

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 823 Ed; BOSTrab (1937) § 31 Abs. 2

Der Triebwagenführer eines Straßenbahnzuges, dessen
Beiwagen nicht mit einem Schaffner besetzt ist, ver-
letzt die gebotene Sorgfalt, wenn er im Personenver-
kehr nach dem Anhalten den Straßenbahnzug in Bewegung setzt,
obwohl die elektrische Kontrolleinrichtung rotes Licht
zeigt und daraus zu erkennen ist, daß noch nicht alle
Türen geschlossen sind.

BGH, Urt. v. 25. November 1969 - VI ZR 95/68 - OLG Köln
LG Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 95/68

URTEIL

Verkündet am

25. November 1969
Kriegl
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Straßenbahnfahrers Othmar C [REDACTED],
K[REDACTED]-Br[REDACTED], Sch[REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Straßenbahnschaffners Hans F [REDACTED],
K[REDACTED]-Eh[REDACTED], D[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

3. der K[REDACTED] Verkehrs-Betriebe, Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, K[REDACTED]-Br[REDACTED],
Sch[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte,

- Prozeßbevollmächtigte
I. Instanz:

Rechtsanwälte [REDACTED], [REDACTED]
und [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] -

g e g e n

die Ehefrau Elisabeth B [REDACTED] geb. P[REDACTED],
K[REDACTED]-Hö[REDACTED], Cl[REDACTED] Weg [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Dr. Bode, Dr. Weber, Prof.Dr.Nüßgens und Sonnabend

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten G [REDACTED] und F [REDACTED] gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 7. Februar 1968 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden diesen Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war am 13. Januar 1966 gegen 14.40 Uhr Fahrgast im Beiwagen eines Straßenbahnzuges der Drittbeklagten, der vom Erstbeklagten gesteuert wurde; der Zweitebeklagte tat im Triebwagen als Schaffner Dienst, während der Beiwagen schaffnerlos war.

An der Endstation K [REDACTED]-Hö [REDACTED] befindet sich eine Straßenbahnschleife; die ankommenden Straßenbahnen halten zunächst an einer nur zum Aussteigen bestimmten Stelle und rücken dann an die Einsteig-Haltestelle vor. Nach dem Anhalten an der Aussteig-Haltestelle geriet die Klägerin unter den Beiwagen des wieder anfahrenen Straßenbahnzuges und erlitt schwere Verletzungen.



Die Klägerin hat die Drittbeklagte nach den Vorschriften des Reichshaftpflicht- und Sachschadenhaftpflichtgesetzes, den Erst- und Zweitbeklagten aus unerlaubter Handlung für den ihr entstandenen Körper- und Sachschaden in Anspruch genommen. Sie hat behauptet, der Erstbeklagte habe den Straßenbahnzug in Bewegung gesetzt, als die Türen noch nicht geschlossen gewesen seien und sie selbst sich noch auf dem Trittbrett der mittleren Beiwagentür befunden habe. Der Zweitbeklagte habe entgegen seiner Dienstvorschrift an der Endstation den Beiwagen nicht aufgesucht und dem Erstbeklagten vorzeitig das Abfahrtsignal gegeben.

Die Beklagten haben das Vorbringen der Klägerin bestritten und behauptet, der Unfall sei auf deren eigene Unvorsichtigkeit zurückzuführen.

Durch Teil- und Grundurteil hat das Landgericht die Klage gegen den Erst- und Zweitbeklagten abgewiesen, den mit 590 DM bezifferten Klageantrag gegenüber der Drittbeklagten jedoch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; die Drittbeklagte hat gegen dieses Urteil ein Rechtsmittel nicht eingelegt.

Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht den bezifferten Klageantrag gegenüber allen drei Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; ferner hat es den Klageanspruch gegen den Erst- und Zweitbeklagten auf Zahlung einer Rente wegen vermehrter Bedürfnisse und eines Schmerzensgeldes für die Zeit vom 13. Januar 1966 bis 1. April 1967 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sowie festgestellt, daß der Erst- und Zweitbeklagte als Gesamt-

schuldner verpflichtet sind, der Klägerin vom 1. April 1967 an eine der Höhe nach noch nicht bestimmbare Geldrente und für die Zeit nach dem 1. April 1967 ein der Höhe nach noch nicht bestimmbares Schmerzensgeld zu zahlen.

Mit der Revision erstreben der Erst- und Zweitbeklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß der Unfall sich im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Wiederauffahren des Straßenbahnzuges ereignet hat. Es hat festgestellt, daß der Erstbeklagte angefahren ist, bevor die Klägerin endgültig ausgestiegen war und während die das automatische Öffnen und Schließen der mittleren Beiwagentür signalisierende Kontroll-Lampe vor dem Fahrersitz rotes Licht und damit zeigte, daß noch nicht alle Türen geschlossen waren. Das Berufungsgericht hat in Würdigung der Aussage der Zeugin H. die Feststellung getroffen, daß die Klägerin den Beiwagen durch die mittlere Tür, nicht - wie die Beklagten behaupten - durch die lediglich zum Einsteigen bestimmte hintere Tür verlassen hat; insoweit hat das Berufungsgericht dem Umstand, daß später eine der von der Klägerin mitgeführten Taschen in unmittelbarer Nähe der hinteren Tür aufgefunden worden war, keine Bedeutung beigemessen, weil nach seiner Überzeugung nicht ausgeschlossen oder geklärt

werden kann, ob ein Dritter oder einer der nach dem Unfall eingreifenden Helfer die Tasche nachträglich dorthin gestellt hat.

Die von der Revision gegen diese Feststellungen erhobenen Verfahrensrügen hält der Senat nicht für durchgreifend; sie stellen im wesentlichen einen unzulässigen Angriff auf die dem Tatrichter vorbehaltene Beweiswürdigung dar.

Auch die von dem Berufungsgericht angestellten Berechnungen über den Zeitablauf, wie er sich aus der Aussage der Zeugin H. ergibt, lassen keinen Rechtsverstoß erkennen; sie halten sich in dem dem Tatrichter vorbehaltenen Bereich der Tatsachenwürdigung.

Zu Recht ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, es seien keine Anhaltspunkte dafür gegeben, daß die Klägerin erst nach dem Aussteigen infolge Schneeglätte zu Fall und unter den Beiwagen geraten ist. Diese Möglichkeit hat das Berufungsgericht auf Grund der - von dem Revisionsgericht nicht nachprüfaren - Würdigung der Aussage der Zeugin H. ausgeschlossen.

II.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Zweitbeklagte, der Schaffner, dem erstbeklagten Fahrer ein Abfahrtsignal gegeben hat, bevor die Klägerin den Beiwagen endgültig verlassen hatte. Es macht dem Zweitbeklagten zum Vorwurf, den Aussteigevorgang nicht genügend überwacht und sich nicht davon überzeugt zu haben, daß die Fahrt zur Einsteigestelle ohne Gefahr für Dritte fortgesetzt werden konnte.

Diese Beurteilung gibt im Ergebnis zu Bedenken keinen Anlaß. Zwar durfte das Berufungsgericht zur Beurteilung der dem Zweitbeklagten obliegenden Schaffner-Pflichten nicht Nr. 9 der von der Drittbeklagten herausgegebenen "Örtlichen Anordnungen" (Anlage zur "Dienstweisung für den Fahrdienst der Straßenbahnen" - DFStrab-, Ausgabe 1962) heranziehen, weil die Vorschrift nur auf Straßenbahnzüge ohne automatische Türbetätigung anwendbar ist. Die vom Berufungsgericht erwähnte Vorschrift des § 34 DFStrab betrifft, wie den Beklagten zuzugeben ist, nur innerbetriebliche Vorgänge. Hingegen ergab sich für den Zweitbeklagten, wenn er schon dem Erstbeklagten ein Abfahrtsignal gab, eine Verpflichtung zur Überwachung des Aussteigevorgangs am Beiwagen aus § 18 Abschnitt B Nr. 2 DFStrab, wonach er ein Signal zur Weiterfahrt erst dann geben durfte, wenn das Aussteigen beendet und das Signal vom Beiwagen aus gegeben war; die Anordnung macht es dem Triebwagenschaffner ferner zur Pflicht "auch tunlichst den Beiwagen (zu) beobachten". Diese Vorschrift deckt sich im wesentlichen mit § 60 Abs. 3 Nr. 6 der am 16. Oktober 1965 verkündeten Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vom 31. August 1965 (BGBl I 1513), die am Unfalltag zwar noch nicht in Kraft getreten war (§ 73 Abs. 1 BOStrab), aber hinsichtlich der Sorgfaltspflicht bei der Signalabgabe der Vorschrift des § 31 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab 1937) vom 13. November 1937 (RGBl I 1247) in der Fassung vom 14. August 1953 (BGBl I 974) entspricht, im übrigen auch nur einen allgemeinen Grundsatz über die im Straßenbahnverkehr erforderlichen Sorgfaltspflichten zum Ausdruck bringt.

Diese Sorgfaltspflicht hat der Zweitbeklagte schuldhaft verletzt; sein Verhalten war ursächlich für die Abfahrt des Straßenbahnzuges und die hierdurch verursachte Verletzung der Klägerin.

III.

Das von dem Zweitbeklagten, dem Schaffner, gegebene Abfahrtsignal war für den erstbeklagten Fahrer Anlaß, den Straßenbahnzug wieder in Bewegung zu setzen, obwohl er, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt hat, an der Kontrollampe auf dem Pult vor seinem Fahrersitz ersah oder ersehen mußte, daß noch nicht alle Türen des Straßenbahnzuges geschlossen waren. Der Erstbeklagte durfte sich allein auf Grund des von dem Schaffner gegebenen Abfahrtsignals über die Vorschrift des § 22 Nr. 1 DFStrab - ergänzt durch Nr. 17 der von dem Verkehrsbetrieb herausgegebenen "Örtlichen Anordnungen" nicht hinwegsetzen. Hiernach müssen fernbediente Außentüren vor dem Abfahren geschlossen werden. Die optische Signalanlage am Fahrerpult zeigte dem Fahrer an, daß dies noch nicht hinsichtlich aller Türen des Straßenbahnzuges geschehen war; er mußte deshalb mit dem Anfahren warten, bis das rote Kontrolllicht auf "grün" umsprang, da erst dieses Zeichen eindeutig zu erkennen gab, daß nunmehr alle Türen geschlossen waren. Zumindest hätte er aus dem Ausbleiben des Wechsels des Kontrolllichts von "rot" auf "grün" folgern müssen, daß irgend etwas mit der Betätigung der mittleren Tür des Beiwagens nicht in Ordnung war. Dieser Umstand hätte für ihn Anlaß sein müssen, entweder selbst nach dem rechten zu sehen oder den Schaffner

damit zu beauftragen. Er durfte sich aber über die von der optischen Elektroanlage signalisierte Warnung nicht hinwegsetzen, weil er dieser den Vorzug gegenüber dem von seinem Schaffner gegebenen Abfahrtsignal geben mußte. Der Führer eines Straßenbahnzuges, dessen Beiwagen nicht mit einem Schaffner besetzt ist, ist verpflichtet, die das Schließen der Türen überwachende elektrisch-optische Einrichtung zu beachten. Er darf trotz Aufleuchtens der roten Kontrollampe ausnahmsweise nur dann abfahren, wenn er sich davon überzeugt hat, daß das von der elektrischen Kontrolleinrichtung gegebene Signal dem wirklichen Geschehensablauf nicht entspricht, wenn also die Einrichtung defekt geworden ist, wie dies gelegentlich auch bei Verkehrsampeln zu beobachten ist.

An diesen Erfordernissen hat es der Erstbeklagte fehlen lassen, so daß auch ihn der Vorwurf trifft, durch Mißachtung der im Straßenverkehr gebotenen Sorgfalt die Verletzung der Klägerin schuldhaft verursacht zu haben.

Zu Recht hat also das Berufungsgericht eine gesamtschuldnerische Haftung von Triebwagenführer und -schaffner bejaht, weil beide schuldhaft Ursachen für den Unfall gesetzt haben. Deshalb war die Revision dieser beiden Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. Bode

Dr. Weber

Nüßgens

Sonnabend