzeugungsbildung des Berufungsgerichts besonders wesentlich, daß der Beklagte sich selbst nicht auf ein Versagen der Frischstromschienenbremse berufen, vielmehr angegeben hatte, er habe nach Abschluß des dritten Bremsversuchs mit der Motorbremse in der Bremsstufe 7 einen Bremsruck verspürt, was bei dem von dem Beklagten behaupteten Versagen der Motorbremse nur möglich war, wenn die Frischstromschienenbremse ansprach. Das Berufungsgericht hat bei seinen Erwägungen weder die Beweislast verkannt noch das

Verhandlungsergebnis unzureichend gewürdigt. Die Revisionsrügen zu diesem Punkt liegen auf dem Gebiet der tatrichterlichen Beweiswürdigung und vermögen einen Verstoß des § 286 ZPO nicht darzutun. Daher ist das Revisionsgericht an die Feststellungen des Berufungsgerichts gebunden.

4. Die sich aus § 823 Abs 1 BGB ergebende Haftung des Beklagten für den fahrlässig angerichteten Körperschaden wird durch die in den Entscheidungsgründen des Berufungsurteils niedergelegte Hauptbegründung getragen. Es bedurfte daher nicht des Eingehens auf die Hilfsbegründungen des Berufungsurteils und die sich gegen sie wendenden Revisionsangriffe

Da sich die Revision als unbegründet erweist, war sie mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinerwerfers

Dr. Hauß

Dr. Engels

Erbel

Dr. Bode