

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

StVO § 15 Abs. 4; StVO 1970 § 12 Abs. 1 Nr. 4

Auch eine Straßenbahn darf auf Fußgängerüberwegen nicht halten; dieses Verbot geht einem Gebot, an Haltestellenschild zu halten, vor.

BGH, Urt.v. 27. Mai 1975 - VI ZR 42/74 - OLG Karlsruhe
LG Heidelberg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 42/74

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
27. Mai 1975

Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der H. S. und B. AG,
H., B. Straße,
vertreten durch den Vorstand, Dr.-Ing. Andreas O. und
Dipl.-Kfm. Oswald F., ebendort,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

die Schülerin Sigrid K.,
geboren am 1963, gesetzlich vertreten durch ihre Mutter,
Eva K., He., G.straße 16,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

13

- 2-

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Mai 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 11. Januar 1974 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 11. Oktober 1968 wollte die damals 5 Jahre alte Klägerin gegen 18.15 Uhr in Begleitung ihrer beiden 3 bzw. 5 Jahre älteren Schwestern in Heidelberg die Steubenstraße auf dem nördlich der Pfarrgasse gelegenen Fußgängerüberweg in westlich-östlicher Richtung überqueren. Ein an der Haltestelle Pfarrgasse in Richtung Stadtmitte (nach Süden) haltender Großraumwagen der von der Beklagten betriebenen Straßenbahn versperrte den Kindern zunächst den Weg, weil sein Heck etwa 2 m in den 4 m breiten Überweg hineinragte. Als der Straßenbahnzug seine Fahrt fortsetzte, begannen die Kinder, die Straße zu überqueren. Dabei löste sich die Klägerin von der Hand ihrer 10-jährigen Schwester



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

und ging voran. In diesem Augenblick näherte sich auf dem zweiten Schienenpaar ein weiterer Großraumzug der Beklagten aus der Gegenrichtung, der nach Norden zu seine Fahrt fortsetzte. Diese Straßenbahn hatte vorher an der gegenüberliegenden Haltestelle gestanden und war durch den anderen Zug für die Kinder verdeckt gewesen. Auch dem Fahrer dieser Bahn, dem früheren Zweitbeklagten, war durch den anderen Zug die Sicht nach links auf den Bürgersteig und den Fußgängerüberweg genommen. Obwohl er noch eine Notbremsung durchführte, wurde die Klägerin von der Straßenbahn erfaßt und geriet unter den Bahnräumer. Ihr rechtes Bein wurde so schwer verletzt, daß es unterhalb des Knies abgenommen werden mußte.

Die Beklagte erkannte ihre Haftung nach § 1 RHaftpflG an, lehnte jedoch eine Verschuldenshaftung ab. Mit ihrer Klage hat die Klägerin von der beklagten Gesellschaft und von dem Straßenbahnfahrer, der sie angefahren hatte, ein Schmerzensgeld verlangt sowie die Feststellung begehrt, daß ihr der materielle Zukunftsschaden unbegrenzt zu ersetzen sei.

Das Landgericht hat der Klage gegen die Beklagte stattgegeben, die gegen den Straßenbahnfahrer gerichtete Klage jedoch abgewiesen. Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision verfolgt sie ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Klägerin auf dem Fußgängerüberweg von dem aus Richtung Stadtmitte kommenden Straßenbahnzug erfaßt worden ist. Es ist der Auffassung, der Fahrer dieses Zuges habe trotz langsamer Fahrt und Abgabe von Läutesignalen den Unfall verschuldet, weil er entgegen § 10 Abs. 1 Satz 5 StVO a.F. an der auf dem Fußgängerüberweg noch haltenden Gegenbahn "vorbeigefahren" sei, obwohl ihm die Sicht auf den Überweg versperrt und somit eine Gefährdung von Fußgängern nicht ausgeschlossen gewesen sei. Die Verpflichtung zu besonderer Sorgfalt an nicht voll einsehbaren Fußgängerüberwegen ergebe sich auch aus § 1 StVO.

Aber auch der Fahrer des stadteinwärts fahrenden Straßenbahnzuges - so hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt - habe gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung verstoßen, nämlich gegen § 15 Abs. 4 StVO a.F., der vorschrieb, daß auf Fußgängerüberwegen und in einer geringeren Entfernung als 5 m davor nicht gehalten werden darf. Der Fahrer könne sich nicht darauf berufen, er habe mit der Stirnseite des Großraumwagens an dem an der Pfarrgasse stehenden Haltestellenschild anhalten müssen. Selbst wenn eine dahingehende Dienstweisung vorhanden gewesen wäre, hätte er sich nicht über die Verbotsnorm des § 15 Abs. 4 StVO a.F. hinwegsetzen dürfen, sondern seinen Zug mindestens in einer Entfernung von 5 m hinter dem Fußgängerüberweg zum Halten bringen müssen. Das verbotswidrige Verhalten der beiden Fahrer sei auch für den Unfall kausal gewesen.

Für das verkehrswidrige und schuldhafte Verhalten ihrer beiden Fahrer hat die Beklagte nach Auffassung des Berufungsgerichts einzustehen, da sie bezüglich des einen Fahrers den Entlastungsbeweis nicht geführt und hinsichtlich des anderen diesen Beweis nicht einmal angetreten habe.

II.

Diese Beurteilung hält im Ergebnis der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Dahinstehen kann, ob gegen den Fahrer der Beklagten, dessen Straßenbahnzug die Klägerin angefahren hat, der Vorwurf erhoben werden kann, zu schnell gefahren zu sein, wie dies das Berufungsgericht annimmt.

a) Mit Recht rügt die Revision in diesem Zusammenhang, daß dieser Fahrer nicht - wie das Berufungsgericht meint - bereits deshalb mit niedrigerer Geschwindigkeit hätte fahren müssen, weil § 10 Abs. 1 Satz 5 StVO a.F. (= § 26 Abs. 3 StVO 1970) nur gestattete, an Fußgängerüberwegen an einem anderen Fahrzeug "vorbeizufahren", wenn eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen war. Denn er ist mit dem von ihm gelenkten Straßenbahnzug nicht an der in der Gegenrichtung haltenden Straßenbahn vorbeigefahren. Die Straßenverkehrsordnung versteht unter dem Begriff "vorbeifahren" nur das Passieren eines in der gleichen Fahrtrichtung - nicht verkehrsbedingt - haltenden oder parkenden Fahrzeugs. Dies ergibt sich schon daraus, daß das "Vorbeifahren" zusammen mit dem "Überholen" in § 10 StVO a.F. unter

der gemeinsamen Überschrift "Ausweichen und Überholen" behandelt wird und man unter "Überholen" ein "Vorbeifahren" an einem anderen, in derselben Richtung fahrenden oder verkehrsbedingt wartenden Fahrzeug versteht (BGHSt 22, 137).

b) Zweifelhaft kann auch sein, ob § 1 StVO von dem Straßenbahnfahrer verlangte, trotz Abgabe von Läutesignalen nur so schnell zu fahren, daß er vor einem plötzlich auftauchenden Fußgänger noch rechtzeitig hätte anhalten können.

aa) Die höchststrichterliche Rechtsprechung verlangt zwar nahezu einhellig von einem Kraftfahrer, dem durch andere Fahrzeuge die Sicht auf einen Fußgängerüberweg teilweise verdeckt ist, sich einem solchen Überweg nur mit ganz besonderer Vorsicht zu nähern, so daß er jederzeit vor einem zügig über die Fahrbahn eilenden Fußgänger noch anhalten kann (BGHSt 15, 191; 20, 215; BGH Urteil vom 1. Februar 1963 - 4 StR 496/62 = VRS 24, 364; OLG Hamm VRS 39, 340, 342; OLG Koblenz VRS 41, 111; vgl. auch OLG Celle VRS 39, 234 und OLG Köln VRS 44, 370, 371; anders allerdings OLG Schleswig DAR 1967, 247, 248).

Diesen Grundsätzen steht das von der Revision erwähnte Senatsurteil vom 19. Dezember 1967 (VI ZR 120/66 = VersR 1968, 356) nicht entgegen. In jenem Fall war die Sicht des Kraftfahrers auf den Fußgängerüberweg völlig frei. Bei solcher Fallgestaltung kann er allerdings darauf vertrauen, daß Fußgänger, die sich möglicherweise für ihn nicht sichtbar dem Überweg nähern, nicht verkehrswidrig handeln, sondern vor dem Betreten der

Fahrbahn nach herankommenden Fahrzeugen Umschau halten. Hier gilt nichts anders als gegenüber den von dem ankommenden Fahrer erkannten anderen Verkehrsteilnehmern, soweit er annehmen kann, daß sie auch sein Fahrzeug wahrgenommen haben.

Nähert sich jedoch ein Kraftfahrer einem in der Gegenrichtung haltenden öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahn oder Omnibus), so muß er selbst außerhalb von Fußgängerüberwegen seine Geschwindigkeit so herabsetzen, daß Fußgänger, die unachtsam einige Schritte in seine Fahrbahn treten, nicht gefährdet werden (BGHSt 13, 169, 174; 15, 191, 193/194; Senatsurteile vom 21. Februar 1967 - VI ZR 145/65 = VersR 1967, 582 und vom 16. Mai 1972 - VI ZR 29/71 = VersR 1972, 951 m.w.Nachw.).

bb) Ob ein Straßenbahnführer geringere Pflichten haben kann als ein Kraftfahrer, wenn er sich mit seinem Straßenbahnwagen einem nicht voll einsehbaren Fußgängerüberweg nähert, muß im Streitfall nicht abschließend entschieden werden. Straßenbahnfahrer haben zwar in gleicher Weise wie andere Verkehrsteilnehmer bei Benutzung des Verkehrsraumes öffentlicher Straßen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu beachten (Senatsurteil vom 5. November 1974 - VI ZR 91/73 = VersR 1975, 258, 259). Ist ein Kraftfahrer verpflichtet, besondere Vorsichtsmaßnahmen im Verkehr zu ergreifen, so trifft diese Verpflichtung grundsätzlich in gleichem Maße einen Straßenbahnführer. Nach § 9 Abs. 3 a StVO a.F. (bzw. jetzt § 26 Abs. 1 StVO 1970) haben aber Schienenfahrzeuge im Gegensatz zu anderen Kraftfahrzeugen an

Fußgängerüberwegen Vorrang vor Fußgängern. Sie sollen als Massenverkehrsmittel möglichst unbehindert bleiben (vgl. die Amtl. Begründung zu dem durch die Novelle vom 30. April 1964 eingefügten Abs. 3 a des § 9 StVO); deshalb dürfen Fußgänger einen Überweg erst benutzen, wenn eine herankommende Straßenbahn erkennbar zum Halten abbrems. Dieses dem schienenengebundenen Verkehr zustehende Vorrecht entbindet den Straßenbahnfahrer aber nicht davon, die sich aus § 1 StVO ergebenden Sorgfaltspflichten zu beachten. Ob solche noch bestehen, wenn er, wie hier, vor einem Fußgängerüberweg durch ein Läutesignal auf sein Herannahen aufmerksam gemacht hat, mag allerdings zweifelhaft sein. Das soeben erwähnte von der Rechtsprechung u.a. aus § 1 StVO abgeleitete Gebot für Kraftfahrer, bei Annäherung an ein in der Gegenrichtung haltendes öffentliches Verkehrsmittel die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs herabzusetzen, wurde jedenfalls damit begründet, es entspreche der Lebenserfahrung, daß die Personen, die hinter einer Straßenbahn oder einem Omnibus zur Gewinnung einer Übersicht ein wenig auf die Fahrbahn einer Straße treten, dabei oft nicht die gebotene Vorsicht walten lassen (BGHSt 13, 169, 174). Ein solcher Erfahrungssatz dürfte im normalen Haltestellenbetrieb von Straßenbahnen - außerhalb von Fußgängerüberwegen - bezüglich der Fußgänger, die hinter einer Straßenbahn die Gleise der unmittelbar daneben verkehrenden Gegenbahn überschreiten wollen, kaum gelten können. Denn jeder Fußgänger sieht, daß er in die Fahrbahn der in der Gegenrichtung verkehrenden Linie gerät, sobald er nur einen Schritt hinter einer Straßenbahn hervortritt, weil dem Schienenfahrzeug - insofern anders als bei einem Kraftfahrzeug -

jede Ausweichbewegung unmöglich ist. Hört er dazu noch ein Läutesignal, dann muß er mit der unmittelbaren Annäherung einer Bahn rechnen.

2. Der Streitfall nötigt nicht, diese Frage abschließend zu entscheiden. Denn auch dann, wenn entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts dem Fahrer, der mit seinem Straßenbahnwagen die Klägerin angefahren hatte, kein Vorwurf zu machen ist, hat das angefochtene Urteil noch Bestand. Das Berufungsgericht nimmt nämlich ohne Rechtsfehler an, der Fahrer des in Richtung Stadtmitte fahrenden Straßenbahnzuges habe sich verkehrswidrig verhalten, indem er entgegen § 15 Abs. 4 StVO a.F. (jetzt § 12 Abs. 1 Nr. 4 StVO 1970) diesen Zug so zum Halten gebracht hat, daß er etwa die halbe Breite des Fußgängerüberwegs in Anspruch nahm.

a) Dieses Halteverbot betrifft zwar nicht auch, worauf die Revision zutreffend hinweist, Fahrtunterbrechungen, die durch die Verkehrslage, eine polizeiliche Weisung oder eine sonstige Anordnung (Verkehrssignalanlage, Bahnschranke usw.) bedingt sind (BGHSt 18, 314).

Der Revision ist auch zuzugeben, daß es entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nach § 15 Abs. 4 StVO nur verboten ist, auf dem Fußgängerüberweg anzuhalten, sowie - in Fahrtrichtung der Bahn gesehen - 5 m vor dem Überweg, nicht aber auch 5 m hinter ihm. Wenn einem Verkehrsteilnehmer besondere Pflichten hinter einer bestimmten Stelle auferlegt werden sollen, dann wird dies, wie beispielsweise § 16 Abs. 1 Nr. 3 StVO zeigt, in den Verkehrsvorschriften ausdrücklich hervorgehoben.

Der Revision kann aber nicht dahin gefolgt werden, daß der Straßenbahnführer, der mit dem Ende seines Zuges teilweise auf dem Überweg hielt, durch eine amtliche Verkehrseinrichtung genötigt gewesen sei, dort anzuhalten. Abgesehen davon, daß Haltestellenschilder der Straßenbahn (und der Kraftomnibusse) nicht in die Anlage der StVO a.F. aufgenommen waren und daher zum Unfallzeitpunkt nicht als amtliche Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 3 StVO a.F. galten (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl., § 3 StVO Anm. 1), zeigen diese Schilder nur den Haltestellenbereich an, nicht aber den genauen Haltepunkt. Dies ergibt sich schon daraus, daß das Parken von Fahrzeugen nach § 16 Abs. 1 Nr. 3 StVO a.F. (jetzt § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO 1970) 15 m vor und hinter den Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel verboten ist. Soweit erstreckt sich demnach grundsätzlich der Bereich, der für den Haltestellenbetrieb freizuhalten ist. Ihn kann deshalb eine Straßenbahn auch ausnutzen, soweit dies nicht aus verkehrstechnischen Gründen, z.B. weil das Halteschild kurz vor einer Straßenkreuzung steht, unmöglich ist.

b) Das Berufungsgericht hat entgegen der Ansicht der Revision mit Recht ferner unberücksichtigt gelassen, daß der Fahrer in einer Dienstanweisung der Beklagten angewiesen worden sein soll, an Haltestellen in der Regel so zu halten, daß die Stirnseite des Triebwagens auf der Höhe des Haltestellenschildes zum Stehen kommt. § 52 DSStrab, auf den sich die Revision bezieht, enthält eine solche Anweisung nicht. In den in der Revisionsinstanz vorgelegten zusätzlichen örtlichen Anordnungen der Beklagten ist eine derartige Halte-Regelung zwar getroffen. Sie besagt aber ebenfalls nichts

darüber, wie zu halten ist, wenn sich ein Fußgänger-Überweg in Haltestellennähe befindet. Diese Anweisung erlaubte dem Fahrer nicht, sich über die vorrangige Verbotsnorm des § 15 Abs. 4 StVO a.F. hinwegzusetzen, worauf das Berufungsgericht zutreffend hinweist. Dem entspricht es auch, daß das Gebot der Dienstanweisung keine allgemeine Gültigkeit hat, sondern nur "in der Regel", zu beachten ist, also Ausnahmen zuläßt.

3. Fehlerfrei bejaht das Berufungsgericht den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem verkehrswidrigen Verhalten des Straßenbahnführers, dessen Zug zum Teil auf dem "Zebrastreifen" hielt, und dem Unfall.

Für seine dahingehende Überzeugungsbildung kann zwar die, wie oben ausgeführt, auf Rechtsirrtum beruhende Auslegung des § 15 Abs. 4 StVO mitbestimmend gewesen sein. Doch würde das den Bestand des Urteils nicht gefährden. Es kann nämlich unbedenklich davon ausgegangen werden, daß sich der Unfall auch dann nicht ereignet hätte, wenn der Straßenbahnzug wenigstens so weit vorgezogen worden wäre, daß sich sein Heck unmittelbar hinter dem Fußgängerweg befunden hätte. Dies ergibt sich nämlich schon nach den Grundsätzen über den Anscheinsbeweis. Zwar muß auch derjenige, der aus der Verletzung eines Schutzgesetzes Ansprüche herleitet, in der Regel den vollen Beweis dafür erbringen, daß zwischen dem Verstoß gegen das Schutzgesetz und dem eingetretenen Schaden ein ursächlicher Zusammenhang besteht, ohne daß ihm stets die Regeln über den Beweis des ersten Anscheins zugute kommen (Senatsurteil vom 27. Januar 1959 - VI ZR 30/58 = LM BGB § 823 [J] Nr. 11; vgl. auch Senatsurteil vom 7. Februar 1967 - VI ZR 116/65 = VersR 1967, 473,

474 m.w.Nachweis). Anders ist es jedoch, wenn das Schutzgesetz typischen Gefährdungsmöglichkeiten entgegenwirken will. In Fällen solcher Art spricht die Lebenserfahrung dafür, daß der Verstoß gegen das Schutzgesetz eine Bedingung des Unfallerfolgs war (vgl. Senatsurteile vom 22. Oktober 1955 - VI ZR 203/54 = VersR 1955, 760, 761; vom 12. April 1957 - VI ZR 79/56 = LM StVO § 23 Nr. 3 = VersR 1957, 429, 430 und vom 28. Mai 1957 - VI ZR 272/56 = LM StVO § 9 Nr. 11 = VersR 1957, 529, 531; vgl. auch die bei Verstößen gegen Unfallverhütungsvorschriften angenommene Beweiserleichterung durch Anscheinsbeweis: Senatsurteil vom 24. Juni 1953 - VI ZR 31/52 = LM BGB § 823 E Nr. 5 = VersR 1953, 335, 336). So ist es auch im Streitfall, da § 15 Abs. 4 StVO gerade die Sichtbehinderung vermeiden will. Diesen Anscheinsbeweis hat die Beklagte nicht entkräftet, wie das übrigens auch das Landgericht schon entschieden hatte.

4. Im Ergebnis zutreffend hält das Berufungsgericht die Beklagte nach § 831 BGB für verpflichtet, der Klägerin den Unfallschaden zu ersetzen.

a) Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte habe hinsichtlich dieses Fahrers den ihr durch § 831 BGB eingeräumten Entlastungsbeweis nicht geführt. Die Beklagte hatte zwar in ihrer Berufungsbegründung vorgebracht, ihr falle kein "Auswahlverschulden" zur Last (GA Bd. II Bl. 53). Dieser Sachvortrag reichte aber nicht aus, da sich aus ihrem Vorbringen nicht ergab, daß sie den Fahrer zutreffend darüber belehrt hat, wie er anzuhalten hatte, wenn es im Einzelfall auf-

grund der vorhandenen Verkehrszeichen oder sonstiger Umstände verboten war, die Halteregel der Dienstweisung einzuhalten. Noch im Revisionsverfahren vertritt sie überdies die Auffassung, dieser Fahrer hätte seinen Wagen mit der Stirnseite nicht über das Haltestellenschild hinaus vorziehen müssen und dürfen. Bei dieser Sachlage entfällt die Haftung der Beklagten selbst dann nicht, wenn der Fußgängerüberweg erst wenige Tage vor dem Unfall angelegt worden war - wie die Beklagte in der Berufungsbegründung behauptet hat - und sie hiervon keine Kenntnis hatte.

b) Die in diesem Zusammenhang erhobene Rüge aus § 139 ZPO kann keinen Erfolg haben. Der Beklagten war durch Verfügung des Vorsitzenden des Berufungsgerichts vom 31. Juli 1973 ausdrücklich anheim gegeben worden, die Behauptungen zum Entlastungsbeweis näher zu substantiieren durch "Vorlage des Streckenkontrollplanes, etwa bestehender schriftlicher Anweisungen an den Straßenbahnführer u.a.". In ihrem, auf diese Verfügung hin eingereichten Schriftsatz vom 17. September 1973 hat die Beklagte dazu jedoch nichts ausgeführt.

5. Gegen die Zulässigkeit der Feststellungsklage und die Höhe des bereits vom Landgericht festgesetzten Schmerzensgeldes erhebt die Revision keine Einwendungen. Die dahin gehenden Ausführungen des Berufungsgerichts lassen auch keinen Rechtsfehler erkennen, der von Amts wegen zu berücksichtigen wäre.

Dr. Weber

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann