

63. über die Verantwortlichkeit von Straßenbahn und Fußgänger bei Verdunkelung.

Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1. BGB. § 254.

V. Zivilsenat. Ur. v. 14. September 1943 i. S. Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (Bekl.) w. B. (Kl.). V 57/43.

- I. Landgericht Essen.
- II. Oberlandesgericht Hamm.

Der Kläger wurde am 19. Januar 1941 gegen 20 Uhr auf der B. Straße in E. beim Überschreiten der Straßenbahngleise von einem Straßenbahnzug angefahren und erheblich verletzt. Die Unfallfolgen sind noch nicht behoben. Mit der Behauptung, sowohl die Betriebsleitung als auch den Fahrer des Straßenbahnwagens treffe ein Verschulden am Unfall, hat er die Feststellung begehrt, daß die beiden Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihm allen gegenwärtigen und zukünftigen Schaden zu ersetzen. Die Beklagten haben dagegen geltend gemacht, der Unfall sei allein auf eigenes Verschulden des Klägers zurückzuführen, der sich vor dem Betreten der Gleisanlage nicht genügend vergewissert habe, ob er die Gleise ohne Gefahr überschreiten könne.

Die Klage gegen den zweitbeklagten Fahrer ist mangels eines Verschuldens dieses Beklagten rechtskräftig abgewiesen worden. Dagegen haben Landgericht und Oberlandesgericht festgestellt, daß die Erstbeklagte verpflichtet sei, dem Kläger im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes seinen Schaden zur Hälfte zu ersetzen. Die Revision der Erstbeklagten hatte keinen Erfolg.

G r ü n d e :

Das Berufungsgericht verneint ohne Rechtsirrtum ein Verschulden der gesetzlichen Vertreter der Erstbeklagten, so daß nur eine Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz in Frage kommt. Diese bejaht es, weil nicht angenommen werden könne, daß der Unfall allein auf ein Verschulden des Klägers zurückzuführen sei. Es stellt fest, der Kläger sei ebenso wie seine Frau und sein Sohn vor dem Betreten der Gleise stehen geblieben und habe nach rechts und links Umschau gehalten. Wenn er trotzdem von einem Straßenbahnwagen erfaßt worden sei, so sei dies auf besondere Umstände zurückzuführen, die einerseits den Kläger zu einer erhöhten Sorgfalt hätten veranlassen müssen, andererseits die Betriebsgefahr erhöht hätten. Zwar sei die Unfallstelle trotz der an der Seite der Gleise befindlichen Baumreihe gut übersehbar. Aber die Straße habe zur Unfallstelle hin ein starkes Gefälle, wodurch das Geräusch der heran kommenden Straßenbahnwagen erheblich herabgesetzt werde. Außerdem sei es sehr dunkel gewesen, und es habe diesiges Wetter mit Schnee und Regen geherrscht. Dadurch seien die Sicht und auch die Hörsfähigkeit vermindert worden; das vom Fahrer des Wagens gegebene Läutezeichen sei

nur bei angespannter Aufmerksamkeit zu hören gewesen und man habe allenfalls das Scheinwerferlicht, nicht aber die oberen Lichter des Wagens erkennen können. Auf welche Entfernung das Scheinwerferlicht bei angespannter Aufmerksamkeit sichtbar gewesen sei, lasse sich nicht feststellen. Immerhin hätte der Kläger, dem die Örtlichkeit seit langem bekannt gewesen sei, diese besonderen Verhältnisse berücksichtigen und daher besonders vorsichtig sein müssen. Andererseits sei durch diese besonderen Umstände die Betriebsgefahr der Bahn wesentlich erhöht worden, so daß eine Verteilung des Schadens auf beide Parteien je zur Hälfte gerechtfertigt sei.

Die Angriffe der Revision gegen diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete liegenden Ausführungen sind nicht begründet. Es fehlt jeder Anhalt dafür, daß das Berufungsgericht die Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Gleiskörper übersehen haben sollte. Es hat selbst eine Ortsbesichtigung vorgenommen, im Urteil, auch auf die Baumreihe hingewiesen. Es hat auch die Vorsichtsmaßnahmen des Klägers (Stehenbleiben und Umschauen) keineswegs als genügend angesehen, sondern gerade im Hinblick auf die dem Kläger bekannte Örtlichkeit eine noch weitergehende Aufmerksamkeit verlangt. Damit ist den in Betracht kommenden örtlichen Verhältnissen in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

Entgegen der Meinung der Revision ist ferner nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht das Überhören des Läutezeichens durch den Kläger nicht als ein so schweres Verschulden angesehen hat, daß deswegen die Versagung jeglichen Schadensersatzanspruches gerechtfertigt wäre. Die Möglichkeit, daß diefiges, regnerisches Wetter mit Schneetreiben den Schall eines Läutezeichens wie auch das Geräusch des Wagens dämpft, ist nicht von der Hand zu weisen, zumal wenn, wie es nach Lage der Sache nicht ausgeschlossen ist, der Fahrer das Läutezeichen an der Unfallstelle nicht mit vollem Tone gegeben hat. Hinzu kommt, daß bei starker Dunkelheit die Aufmerksamkeit des Fußgängers durch Beobachtung des Erdbodens in Anspruch genommen wird, um ein Anstoßen mit dem Fuß an ein Hindernis, hier an die Gleise oder ihre Einbettung, und einen Sturz zu vermeiden. Daß der Fahrer „kurz“ vor der Unfallstelle, und zwar in einer Entfernung von 10 Metern, das Läutezeichen gegeben habe, hat das

Berufungsgericht nicht festgestellt. Seine Annahme, das Läutezeichen habe ohne größliches Verschulden überhört werden können, widerspricht daher weder den Denkgesetzen noch der allgemeinen Erfahrung. Ob die weitere Annahme, vermutlich habe Westwind geherrscht, den tatsächlichen Witterungsverhältnissen entsprach und ohne besondere Feststellung gerechtfertigt war, kann dahingestellt bleiben, da das Berufungsgericht diesem Gesichtspunkt ersichtlich keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen hat.

Ohne Rechtsirrtum hat es ferner auch darin kein überwiegendes Verschulden des Klägers gesehen, daß er die Lichter des Straßenbahnwagens nicht erkannt und beachtet hat. Auch bei der Augenscheineinnahme waren nur das Scheinwerferlicht, nicht aber die oberen Lichter mit der Wagenummer auf weitere Entfernung deutlich erkennbar. Die Witterungsverhältnisse waren jedoch damals günstiger als am Unfalltage, wo diesiges Wetter und mit Schnee durchmischter Regen herrschten. Dadurch kann die Wirkung des infolge der Verdunklungsvorschriften gedämpften Scheinwerferlichtes so herabgemindert worden sein, daß der Scheinwerfer keinen hellen Lichtstrahl mehr vorauswarf, sondern nur noch wie ein einfaches Licht wirkte. Dieses kann dann noch durch die Baumreihe zeitweise verdeckt gewesen und dadurch der Aufmerksamkeit des Klägers entzogen worden sein, wie es auch das Strafurteil annimmt. Der Ansicht des Berufungsgerichts, daß am Unfalltage bei einer durch die Obacht auf den Weg abgelenkten Aufmerksamkeit die Lichter des Wagens ohne erheblicheres Verschulden hätten übersehen werden können, kann daher nicht entgegengetreten werden.

Verfehlt ist schließlich die Meinung der Revision, ein Fußgänger habe den Schaden stets selbst zu tragen, wenn er beim Überschreiten einer ihm wohlbekannten, völlig geraden und übersichtlichen Gleisanlage angefahren werde, selbst wenn dies im Krieg in der Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter geschehe. Denn das würde im Ergebnis nichts anderes bedeuten, als daß während des Krieges der Fußgänger allein die besonderen Gefahren der Verdunklung zu tragen hätte, während nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats (RGZ. Bd. 167 S. 325, Bd. 168 S. 305 u. a.) dadurch nicht nur die Sorgfaltspflicht des Fußgängers, sondern auch die Gefährdungshaftung der Bahn

erhöht wird und deshalb, wenn nicht besondere Umstände ein überwiegendes Verschulden des Fußgängers rechtfertigen, der Schaden auf die Beteiligten zu verteilen ist. Letzteres muß besonders dann gelten, wenn, wie hier, die Wirkung der Scheinwerfer eines Fahrzeugs bei dem Unfall eine Rolle gespielt hat. Denn, wie bereits betont, wird diese Wirkung durch die Verdunklungsmaßnahmen nicht unerheblich beeinträchtigt; der Scheinwerfer wirft nicht mehr den weiten Lichtstrahl voraus, der sonst die Fahrbahn in mehr oder weniger großem Maß aufhellt und dadurch schon von weitem das Herannahen eines Fahrzeugs anzeigt, auch wenn der Scheinwerfer selbst nicht oder nicht ständig sichtbar, z. B. durch Bäume, Hecken oder dergl. verdeckt ist. Gerade die für die Verkehrssicherheit wesentliche Vorankündigung der schnellen Fahrzeuge durch einen starken Lichtschein fällt infolge der Herabminderung der Lichtstärke der Scheinwerferlampen fort. Wird aber diese Aufgabe der Scheinwerfer, die von dem schnell herankommenden Fahrzeug ausgehenden Gefahren durch Erkennbarmachung auf weite Sicht herabzumindern, durch die Verdunklungsvorschriften beeinträchtigt, so erhöht sich damit zu Lasten der Straßenbahn deren Betriebsgefahr, und es dürfen die Anforderungen an die erhöhte Vorsicht der anderen Straßenbenutzer nicht überspannt werden.

Im vorliegenden Falle waren diese besonderen Gefahren der Verdunklung noch weiter durch die herrschenden Witterungsverhältnisse erhöht, die sich ebenfalls sowohl auf den Straßenbahnverkehr wie auf den Fußgängerverkehr ungünstig auswirkten. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in der Nichtanwendung einer gesteigerten Sorgfalt auf Seiten des Fußgängers wie in der erhöhten Betriebsgefahr der Bahn eine gleich schwere Ursache für den Unfall erblickt und den Schaden deshalb beiden Parteien je zur Hälfte auferlegt hat.