

VI ZR 10/56

V e r k ü n d e t

am 26. März 1957

Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2351 052

53

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

In dem Rechtsstreit

der S. [REDACTED] AG., S. [REDACTED],
H. [REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in
Berlin-Wilmersdorf, Ruhrstraße 2,
Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 26. März 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof.Dr. Meiß sowie der Bundes-
richter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr.K.E. Meyer
und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Auf die Revision und die Berufung der Beklagten
wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlan-
desgerichts Stuttgart vom 20. Juli 1955 auf-
gehoben und das Urteil der 15. Zivilkammer des
Landgerichts Stuttgart vom 22. Februar 1955
abgeändert.

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden der Klägerin
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die bei der Klägerin versicherte, 1924 geborene und in F [REDACTED] wohnhafte Kindergärtnerin Gudrun St [REDACTED] fuhr am 6. April 1952 mittags auf der vorderen Plattform eines voll besetzten, jedoch nicht überfüllten Triebwagens der beklagten Straßenbahn zum Neckarstadion in Stuttgart, um einem Fußballspiel beizuwohnen. Die Endhaltestelle befindet sich in einer eingleisigen Schienenschleife, die rechts von einem freien Platz, links von einem 80 cm breiten Splittstreifen und anschließender Grasfläche begrenzt wird. Als der Triebwagen langsam in die Schleifenkurve einfuhr, in der zunächst noch ein anderer Straßenbahnwagen hielt, öffnete ein Fahrgast die zwar geschlossene, aber nicht abgeschlossene linke Außentür der vorderen Plattform durch einen Druck auf den Schloßflügel und stieg nach links aus. Fräulein St [REDACTED] stieg ebenfalls, etwa zwei Wagenlängen vor der Haltestelle, aus dem noch fahrenden Wagen nach links aus, und zwar schräg entgegen der Fahrtrichtung. Sie kam dabei zu Fall; geriet unter das linke vordere Trittbrett und erlitt eine Luxationsfraktur (Verrenkungsbruch) des ersten Lendenwirbels, die eine völlige und voraussichtlich dauernde Lähmung der unteren Körperhälfte bewirkte. Die Klägerin hat ihr mit Bescheid vom 11. November 1953 ab 9. April 1953 ein Ruhegeld von monatlich 77,70 DM bewilligt und demgemäß bis zur Klageerhebung 833,90 DM Ruhegeld gezahlt.

Die Klägerin nimmt die Beklagte gemäß § 1542 RVO auf Ersatz ihrer Aufwendungen in Anspruch und hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 833,90 DM nebst Prozeßzinsen zu verurteilen und festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihr im Rahmen der übergangsfähigen Schadenersatz-

- 3 -

ansprüche alle künftigen Aufwendungen aus Anlaß des Unfalls zu ersetzen. Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 833,90 DM nebst Zinsen verurteilt und unter Abweisung der Mehrforderung festgestellt, daß sie der Klägerin ein Drittel des übergangsfähigen und nach den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes beschränkten Schadens zu ersetzen hat. Die Berufung der Beklagten blieb erfolglos. Ihre Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Gegen die Zulässigkeit der Revision bestehen keine Bedenken. Nach Feststellung des Tatrichters hätte die Verletzte vom 9. April 1953 ab mindestens 233,10 DM monatlich verdient; nach seiner Auffassung ist ihr daher gegen die Beklagte mindestens ein Ersatzanspruch in Höhe der seitens der Klägerin gezahlten Rente von 77,70 DM monatlich erwachsen. Bei der erhobenen positiven Feststellungsklage ist für die Frage der Zulässigkeit eines Rechtsmittels regelmäßig vom zehnfachen Jahresbetrag auszugehen (BGHZ 1, 43; 2, 277). Umstände, die im vorliegenden Falle eine abweichende Bewertung rechtfertigen, sind nicht ersichtlich. Der Wert des zuerkannten und streitigen Feststellungsinteresses beläuft sich daher auf 9324 DM. Dazu treten die aufgelaufenen Rückstände im Betrage von 833,90 DM.

II. Die Revision ist auch sachlich begründet.

Der Tatrichter verkennt nicht, daß der Unfall überwiegend durch das eigene schuldhafte Verhalten der Verletzten



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

51

verursacht worden ist, die nicht nur unter vorsätzlicher Zuwiderhandlung gegen § 36 Abs 2 StVO den Wagen während der Fahrt vor dem Erreichen der Haltestelle verließ, ohne etwa durch nachdrängende Mitreisende zu ihrem Entschluß veranlaßt zu sein, sondern überdies noch schräg entgegen der Fahrtrichtung absprang. Bei der Abwägung dieses mitwirkenden Verschuldens und der Betriebsgefahr geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Betriebsgefahr der Straßenbahn durch zwei Umstände erhöht gewesen sei: einmal dadurch, daß die linke Tür nicht verschlossen war, und weiter deshalb, weil der sehr langsam fahrende Triebwagen eben in dem Augenblick, in dem Fräulein S. ausstieg, seine Fahrt - wenn auch geringfügig - wieder bis zum Schrittempo beschleunigt habe, da der vorausgehende Straßenbahnwagen die Haltestelle nunmehr geräumt hatte. Beide Erwägungen begegnen rechtlichen Bedenken.

1. Allerdings setzte die Tatsache, daß die linke Außentür nicht abgeschlossen war, eine adäquate Ursache dafür, daß die Verunglückte sie zum Aussteigen benutzte. Zwischen dieser Ursache und dem Unfall besteht indessen kein Rechtswidrigkeitszusammenhang.

Nach § 20 Abs 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in der damals geltenden Fassung vom 13. November 1937 (RGBl I 1247) mußten die Plattformen lediglich "Abschlußvorrichtungen haben, damit ein Ein- oder Aussteigen auf der falschen Seite verhindert werden kann." § 22 der weithin gleichlautenden, auch in Stuttgart geltenden Dienstweisungen für den Fahrbetrieb sieht zwar weiterhin innerdienstlich vor, daß die linken Plattformentüren auf zweigleisigen Strecken zu verschließen und auf eingleisigen Strecken zu schließen sind. Der Zweck dieser Vorschriften ist nach

zutreffender Auffassung des Tatrichters indessen der, eine Gefährdung zumal aussteigender Fahrgäste durch den Gegenverkehr zu vermeiden.

Unstreitig war aber die Gleisstrecke an der Unfallstelle eingleisig und ohne Möglichkeit eines Gegenverkehrs. An dieser Stelle konnte daher ein Verschlossenhalten der linken Plattformtür den verfolgten Sicherungszweck überhaupt nicht erreichen, entsprach vielmehr der Zustand, daß die linke Außentür zwar geschlossen, aber nicht abgeschlossen war, normalen Betriebsbedingungen.

Fahrgäste am Öffnen von Türen und am Aussteigen während der Fahrt zu hindern, ist bei normalen Betriebsbedingungen regelmäßig nicht möglich. Handelt ein Fahrgast so ohne zureichenden Grund, dann hält sich das im Rahmen der gewöhnlichen Betriebsgefahr. Die Fahrgäste auf der vorderen Plattform des Triebwagens der Beklagten waren durch die örtlichen Verhältnisse der Haltestelle Neckarstadion deutlich darauf hingewiesen, daß die zudem allein geöffnete rechte Tür zum Aussteigen benutzt werden sollte. Daß die Fahrgäste der Straßenbahn nur auf der hierzu bestimmten Wagenseite aussteigen dürfen (§ 144 Ziff 5 der Ausführungs-Bestimmungen zur BOSTrab), ist Großstadtbewohnern und war daher auch der Verunglückten bekannt.

Der Umstand, daß die linke Außentür der vorderen Plattform nicht abgeschlossen war, kann hiernach der Beklagten hinsichtlich des der Klage zugrundeliegenden Unfalls nicht als erschwerend angerechnet werden.

2. Die weiterhin als gefahrerhöhend bewertete Feststellung, daß der Triebwagen seine Fahrt geringfügig wieder

auf Schrittgeschwindigkeit erhöht habe, hat das Berufungsgericht - wie die Revision mit Recht rügt - unter Verletzung von § 286 ZPO getroffen. Die Beklagte hatte ausweislich der Berufungsbegründung durch vier im Rechtsstreit noch nicht vernommene Zeugen ausdrücklich unter Beweis gestellt, daß sich der Unfallwagen nicht in unregelmäßiger Geschwindigkeit auf die Haltestelle zu bewegt hat, sondern in langsamer, aber gleichmäßiger Geschwindigkeit ausgerollt ist. Die Auffassung der Klägerin, daß die Beklagte sich insoweit lediglich auf Aussagen im Strafverfahren berufen habe, vermag der Senat umso weniger zu teilen, als die genannten Zeugen sich gerade über die in ihr Wissen gestellte Tatsache überhaupt nicht geäußert hatten. Das Berufungsgericht hat eine Vernehmung dieser Zeugen denn auch eben deswegen abgelehnt, weil sie im Strafverfahren gegen den freigesprochenen Straßenbahnführer darüber nichts ausgesagt hätten und ihre Aussagen nach mehr als drei Jahren die eindeutige gegenteilige Bekundung des Zeugen L., des Begleiters der der Verunglückten, nicht in Frage stellen könnten.

Protokolle aus anderen Prozessen dürfen zwar urkundenbeweislich auch beim Widerspruch einer Partei gewürdigt werden; beantragt eine Partei aber die Vernehmung eines bereits in einem anderen Verfahren vernommenen Zeugen über eine erhebliche Behauptung, so kann die Vernehmung nicht abgelehnt werden, weil über die Vernehmung in dem anderen Verfahren eine Niederschrift vorliege (RGZ 105, 221; OGHZ 1, 206; BGHZ 7, 121). Die Begründung des Berufungsgerichts enthält zudem keine Wahrunterstellung, sondern eine unzulässige Vorauswürdigung nicht erhobener Beweise.

Auf diesen Verfahrensverstoß kommt es indessen nicht an, weil bereits die zugrunde liegende Rechtsauffassung

des Berufungsgerichts, daß der von ihm angenommene Sachverhalt eine Erhöhung der Betriebsgefahr darstelle, sich also zu Ungunsten der Beklagten auswirke, nicht zutrifft. Daß eine Straßenbahn notwendigerweise nicht mit gleichbleibender Geschwindigkeit fährt, sondern ihre Fahrgeschwindigkeit je nach den wechselnden Verkehrsbedingungen erhöht oder herabsetzt, entspricht durchschnittlichen Verkehrsbedingungen und muß von jedem Fahrgast in Rechnung gestellt werden. Insbesondere ist es im Straßenbahnbetrieb nichts vom Normalen Abweichendes, daß ein Zug sich der noch von einem andern besetzten Haltestelle sehr langsam nähert und beim Freiwerden leicht anzieht. Eine solche Fahrweise stellt keinen besonderen Umstand dar, der die allgemeine Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes über das gewöhnliche Maß hinaus steigerte. Dieser Auffassung steht die Entscheidung des erkennenden Senates vom 14. Oktober 1953 - VI ZR 120/52 - (IM Nr 8 zu § 1 HaftpflichtG) nicht entgegen, die sich mit den besonderen Gefahren einer schon erreichten Doppelhaltestelle und eines hier stattfindenden plötzlichen Anziehens der Straßenbahn für die bereits im Aussteigen begriffenen Fahrgäste befaßt, also andere, als die vorliegend gegebenen Betriebsverhältnisse voraussetzt.

3. Bei dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt, insbesondere bei der geringen Geschwindigkeit des Straßenbahnzuges, der sich allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit fortbewegte, tritt die Betriebsgefahr der Straßenbahn in ihrer ursächlichen Bedeutung für den Unfall völlig zurück gegenüber dem grob fahrlässigen Verhalten der Verletzten.

Das notorisch gefährliche und bekanntermaßen verbotene Abspringen während der Fahrt, nur um bestenfalls einige

Minuten eher auf den Fußballplatz zu gelangen, kann nur als mutwillig gekennzeichnet werden. Dazu kommt noch, daß die Versicherte gemeinkundiger Erfahrung zuwider schräg entgegen der Fahrtrichtung absprang und so bei einem in Rechnung zu stellenden Sturz notwendig in den Bereich des fahrenden Wagens zurückgelangen mußte. Unter solchen Umständen widerspricht es dem Wesen der Gefährdungshaftung wie der Billigkeit, und geht es daher nicht an, derart leichtfertig und unsachgemäß handelnden Fahrgästen zu gestatten, die Folgen ihrer vorsätzlichen Mißachtung einleuchtender Sicherheitsvorschriften auch nur teilweise auf das seinerseits von Verschulden freie Verkehrsunternehmen abzuwälzen. Was der erkennende Senat in seiner Entscheidung vom 21. Dezember 1955 - VI ZR 63/55 - (IM Nr 4 zu § 254 - D a - BGB) bereits für das Aufspringen auf eine fahrende Straßenbahn ausgesprochen hat, daß nämlich der Fahrgast den ihm hierdurch entstehenden Schaden mangels besonderer, der Bahn zur Last zu legenden Umstände in aller Regel selbst tragen muß, - gilt im gleichen Maße für das Abspringen während der Fahrt. Die Abwägung der konkreten Betriebsgefahr einerseits und des schadenursächlichen schweren Verschuldens der Verletzten andererseits kann daher im Sinne von § 254 BGB nur dahin gehen, daß die Verunglückte, die ihren Körperschaden überwiegend verursacht und allein verschuldet hat, die Folgen ihres Unfalls zivilrechtlich selbst tragen muß. Diesem Ergebnis steht die nur im Leitsatz mißverständlich gefaßte Entscheidung BGHZ 2, 355 in keiner Weise entgegen.

Da hiernach ein Schadenersatzanspruch der Versicherten gegen die Beklagte nicht zur Entstehung gelangt ist und somit auch nicht gemäß § 1542 RVO auf die Klägerin

übergegangen sein kann, war die Klage unter Aufhebung des Berufungsurteils und Abänderung des landgerichtlichen Erkenntnisses mit Kostenfolge aus § 91 ZPO abzuweisen.

Senatspräsident
Prof.Dr.Meiß ist beurlaubt
und verhindert zu
unterzeichnen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr.K.E.Meyer

Dr. Haus