

Verkündet
am 17. Januar 1961
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. F. a.M., vertreten durch den Magistrat,
Klägerin, Berufungsklägerin, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

1) die Witwe Margarethe Bu. geb. K.,

2) deren minderjährige Kinder

a) Manfred Bu.

b) Siegfried Bu.

sämtlich in O. b. P., M. str.,

3) die Firma R.E. KG, Spedition in P. (B.),
F. str.,

Beklagte, Berufungsbeklagte, Berufungskläger und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1961 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. K.E. Meyer, Hamebeck, Dr. Bode und Dr. Graf

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main)
vom 3. Dezember 1959 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am [REDACTED] 1951 gegen 22 Uhr stieß in F[REDACTED] a M[REDACTED] auf der Ha[REDACTED]straße vor dem Hause Nr. [REDACTED] ein Lastzug der beklagten Firma E[REDACTED], der von dem Kraftfahrer Bu[REDACTED] gelenkt wurde, auf der Fahrt zur Innenstadt mit einem in Richtung F[REDACTED] - Fe[REDACTED] fahrenden Straßenbahnzug der Klägerin, Linie [REDACTED], frontal zusammen. Bu[REDACTED] und zwei Fahrgäste der Straßenbahn kamen bei dem Unfall ums Leben, mehrere andere Fahrgäste der Straßenbahn wurden verletzt. An dem Lastzug und den Fahrzeugen der Straßenbahn entstand erheblicher Sachschaden.

Auf dem hier in Betracht kommenden Teil der Ha[REDACTED]straße befand sich das Straßenbahngleis für den Straßenverkehr nach Fe[REDACTED] auf der - in dieser Richtung gesehen - linken, nördlichen Seite der Straße. Es bildete einen Teil der Fahrbahn. Das Gleis für den Gegenverkehr verlief links daneben in einem besonders geschotterten Gleiskörper. Die Unfallstelle lag - in der gleichen Richtung gesehen - am Ende einer Linkskurve. An der Innenseite der Kurve stand Gerste auf dem angrenzenden Feld und behinderte die Sicht. Die Fahrbahn der Straße hatte an der Unfallstelle einschließlich des südlichen Gleispaares eine Gesamtbreite von ungefähr 9,10 m. Zur Warnung des Straßenverkehrs der Gegenrichtung nach F[REDACTED] stand am nördlichen Rand der Straße 600 bis 700 m von der Unfallstelle entfernt ein unbeleuchtetes Schild mit der Aufschrift "Kraftfahrer Vorsicht! Entgegenkommende Straßenbahn". Etwa 15 m stadteinwärts befand sich dahinter ein rot umrandetes Dreiecksschild mit Ausrufezeichen und der beleuchteten Unterschrift "Eigener Bahnkörper". Unstreitig hatte der Lastzug bei dem Aufprall auf die Straßenbahn eine unvermin-

derte Fahrgeschwindigkeit von 35 km/st; mit der gleichen Geschwindigkeit war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bis kurz vor dem Unfall auch der Straßenbahnzug gefahren; der Straßenbahnführer hatte erst scharf zu bremsen begonnen, als er den Lastzug vor sich in einer Entfernung von 24 bis 25 m auf den Schienen herankommen sah.

Wegen des Unfalls hat gegen den Führer des Straßenbahnzuges, den Straßenbahnfahrer H., ein Strafverfahren stattgefunden, das mit seinem Freispruch geendet hat (Urteil der 1. Großen Strafkammer des Landgerichts Frankfurt am Main vom 12. Mai 1952 53 KMs 2/52).

Die Klägerin ist von den verletzten Insassen des Straßenbahnzuges und den Hinterbliebenen der ums Leben gekommenen Insassen auf Schadensersatz in Anspruch genommen worden. Sie ist der Ansicht, daß die Schuld an dem Unfall den Kraftfahrer Bu. treffe und in erster Linie daher die Beklagten zu 1) und 2) als seine Erben sowie die Beklagte zu 3) als Halterin des Lastzuges für den entstandenen Schaden aufkommen müßten.

Die Klägerin hat den ihr selbst entstandenen Sachschaden auf 15.489,38 DM beziffert, von den Beklagten gesamtschuldnerische Zahlung dieses Betrages verlangt und festzustellen beantragt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihr alle Aufwendungen zu erstatten, die ihr aus Anlaß des Unfalls entstanden seien und noch entstünden.

Die Beklagten haben ein Verschulden des Bu. bestritten und geltend gemacht, der Unfall sei für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen. Die Unfallursachen lägen vor allem in der schlechten Straßenführung, zu deren Änderung die Klägerin trotz häufiger Unfälle nichts getan habe, in der unzureichenden Beschilderung, durch die Bu. obendrein in



den Irrtum versetzt worden sei, daß die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper habe, und in dem Fehlen einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Bu [REDACTED] habe erst zwei Sekunden vor dem Unfall erkennen können, daß ihm die Straßenbahn auf der Fahrbahn der Straße entgegengekommen sei; er habe den Unfall da nicht mehr verhindern können. Die Beklagte zu 3) hat für Bu [REDACTED] auch den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB antreten.

Das Landgericht hat den Zahlungsanspruch gegen sämtliche Beklagten als Gesamtschuldner zu einem Fünftel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, hinsichtlich der Beklagten zu 3) jedoch nur innerhalb der Höchstgrenzen des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909. Nur zu dem gleichen Bruchteil und mit der gleichen Haftungsbeschränkung hat es auch dem Feststellungsbegehren entsprochen.

Gegen das Urteil hat die Klägerin Berufung mit dem Antrag eingelegt, den Zahlungsanspruch zu drei Vierteln für gerechtfertigt zu erklären und die Feststellung dahin zu treffen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, der Klägerin drei Viertel der Aufwendungen zu erstatten, beides hinsichtlich der Beklagten zu 3) innerhalb der Höchstgrenzen des Straßenverkehrsgesetzes.

Die Beklagten haben mit ihrer Berufung weiterhin um die Abweisung der Klage gebeten.

Das Oberlandesgericht hat die Berufungen zurückgewiesen und in seinem Urteil klargestellt, daß die Beklagten nur auf Grund und im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes in der am 31. Mai 1951 geltenden Fassung haften.

Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin weiterhin ihre Anträge aus der Berufungsinstanz.

Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1) Für die Folgen des Zusammenstoßes der Straßenbahn mit dem Lastzug trifft, wie jetzt von keiner Prozeßpartei mehr in Zweifel gezogen wird, sowohl die Klägerin als auch die Beklagten eine gesetzliche Schadenshaftung. Die Klägerin haftet den Geschädigten zumindest auf Grund des § 1 HaftpflG und des § 1 SHaftpflG; für die Beklagten zu 1) und 2) als Erben des tödlich verunglückten Lastzugfahrers Bu[REDACTED] besteht die Schadenshaftung aus § 18 KFG (jetzt § 18 StVG) in Verbindung mit § 1967 BGB, für die Beklagte zu 3) aus § 7 KFG (StVG). Damit sind die Voraussetzungen für den von der Klägerin erhobenen Ausgleichsanspruch nach §§ 17, 18 KFG (StVG) gegeben, ohne daß es darauf ankommt, ob die Klägerin den Geschädigten auch noch nach anderen gesetzlichen Vorschriften haftet und insbesondere ihre Schadensersatzpflicht auch nach § 823 BGB begründet ist, wie das Berufungsgericht angenommen hat. Die Erörterungen, die das Berufungsgericht hierüber angestellt hat, sind für den gegenwärtigen Rechtsstreit nur insofern von Bedeutung, als sie der Klarstellung der Umstände dienen, die für die Verteilung des Schadens unter den Parteien nach dem Maße des Anteils an der Schadensverursachung in Betracht kommen.

Ein Gleiches würde auch in Bezug auf die Beklagten gelten, wenn nicht das Ausgleichungsverlangen der Klägerin gegenüber den Beklagten zu 1) und 2) über die im Kraftfahrzeuggesetz bestimmten Haftungsgrenzen hinausginge und daher die

Prüfung erforderlich machte, ob diese Beklagten nicht auch auf Grund der Bestimmungen über die Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung (§ 823 BGB) haftbar geworden sind.

2) Das Berufungsgericht hat diese Frage verneint. Daß den Lastzugfahrer Buchsteiner eine Schuld an dem Unfall getroffen habe, hält das Berufungsgericht nicht für bewiesen. Da er nach § 8 Abs. 2 StVO grundsätzlich verpflichtet war, rechts zu fahren, kann es ihm nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht zum Schuldvorwurf gereichen, daß er vor dem Unfall auf dem südlichen Straßenbahngleis gefahren ist. Das Berufungsgericht geht mit dem Landgericht davon aus, daß er auf eine Entfernung von 90 bis 95 m erkennen konnte, wie sich jenseits der Rechtskurve ein Straßenbahnzug näherte. Es sei aber, so hat das Berufungsgericht ausgeführt, durchaus möglich, daß Bu [REDACTED], dessen Grad von Ortskenntnis nicht feststehe, das beleuchtete Warnschild "Eigener Bahnkörper" gelesen habe und infolgedessen der irrigen Auffassung gewesen sei, die Straßenbahn komme ihm auf "eigenem Bahnkörper", nämlich auf dem geschotterten nördlichen Gleise entgegen. Bu [REDACTED] hätte dann seinen Irrtum erst erkennen können, als die Straßenbahn aus der Kurve herauskommend auf dem südlichen in die Straße eingelassenen Gleise erschienen sei. Zu diesem Zeitpunkt habe er aber den Unfall durch Maßnahmen, deren Unterlassung schuldhaft gewesen wäre, - Bremsen oder Ausweichen - nicht mehr verhindern können.

Die Revision tritt dieser Beurteilung entgegen. Die von ihr erhobenen Rügen und Bedenken sind unbegründet.

a) Wenn auch ungefähr 600 bis 700 m von der Unfallstelle entfernt in Richtung Fechenheim das unbeleuchtete Warnschild gestanden hat "Kraftfahrer Vorsicht! Entgegenkommende Straßenbahn", so hat das Berufungsgericht doch ohne Rechtsirrtum

angenommen, daß der ausgepflasterte Raum des südlichen Gleises als Fahrbahnteil der Straße den Teilnehmern am Straßenverkehr mit zur Verfügung gestanden hat und von den in Richtung F [REDACTED] fahrenden Fahrzeugen wegen des Rechtsfahrgebotes zu benutzen war, so lange sie das Gleis nicht für eine entgegenkommende Straßenbahn freimachen mußten. Mit Recht ist das Berufungsgericht daher der Ansicht, daß Bu [REDACTED] sich durch dieses Schild nicht schon gehindert zu sehen brauchte, seine Fahrt auf der rechten Straßenseite im Bereich des südlichen Schienenpaares fortzusetzen. Die Verfahrensrügen, mit denen die Revision bemängelt, das Berufungsgericht habe bei seiner Würdigung das Schild unberücksichtigt gelassen und unter Übergehung von Beweisanträgen der Klägerin fehlerhaft angenommen, daß Bu [REDACTED] das Schild übersehen habe, sind hiernach gegenstandslos.

b) Weiter konnte das Berufungsgericht auch sehr wohl der Auffassung sein, daß ein Kraftfahrer, der ohne nähere Kenntnis der örtlichen Verhältnisse auf der Ha [REDACTED] Straße nach F [REDACTED] fuhr, angesichts des beleuchteten zweiten Schildes in den Glauben versetzt werden konnte, die Straßenbahn benutze nur das nördliche, nicht aber auch das südliche Gleispaar. Denn von einem eigenen Bahnkörper, wie es dieses Schild anzeigte, konnte von dem in die Fahrbahn der Straße einbezogenen südlichen Gleispaar keine Rede sein; nur das nördliche umschotterte Gleispaar konnte als eigener Bahnkörper erscheinen. Daß die Kraftfahrer durch das erste Schild vor entgegenkommenden Straßenbahnen gewarnt wurden, stand mit dem zweiten Schild nicht notwendig in Widerspruch; da das nördliche Gleis von der Straße nicht besonders abgesetzt war, hatte die Ermahnung der Kraftfahrer zur Vorsicht auch dann einen Sinn, wenn nur dieses und nicht auch das südliche Gleis von der Straßenbahn benutzt wurde.

c) Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, daß Buchsteiner bei der Unfallfahrt nicht zum ersten Mal die Ha[REDACTED]straße befahren hat. Ersichtlich ist es aber der Auffassung und konnte es auch der Auffassung sein, daß die örtliche Eigentümlichkeit, die hier bestanden hat, einem auswärtigen Fernkraftfahrer nicht schon aufgefallen und im Gedächtnis geblieben zu sein brauchte, wenn er bei einer Fahrt nicht gerade auf eine Verkehrslage gestoßen ist, die ihm die besonders gearteten Gefahren der Begegnung von Straßenbahn und Kraftfahrzeug auf jener Straße verdeutlichte. Daß dies bei einer früheren Fahrt des Bu[REDACTED] der Fall gewesen sei, hat die Klägerin nicht behaupten können. Das hat in dem Ermittlungsverfahren gegen H[REDACTED] auch der Kraftfahrer Es[REDACTED], der Beifahrer von Bu[REDACTED], nicht bekundet. Zu Unrecht greift die Revision die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts daher mit der Rüge an, daß die Aussage des Es[REDACTED] in den Straftakten unbeachtet geblieben sei oder daß er allein wegen des schriftsätzlichen Hinweises der Klägerin auf diese Aussage auch in dem gegenwärtigen Rechtsstreit wieder als Zeuge hätte vernommen werden müssen. Vielmehr läßt es sich rechtlich nicht beanstanden, daß sich das Berufungsgericht außer Stande gesehen hat, eine solche Ortskenntnis des Bu[REDACTED] für gegeben zu halten, daß der vorerwähnte Irrtum bei ihm nicht hätte aufkommen dürfen.

d) Die Revision vermißt eine Begründung, warum Bu[REDACTED] den Zusammenstoß mit der Straßenbahn ohne sein Verschulden nicht mehr habe verhindern können, als er erkannt habe, daß ihm die Straßenbahn auf dem südlichen Gleis entgegengekommen sei. Diese Schlußfolgerung leuchtet aber ohne weiteres ein, wenn man sich den vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt vor Augen führt. Danach konnte Bu[REDACTED] erst er-

kennen, daß sich die Straßenbahn auf dem südlichen Gleis näherte, als sie aus der Kurve herauskam. Die Fahrzeuge waren in diesem Augenblick nur noch 24 bis 25 m voneinander entfernt. Denn bei insoweit offenbar gleicher Sichtmöglichkeit hat auch der Straßenbahnfahrer H. festgestelltermaßen erst bei diesem Abstand erkannt, daß der Lastzug auf den Schienen fuhr. Beide Züge hatten in diesem Augenblick noch die Fahrgeschwindigkeit von etwa 35 km/st. Befand sich Bu. in dem schuldlosen Irrtum, daß die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper habe, so muß ihm zugute gehalten werden, daß er durch die plötzliche Erkenntnis seines Irrtums und der unmittelbar drohenden Gefahr in Bestürzung und Schrecken geraten konnte. Sollte es durch reaktionsbereites sofortiges Bremsen oder Ausweichen noch möglich gewesen sein, den Zusammenstoß zu vermeiden oder zumindest seine Wucht zu vermindern, so kann es ihm daher doch nicht als Verschulden angerechnet werden, diese Sofortmaßnahmen unterlassen zu haben. Es erscheint aber ausgeschlossen, daß er nach Ablauf der Schrecksekunde den Unfall mit seinen schweren Folgen noch hätte verhindern können.

3) Die Revision zieht in Zweifel, daß sich die Beklagte zu 3) in Bezug auf ihren Fahrer Bu. nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB hinreichend entlastet habe. Auf die Bedenken, die sie erhebt, braucht nicht eingegangen zu werden, da die Klägerin nach Erlaß des landgerichtlichen Urteils ihre Ansprüche gegen die Beklagte zu 3) nur innerhalb der Höchstgrenzen des Straßenbahnverkehrsgesetzes weiter verfolgt hat und es daher ohne Interesse ist, ob die Beklagte zu 3) auch aus § 831 BGB haftet.

4) Bei der Schadensverteilung hat sich das Berufungsgericht von der Erwägung leiten lassen, daß sich auf seiten der Beklagten nur die Betriebsgefahr des Lastzugs schadenverursachend ausgewirkt hat, auf seiten der Klägerin aber nicht nur

die annähernd gleichgroße Betriebsgefahr des Straßenbahnzuges, sondern vor allem die von der Klägerin zu vertretende verkehrstechnisch unsachgemäße Anlage der Ha[REDACTED]straße, deren Unhaltbarkeit ihren Organen seit langem bekannt gewesen sei und für deren Änderung sie habe sorgen müssen, bevor es zu dem vorliegenden Unfall gekommen sei. Die Gefahr sei noch dadurch vergrößert worden, daß die von der Klägerin aufgestellten Warnschilder irreführend und unzureichend gewesen seien; das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß wegen der besonderen Gefährlichkeit der Straßenkurve, an der sich der Unfall zugetragen hat, zumindest noch vor ihr ein weiteres unbeleuchtetes Warnschild hätte errichtet werden müssen. Auch ist es der Auffassung des im Strafverfahren gehörten Sachverständigen Ba[REDACTED] beigetreten, daß für die Gefahrenstrecke eine Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/st erforderlich gewesen wäre, für die Straßenbahn in der Kurve darüber hinaus auf 20 km/st. Schließlich hat das Berufungsgericht zu Lasten der Klägerin eingeworfen, daß ihr Straßenbahnfahrer H[REDACTED] durch schuldhaftes Verhalten zur Entstehung des Unfalls beigetragen habe: Da er die Gefährlichkeit der Unfallstelle gekannt habe, hätte er, als er auf eine Entfernung von 90 bis 95 m den Lastzug habe kommen sehen, damit rechnen und sich in seiner Fahrweise darauf einstellen müssen, daß der Lastzug möglicherweise auf dem Gleis fahre; er hätte seine Fahrgeschwindigkeit von 35 km/st daher nicht beibehalten dürfen, bis er bei einer Entfernung von 24 bis 25 m den Lastzug tatsächlich auf dem Gleise gesehen habe, sondern hätte die Fahrgeschwindigkeit vorsorglich schon vorher herabsetzen müssen; überdies habe er hernach trotz scharfen Bremsens die Bremsen doch nicht genügend betätigt; bei optimalem Bremsen hätte der Straßenbahnzug nach dem Ergebnis der im Strafverfahren angestellten Bremsversuche noch bis zur Unfallstelle zum Halten gebracht werden können.

In Abwägung all dieser für die Unfallverursachung und ihre Schuldhaftigkeit als bedeutsam angesehenen Umstände ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gelangt, ebenso wie das Landgericht der Klägerin einen Ausgleichsanspruch in Höhe von einem Fünftel des Schadens gegenüber den Beklagten zuzubilligen, bei der Beklagten zu 3) beschränkt auf den Haftungsrahmen des Kraftfahrzeuggesetzes.

Diese Beurteilung begegnet nur insoweit rechtlichen Bedenken, als das Berufungsgericht es nur für möglich gehalten hat, nicht aber hat feststellen können, daß Bu [REDACTED] durch die vorhandenen Warnschilder irregeführt worden ist; denn bei der Schadensabwägung nach §§ 17, 18 KFG (StVG) müssen solche Umstände außer Betracht bleiben, von denen nicht feststeht, daß sie sich auf das Zustandekommen des Unfalls ausgewirkt haben. Im übrigen lassen aber die Erwägungen des Berufungsgerichts über die ursächliche und teilweise schuldhafte Beteiligung der Parteien an der Entstehung des Unfalls keinen Rechtsfehler erkennen. Auch wenn die Fehlerhaftigkeit der Warnschilder aus der Betrachtung ausscheidet, bleibt nach Auffassung des Senats, der bei der hier gegebenen nicht weiter aufklärbaren Sachlage über die Schadensverteilung abschließend selbst entscheiden kann, die vom Berufungsgericht vorgenommene Verteilung des Schadens gerechtfertigt.

Die Revision mußte hiernach mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO als unbegründet zurückgewiesen werden.

Engels

Dr. K.E. Meyer

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Graf