

Nachschlagewerk: ja

BGHZ:-----nein

StVO § 9; StVO 1970 § 3

Führer von Straßenbahnwagen dürfen auch dann, wenn sie einen besonderen Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraumes der öffentlichen Straße benutzen, bei Annäherung an Wegeübergänge nur so schnell fahren, daß die Sichtweite stets größer ist als der Notbremsweg.

BGH, Urt.v.5.November 1974 - VI ZR 91/73 - OLG Hamm
LG Essen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 91/73

URTEIL

Verkündet am
5. November 1974

in dem Rechtsstreit

G ü n t h
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des Straßenbahnfahrers Willi R [REDACTED],
A [REDACTED], Am E [REDACTED],
2. der B [REDACTED]-G [REDACTED] S [REDACTED] AG,
B [REDACTED], U [REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand Oskar W [REDACTED], Artur H [REDACTED] und
Dr. Hans-Jürgen S [REDACTED], B [REDACTED], U [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den am [REDACTED] 1957 geborenen Schüler
Ulrich K [REDACTED] gesetzlich vertreten durch seine
Eltern, den Tischler Paul K [REDACTED] und Frau Adelheid K [REDACTED]
[REDACTED] geb. B [REDACTED], sämtlich wohnhaft in
G [REDACTED], B [REDACTED]weg [REDACTED]

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. November 1974 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Prof.Dr.Nußgens, Sonnabend, Dunz und Dr. Kullmann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 15. Januar 1973 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 12. November 1969 gegen 19.45 Uhr befand sich der damals 12 Jahre alte Kläger mit seinem Fahrrad in G [REDACTED] auf einem 4,50 m breiten gepflasterten Weg, der die Münsterstraße mit dem westlich davon verlaufenden asphaltierten Radfahrweg verbindet und über zwei Straßengeleise der Zweitbeklagten führt, die hier zwischen Straße und Radweg auf eigenem Bahnkörper verlegt sind. Zu dieser Zeit näherte sich auf dem östlichen Gleiskörper ein in nördlicher Richtung fahrender, vom Erstbeklagten geführter Straßenbahnzug der Zweitbeklagten. Der Kläger sah die Straßenbahn nicht. Als der Erstbeklagte ihn im Licht seines Scheinwerfers bemerkte, führte er zwar eine Schnellbremsung aus, konnte aber



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

nicht mehr verhindern, daß der Kläger von der Bahn erfaßt und schwer verletzt wurde. Dieser erlitt u.a. eine Querschnittlähmung.

Der Kläger hat mit seiner Klage die Feststellung begehrt, daß beide Beklagte verpflichtet sind, ihm $\frac{2}{3}$ allen zukünftigen materiellen Schadens aus dem Unfall zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger übergegangen sind, sowie die Verurteilung des Erstbeklagten zur Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes.

Das Landgericht hat die gegen den Erstbeklagten gerichtete Klage abgewiesen und der gegen die Zweitbeklagte gerichteten Klage zur Hälfte entsprochen. Das Berufungsgericht hat auf die Berufung des Klägers festgestellt, daß beide Beklagte als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm die Hälfte allen materiellen Zukunftsschadens zu ersetzen. Gleichzeitig hat es den Schmerzensgeldanspruch gegen den Erstbeklagten unter Berücksichtigung eines hälftigen Eigenverschuldens des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Zweitbeklagten hat es zurückgewiesen.

Mit der Revision erstrebt der Erstbeklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils und die Zweitbeklagte die Feststellung, daß sie nur verpflichtet ist, dem Kläger ein Drittel des materiellen Zukunftsschadens zu ersetzen.

Entscheidungsgründe

I.

Als rechtliche Grundlage für die vom Kläger erhobenen Schadensersatzansprüche zieht das Berufungsgericht gegenüber beiden Beklagten § 823 BGB heran.

1. Das Berufungsgericht hat dazu aufgrund der von ihm durchgeführten Beweisaufnahme festgestellt, daß der Kläger mindestens 10 Sekunden vor dem Anprall bereits auf dem östlichen Gleis, auf seinem Fahrrad sitzend, gestanden hat. Es konnte aber nicht genau feststellen, wann er für den Erstbeklagten sichtbar geworden war, und welche Geschwindigkeit die Straßenbahn hatte, geht jedoch unter Verwendung des vom Landgericht eingeholten Sachverständigengutachtens davon aus, daß der Erstbeklagte jedenfalls die Geschwindigkeit nicht seiner Sichtweite angepaßt hatte. Das wirft das Berufungsgericht allerdings dem Erstbeklagten nicht als Verschulden vor. Zwar galt nach seiner Auffassung auch für eine auf besonderem Bahnkörper fahrende Straßenbahn grundsätzlich das Gebot des § 9 StVO a.F., auf Sicht zu fahren sobald sie sich, wie hier, einem nicht durch Andreaskreuze gesicherten Überweg näherte. Doch will das Berufungsgericht im Streitfall auf die geringe Bedeutung des Überwegs abstellen. Dafür, so meint es, spreche § 20 Abs. 3 BOSTrab, wonach dann, wenn der Straßenbahnführer an Kreuzungen mit wenig benutzten Wegen keine ausreichende Übersicht hat, Läutetafeln aufzustellen seien. Das

lasse darauf schließen, daß dort die Geschwindigkeit nicht der Sichtweite angepaßt werden müsse, vielmehr prophylaktisches Läuten genüge. Das Verschulden des Erstbeklagten sieht das Berufungsgericht deshalb darin, nicht so rechtzeitig geläutet zu haben, daß der Kläger das Gleis noch hätte räumen können.

Auch die Organe des Zweitbeklagten treffe ein Verschulden, da der Erstbeklagte von ihnen keine Anweisung zum Läuten erhalten habe. Sie haften daher nicht nur, wie das Landgericht angenommen hatte, aus dem Reichshaftpflichtgesetz, sondern, so wie der Erstbeklagte, auch aus § 823 BGB.

2. Dem Kläger legt das Berufungsgericht ein erhebliches Eigenverschulden zur Last, das es im Hinblick auf sein Alter jedoch nicht all zu hoch ansetzt.

Bei der Abwägung des Maßes der Verursachung und des Verschuldens der Parteien berücksichtigt es neben den schuldhaften Pflichtverletzungen beider Parteien eine ganz erhebliche Betriebsgefahr der Straßenbahn. In einer Hilfsbegründung führt das Berufungsgericht aus, zu der von ihm vorgenommenen Quotelung gelange es auch, wenn die Straßenbahn nur auf Sichtweite hätte gefahren werden dürfen.

II.

Diese Beurteilung hält im Ergebnis der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß Straßenbahnen, die auf besonderen Bahnkörpern fahren, jedenfalls bei Annäherung an Wegeübergänge, grundsätzlich ihre Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen müssen. Ob dies auch auf dem ausschließlich dem Bahnverkehr vorbehaltenen Gelände gilt, kann hier dahingestellt bleiben. Sobald nämlich der besondere Bahnkörper eine öffentliche Straße kreuzt, benutzt die dort verkehrende Straßenbahn diese mit. Ihr Fahrer hat deshalb in gleicher Weise wie bei sonstiger Benutzung des Verkehrsraums öffentlicher Straßen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu beachten (BayObLG VRS 14, 217; vgl. auch Senatsurteil vom 22. Oktober 1955 - VI ZR 168/54 = VersR 1955, 714 und OLG Köln VRS 4, 222). Er ist dabei insoweit an die für den Straßenverkehr geschaffenen Vorschriften über die Geschwindigkeit (§ 9 StVO a.F. bzw. § 3 StVO n.F.) gebunden, (BGH Urteil vom 21. November 1957 - 4 StR 334/57 = VRS 14, 121, 122).

a) Auch Straßenbahnen fahren grundsätzlich auf Sicht (vgl. § 59 Abs. 4 und 5 BOStrab). Das ist in § 48 Nr. 1 der vom Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) herausgegebenen Dienstanweisungen für den Fahrdienst der Straßenbahnen (DFStrab) ausdrücklich bestimmt. Dort heißt es in § 55 unter Nr. 1 außerdem: "Für die Bemessung der Fahrgeschwindigkeit sind die Bestimmungen der StVO in erster Linie maßgebend.... (also § 9 StVO). Während der Dunkelheit ist die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß die durch die Straßenbeleuchtung und den Scheinwerfer gegebene Sichtweite stets größer ist als der Notbremsweg." Zum Erlaß solcher Dienstanweisungen ist nach § 8 BOStrab jeder Betriebs-

leiter eines Straßenbahnunternehmens verpflichtet. Hier hat zwar das Berufungsgericht nicht festgestellt, daß die beklagte Straßenbahngesellschaft die DFStrab der VÖV für ihren Bereich übernommen hatte. Darauf kommt es jedoch nicht entscheidend an. Die DFStrab ist in vielen Städten der Bundesrepublik als Dienstanweisung im Sinne des § 8 BOStrab erlassen und durchweg zusätzlich durch örtliche Anordnungen ergänzt (vgl. BGH Urteile vom 22. Oktober 1955 - VI ZR 168/54 = aaO; vom 21. November 1957 - 4 StR 334/57 = aaO; vom 25. November 1969 - VI ZR 95/68 = VersR 1970, 140, 141 und vom 16. November 1971 - VI ZR 69/70 = VersR 1972, 152, 153). Soweit sie Bestimmungen über das Verhalten des Straßenbahnfahrers im Verkehr enthält, schafft sie kein neues Recht, sondern erläutert nur die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und konkretisiert die sich aus ihr und anderen Gesetzen (BOStrab usw.) ergebenden allgemeinen Verhaltenspflichten des Straßenbahnpersonals. Das gilt auch für die darin enthaltenen Angaben über die Geschwindigkeit von Straßenbahnzügen, jedenfalls für die Strecken, auf denen diese im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße verkehren oder bei denen ein besonderer Bahnkörper einen öffentlichen Weg kreuzt. Denn dort muß immer damit gerechnet werden, daß sich Hindernisse auf den Schienen befinden (BGH Urteil vom 21. November 1957 - 4 StR 334/57 = VRS 14, 121, 122 = VerkM 1958, 8; vgl. auch Floegel/Hartung/Jagusch, Straßenverkehrsrecht in der 18. Aufl. Anm. 4 Abs. 3 zu § 9 StVO a.F.; Mühlhaus, StVO 4. Aufl. § 3 Anm. 2 d).

Er darf daher dort (wie es § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO n.F. für den gesamten Straßenverkehr jetzt ausdrücklich vorschreibt), vor allem bei begrenzter Sicht, wie hier bei Dunkelheit, nur so schnell fahren, daß er innerhalb der für ihn übersehbaren Strecke vor einem auf der Fahrbahn befindlichen Hindernis rechtzeitig anhalten kann (BGH Urteil vom 21. November 1957 - 4 StR 334/57 = aaO; so ausdrücklich auch § 48 Nr. 1 DFStrab).

Dem steht nicht entgegen, daß ein Straßenbahnfahrer im allgemeinen darauf vertrauen kann, daß ein Verkehrsteilnehmer, den er vor sich auf den Gleisen in einem Abstand sieht, der dem Bremsweg der Bahn nahe kommt, diese rechtzeitig vor der herannahenden Straßenbahn verläßt, so daß er seinetwegen noch nicht sogleich die Fahrgeschwindigkeit zu verringern oder anzuhalten braucht (Senatsurteil vom 22. Oktober 1955 - VI ZR 168/54 = aaO; vgl. auch BGHSt 1, 192, 195). Es gibt aber keinen Vertrauensgrundsatz dahin, daß nicht einsehbare Gleisstrecken frei sind.

b) Der Grundsatz des Fahrens auf Sicht muß auch dann Anwendung finden, wenn eine Straßenbahn einen wenig benutzten Weg kreuzt. Hier können sich nämlich, wenn auch seltener, die gleichen Gefahren ergeben wie an stärker befahrenen Überwegen. Die geringere Wahrscheinlichkeit eines Unfalls darf nicht entscheidend dafür sein, ob Sorgfaltspflichten zu beachten sind. Dies ist allgemein im Verkehrsrecht anerkannt. Aus der in § 20 Abs. 3 BOSTrab angeordneten Aufstellung von Läutetafeln (Signal Sh. 4 der Anlage 4 zur BOSTrab) an wenig benutzten Wegen ohne ausreichende Übersicht darf

nicht darauf geschlossen werden, wie das Berufungsgericht erwägt, daß dort die Geschwindigkeit nicht der Sichtweite angepaßt werden müsse. Diese Anordnung beruht nur auf dem Gedanken, daß an solchen Stellen der Straßenverkehr rechtzeitig gewarnt werden soll, den Überweg frei zu machen, damit die Bahn, wenn sie sich dem Überweg nähert, nicht zum Bremsen oder gar zum Anhalten gezwungen wird. Es ist der gleiche Gesichtspunkt, der den erkennenden Senat unter der Geltung des § 12 Abs. 1 StVO a.F. veranlaßt hat, von einem Kraftfahrer, der sich unübersichtlichen Stellen näherte, zu verlangen, unter Umständen schon Warnzeichen zu geben, wenn er mit der Möglichkeit der Annäherung gefährdeter Verkehrsteilnehmer rechnen mußte (Urteil vom 27. Mai 1960 - VI ZR 91/59 = VersR 1960, 667, 669; vgl. auch Urteil vom 8. Februar 1966 - VI ZR 181/64 = VersR 1966, 540, 541). Hätte an jenem Überweg eine Läutetafel gestanden, so wäre der Erstbeklagte auch am hellen Tage angehalten gewesen zu läuten - also auch ohne konkreten Anlaß. Darum aber geht es hier, wo infolge Dunkelheit sein Anhaltweg länger als die Reichweite seines Lichtes war, nicht. Hier durfte er nicht so schnell fahren, daß er nicht mehr innerhalb der übersehbaren Strecke vor einem Hindernis anhalten konnte. Eine Freistellung der Straßenbahn von dem Gebot des Fahrens auf Sicht an weniger benutzten Wegen würde dem allgemeinen Grundsatz jeder vernünftigen Straßenverkehrsregelung zuwider laufen, der zwingend klare, unzweideutige Regeln erfordert. Das Recht zur schnelleren Fahrt würde dann im wesentlichen von der persönlichen Einschätzung des jeweiligen

Fahrers über die Benutzungshäufigkeit eines kreuzenden Weges abhängen. Sein Vertrauen darauf, daß der Überweg frei sein werde, kann das Gebot, auf Sicht zu fahren, nicht "relativieren" (vgl. Senatsurteil vom 14. Mai 1974 - VI ZR 106/73 - VersR 1974, 997, 998).

Im Streitfall kann es deshalb dahinstehen, ob der Erstbeklagte verpflichtet war, Läutesignale abzugeben, obwohl keine Läutetafel aufgestellt war. Sein Verschulden ergibt sich bereits daraus, daß er die Geschwindigkeit des Straßenbahnzuges nicht seiner Sichtweite angepaßt hatte, obwohl er auch ohne besondere Anweisung hätte erkennen können, daß dies notwendig war. Er beruft sich jedenfalls nicht darauf, eine gegenteilige Anweisung der Zweitbeklagten erhalten zu haben.

2. Im Ergebnis zutreffend ist das Berufungsurteil auch insoweit, als darin zum Nachteil der Zweitbeklagten entschieden ist.

a) Die Verfahrensrügen, mit der sich die Revision der Zweitbeklagten gegen die Fassung des Urteilsausspruchs (Haftung als Gesamtschuldner) und die Heranziehung des § 823 BGB als Anspruchsgrundlage wendet, hat der Senat geprüft, aber nicht für begründet erachtet (Art. 1 Nr. 4 BGH-EntlG). Der Kläger hatte am Schlusse seiner Berufungsbegründung seinen Ersatzanspruch ausdrücklich auf §§ 823, 831 BGB gestützt.

b) Ob die Angriffe der Revision gegen die Begründung, mit der das Berufungsgericht die Verurteilung der Zweitbeklagten aus § 823 BGB stützt, Erfolg haben könnten, kann dahingestellt bleiben, Denn diese ist

jedenfalls, gemäß § 831 BGB ersatzpflichtig, da sie sich hinsichtlich des Erstbeklagten als ihres Ver-
richtungsgehilfen nicht entlastet hat.

Die Zweitbeklagte hat zwar mit Schriftsatz vom 12. Januar 1973 Unterlagen für eine Entlastung vorgelegt. Das reicht aber nicht aus, da sie nur die Auswahl und Überwachung des Erstbeklagten betreffen. Aus ihrem Vorbringen ergibt sich jedoch nicht, daß sie den Erstbeklagten darüber belehrt hat, mit welcher Geschwindigkeit er sich jenem Überweg nähern mußte, oder daß sie ihm wenigstens eine seine Fahrweise regelnde Dienstanweisung, etwa die DFStrab ausgehändigt hat, wie dies in § 8 BOStrab ausdrücklich vorgeschrieben ist. Noch im Revisionsverfahren vertritt sie die Auffassung, der Erstbeklagte habe die Geschwindigkeit des von ihm geführten Straßenbahnzuges nicht seiner in der Dunkelheit begrenzten Sichtweite anzupassen brauchen.

3. Die Ausführungen des Berufungsgerichts darüber, daß das Mitverschulden des Klägers in Anbetracht seines Alters nicht allzu hoch ist, sind ebenfalls rechtlich nicht zu beanstanden.

4. Entgegen der Auffassung der Revision läßt schließlich auch die vom Berufungsgericht für den Fall, daß die Straßenbahn nur auf Sichtweite gefahren werden durfte, in der Hilfsbegründung vorgenommene Abwägung der Verursachung und des Verschuldens der Parteien, die auf tatrichterlichem Gebiet liegt, keinen

Rechtsverstoß erkennen. Das Berufungsgericht hat das von ihm gefundene Ergebnis zwar knapp, aber doch ausreichend begründet und alle wesentlichen Umstände berücksichtigt. Es hat zu Recht auch für diesen Fall - so ist das Berufungsurteil zu verstehen - berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr der Straßenbahn an dem Überweg ganz erheblich war.

Dr. Weber

Nußgens

Sonnabend

Dunz

Dr. Kullmann