

41

BUNDESGERICHTSHOF

2069 039

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 33/64

URTEIL

Verkündet am
29. Juni 1965
Kriegl,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Versicherungsgeneralagenten Erwin S [REDACTED],
K [REDACTED], F [REDACTED] str. [REDACTED],
 2. der Ehefrau Susanne S [REDACTED], K [REDACTED],
F [REDACTED] str. [REDACTED],
- Kläger, Berufungskläger und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Stadtwerke-Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt
M [REDACTED], gesetzlich vertreten durch deren Ober-
bürgermeister Dr. V [REDACTED],
 2. den Straßenbahnfahrer Josef K [REDACTED],
M [REDACTED], D [REDACTED] Straße [REDACTED],
- Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Juni 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 19. November 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Klägern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger Erwin S. fuhr am 6. März 1959 gegen 11.30 Uhr mit seiner Frau, der Klägerin Susanne S., in seinem Volkswagen durch die Dachauer Straße in München stadtauswärts. Als er begann, nach links in die Loristraße abzubiegen, wurde sein Kraftwagen von einem nachkommenden Straßenbahnzug der beklagten Stadt, den der Beklagte K. führte, angefahren. Der Kläger und seine Frau wurden verletzt, der Volkswagen schwer, der Triebwagen der Straßenbahn leichter beschädigt.

Die Kläger haben geltend gemacht, K[REDACTED] habe den Unfall dadurch verschuldet, daß er mit einer Geschwindigkeit von mindestens 70 km/st gefahren sei. Sie haben die Beklagten auf Ersatz von zwei Dritteln ihres Schadens in Anspruch genommen und dabei berücksichtigt, daß den Kläger möglicherweise ein Mitverschulden treffe. Mit der Klage haben beide Kläger ein Schmerzensgeld verlangt, dessen Höhe sie in das Ermessen des Gerichts stellen, der Kläger Erwin S[REDACTED] außerdem einen Schadensersatzbetrag von 8 290,06 DM nebst Zinsen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie haben erwidert, der Unfall sei ausschließlich auf das schuldhaft, verkehrswidrige Verhalten des Klägers zurückzuführen. Dieser sei unmittelbar vor der dicht nachfolgenden, kurz vorher von ihm überholten Straßenbahn nach links abgebogen, um die Straßenbahngelände zu überqueren. Er sei so unachtsam gefahren, daß er den Straßenbahnzug überhaupt nicht wahrgenommen habe. Die Straßenbahn sei mit einer Geschwindigkeit von höchstens 50 km/st gefahren. Die beklagte Stadt hat vorsorglich für ihren Fahrer Kirmair den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB angetreten.

Das Landgericht hat die Kläger abgewiesen. Die Berufung der Kläger ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision verfolgen die Kläger ihre Klageanträge weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe:

I. Die Parteien sind sich einig darüber, daß Ersatzansprüche der Kläger, die sich aus den Haftungsbestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden ergeben könnten, verjährt sind.

II. Ansprüche aus unerlaubter Handlung (§§ 823, 831 BGB) hat das Berufungsgericht verneint, weil es nicht für bewiesen hält, daß der Beklagte K [REDACTED] sich verkehrswidrig verhalten hat. Es hat sich auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen H [REDACTED] und des übrigen Ergebnisses der Beweisaufnahme nicht davon überzeugen können, daß K [REDACTED] mit einer über 50 km/st liegenden Geschwindigkeit gefahren ist. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts ist es nicht zu beanstanden, wenn der Straßenbahnzug die im Stadtverkehr zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/st eingehalten hat, denn der Verkehr sei gering und die Fahrbahn auf Hunderte von Metern übersichtlich gewesen. Daß K [REDACTED] sich in anderer Weise nicht verkehrsgerecht verhalten habe, hält das Berufungsgericht ebenfalls nicht für nachgewiesen. Es stellt fest, daß der Kläger Erwin S [REDACTED] - in dem Stadtteil ortsfremd und darauf bedacht, die von der Dachauer Straße abzweigende Loristraße zu finden - den Straßenbahnzug überholt hat, dann wieder langsamer geworden ist und dicht vor der Straßenbahn mit dem Linksabbiegen begonnen hat. Die Straßenbahn hat er nach seinem eigenen Vorbringen erst gesehen, als

sein Wagen zum Halten kam, nachdem der Triebwagen der Straßenbahn ihn über 30 m weit vor sich her geschoben hatte. Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob der Kläger die Richtungsänderung angezeigt hat, was er nicht habe beweisen können. Es führt aus, K. habe, da der Volkswagen die Straßenbahn erst kurz vorher überholt habe, nicht damit zu rechnen und sich nicht darauf einzustellen brauchen, daß der Kläger noch dicht vor ihm nach links abbiegen und die Weiterfahrt des Straßenbahnzuges behindern werde.

III. Die Ausführungen des Berufungsgericht sind rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Revision wendet sich gegen die Gründe, aus denen das Berufungsgericht nicht für bewiesen hält, daß der Straßenbahnzug mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren ist. Ihre Angriffe gegen das Berufungsurteil können keinen Erfolg haben.

Das Berufungsgericht knüpft an die Ansicht des Sachverständigen H. an, daß der Straßenbahnzug bei Beginn der Bremswirkung (Bremsweg 43 m, davon 34 m nach dem Zusammenstoß) eine Geschwindigkeit von 57 km/st, am Anstoßpunkt von 51 km/st gehabt habe, wenn er mit halber Belastung gefahren worden sei, wenn auf dem ganzen Bremsweg von Anfang an gleichmäßig die höchstmöglichen Verzögerungswerte erreicht worden seien und wenn die Reaktions- und Bremsansprechzeit zu-

sammen nur 0,5 Sekunden betragen habe. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts ist aber nicht erwiesen, daß die optimalen Voraussetzungen vorgelegen haben, von denen der Sachverständige ausgeht. Das Berufungsgericht hält es schon für bedenklich, für den Führer der Straßenbahn eine Reaktions- und Bremsansprechzeit von nur 0,5 Sekunden zugrunde zu legen. Es meint: Der Sachverständige habe dabei keine Zeitspanne für das Betätigen der Bremsen eingerechnet. Dem Führer einer Straßenbahn müsse als Reaktions-, Bremsbetätigungs- und Bremsansprechzeit mindestens die einem Lkw-Fahrer zuzubilligende Normalzeitspanne von 1,2 Sekunden eingeräumt werden. Sei aber eine längere Zeitspanne als 0,5 Sekunden zuzubilligen, setze die optimale Bremsverzögerung nicht sofort ein, und halte sie nicht gleichmäßig über die ganze Bremsstrecke hinweg an oder seien - durch leichten Feuchtigkeitsbelag auf den Schienen, durch Öl- oder Fettreste auf ihnen - die optimalen Verzögerungswerte durchweg nicht zu erreichen, so verkleinerten sich die Geschwindigkeiten, die der Sachverständige als theoretisch möglich errechnet habe. Zudem entspreche es der Lebenserfahrung, daß bei Schienenfahrzeugen die optimalen Verzögerungswerte häufig nicht erreicht werden können.

Außerdem hat sich das Berufungsgericht bei seiner Annahme, daß eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/st nicht bewiesen sei, von folgenden Feststellungen und Erwägungen leiten lassen: Der Kläger Erwin S. [REDACTED] habe, wie auf Grund der Aussagen der Zeugen Gisela W. [REDACTED]

und Hubert E [REDACTED] als erwiesen anzusehen sei, kurz vor dem Abbiegen nach links den Straßenbahnzug noch überholt. Beim Einbiegen nach links sei sein Wagen aber so langsam gewesen, daß die Zeugen Helga F [REDACTED] und Simon R [REDACTED] der Ansicht gewesen seien, der Wagen sei nicht mehr in Fahrt. In dem Zeitpunkt, in dem der Kläger nach links abgebogen sei, sei die Straßenbahn trotzdem noch ein Stück hinter ihm gewesen. Wäre die Geschwindigkeit der Straßenbahn nahe bei 60 km/st gelegen, so hätte der Kläger schon mit einer im Stadtverkehr auffallend hohen Geschwindigkeit von 70 km/st überholen müssen; das aber wäre den Zeugen W [REDACTED] und E [REDACTED] zweifellos aufgefallen, als sie ihn beim Überholen der Straßenbahn sahen. Andererseits hätte die mit einer solchen Geschwindigkeit fahrende Straßenbahn den anschließend wieder langsamer fahrenden Volkswagen dann schnellstens wieder eingeholt und ihn ihrerseits überholt und sich nicht noch ein gutes Stück hinter ihm befunden.

1. Die Revision beanstandet in erster Linie die Ansicht des Berufungsgerichts, daß dem Führer einer Straßenbahn ebenso wie einem Lkw-Fahrer als Zeitspanne für die Reaktion, das Betätigen der Bremsen und das Ansprechen der Bremsen 1,2 Sekunden zuzubilligen seien. Sie meint, das Berufungsgericht habe den Unterschied zwischen dem Fahren eines Lastkraftwagens und eines Straßenbahnzuges übersehen und nicht beachtet, daß der Straßenbahnfahrer anders als der Kraftfahrer nicht auf die Lenkung des Fahrzeugs und den Zustand der Straße zu achten brauche, sondern

sich ganz auf die Beobachtung der Fahrbahn, die Geschwindigkeit und das Bremsen konzentrieren könne. Der Revision ist zuzugeben, daß zwischen dem Führen eines Straßenbahnzuges und eines Lastkraftwagens gewisse Unterschiede bestehen. Sie sind aber nicht so wesentlich, daß es gerechtfertigt wäre, den Zeitraum für die Reaktion und für das Betätigen der Bremsen bei der Straßenbahn wesentlich kürzer zu bemessen als bei einem Lastkraftwagen. Hier kommt hinzu, daß der Beklagte K. von der Gefahr plötzlich und schuldlos überrascht wurde, so daß ihm auch eine Schreckzeit zuzubilligen ist. Geht man hiervon aus, so bestehen keine Bedenken gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß zwischen dem Erkennen der Gefahr und dem Wirksamwerden des Bremsen wesentlich mehr als 0,5 Sekunden gelegen haben können, die die Revision dem Straßenbahnführer einräumen möchte.

2. Daß das Berufungsgericht auch im übrigen die optimalen Voraussetzungen, von denen der Sachverständige ausgeht, nicht für gegeben hält, ist ebenfalls aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Auch der Sachverständige nimmt an, daß sich eine geringere Geschwindigkeit ergibt, wenn die Bremsverzögerung nicht sofort mit dem vollen Maximalwert eingesetzt hat und wenn die Verzögerung durch irgendwelche Einflüsse entlang des Bremswegs ständig oder mit Unterbrechungen geringer gewesen ist. Soweit das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang einen leichten Feuchtigkeitsbelag auf den Schienen und Öl- oder Fettreste als mögli-

che Gründe für eine Bremsverzögerung ansieht, hat es entgegen der Ansicht der Revision nicht überschen, daß es nach der Behauptung der Kläger am Tage des Unfalls trocken und sommerlich warm gewesen sein soll. Da das Berufungsgericht von einem leichten Feuchtigkeitsbelag spricht, hat es ersichtlich nicht an eine vom Regen herrührende Feuchtigkeit, sondern an die Möglichkeit gedacht, daß die Schienen einer von vielen Fahrzeugen befahrenen Großstadtstraße aus anderen Gründen feuchte oder fettige Stellen aufweisen können. Diese Erwägung gehört dem tatsächlichen Gebiet an. Sie liegt im Rahmen einer möglichen Würdigung und kann daher mit der Revision nicht angegriffen werden.

3. Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe den Beweis erheben müssen, den die Kläger im Termin vom 21. Oktober 1963 beantragt haben. Nach der Sitzungsniederschrift haben sie in dieser Verhandlung die Einholung eines Sachverständigengutachtens darüber beantragt, "daß das unfallbeteiligte Fahrzeug nach seinem Zustand leistungsmäßig nicht in der Lage gewesen sei, die Straßenbahn auf der Strecke von der Kreuzung Sandstraße bis zum Anwesen Schorsch M. zu überholen unter Zugrundelegung der vom Sachverständigen Hans H. festgestellten Geschwindigkeit der Straßenbahn." Von der Erhebung dieses Beweises konnte das Berufungsgericht schon deshalb absehen, weil es die Voraussetzung, die dem Gutachten zugrunde gelegt werden sollte, nicht als gegeben ansieht. Da das Berufungsgericht nicht für bewiesen hält, daß die

141
Straßenbahn mit der vom Sachverständigen H. [REDACTED] erwähnten Geschwindigkeit gefahren ist, war das Beweisangebot der Kläger für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich. Daß der Volkswagen - Baujahr 1953, beim Unfall im Jahre 1959 also sechs Jahre alt - nicht imstande gewesen sei, eine mit der im Stadtverkehr zulässigen Geschwindigkeit fahrende Straßenbahn zu überholen, haben die Kläger selbst nicht vorgetragen.

4. Die Ausführungen des Berufungsgerichts geben auch sonst keinen Anlaß zu rechtlichen Bedenken. Demnach ist die Revision der Kläger als unbegründet zurückzuweisen.

Nach § 97 ZPO haben die Kläger die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner