

Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

61

1. Gesetz BOStrab § 42

Rechtssatz: Werden Straßenbahngleise in einem spitzen Winkel von der Mitte der Straße derart auf eine Seite geführt, daß die Straßenbahn sich auf einer längeren Strecke im allgemeinen Verkehrsraum der Straße bewegt, liegt keine Kreuzung im Sinne des § 42 Abs 2 BOStrab vor.

2. Gesetz: BGB § 823

Rechtssatz: Haben die Organe einer Straßenbahngesellschaft in der Annahme, daß der Straßenbahn die Vorfahrt zustehe, das Fahrpersonal entsprechend angewiesen und kommt es infolgedessen zu einem Verkehrsunfall, so entfällt nicht schon deshalb die Haftung der Straßenbahn aus § 823 BGB, weil die Aufsichtsbehörde die gleiche Auffassung vertreten hat. Ein Verschulden der Organe der Straßenbahn kann vorliegen, wenn sie die wirkliche Rechtslage erkennen mußten oder ihnen wenigstens erkennbar war, daß die von ihnen angenommene Rechtslage zweifelhaft war.

Aktenzeichen: VI ZR 264/54

Urteil des BGH vom 30. Dezember 1955 OLG Köln

VI ZR 264/54

Verkündet am 30. Dezember 1955
Kriegl., Justizsekretär als Ur-
kundsbeamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma Gottlob S. [REDACTED] KG, vertreten durch den per-
sönlich haftenden Gesellschafter, Gottlob S. [REDACTED],
2. des Ingenieurs Helmut S. [REDACTED],
beide in S. [REDACTED] /Krs. S. [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger, Berufungsbeklagten,
Revisionskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

gegen

1. die Stadtgemeinde Bonn, gesetzlich vertreten durch den Rat
der Gemeinde, dieser vertreten durch den Oberbürgermeister,
2. die Stadtgemeinde Bad Godesberg, gesetzlich vertreten durch
den Rat der Gemeinde, dieser vertreten durch den Bürgermei-
ster, beide als Gesellschafter der nicht rechtsfähigen
Straßenbahngesellschaft "Bonner Verkehrsbetriebe",

Beklagten, Berufungsbeklagten, Berufungskläger,
Revisionsbeklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED]-

3. den Straßenbahnfahrer Peter Sc. [REDACTED] in B. [REDACTED] B. [REDACTED] strasse [REDACTED],
Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED]-

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 10. Dezember 1955 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Hanebeck
und Dr. Bode

für Recht erkannt;

61

- 2 -

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 19. Juli 1954 wird zurückgewiesen, soweit sie den Beklagten zu 3) betrifft.

Im übrigen wird auf die Revisionen der Kläger und der Beklagten zu 1) und 2) das vorgenannte Urteil mit Ausnahme der Entscheidung über die aussergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 3) aufgehoben. In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die in der Revisionsinstanz entstandenen aussergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 3) werden zu sieben Fünfundzwanzigstel der Klägerin zu 1) und zu achtzehn Fünfundzwanzigstel dem Kläger zu 2) auferlegt.

Die Entscheidung über die weiteren Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 11. April 1952 (Karfreitag) gegen 7.50 Uhr stieß der dem Kläger zu 1) gehörende und vom Kläger zu 2) in Richtung Bonn gesteuerte Personenkraftwagen Typ Mercedes-Benz 170 D auf der Kölner Straße in Bad Godesberg mit einem aus Triebwagen und zwei Anhängern bestehenden, vom Beklagten zu 3) in Richtung Godesberg gefahrenen Straßenbahnzug zusammen. Die Bahn wird von den Beklagten zu 1) und 2) betrieben. Die Unfallstelle befindet sich auf der etwa 60 m langen Gleisstrecke, auf der die Straßenbahn von dem zwischen Bonn-Hochkreuz in der Mitte zwischen den Einbahnfahrstraßen verlegten Straßenbahnkörper auf die linke Seite der Kölner Straße überwechselt. An dieser Stelle befindet sich ein Warnkreuz. Die Parteien streiten darüber, wem die Vorfahrt zugestanden habe.

Die Kläger machen die Beklagten für den entstandenen Sach- und Körperschaden aus dem Gesichtspunkt der Verschuldens- und Gefährdungshaftung verantwortlich; der Kläger zu 2) begehrt ausserdem Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten wegen noch entstehender Schäden.

Das Landgericht hat die gegen den Beklagten zu 3) erhobenen Ansprüche abgewiesen. Es hat die Ansprüche der Kläger gegen die Beklagten zu 1) und 2) dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, ein Schmerzensgeld in der halben beantragten Höhe zugesprochen und im übrigen die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Berufung der Kläger und der Beklagten zu 1) und 2) zurückgewiesen. Gegen das Berufungsurteil wenden sich die Kläger und die Beklagten

zu 1) und 2) mit ihren selbständigen Revisionen. Die Kläger verfolgen weiterhin ihren Anspruch auf volle Verurteilung der Beklagten zu 1) und 2) und auch des Beklagten zu 3). Die Beklagten zu 1) und 2) begehren die volle Abweisung der Klage. Die Parteien haben jeweils die Zurückweisung der gegnerischen Anträge erbeten.

Entscheidungsgründe:

I. Zur Haftung der Beklagten zu 1) und 2).

1. a) Mit zutreffenden Gründen sind die Vorinstanzen davon ausgegangen, daß an der Unfallstelle dem Kläger zu 2) die Vorfahrt zugestanden hat und daß das Warnkreuz für die Straßenbahn die Vorfahrt nicht begründen konnte.

Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt, daß ein Warnkreuz nur ein Vorfahrtrecht anzeige, nicht aber ein selbständiges verkehrspolizeiliches Gebot oder Verbot für die Vorfahrt im Sinne der Strassenverkehrsordnung darstelle. Weiter hat das Berufungsgericht geprüft, ob an der Unfallstelle ein Wegübergang über einen ausserhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegenden Straßenbahnkörper vorliegt, da nur in diesem Falle der Straßenbahn gemäß § 13 Abs 5 StVO in Verbindung mit §§ 42, 11 BOSTrab ein Vorfahrtrecht zustehe. Es hat dies verneint, da die Straßenbahn bis zu dem eigentlichen Straßenraum auf einem eigenen Bahnkörper fahre, neben dem beiderseits Einbahnstraßen verlaufen. Es handele sich um eine einheitliche Straße, so daß die Straßenbahn an dieser

Stelle ständig im Verkehrsraum der Gesamtstraße liege. Aber selbst, so fährt das Berufungsgericht fort, wenn man annehmen wolle, der Straßenbahnkörper vor und hinter der Unfallstelle liege ausserhalb des Verkehrsraums der Kölner Straße, so würde dies nicht zu einer anderen Entscheidung führen, da sich der Unfall nicht auf einer Kreuzung zwischen Straßenbahn und Straße im üblichen Sinne, sondern auf einem Gleisstück ereignet habe, das innerhalb des Verkehrsraums der Kölner Straße liege.

b) Diese Erwägungen sind zu billigen. § 42 BOStrab unterscheidet zwei Arten von Kreuzungen von Straßenbahn und Straße, solche, die innerhalb, und solche, die ausserhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegen. Im ersten Fall unterliegen die Straßenbahnen der allgemeinen Verkehrsregelung, im letzten steht ihnen gegenüber dem Straßenverkehr ein Vorfahrtrecht zu (§§ 42, 11 BOStrab). Mit Recht haben die Vorinstanzen die Auffassung vertreten, daß eine Kreuzung im Sinne des Absatzes 2 begrifflich nur vorliegen könne, wenn die Straßenbahn v o r u n d n a c h der Kreuzung ausserhalb des Verkehrsraums der Straße fahre. Ist auch nur einer der zur Linienführung der Straßenbahn ausserhalb der eigentlichen Kreuzung gehörigen Schienenabschnitte Teil des Verkehrsraums der Straße, so liegt nicht der Fall des Absatzes 2, sondern der des Absatzes 1 des § 42 BOStrab vor, so daß ein Sonderrecht der Straßenbahn entfällt.

Es kann dahingestellt bleiben, ob die Ansicht des Berufungsgerichts zutrifft, daß eine Straßenbahn sich auch dann

innerhalb des Verkehrsraums einer Straße bewegt, wenn sie auf einem bahneigenen Körper zwischen dem allgemeinen Verkehr dienenden Einbahnstreifen einer einheitlichen Straße geführt ist, oder ob zum wenigsten dies davon abhängig ist, ob es sich um ein längeres oder nur verhältnismässig kurzes Wegestück handelt. Im vorliegenden Fall ist eine Kreuzung im Sinne des § 42 BOSTrab nicht gegeben. Nimmt die Straßenbahn wie hier, wenn auch nur auf eine Länge von 60 m, am allgemeinen Verkehr teil, so untersteht sie insoweit kraft Gesetzes den allgemeinen Bestimmungen. Liegt also keine Kreuzung mehr vor, und dies kann bei den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht zweifelhaft sein, dann entfällt das nur für Kreuzungen, nicht aber für längere Strecken auf derselben Straße geltende Vorfahrtrecht der Straßenbahn.

Die Aufstellung eines Warnkreuzes, gleichgültig, ob mit Zustimmung oder selbst auf Anweisung der Aufsichtsbehörde, kann hieran nichts ändern. Ein Verkehrszeichen kann, wenn die für die Aufstellung geltenden Voraussetzungen nicht vorliegen, die Rechtslage an der Straße nicht entgegen dem Gesetz gestalten (BGHZ 4, 360 3627 sowie Urteil des erkennenden Senats vom 1. Oktober 1955 - VI ZR 188/54 -, NJW 1955, 1037).

Die Straßenbahn unterstand also an der Unfallstelle den allgemeinen Verkehrsregeln. Sie kreuzte die Richtung des auf derselben Straße sich bewegenden Verkehrs und hätte deshalb alle entgegenkommenden Fahrzeuge, also auch den Kläger vorfahren lassen müssen (§ 13 Abs 4 StVO).

c) Das Berufungsgericht hat angenommen, daß gegen keinen der Beklagten ein Vorwurf daraus hergeleitet werden könne,

61

daß sie von einem Vorrecht der Straßenbahn ausgegangen sind. Wie sich aus den vorgelegten Unterlagen ergebe, habe die Genehmigungsbehörde, der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die gleiche Auffassung vertreten und dementsprechend die Beschilderung der "Kreuzung" mit Warnkreuzen angeordnet. Eine Nachprüfung dieser Entscheidung sei den zuständigen Organen der Beklagten zu 1) und 2) nicht zuzumuten gewesen.

Demgegenüber macht die Revision der Kläger geltend, daß die Beklagten durch die Rechtsansicht der Aufsichtsbehörde, so wie sie sie verstanden haben wollen, von ihrer Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherung nicht entlastet würden.

d) Diese Erwägungen der Revision treffen im wesentlichen zu. Die Ausführungen im Berufungsurteil würden bedeuten, daß eine Entscheidung der Aufsichtsbehörde den Betriebsunternehmer der eigenen Verantwortung enthebt. In einem Fall wie dem vorliegenden entlastet aber nicht eine Prüfung durch die Aufsichtsbehörde. Diese kann nicht von der eigenen Nachprüfung freistellen. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß die Freigabe eines Planes für den erfolgten Umbau der Strecke erst wenige Monate zurücklag. Hat der Betriebsunternehmer gegen die vom Berufungsgericht offenbar ausser Betracht gelassene Pflicht zur eigenen Nachprüfung verstossen, so liegt im allgemeinen ein vorwerfbares Verhalten vor. Sollte sich aber in dieser bedeutsamen und für die Verkehrssicherheit besonders wichtigen Frage trotz der bereits erwähnten Rechtslage bei der Beklagten eine falsche Meinung gebildet haben, so ist dies nicht zu entschuldigen. Die Urteile des Reichsgerichts (DR 1944, 36 Nr 16) und des erkennenden Senats

(VI ZR 130/52 vom 21. November 1953 - VersR 1954, 81) über die Bedeutung von Entscheidungen der Aufsichtsbehörde können hier nicht herangezogen werden. Dort handelte es sich darum, wie die Aufsichtsbehörde und die Bahnverwaltung die tatsächlichen Umstände bewertet hatten, insbesondere, ob sie das Vorliegen eines verkehrsreichen Übergangs und die daraus folgende Notwendigkeit von Sicherungsmaßnahmen angenommen hatten. Bei einer Ermessensfrage muß es kein Verschulden sein, wenn eine Bahnverwaltung diese im gleichen Sinne löst, wie es kurz zuvor die Aufsichtsbehörde auf Grund desselben Tatsachenmaterials getan hat. Anders ist es aber, wenn es sich um die Auslegung eines Rechtsbegriffes handelt. Ob die Straßenbahn sich in dem Verkehrsraum einer öffentlichen Straße befindet oder nicht, ob ihre Anlage die Straße kreuzt oder nicht, muß der Betriebsunternehmer stets selbst und eigenverantwortlich prüfen.

Der Verwaltung der Straßenbahn waren hier alle erheblichen tatsächlichen Umstände, insbesondere die Lage ihrer eigenen Gleise und die Richtung der Straße bekannt. Auch die maßgebenden Gesetzesbestimmungen mußten ihr geläufig sein. Der Entschluß, ob für den laufenden Straßenbahnbetrieb grundsätzlich an dieser Stelle ein Vorrecht beansprucht werden sollte, oblag nicht einfachen Angestellten, sondern verantwortlichen Leitern eines grösseren Betriebes. Mit Recht weist die Revision der Kläger auch darauf hin, daß die Rechtslage in einem Urteil des Oberlandesgerichts Dresden (VAE 1942, 26) schon 1941 klargestellt worden war und daß diese Entscheidung jederzeit in einschlägigen Werken über das Straßenverkehrsrecht aufgefunden werden konnte. Es ist also als fahrlässig

anzusehen, wenn die Beklagten zu 1) und 2) die Rechtslage verkannten, sei es, weil sie sich überhaupt mit Rücksicht auf die Genehmigung jeder Prüfungspflicht enthoben glaubten, sei es, weil sie die maßgeblichen Rechtsbestimmungen und deren Kommentierung nicht kannten oder sie nicht ausreichend beachteten.

Diesem schuldhaften, den Unfall mitverursachenden Umstand hat das Berufungsgericht bei der Gesamtwürdigung des Tatbestandes rechtsirrigerweise nicht Rechnung getragen.

e) Das Berufungsgericht hat aber den Beklagten zu 1) und 2) eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorgeworfen. Es ist also davon ausgegangen, daß die Beklagten zu 1) und 2) a u c h bei Annahme eines Vorrechts der Bahn ihren Pflichten schuldhaft nicht genügt hätten. Es hat hierzu ausgeführt, daß es sich bei der Unfallstelle um einen Gefahrenpunkt aussergewöhnlicher Art handele. Auf der breiten Hauptverkehrsstraße herrsche ein fast ununterbrochener starker Kraftfahrzeugverkehr, wobei beobachtet worden sei, daß auch der hier fragliche "Überweg" mit unverminderter und mit einer auf übersichtlichen Hauptverkehrsstraßen üblichen hohen Geschwindigkeit befahren werde. Wenn aber bei einer derartigen Verkehrslage eine Straßenbahn mit der für sie beachtlichen Geschwindigkeit von 30 km/h auf eine Länge von 60 m gegen den übrigen Verkehrsstrom fahre, so bringe das naturnotwendig aussergewöhnliche Betriebsgefahren mit sich, die entsprechend weitgehende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich machten. Das Berufungsgericht hat deshalb eine weitere Beschreibung der Straße, durch die rechtzeitig auf die hohe Ge-

fahr hingewiesen werde und eine Geschwindigkeitsbeschränkung der die Fahrtrichtung ändernden Straßenbahn für notwendig gehalten. Es ist weiter der Ansicht, daß die zuständigen Betriebsleiter der Beklagten zu 1) und 2) alle diese Umstände hätten erkennen müssen. Es seien zudem weitergehende Maßnahmen, als die Aufsichtsbehörde sie verlangt habe, erforderlich gewesen. Auch insoweit liege eine eigene Prüfungspflicht der Beklagten zu 1) und 2) vor, die noch nicht einmal den Auflagen der Aufsichtsbehörde entsprochen hätte..

Diese Ausführungen werden von der Revision der Beklagten bekämpft. Sie meint, der Vorwurf, die Beschilderung sei unzureichend gewesen, sei nicht berechtigt. Es wäre ein unbilliges Ergebnis, wenn man verlange, daß der Unternehmer klüger und voraussehender sein müsse als eine mit zahlreichen Spezialsachverständigen besetzte oberste Behörde. Namentlich aber sei für die Anbringung vorschriftsmässiger Warn- und Verbotszeichen nicht der Verkehrssicherungspflichtige, sondern allein die zuständige Verkehrspolizei verantwortlich. Es möge daher eine Amtspflichtverletzung der Verkehrspolizei vorliegen, eine Verletzung der den Beklagten obliegenden Verkehrssicherungspflicht liege jedenfalls nicht vor.

Demgegenüber meint die Revision der Kläger, es liege nicht nur eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Beklagten zu 1) und 2) vor, sondern darüber hinaus habe das Berufungsgericht übersehen, daß das Warnkreuz nach der Art seiner Aufstellung zu Mißverständnissen Anlaß geben konnte. Weiter ist die Revision der Kläger noch der Ansicht, daß die Verletzung der Straßenbaupflicht

durch die Beklagte zu 2), die an der betreffenden Stelle straßenunterhaltungspflichtig sei, deren Haftungsanteil habe erhöhen müssen.

Es kann dahingestellt bleiben, ob die Beklagte zu 2) aus der Verletzung ihrer Pflichten als Straßenbaubehörde dem Kläger in irgendeinem Umfang verpflichtet ist. Die Klage richtet sich gegen die Beklagten zu 1) und 2) "als Gesellschafter der nicht rechtsfähigen Straßenbahngesellschaft Bonner Verkehrsbetriebe". Die Beklagten zu 1) und 2) sind also nur als Gesellschafter dieser bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft verklagt. Mit ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin, die hier die Haftungsgrundlage bildet, hat aber ein etwaiger Anspruch aus Verletzung der ihr als Gemeinde möglicherweise obliegenden Pflicht zur Straßenunterhaltung nichts zu tun.

2. Aus den Ausführungen zu 1 d) ergibt sich, daß das Berufungsgericht irrigerweise den Beklagten einen Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht insoweit zur Last gelegt hat, als sie nicht genügend durch Schilder auf die sogenannte Kreuzung hingewiesen hatten. Es liegt, wie das Berufungsgericht selbst annimmt, keine Kreuzung vor. Dann kann es folgerichtigerweise auch nicht die Pflicht der Beklagten sein, eine Kreuzung anzuzeigen.

3. Die weitere Rüge der Revision der Kläger, das Berufungsgericht habe die Besonderheiten bei der Aufstellung des Warnkreuzes für das Verschulden der Beklagten zu 1) und 2) übersehen, ist nicht begründet. Das Berufungsurteil hat sich ausdrücklich damit auseinandergesetzt, daß das aufgestellte Warnkreuz wegen seiner Stellung schräg zur Fahrbahn

und auch deshalb leicht übersehen werden konnte, weil mit derartigen Gefahrenpunkten auf einer Hauptverkehrsstraße nur in Ausnahmefällen gerechnet werde. Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe, insbesondere daraus, daß das Berufungsgericht die schuldhaft ungenügende Verkehrssicherung als Erhöhung der Betriebsgefahr der Bahn angesehen hat, ergibt sich, daß auch diesem Umstand und damit dem möglicherweise irreführenden Pfeil an dem Warnkreuz im Rahmen der dem Berufungsgericht zustehenden Würdigung Rechnung getragen worden ist.

.II. Zur Haftung des Beklagten zu 3).

Eine Haftung des Beklagten zu 3) kann in Betracht kommen, weil er ohne eigene Überlegung im Vertrauen auf die Anordnung der vorgesetzten Stelle ein Vorfahrtrecht für die Bahn angenommen hat oder weil er sich beim Unfallgeschehen sonst schuldhaft unrichtig verhalten habe.

a) Das Berufungsgericht hat nur kurz zu der Frage Stellung genommen, ob es dem Beklagten zu 3) als Verschulden anzurechnen sei, daß er in Übereinstimmung mit den Anweisungen seiner Vorgesetzten von einem Vorfahrtrecht ausgegangen ist. Das Berufungsgericht, das schon die Vorgesetzten des Beklagten zu 3) durch die Entscheidung der Aufsichtsbehörde in dieser Beziehung als gerechtfertigt angesehen hat, mußte folgerichtigerweise dies auch für den Beklagten zu 3) annehmen. Im Gegensatz zu der Ansicht der Revision der Kläger ist diese Rechtsansicht in Bezug auf den Beklagten zu 3) zu billigen. Der Beklagte zu 3) ist Angestellter eines grösseren Verkehrsbetriebes, der seinen Mitarbeitern regelmässig

fachlichen Unterricht erteilen läßt, dem beizuwohnen Pflicht für das Personal ist. Der Beklagte zu 3) mußte sich unter den hier gegebenen Umständen auf Anweisungen und Unterweisungen verlassen können.

Es läßt auch keinen Rechtsirrtum erkennen, daß das Berufungsgericht dem Beklagten auch aus seinem sonstigen Verhalten nicht den Vorwurf eines Verschuldens gemacht hat. Der Bremsweg der Straßenbahn hat nach dem eigenen Vortrag der Beklagten mindestens 36 m betragen. Dieser Bremsweg erscheint dem Landgericht bei Unterstellung einer vom Beklagten zu 3) weisungsgemäß innegehaltenen Geschwindigkeit von 30 km/st sehr lang. Hierzu nimmt das Berufungsgericht dahin Stellung, daß sich aus der Länge des Bremsweges keine sicheren Schlußfolgerungen auf ein schuldhaft verspätetes Bremsen des Beklagten zu 3) ergäben. Derartige Schlußfolgerungen seien insbesondere deshalb nicht möglich, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme eine verspätete oder unterbliebene Betätigung des Sandstreuers durch den Beklagten zu 3) nicht als erwiesen anzusehen sei und die Länge des Bremsweges darin eine Erklärung finde, daß mindestens eine Schiene mit dem vom Zusammenstoß herrührenden Öl des Personenkraftwagens der Kläger verschmiert worden sei, was ein Gleiten der Straßenbahn auf der etwas abschüssigen Straße begünstigt haben möge.

Die gegen diese Auffassung gerichteten Angriffe der Revision der Kläger sind unbegründet. Gewiß hat das Berufungsgericht zum Ausdruck gebracht, daß es den Bremsweg der vom Beklagten zu 3) geführten Bahn als ziemlich lang angesehen hat. Aber da der Beklagte zu 3) eine Geschwindigkeit von

30 km/st innehalten durfte und das Berufungsgericht im Rahmen der ihm zustehenden Beweiswürdigung es abgelehnt hat, ein schuldhaftes zu spätes Reagieren des Beklagten zu 3) als bewiesen anzusehen, können die Erwägungen des Berufungsgerichts aus rechtlichen Gründen nicht beanstandet werden. Die Länge des Bremsweges entspricht im übrigen Erfahrungssätzen. Ein Verschulden des Beklagten, das sich daraus ergeben könnte, daß er erst zu spät die Absicht des Klägers zu 2) erkannt hat, noch vor dem Straßenbahnzug durchzufahren, wie es von der Revision angenommen wird, kann aus den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht entnommen werden. Die gegen die Abweisung der Klage gegen den Beklagten zu 3) gerichtete Revision der Kläger ist also ungerechtfertigt.

III. Zum Mitverschulden des Klägers zu 2).

Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden des Klägers zu 2) angenommen. Es hat hierzu ausgeführt, der Kläger zu 2) habe vor dem Unfall mindestens eine allgemeine Kenntnis von der Örtlichkeit gehabt. Er habe deshalb mit dem Kreuzen seiner Fahrbahn durch die Straßenbahn an der Unfallstelle rechnen müssen. Trotz der ungenügenden Beschilderung habe der Kläger zu 2) deshalb aus dem Horannahen des Straßenbahnzuges auf das bevorstehende Überwechseln von der Mitte der Fahrbahn auf die linke Straßenseite schließen können. Der Verlauf der Straßenbahngleise an der Unfallstelle sei zudem bereits dem Ortsfremden aus einiger Entfernung vor der Kreuzung erkennbar, umso mehr deshalb demjenigen, der über ein gewisses Maß von Ortskenntnis verfüge. Dem Kläger zu 2) sei

es daher bei der gebotenen Aufmerksamkeit möglich gewesen, den Zusammenstoß zu vermeiden, nicht zuletzt deshalb, weil er bei der großen Ausdehnung der Kreuzung Ausweichmöglichkeiten gehabt habe. Der Unfall sei daher auch darauf zurückzuführen, daß der Kläger zu 2) die gebotene Aufmerksamkeit ausser acht gelassen habe.

Diese Ausführungen begegnen im Ergebnis keinen rechtlichen Bedenken. Die Revision der Kläger nimmt zwar an, daß der Kläger zu 2), dem das Vorfahrtrecht zugestanden habe, sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen könne. Das ist nicht richtig. Dem Kläger zu 2) war nach dem Inhalt der Feststellungen des Berufungsgerichts die allgemeine Lage an der Unfallstelle bekannt und namentlich, daß die Beklagten zu 1) und 2) für sich ein Vorfahrtrecht in Anspruch nahmen. Dann konnte der Kläger zu 2) aber nicht darauf vertrauen, daß die Bahn sein Vorfahrtrecht berücksichtigen werde. Wenn er dennoch weiterfuhr, ohne der augenscheinlichen Nichtbeachtung seines Vorfahrtrechts Rechnung zu tragen, trifft ihn ein Verschulden.

b) Die Revision führt weiter aus, dem Kläger zu 2) könne zwar ein etwaiges eigenes Verschulden nach § 18 KrfzG entgegengehalten werden, nicht aber auch ohne weiteres die Betriebsgefahr des von ihm gelenkten Kraftwagens. Sein Haftungsanteil müsse daher geringer sein als bei der Klägerin zu 1).

Diese Ausführungen verkennen, daß den Kläger zu 2) ein mitwirkendes Verschulden trifft. Liegt dies aber vor, so

sind bei der Abwägung alle erheblichen Umstände und in diesem Rahmen die insoweit bedeutsame Betriebsgefahr, d.h. die Summe der Gefahren, die das Fahrzeug durch seine Eigenheiten in den Verkehr trägt (BGH VRS 5, 163), mit zu berücksichtigen.

c) Die Revision der Kläger meint weiter, das Berufungsgericht habe verkannt, daß der gefahrbringende Umbau die gewichtigste Unfallursache gewesen sei.

Auch diese Rüge ist nicht begründet. Aus dem Inhalt des Berufungsurteils ergibt sich, daß das Berufungsgericht gerade von den Gesichtspunkten ausgegangen ist, deren Ausserachtlassung die Revision rügt, nämlich davon, daß die Gefahrenstelle erst kurz vor dem Unfall durch den Umbau seitens der Beklagten zu 1) und 2) geschaffen und hierin die erste Unfallursache zu erblicken ist. Die Abwägung selbst ist aber mit der Revision nicht angreifbar.

Die Revision der Kläger ist also insoweit begründet, als ein Verschulden der Organe der Beklagten zu 1) und 2) bei der Annahme des Vorfahrtrechts nicht berücksichtigt worden ist. Andererseits ist vom Berufungsgericht irrigerweise den Beklagten zu 1) und 2) zur Last gelegt worden, daß sie nicht weitergehend ihrer Verkehrssicherungspflicht entsprochen hätten. Insgesamt ist somit anzunehmen, daß das Verschulden der Beklagten zu 1) und 2) als schwerer anzusehen ist, als es bisher vom Berufungsgericht in Betracht gezogen worden ist, da der entscheidende Umstand die Inanspruch-

nahme des Vorfahrtrechtes war. Da aber die Gesamtabwägung der in Betracht kommenden Umstände grundsätzlich Aufgabe des Tatrichters ist, war die Entscheidung insoweit dem Berufungsgericht zu überlassen. Die ergangene Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Bundesrichter Dr. Bode
ist beurlaubt und da-
her verhindert zu un-
terschreiben.

Dr. Kleinewefers