

VI ZR 251/60

V e r k ü n d e t
am 26. September 1961
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der W [REDACTED] St [REDACTED] AG, vertreten durch ihren Vor-
stand, W [REDACTED] -B [REDACTED], W [REDACTED] straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Schlosser Günter K [REDACTED], W [REDACTED] -B [REDACTED], Kr [REDACTED] [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 22. September 1961 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. K.E.Meyer, Hanebeck,
Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 13. Oktober 1960 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger begleitete am 18. Oktober 1958 kurz vor 21 Uhr seine damals 8 Jahre alte Nichte Beate I. zur Straßenbahnhaltestelle in W., Am C.. Das Kind sollte von dort aus allein nach Hause fahren. Es stieg über die hintere Plattform in den Motorwagen eines Straßenbahnzuges der Beklagten ein und nahm im Wageninnern Platz. Der Kläger übergab unterdessen dem Schaffner E. das Fahrgeld für das Kind und bat ihn, das Kind an der Haltestelle O. Straße abzusetzen. Nachdem der Fahrgastwechsel beendet war, - es waren etwa 8-10 Fahrgäste zugestiegen - gab der Schaffner von der hinteren Plattform des Triebwagens aus das Abfahrtssignal, indem er den Klingelzug zog. In diesem Augenblick befand sich der Kläger noch im Wagen. Während er ausstieg, fuhr die Bahn bereits ab. Der Kläger traf infolgedessen während des Aussteigens auf den nahe an der Bürgersteigkante stehenden Haltestellenmast. Er prallte ab und geriet unter den Anhänger der fahrenden Straßenbahn. Sein linkes Bein wurde überfahren und mußte später amputiert werden. Er erlitt außerdem einen Beckenbruch.

Der Kläger verlangt mit der Klage Ersatz seines Unfallschadens nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes. Er hat vorgetragen, das Gespräch mit dem Schaffner E. und die Übergabe des Fahrgeldes habe bereits auf der hinteren Plattform des Triebwagens stattgefunden. E. habe also gewußt, daß er, der Kläger, sich noch im Innern des Wagens befunden habe und habe aussteigen wollen. Gleichwohl habe er das Abfahrtssignal gegeben, während der Kläger gerade dabei gewesen sei, mit einem Fuß von der Plattform auf das untere Trittbrett zu treten. Die Bahn

- 3 -

sei unmittelbar darauf mit einem scharfen Kuck angefahren, bevor er noch den ersten Fuß auf den Bürgersteig gesetzt habe. Hierdurch sei er auf die Straße geschleudert worden und dann gegen den Haltestellenmast gestolpert.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie hat entgegnet, der Kläger habe seinen Unfall in grob fahrlässiger Weise selbst verschuldet. Das Gespräch mit dem Schaffner E. [REDACTED] habe er von der Straße aus geführt. Nachträglich sei er unmerkelt in den Wagen eingestiegen. Als der Schaffner bereits abgescellt habe, sei der Kläger zur Ausstiegstür geeilt und trotz eines Warnrufes des Schaffners von der bereits fahrenden Straßenbahn abgesprungen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat den Zahlungsanspruch zu drei Vierteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag wegen Ersatzes der weiteren Unfallschäden in dem gleichen Umfang stattgegeben vorbehaltlich des Rechtsübergangs nach § 1542 RVO.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hält die Sachdarstellung der Beklagten, der Kläger sei erst nach der Unterhaltung mit dem Schaff-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

ner und der Übergabe des Fahrgeldes unbemerkt in den Wagen eingestiegen und erst nach dem Anfahren der Straßenbahn abgesprungen, nicht für erwiesen, da es den Aussagen des Schaffners keinen Glauben schenkt. Es hält aber auch die Darstellung des Klägers über den Unfallhergang nicht für erwiesen, jedoch auch nicht für widerlegt.

Die von der Revision hiergegen erhobenen Rügen bewegen sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der tatrichterlichen Beweiswürdigung. Die vom Berufungsgericht eingehend gewürdigte Aussage der Nichte des Klägers zwingt nicht zu den von der Revision gezogenen Folgerungen zu Lasten des Klägers. Das gleiche gilt von den Aussagen des Klägers selbst.

Das Berufungsgericht hat auf Grund des gewonnenen Beweisergebnisses ohne Rechtsirrtum das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses i.S. des § 2 SHpflG verneint; denn bei Zugrundelegung der nicht widerlegten Sachdarstellung des Klägers hätte der Schaffner E■■■■■, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, das Aussteigen des Klägers bemerken und daher in diesem Augenblick von der Abgabe des Abfahrtzeichens absehen müssen. Das Berufungsgericht bejaht daher zutreffend eine Haftung der Beklagten nach §§ 1 HpflG, 1, 2 SHpflG.

II.

Zur Frage des Mitverschuldens des Klägers erwägt das Berufungsgericht, dieser sei nach seiner unwiderlegten Darstellung in dem Augenblick, als der Schaffner das Abfahrtssignal gab, bereits beim Aussteigen gewesen und dieser Vorgang sei bei der - unwiderlegt sofort danach erfolgten - Abfahrt des

Zuges schon so weit fortgeschritten gewesen, daß der Kläger ihn nicht mehr habe unterbrechen können, ohne sich durch einen riskanten Wiederaufstieg vom unteren Trittbrett zur Plattform zu gefährden. Dem Kläger habe bei der gegebenen Sachlage ein solcher Versuch gefahrbringender erscheinen müssen als die Beendigung des Aussteigens. Ein Verschulden im Zeitpunkt des Aussteigens sei daher nicht erwiesen.

Das Berufungsgericht erblickt jedoch ein, wenn auch geringes Mitverschulden des Klägers darin, daß er sich von dem Abfahrtzeichen habe überraschen lassen. Er habe sich in einer Straßenbahn aufgehalten, die er noch vor Beendigung der kurz bemessenen Haltezeit habe verlassen wollen. Unter diesen Umständen habe er den Schaffner nicht aus den Augen lassen dürfen, um nicht durch die plötzliche Abfahrt überrascht zu werden.

Die Beanstandungen der Revision, die dahin zielen, den Kläger treffe ein schweres, für den Unfall überwiegend ursächliches Mitverschulden, gründen sich im wesentlichen auf die bereits als ungerechtfertigt gekennzeichneten Rügen gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts. Eine fehlerhafte Würdigung der Aussagen der Nichte des Klägers und des Klägers selbst ist auch in diesem Zusammenhang nicht ersichtlich.

III.

1.) Bei der Schadensabwägung geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß ein Verschulden des Schaffners E nicht erwiesen sei. Zu Lasten der Beklagten könne daher nur der Grad der Betriebsgefahr berücksichtigt werden, der

sich in concreto ausgewirkt habe. Einmal habe sich über die allgemeine Gefährlichkeit des Anfahrens hinaus das besondere Risiko ausgewirkt, daß die Straßenbahn bei geöffneter Tür angefahren sei, zum anderen müsse der Betriebsgefahr zugerechnet werden, daß die Bahn beim Anfahren verhältnismäßig dicht an dem nahe der Bürgersteigkante stehenden Haltestellenmast vorbeigefahren sei. Dieser Umstand sei für den Unfall von ausschlaggebender Bedeutung, da der Kläger erst infolge des Anprallens an diesen Mast unter die Räder der Bahn geraten sei. Das geringfügige Eigenverschulden des Klägers trete hinter dem erheblichen Ursächlichkeitsgrad der von der Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr stark zurück. Bei Abwägung aller erörterten Umstände erscheine es gerechtfertigt, der Beklagten drei Viertel des Schadens anzulasten.

2.) Diese Ausführungen geben entgegen der Meinung der Revision keinen ausreichenden Anlaß zu der Annahme, das Berufungsgericht habe verkannt, daß es bei der Schadensabwägung in erster Linie auf den Grad der beiderseitigen Unfallverursachung ankommt. Es hat die Unfallursachen im einzelnen eingehend erörtert. Wenn es zusammenfassend sagt, das Eigenverschulden des Klägers trete hinter dem erheblichen Ursächlichkeitsgrad der von der Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr stark zurück, so kann dies nach dem Zusammenhang nur dahin verstanden worden, daß der Unfall von der Straßenbahn vorwiegend verursacht worden und die Beklagte entsprechend dem Grad der von ihr gesetzten Verursachung an der Schadenstragung zu beteiligen sei.

3.) Die Revision rügt weiter, das Berufungsgericht verkenne den Begriff der erhöhten Betriebsgefahr, indem es das Anfahren der Straßenbahn bei geöffneter Schiebetür sowie den

unmittelbar am Bordsteinrand angebrachten Haltestellenmast als gefahrerhöhende Umstände ansehe; eine erhöhte Betriebsgefahr, so meint die Revision, könne nicht aus Alltäglichkeiten hergeleitet werden; in dem Anfahren bei geöffneter Tür erblicke der Verkehr keine Gefährdung. Auch Haltestellenmaste an den Bürgersteigkanten seien eine Alltäglichkeit und den Verkehrsteilnehmern vertraut.

Die Rügen greifen nicht durch. Das Berufungsgericht hat in rechtsfehlerfreier tatsächlicher Würdigung festgestellt, daß sich die beiden angeführten Umstände in entscheidender Weise auf das Unfallgeschehen ausgewirkt haben. Es hat in Übereinstimmung mit Sinn und Wortlaut des Gesetzes seine Entscheidung in erster Linie darauf abgestellt, in welchem Grade die festgestellten konkreten Umstände für den Unfall ursächlich geworden sind. Das Reichsgericht hat zunächst in fester Rechtsprechung eine erhebliche Steigerung der Betriebsgefahr angenommen, wenn die Plattform eines Straßenbahnwagens offen und ungesichert war (RG Vkrdsch 1934, Sp. 227; JW 1935, 2354 Nr. 2). In seiner Entscheidung DR 1939, 183 hat es zwar diese Auffassung aufgegeben, da das Fahren von Straßenbahnen mit offener Plattform allgemein üblich und von den Behörden gestattet sei. Es hat aber weiter ausgeführt, der Umstand, daß die Plattform ungesichert war, sei bei der Prüfung der Frage, ob und inwieweit die Betriebsgefahr für den Unfall ursächlich gewesen sei, zu berücksichtigen. Diesem billigen Grundsatz ist im vorliegenden Fall die Schadensabwägung des Berufungsgerichts durchaus gerecht geworden. Man wird zudem heute offene Plattformen nicht mehr als allgemein üblich ansehen können. Die Straßenbahnen haben den gesteigerten Gefahren, die die ungewöhnlich gewachsene Zahl der Kraftfahrzeuge in den Straßenverkehr getragen hat, dadurch Rechnung getragen, daß sie ihre Wagen so-

gar mit automatischen Verschlußvorrichtungen versehen. Wenn sie noch alte Wagen in einer den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechenden Weise ungesichert fahren lassen, so muß das daraus entstehende Risiko zu ihren Lasten gehen (vgl. auch RGZ 169, 382, wo eine offene Plattform nach der Lebenserfahrung als gefahrbringend bezeichnet wird).

Was die Frage der Gefährlichkeit des Haltestellenmastes und seiner Ursächlichkeit für den Unfallereignis angeht, hat der erkennende Senat in der Entscheidung vom 21. Dezember 1955 - VI ZR 63/55 = VRS 10, 332 = VersR 1956, 238 eine Erhöhung der Betriebsgefahr bejaht, wenn ein Lichtmast in der Nähe der Haltestelle steht und dem Ein- und Aussteigeverkehr gefährlich werden kann. Er hat eine erhöhte Betriebsgefahr nur für den Fall verneint, daß der Mast in erheblicher Entfernung von der Haltestelle steht, weil dann die Lage die gleiche sei wie etwa beim Begegnen zweier Straßenbahnen, somit die von dem Mast ausgehende Gefährdung der allgemeinen Betriebsgefahr zuzurechnen sei. Mit diesen Ausführungen steht die Würdigung des Berufungsgerichts in Einklang.

Da die Schadensabwägung des Berufungsgerichts auch im übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten erkennen läßt, ist die Schadensverteilung für das Revisionsgericht bindend.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner