

2218 020

VI ZR 54/59

V e r k ü n d e t
am 22. März 1960
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der St. K., vertreten durch den Rat der St., dieser
vertreten durch den Oberstadtdirektor in K., R.,

Klägerin, Berufungsbeklagten, Revisions-
klägerin und Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

1. die Firma Karl August H. in Sch.; F.
straße,

2. die Erben des Kraftfahrers Adolf S., nämlich

- a) Witwe Emmi S. geb. T.,
- b) Klaus S.,
- c) Doris S.,
- d) Ulrike S.,

alle wohnhaft in Su. Üb. Sch., Haus Nr. ,
zu b) - d) gesetzlich vertreten durch die Beklagte zu 2 a),

Beklagte, Berufungskläger, Revisions-
beklagte und Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 22. März 1960 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck,
Dr. Hauß, Heinrich Meyer und Dr. Graf

für Recht erkannt:

1. Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom
2. Februar 1959 wird zurückgewiesen.

2. Auf die Anschlußrevision der Beklagten wird das bezeichnete Urteil aufgehoben, soweit es zum Nachteil der Beklagten entschieden hat.
3. In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.
4. Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden zur Hälfte der Klägerin auferlegt. Im übrigen wird die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 14. Mai 1955 ereignete sich auf der D- Mü-
Straße in K ein Zusammenstoß zwischen einem Dreiwagenzug
der Linie S der Klägerin und einem von dem verstorbenen
Adolf S geführten Lastzug der Erstbeklagten.

Die D- Mü- Straße hat vor der Unfallstelle in
Richtung Stadtausgang ein Gefälle von 1:90. Die beiden Schie-
nenpaare der Straßenbahn verlaufen etwa in der Mitte der
10,40 m breiten Fahrbahn. Rechts neben den Gleisen verbleibt
bis zur Kante des 3,40 m breiten Bürgersteigs ein Zwischen-
raum von 3,50 m Breite. S, der in Richtung Stadt-
ausgang fuhr, beabsichtigte, in das an der rechten Straßensei-
te belegene Fabrikgrundstück der D- M- Werke einzu-
fahren. Da er nicht wußte, ob er die Toreinfahrt 4 benutzen
konnte, wollte er sich hierüber bei dem Pförtner erkundigen.
Um bei bejahender Antwort seinen mit 20 to Stahl beladenen
Lastzug durch das Tor einfahren zu können, stellte er den
Lastzug so auf der Straße ab, daß der Triebwagen schon nach
rechts eingeschwenkt war, während sich der Anhänger noch
teilweise auf dem Straßenbahngleis befand. S rech-
nete damit, er werde bei Annäherung einer Straßenbahn, die
nach seiner Ansicht an der 50 m zurückliegenden Haltestelle
anhalten würde, rechtzeitig die Schienen räumen können. Der
Fahrer des aus der gleichen Richtung herankommenden Straßen-
bahnzuges W wollte auch an der Haltestelle (es han-
delte sich um eine sogen. Bedarfshaltestelle) halten. Jedoch
mißlang sein Versuch, den mit einer Geschwindigkeit von 30
bis 40 km/st fahrenden Straßenbahnzug an der Haltestelle oder
wenigstens noch vor dem das Gleis sperrenden Anhänger anzu-
halten, weil die Bremsen des Straßenbahnzuges infolge eines
Defektes nicht funktionierten. So fuhr der Straßenbahnzug

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



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

mit großer Wucht auf den Anhänger auf, wobei der Triebwagen der Straßenbahn stark und ihre Anhänger leicht beschädigt wurden.

Die Klägerin hat von den Beklagten Ersatz der Hälfte des mit 42 210,16 DM bezifferten Sachschadens verlangt und demgemäß beantragt, die Beklagten zur Zahlung von 21 105,08 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Die Klägerin ist der Ansicht, S. [REDACTED] habe durch das verkehrswidrige Abstellen des Lastzuges auf den Schienen den Unfall schuldhaft verursacht. Sie trägt vor, der Straßenbahnzug sei kurz vor dem Unfall auf seinen technisch einwandfreien Zustand hin untersucht worden und habe auch bis zum Unfall keinen Mangel aufgewiesen. Der sorgfältig ausgewählte und überwachte Fahrer des Zuges habe sich nach dem überraschenden Eintritt des Bremsdefektes sachgemäß verhalten.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie führen aus, das Herankommen eines Straßenbahnzuges, dessen Führer infolge eines Bremsdefekts die Gewalt über das Fahrzeug verloren habe, stelle ein solch außergewöhnliches Ereignis dar, daß es sich jeder Voraussicht entziehe. Nach Ansicht der Beklagten kann S. [REDACTED] nicht der Vorwurf eines für den Unfall ursächlichen Verschuldens gemacht werden. Sie tragen sodann vor, W. [REDACTED], der bereits einen Unfall gehabt habe, sei zur einwandfreien Führung des Straßenbahnzuges nicht in der Lage gewesen. Bei genügender Kontrolle habe der Bremsdefekt bereits vorher festgestellt werden müssen, zudem habe W. [REDACTED] in der kritischen Gefahrenlage völlig versagt.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu vier Fünfteln (= zwei Fünftel des Gesamtschadens) für gerecht-

fertigt erklärt und die Klage im übrigen abgewiesen. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht die zu ersetzende Quote auf zwei Fünftel des Klageanspruchs (= ein Fünftel des Gesamtschadens) ermäßigt. Den Zweitbeklagten ist vorbehalten, die Beschränkung ihrer Haftung auf den Nachlaß des am ■. ■■■■■ 1957 verstorbenen Adolf S ■■■■■ geltend zu machen.

Mit der Revision bittet die Klägerin um Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils, während die Beklagten mit der Anschlußrevision um Abweisung der Klage bitten.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat im Ergebnis zutreffend ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Kraftfahrers S ■■■■■ bejaht. Wollte dieser sich nach den Einfahrtmöglichkeiten zu den D ■■■■■-M ■■■■■-Werken erkundigen, so mußte er den Lastzug an der äußersten rechten Straßenseite abstellen. Die gewählte Aufstellung, die ein Straßenbahngleis völlig und den rechts neben dem Straßenbahngleis liegenden Raum in unnötiger Breite blockierte, bedeutete eine vermeidbare Beeinträchtigung und Gefährdung des laufenden Verkehrs, die auch dadurch nicht erlaubt wurde, daß S ■■■■■ mit einer nur kurzen Dauer des Abstellens rechnete. Erst recht konnte er sich nicht darauf verlassen, eine möglicherweise ankommende Straßenbahn werde schon an der Bedarfshaltestelle halten, so daß genügend Zeit zum Freimachen des Gleises zur Verfügung stehe. S ■■■■■ hat durch die verkehrsstörende Abstellung des Lastzuges schuldhaft gegen die Vorschriften

der §§ 8 Abs. 6, 15 Abs. 1 StVO verstoßen (vgl. auch BGH LM § 15 StVO Nr. 2). Der Verstoß war auch im Rechtssinne ursächlich für den Zusammenstoß. Denn eben dadurch, daß der Anhänger auf dem Straßenbahngleis stand, wurde die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einer Straßenbahn erheblich vergrößert. An dem ursächlichen Zusammenhang ändert es nichts, daß bei der ankommenden Straßenbahn ein Bremsschaden vorlag. Für den Fall einer solchen Betriebspanne, wie sie immer einmal vorkommen kann, kommt dem der Verkehrssicherheit dienenden Gebot, die Gleise möglichst frei zu halten, besondere Bedeutung zu. Mit Recht ist daher die Haftung der Beklagten dem Grunde nach nicht nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes (§§ 7, 18 StVG), sondern auch auf Grund der Vorschriften über unerlaubte Handlungen (§§ 823 Abs. 2, 831 BGB) bejaht worden.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die wesentliche Ursache des Zusammenstoßes von dem Straßenbahnzug ausgegangen ist, der, weil der Fahrer die Gewalt über ihn verloren hatte, auf gerader Strecke mit großer Wucht auf ein deutlich erkennbares und vom Fahrer erkanntes Hindernis unmittelbar auffuhr. Daß unter diesen Umständen die gemäß § 17 StVG zu berücksichtigende Betriebsgefahr des Straßenbahnzuges, der ein Gesamtgewicht von etwa 40 to hatte, sehr hoch einzuschätzen ist, bedarf keiner näheren Begründung. Demgegenüber treten die von den Beklagten zu vertretenden Umstände in ihrer ursächlichen Bedeutung erheblich zurück. Insbesondere hat das Berufungsgericht mit Recht darauf hingewiesen, daß S. mit dem hier erfolgten konkreten Ablauf des Geschehens subjektiv nicht rechnen konnte. Die Vorausssehbarkeit bezog sich zwar auf eine gewisse Verkehrsgefährdung, nicht aber auf die tatsächlich eingetretenen Fol-

gen. Diesem Umstand hat das Berufungsgericht durchaus zutreffend bei der Abwägung Rechnung getragen.

3. Soweit die Revision Angriffe gegen die Abwägung des Schadens erhebt, sind sie unbegründet. Die Art der Schadensentstehung war wesentlich gerade dadurch bedingt, daß die Straßenbahn vor dem deutlich sichtbaren Hindernis nicht abgebremst wurde. Daß der Schaden an der Straßenbahn infolge der seitlichen Berührung der Fahrzeuge ein besonders hoher geworden ist, kann bei der Abwägung keinesfalls einseitig den Beklagten zur Last gelegt werden. Darauf, ob die Beklagten aus einem oder mehreren rechtlichen Haftungsgründen zur Haftung herangezogen werden können, kommt es, wie der Senat wiederholt ausgesprochen hat, bei der Abwägung nicht an (vgl. LM § 254 BGB (Ba) Nr. 3 = VRS 5, 163; LM § 23 StVO Nr. 2 = VersR 1956, 409; LM § 17 StVG Nr. 10 = NJW 1957, 99; vgl. ferner LM § 17 StVG Anm. zu Nr. 9). Entscheidend für das Ergebnis der Abwägung sind vielmehr die konkreten von einem Beteiligten zu vertretenden tatsächlichen Umstände, die zu dem Unfall geführt haben. Daher ist es unschädlich, daß das Berufungsgericht einen Verstoß des Sa[REDACTED] gegen die Vorschrift des § 8 Abs. 6 StVO nicht ausdrücklich festgestellt hat. Wesentlich ist vielmehr, daß das Berufungsgericht in der Sache der Gefährdung Rechnung getragen hat, die von dem verkehrswidrig auf dem Straßenbahngleis aufgestellten Lastzug ausging. Entgegen der Ansicht der Revision war das Berufungsgericht auch nicht gehalten, den Beklagten bei der Schadensabwägung deshalb einen größeren Teil des Schadens aufzuerlegen, weil nur auf ihrer Seite ein Verschulden zu vertreten sei. Eine allgemeine Rechtsregel dieses Inhalts läßt sich nicht aufstellen. Vielmehr kommt es stets auf die Umstände des Einzelfalles und insbesondere das Maß der von einer Partei zu vertretenden Gefährdungsmomente an.

4. Begründet ist dagegen die Rüge der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe es ohne ausreichende Begründung abgelehnt, ein Verschulden im Organisationsbereich der Klägerin festzustellen. Zum mindesten hätte das Berufungsgericht näher prüfen und darlegen müssen, welcher Art der Bremsdefekt des Straßenbahnzuges war, ob er nicht bei sorgfältiger Durchführung der regelmässigen Kontrolle eher hätte aufgedeckt werden müssen, und ob der Fahrer nicht unbeschadet des Defekts angesichts der zur Verfügung stehenden Strecke hätte in der Lage sein müssen, den Zug durch Hilfs- oder Notbremsung noch anzuhalten oder jedenfalls die Wucht des Zusammenstosses zu mildern. Das Berufungsgericht läßt es offen, ob die Tatsache, daß der Gebrauch der Strombremse am Unfalltag bereits einmal zu einem Blockieren der Räder und zu einem Bremsversager geführt hatte, für ein einwandfreies technisches Funktionieren der Bremse von Belang war oder nicht. Unterstellt man, daß die von dem Fahrer G. gemeldete Beobachtung bereits objektiv auf einen technischen Mangel der Anlage hindeutete, so wäre zu der Prüfung Anlaß gewesen, ob es alsdann nicht an einer Anweisung der Klägerin gefehlt hat, die in einem solchen Falle eine sofortige Unterbrechung des Betriebs bis zu einer technischen Kontrolle und Klärung forderte. Sollte es sich aber bei dem hier zur Erörterung stehenden Bremsdefekt nicht um einen eigentlichen technischen Mangel der Bremsanlage, sondern um einen auf die Feuchtigkeit und die Art der Bremsbedienung zurückzuführenden Versager gehandelt haben, so hätte die Frage der Fahrlässigkeit des Fahrers Weilandt besonders sorgfältig geprüft werden müssen. Angesichts der großen Gefahren, die von Straßenbahnzügen ausgehen, die ohne wirksame Bremsmöglichkeit am Verkehr teilnehmen, müssen sowohl an das für die technische Kontrolle verantwortliche Personal wie an die für die Bedienung der Bremse

zuständigen Fahrer besonders hohe Sorgfaltsanforderungen gestellt werden. Dabei wird von der Leitung eines Straßenbahnbetriebes in einem Fall wie dem vorliegenden zu verlangen sein, daß sie nicht nur die getroffenen Sicherungs- und Kontrollmaßnahmen im einzelnen darlegt und im Bestreitungsfalle beweist, sondern auch dazu Stellung nimmt, welche Ursache nach ihrer Erfahrung für einen solchen Bremsdefekt in Betracht kommt und durch welche Gegenmaßnahmen einer Auswirkung des Defektes begegnet werden kann. Hat sich der Tatrichter durch eine sachverständige Beratung die nötigen Kenntnisse über Art, Entstehung, Häufigkeit solcher Bremsdefekte und die möglichen Gegenmaßnahmen verschafft, wird er auch prüfen müssen, ob nicht schon der Beweis des ersten Anscheins auf ein Verschulden im Organisationsbereich der Klägerin hinweist. Jedenfalls sind, das ist der Anschlußrevision zuzugeben, die Ausführungen des Berufungsurteils nicht ausreichend, um bei der Abwägung ein Verschulden, sei es des Fahrers, sei es der Betriebsleitung oder der technischen Aufsicht der Klägerin unberücksichtigt zu lassen. Würde aber die Prüfung dahin führen, daß auf Seiten der Klägerin nicht nur der schwere objektive Fehler in ihrem Betrieb, sondern darüber hinaus ein Verschulden der Leitung oder eines Bediensteten ins Gewicht fällt, so ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß die Abwägung zu einem für die Beklagten günstigeren Ergebnis führt. Der Tatrichter könnte sogar eine Haftungsfreistellung der Beklagten in Betracht ziehen, wenn er den von der Klägerin zu vertretenden Umständen eine ganz überwiegende ursächliche Bedeutung beimißt.

Das Berufungsurteil war daher, soweit zum Nachteil der Beklagten erkannt ist, aufzuheben und die Sache in diesem Umfang zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Be-

rufungsgericht zurückzuverweisen. Die Kosten der erfolglosen Revision hat die Klägerin gemäß § 97 ZPO zu tragen. Im übrigen war die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges dem Berufungsgericht vorzubehalten.

Engels

Hanebeck

Dr. Hauß

Heinrich Meyer

Dr. Graf