

Nicht für die Amtliche Sammlung

Gesetz: StVO § 13

- Rechtssatz: 1. Die Wartepflicht des in eine Hauptstrasse einfahrenden Kraftfahrers besteht auch gegenüber einem auf der Hauptstrasse fahrenden Fahrzeug, das entgegen dem Willen seines Führers auf die Einmündungsstelle gerät, weil die Bremseinrichtung versagt.
2. Der aus einer Stopstrasse in eine Hauptstrasse einfahrende Kraftfahrer kann sich wenigstens dann nicht darauf verlassen, eine auf der Hauptstrasse fahrende Strassenbahn werde an einer Haltestelle vor der Einmündung anhalten, wenn Maßnahmen der Strassenbahn zum Halten nicht erkennbar sind.

Aktenzeichen: VI ZR 305/52

Urteil des BGH vom 14. Oktober 1953 OLG Bremen

Verkündet am 14. Oktober 1953
Malessa ap. Justizassistent,
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

1. der B[redacted] Strassenbahn AG, vertreten durch ihren
Vorstand in B[redacted], am B[redacted],
2. des Strassenbahnfahrers Heinrich S[redacted] bei der
Beklagten zu 1),

Beklagten, Berufungsbeklagten, Berufungs-
kläger und Revisionskläger,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat
[redacted] -

g e g e n

die Kaufleute Wilhelm und Erich K[redacted] in B[redacted],
W[redacted]strasse 78,

Kläger, Berufungskläger, Berufungsbe-
klagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Oktober 1953 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer, Hanebeck,
Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird unter
ihrer Zurückweisung im übrigen das Urteil des
1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesge-
richts in Bremen vom 3. Oktober 1952 teilweise
aufgehoben und wie folgt neu gefasst:

32

- 2 -

Die Berufung der Beklagten und die Berufung der Kläger gegen das Urteil der Zivilkammer I b des Landgerichts in Bremen vom 8. Februar 1952 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

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



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Tatbestand:

Am Morgen des 31. Mai 1951 gegen 9 Uhr befuhr der Kraftfahrer M. mit dem 3,5 to Magirus Lastkraftwagen der Kläger die Humboldtstrasse in B. in Richtung Dobben. Auf der Kreuzung mit der Strasse Am Dobben stieß er mit einem auf dieser Strasse von links kommenden Strassenbahnzug der Erstbeklagten, der vom Zweitbeklagten gelenkt wurde, zusammen. M. hatte an einem kurz vor der Strassenkreuzung auf der Humboldtstrasse angebrachten Verkehrszeichen "Halt, Vorfahrt auf der Hauptstrasse achten!" gehalten und war dann langsam aus der Stopstrasse in die Kreuzung eingefahren. Der inzwischen herangekommene Strassenbahnzug hatte die kurz vor der Kreuzung befindliche Haltestelle überfahren, weil die Strombremse versagte. Als M. bemerkte, daß der Strassenbahnzug in die Kreuzung einfuhr, hielt er den Lastkraftwagen an und brachte ihn mit den Vorderrädern unmittelbar vor der äusseren Schiene zum Halten. Bei dem Zusammenstoss wurde der Lastkraftwagen durch den Triebwagen, insbesondere aber durch den ausscherenden Anhängerwagen des Strassenbahnzugs zur Seite gestossen und erheblich beschädigt.

Die Kläger haben die Beklagte für den entstandenen Sachschaden verantwortlich gemacht und mit der Klage Zahlung von 18 135,20 DM gefordert. Sie sind der Ansicht, der Zusammenstoss sei allein darauf zurückzuführen, daß bei dem Triebwagen des Strassenbahnzuges die Bremseinrichtung versagt habe. Dem Zweitbeklagten müsse der schwere Vorwurf gemacht werden, daß er trotz schon vorher aufgetretener Bremsschwierigkeiten keine Vorsichtsmaßnahmen getroffen habe. Dagegen habe sich ihr Kraftfahrer darauf verlassen dürfen, daß die Strassenbahn an der Haltestelle vor der

Kreuzung halten werde, zumal dort Fahrgäste gestanden hätten. Andere Verkehrsteilnehmer seien durch das sehr langsam erfolgte Einbiegen des Lastkraftwagens in die Strasse Am Dobben nicht gefährdet worden.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie haben vorgetragen, es sei bei dem Triebwagen der Strassenbahn vor dem Zusammenstoss nur ein Haken der Bremskontakte aufgetreten, das die Betriebssicherheit der Bahn nicht beeinträchtigt habe. Der Zweitbeklagte habe mit einem völligen Versagen der Betriebsbremsen nicht rechnen können. Der Kurzschluss im Bremsmotor sei erst nach dem Unfall festgestellt worden. Der Kraftfahrer habe gegen die Bestimmungen über die Vorfahrt verstossen. Er habe sich nicht darauf verlassen dürfen, daß die vorfahrtberechtigte Strassenbahn an der Haltestelle halten werde. Auch habe er damit rechnen müssen, daß die Strassenbahn links von Fahrzeugen überholt werde, denen die Vorfahrt zugestanden habe. Er sei ferner nicht in weitem Bogen in die Strasse Am Dobben eingefahren, sondern über die Mittellinie der Humboldtstrasse nach links hinausgekommen. Keinesfalls habe er angesichts der nahenden Strassenbahn bis an die Schienen heranfahren dürfen.

Die Kläger haben entgegnet, ein Vorfahrtrecht der Strassenbahn habe nur dann verletzt werden können, wenn die Strassenbahn die Kreuzung habe durchfahren wollen. Anderen Fahrzeugen sei das Überholen der Strassenbahn an der Kreuzung nicht gestattet gewesen, zudem habe der Kraftfahrer vor diesen rechtzeitig halten können. Die Strassenmitte der Humboldtstrasse habe er befahren müssen, weil an der rechten Strassenseite Fahrzeuge geparkt hätten.

Im übrigen wäre der Zusammenstoß in gleicher Weise geschehen, wenn der Lastkraftwagen einige Meter weiter rechts gefahren sei.

Das Landgericht hat durch Zwischen- und Teilurteil den Klageanspruch zu drei Vierteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die weitergehende Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten, mit der sie die Abweisung eines weiteren Viertels der Klageforderung erstrebten, zurückgewiesen und auf die Berufung der Kläger den Klageanspruch in vollem Umfang für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision erstreben die Beklagten Abweisung der Klage, soweit der Klageanspruch mehr als zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt ist. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht stellt fest, daß der Zweitbeklagte schon vor dem Zusammenstoß erkannt hat, daß der Bremsmechanismus des Triebwagens nicht in Ordnung war. Es legt ihm als schweres Verschulden zur Last, daß er trotz dieser Kenntnis nicht für Behebung des Schadens gesorgt hat, sondern ohne Sicherungsmaßnahmen weitergefahren ist. Diese Ausführungen, die einen Rechtsverstoß nicht erkennen lassen, werden von der Revision nicht angegriffen. Zutreffend hat das Berufungsgericht die Haftung des Zweitbeklagten für den Sachschaden der Kläger auf die Vorschrift des § 823 BGB und die der Erstbeklagten auf § 831 BGB und § 1 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Strassenbahnen für Sachschäden vom 29. April

1940 (SachschadG) gegründet.

Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht dem Einwand der Beklagten, es müsse gemäß § 8 SachschadG und § 254 BGB eine Teilung des Schadens stattfinden, den Erfolg versagt hat.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß den Fahrer der Kläger kein Verschulden treffe und von dem Lastkraftwagen keine zu berücksichtigende Betriebsgefahr ausgegangen sei. Insbesondere könne dem Kraftfahrer keine Verletzung der Vorfahrtregeln zur Last gelegt werden. Es sei schon zweifelhaft, ob überhaupt eine "Vorfahrtsituation" vorgelegen habe; denn der Zweitbeklagte habe nicht die Absicht gehabt, die Kreuzung in einem Zeitpunkt zu überfahren, in dem eine Begegnung mit dem Lastkraftwagen habe stattfinden können. Die Vorfahrtbestimmungen regelten die Frage, welches Fahrzeug an einer Kreuzung durchfahren könne und welches warten müsse, setzten aber demgemäß voraus, daß bei normaler Fahrweise die Gefahr eines Zusammenstosses möglich sei. Aber auch wenn man die Fahrweise des Fahrers der Kläger unter dem Gesichtspunkt des § 1 StVO würdige, könne diesem ein Verkehrsverstoss nicht zur Last gelegt werden. Er habe vorschriftsmässig an dem Halt-Schild angehalten und sei seiner Verpflichtung, in die unübersichtliche Kreuzung mit besonderer Vorsicht einzufahren, nachgekommen. Dabei habe er sich darauf verlassen dürfen, daß die ankommende Strassenbahn an der 20 m vom Unfallort entfernt liegenden Haltestelle halten werde. Strassenbahnzüge, die an Haltestellen durchführen, wiesen an der Stirnseite eine besondere Kennzeichnung auf, deren Fehlen den Strassenbahnzug als Linienzug charakterisiert habe. Linienzüge hielten aber an jeder Haltestelle, zumal wenn Fahr-

gäste dort warteten. Das Durchfahren des Strassenbahnzuges infolge Versagens der Bremseinrichtung sei ein Umstand, mit dem der Kraftfahrer bei verständiger Würdigung aller Umstände nicht habe rechnen können. Dieser habe auch nicht deshalb warten müssen, weil möglicherweise andere Fahrzeuge die Strassenbahn links überholt hätten und alsdann in seine Fahrbahn gekommen wären. Angesichts der unübersichtlichen, in einem Rechtsbogen verlaufenden Strasse Am Dobben und der Strassenkreuzung sei ein Überholen der Strassenbahn offenbar verkehrswidrig gewesen. Der Kraftfahrer habe daher darauf vertrauen dürfen, es werde nicht stattfinden.

Die Revision meint demgegenüber, der Kraftfahrer habe die Fahrbahn der Hauptstrasse erst überqueren dürfen, wenn es den Umständen nach sicher gewesen sei, daß das Überqueren in zügiger Fahrt ohne Gefährdung von Fahrzeugen auf der Hauptstrasse habe erfolgen können. Eine solche Lage sei nicht gegeben gewesen. Zwar habe der Kraftfahrer nicht mit einem Versagen der Bremse der Strassenbahn zu rechnen brauchen, Diese habe aber aus anderen, dem Kraftfahrer nicht ersichtlichen Umständen durchfahren können. Bei sorgfältiger Beobachtung habe der Kraftfahrer auch alsbald nach dem Abfahren vom Halt-Schild erkennen können, daß der Strassenbahnzug ohne Anhalten an der Haltestelle durchgefahren sei. Er habe daher nicht bis an die Gleise heranfahren dürfen.

Die Angriffe der Revision erweisen sich im Ergebnis als begründet.

Der Führer des Lastkraftwagens war nicht deshalb von der Beachtung der sich aus § 13 Abs 1 StVO ergebenden Wartepflicht befreit, weil der Führer des Strassenbahnzuges mit diesem gegen seinen Willen auf die Kreuzung geriet. Es ist zwar zutreffend, daß die normale Vorfahrtsituation

die ist, daß beide Verkehrsteilnehmer in die Kreuzung einfahren wollen und für diese Lage § 13 StVO die Bestimmung trifft, wer warten muss und wer durchfahren kann. Damit ist aber noch nichts darüber gesagt, daß der Wartepflicht des einen Verkehrsteilnehmers notwendig ein bewusst in Anspruch genommenes Vorfahrtrecht des anderen gegenüber stehen muß. Der Grund, weshalb der Wartepflichtige warten muß, liegt darin, daß sein Einfahren in die Kreuzung eine Gefährdungsmöglichkeit mit sich bringt, wenn sich ein Fahrzeug auf der Hauptstrasse der Kreuzung nähert. Stellt sich nachträglich heraus, daß der Führer des bevorrechtigten Fahrzeugs vergeblich gebremst hat, so hat sich damit nur gezeigt, daß ein weiteres Gefährdungsmoment, nämlich ein Bremsschaden vorgelegen hat, das natürlich dem Wartepflichtigen nicht zur Last gelegt werden kann, das aber andererseits nicht geeignet ist, seine sich aus § 13 StVO ergebende Wartepflicht anders zu beurteilen. Wenn nach anerkannter Rechtsprechung eine Wartepflicht auch gegenüber einem Fahrzeug auf der Hauptstrasse besteht, das auf der falschen Strassenseite oder mit unzulässiger Geschwindigkeit fährt (RG DR 1941, 587 589; RG VAE 1944, S 34; BGHZ 9, 9 127), so kann es auch keinen Unterschied machen, ob der Führer des bevorrechtigten Fahrzeugs infolge Bremsschadens das Fahrzeug nicht zum Halten bringen konnte, solange sich für das auf der Hauptstrasse herankommende Fahrzeug ohne Halten des Wartepflichtigen eine Gefährdungsmöglichkeit ergab. Ist dies der Fall, so kommt es für die Beurteilung des Vorfahrtrechts nicht darauf an, ob sich nachträglich herausstellt, daß der Fahrer des Fahrzeugs auf der Hauptstrasse etwa infolge Trunkenheit drauflos gefahren war oder infolge Bremsschadens die Gewalt über sein Fahrzeug verloren hatte.

Entscheidend ist daher nur, ob der Kraftfahrer deshalb nicht zu warten brauchte, weil er sich darauf verlassen durfte, die Strassenbahn werde vor der Kreuzung anhalten. Das kann entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht bejaht werden. Wie stets betont worden ist, darf der Wartepflichtige eine Strassenkreuzung oder Einmündungsstelle erst dann überqueren, wenn er gewiss sein kann, daß er diese überschritten haben werde, bevor ein Fahrzeug, dem die Vorfahrt zusteht, den Schnittpunkt erreicht (RGZ 168, 253; RG SeuffArch 94, 103 [1067]; RG DR 1944, 496; RG VAE 1944 S 35 Nr 73 sowie Entscheidung des erkennenden Senats vom 20. Januar 1953 - VI ZR 37/52 -, VerkRSamml 1953, 182). Eine Behinderung von bevorrechtigten Fahrzeugen muß mit Sicherheit ausgeschlossen sein, insbesondere darf auch ein Verkehrsteilnehmer nicht wegen der drohenden Möglichkeit eines Zusammenstosses zu plötzlichen Massnahmen genötigt werden (RG VAE 1944, S 33 Nr 67). Den Wartepflichtigen trifft also eine erhöhte Sorgfaltspflicht, die zugleich eine gewisse Einschränkung des sonst das Verkehrsrecht beherrschenden Vertrauensgrundsatzes zur Folge hat. So darf er in der Regel nicht darauf vertrauen, der vorfahrtberechtigte Fahrer werde seine überhöhte Geschwindigkeit rechtzeitig vor der Kreuzung herabsetzen (BGH VerkRSamml 1952, 542; BGH VerkRSamml 1953, 90), er muß ferner in Rechnung stellen, daß von dem bevorrechtigten Fahrzeug verkehrswidrig die falsche Strassenseite befahren wird (RGZ 167, 357 [3607]; BGHZ 9, 9 [127]), desgleichen besteht die Wartepflicht auch dann, wenn der Vorfahrtberechtigte das Verbot an Kreuzungen zu überholen, nicht beachtet (BayObLG NJW 1951, 284) oder eine Kurve schneidet (BGH VerkRSamml 1952, 458). Die Annahme des Wartepflichtigen, der vorfahrtberechtigte Fahrer werde auf die Vorfahrt verzichten, rechtfertigt sich erst dann, wenn die-

ser Verzichtswille in einer unmissverständlichen Weise zum Ausdruck gekommen ist (Floegel-Hartung, Strassenverkehrsrecht 1953, Anm 3b zu § 13 StVO). Diese sicherlich strengen Anforderungen an den Wartepflichtigen sind notwendig, da der Zweck der Vorfahrtbestimmungen, Zusammenstösse an Einmündungen und Kreuzungen zu vermeiden, nur bei strikter Einhaltung erreicht werden kann. Dem hat das Berufungsgericht nicht ausreichend Rechnung getragen. Zwar halten die Linienfahrzeuge der Strassenbahn im allgemeinen an einer Haltestelle. Aber die Möglichkeit, daß eine Haltestelle aus irgendeinem Grunde, etwa wegen Überbesetzung des Zuges, überfahren wird, ist nach der Erfahrung immer gegeben. Das Berufungsgericht erwähnt selbst eine mögliche Abweichung von der Regel, meint aber, in einem solche Fall habe eine Schallwarnung für den übrigen Verkehr erfolgen müssen, die hier nicht erfolgt sei. Schon damit ist jedoch ein Unsicherheitsmoment gegeben, da Warnzeichen erfahrungsgemäss auch einmal unterbleiben oder überhört werden können. Wie das Bayerische Oberste Landesgericht (DRZ 1929, Rspr Nr 218) zutreffend ausführt, geht es im Interesse der Sicherheit des Verkehrs nicht an, das Recht des Wartepflichtigen zum Einfahren in eine Hauptstrasse davon abhängig zu machen, ob Warnzeichen gegeben werden. Solange die Strassenbahn mit ungeminderter Geschwindigkeit auf die Kreuzung zufuhr und bei einem Weiterfahren in die Fahrbahn des Lastkraftwagens kommen mußte, hatte der Kraftfahrer der möglichen Gefährdung Rechnung zu tragen und anzuhalten. Erst wenn die Strassenbahn erkennbar Anstalten zum Anhalten machte, hätte er sich, wie auch das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, darauf verlassen können, die Bahn werde vor der Kreuzung anhalten. Die Einrichtung einer Haltestelle für Strassenbahn- oder Omnibuslinien bedeutet noch nicht für die übrigen Verkehrsteilnehmer, daß sie ihre Fahrweise

unbedingt darauf einstellen können, die Haltestelle werde von den Linienfahrzeugen in jedem Falle eingehalten. Es ist jedenfalls von dem aus einer Stopstrasse in eine verkehrsreiche Hauptstrasse einfahrenden Fahrer zu verlangen, daß er sich überzeugt, ob ein herankommendes Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs Anstalten zum Halten macht, ehe er in dessen Fahrbahn einfährt. Dem Kraftfahrer ist also entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts eine Verletzung seiner sich aus § 13 StVO ergebenden Wartepflicht zur Last zu legen. Es kann dagegen dem Kraftfahrer, darin ist dem Berufungsgericht zu folgen, nicht vorgeworfen werden, daß er nicht die äusserste rechte Strassenseite der Fahrbahn der Humboldtstrasse beim Einbiegen eingehalten hat. Da dort Kraftwagen parkten, war eine gewisse Linkswendung zur Mitte der Humboldtstrasse erforderlich, um den Lastkraftwagen gemäss der Vorschrift des § 8 Abs 3 Satz 2 StVO in den Verkehr der Strasse am Dobben einzuordnen.

Der Zusammenstoss der Fahrzeuge ist also auch eine Folge der falschen Fahrweise des Lastkraftwagens gewesen, so dass eine Abwägung der beiderseits zu vertretenden Ursachen stattfinden muss, die im Verhältnis der Kläger zur Erstbeklagten nach § 8 SachschadG, im Verhältnis der Kläger zum Zweitbeklagten nach § 254 BGB zu erfolgen hat. Das Revisionsgericht ist in der Lage, diese Ausglei- chung selbst vorzunehmen, da alle für die Abwägung maßgeblichen Tatsachen feststehen und eine weitere Aufklärung nicht möglich erscheint. Bei der Abwägung ist davon auszugehen, daß die grössere Verursachung durch den mit versagender Brems- einrichtung die Kreuzung durchfahrenden Strassenbahnzug gesetzt worden ist und den Zweitbeklagten das schwere Ver- schulden trifft, für welches die Erstbeklagte gemäss § 831 BGB einstehen muss. Andererseits ist auch die Betriebsge-

fahr des in die Hauptstrasse einfahrenden Lastkraftwagens nicht unwesentlich gewesen und durch die fehlerhafte Fahrweise des Fahrers der Kläger gesteigert worden. Diese müssen sich auch das festgestellte Verschulden des Fahrers anrechnen lassen. Es erschien angemessen, das Urteil des Landgerichts wieder herzustellen, daß die Pflicht zur Schadenstragung zu drei Vierteln den Beklagten als Gesamtschuldern auferlegt, während es in Höhe von einem Viertel die Kläger an der Schadenstragung beteiligt. Es waren daher unter teilweiser Aufhebung des Berufungsurteils die von beiden Parteien gegen das landgerichtliche Urteil eingelegten Berufungen zurückzuweisen. Die weitergehende Revision der Beklagten mußte erfolglos bleiben.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 92 ZPO.

Dr.Kleinewefers

Dr.K.E.Meyer

Hanebeck

Dr.Bode

Dr.Hauß