



HVBG

HVBG-Info 28/1993 vom 02.12.1993, S. 2516 - 2521, DOK 750.15:751.1/017

**Regreß; Haftung nach § 1 Abs. 1, 6 HaftpflG - Urteil des LG Mannheim vom 12.02.1993 - 9 O 431/92 - und des OLG Karlsruhe vom 09.06.1993 - 1 U 52/93 -**

Regreß; Haftung nach § 1 Abs. 1, 6 HaftpflG;  
hier: Urteile des LG Mannheim vom 12.02.1993 - 9 O 431/92 - und  
des OLG Karlsruhe vom 09.06.1993 - 1 U 52/93 -  
Die Gerichte hatten sich mit der Frage der Haftung einer Verkehrs-  
AG für den Betrieb der Straßenbahn nach § 1 Abs. 1, 6 HaftpflG  
sowie ein der Geschädigten gem. § 4 HaftpflG, § 254 Abs. 1 BGB  
anzurechnendes Mitverschulden zu befassen. Die Urteile enthalten  
wesentliche Ausführungen zu der Frage des vollständigen  
Zurücktretens der Betriebsgefahr im Hinblick auf ein  
anzurechnendes Mitverschulden der Geschädigten. Beiden Urteilen  
lag folgender Sachverhalt zugrunde:  
Am 15.11.1990 gegen 16.10 Uhr fuhr die bei dem Kläger  
unfallversicherte Frau R.M. mit ihrem Fahrrad von ihrer  
Arbeitsstätte nach Hause in die G-Straße in M. Auf ihrem Heimweg  
mußte sie den Gleiskörper der Straßenbahn in der F-Straße  
überqueren. Sie wollte hierzu die Fußgänger- und Radfahrerfurt in  
Höhe der R-Straße zwischen Haltestellen F-Brücke und B-Straße  
benutzen. Diese Fußgängerfurt ist durch ein gelbes Blinklicht bei  
herannahender Straßenbahn und durch das Verkehrszeichen  
"Straßenbahn hat Vorrang" gesichert. Sie näherte sich auf dem  
rechten Radweg der R-Straße der F-Straße und achtete nicht auf das  
gelbe Blinklicht. Sie fuhr unachtsam auf den Gleiskörper der  
Straßenbahn und prallte gegen den in Richtung M.-V. fahrenden  
Straßenbahnzug der Beklagten, der von dem Straßenbahnführer T.E.  
gelenkt wurde. Bei dem Zusammenstoß wurde Frau M. schwer verletzt.  
Bei ihrer Aufnahme in das Klinikum der Stadt M. wurden eine  
Schädelfraktur und eine Schlüsselbeinfraktur links festgestellt.  
Vom 15.11. bis 21.12.1990 wurde die Verletzte stationär behandelt.  
Es schloß sich eine vierwöchige Kur zu Rehabilitationszwecken an.  
Die Verletzte war bis Ende Mai 1991 arbeitsunfähig. Der Kläger  
erbrachte für diesen Arbeitsunfall Leistungen in Höhe von  
insgesamt 17.052,66 DM. Er verlangte nunmehr aus übergegangenem  
Recht von diesen Gesamtaufwendungen 30 %, d. h. 5.115,80 DM.  
Weiterhin begehrte er die Feststellung, daß die beklagte  
Verkehrs-AG verpflichtet ist, dem Kläger 30 % der Aufwendungen zu  
ersetzen, die dieser aufgrund des Verkehrsunfalls vom 15.11.1990  
zu erbringen hat.  
Das OLG Karlsruhe hat mit Urteil vom 09.06.1993 - 1 U 52/93 -  
entschieden, daß die Beklagte dem gemäß § 116 SGB X aktiv  
legitimierten Kläger aus Betriebsgefahr nach § 1 Abs. 1,  
6 HaftpflG auf Schadensersatz haftet. Die Beklagte habe den  
Nachweis eines für ihren Straßenbahnfahrer unabwendbaren  
Ereignisses (§ 1 Abs. 2 Satz 2 HaftpflG) nicht geführt. Das der  
Geschädigten gem. §§ 4 HaftpflG, 254 Abs. 1 BGB anzurechnende

Mitverschulden führte nicht zu einem vollständigen Zurücktreten der von der Beklagten zu tragenden Betriebsgefahr. Der Haftungsanteil der Beklagten sei mit 20 % zu bemessen. Die Berufung der Beklagten wandte sich gegen die Berücksichtigung der von der Straßenbahn ausgehenden Betriebsgefahr, weil sie meint, der Unfall sei für den Straßenbahnfahrer unabwendbar gewesen. Dies trifft jedoch im vorliegenden Fall nicht zu. Die Beklagte hat nicht unter Beweis gestellt, daß ihr Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtete (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 3 HaftpflG). Die Beklagte führt aus, der Straßenbahnfahrer habe in dem Moment, in dem er die Möglichkeit eines Verkehrsstoßes gesehen habe, Warnzeichen gegeben und eine Gefahrenbremsung eingeleitet. Entscheidend ist für diese bloße Bewertung jedoch, wann konkret diese Möglichkeit aus der Sicht des besonders sorgfältigen Fahrzeugführers in Betracht zu ziehen war. Die Darlegungs- und Beweispflicht trifft insoweit die Beklagte. Aus dem Vorbringen der Beklagten folgt, daß der Straßenbahnführer auf die Geschädigte erst reagierte, als diese sich zumindest schon unmittelbar an die Bahnleihe angenähert hatte. Der Beklagten ist zwar zuzugeben, daß der Zugführer auf verkehrsrichtiges Verhalten der Radfahrerinnen vertrauen und davon ausgehen durfte, daß diesen den deutlichen Warnhinweisen in Gestalt der unstreitig an der Unfallstelle aufgestellten Beschilderung und der Warnbeleuchtung Beachtung schenken werde. Das Gericht führt aus, daß ein besonders sorgfältiger Straßenbahnführer jedoch in dieser Situation schon frühzeitiger mit der Möglichkeit gerechnet hätte, die Radfahrerinnen werde sich nicht an den Vorrang der Straßenbahn halten. Richtig ist zwar, daß der Straßenbahnführer im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften (§ 1 Abs. 2, 16 StVO) nur verpflichtet ist, Warnzeichen zu geben, wenn konkrete Umstände vorliegen, die einen anderen Verkehrsteilnehmer als gefährdet erscheinen lassen und wenn das Klingelzeichen als das geeignete Mittel zur Warnung dieses Verkehrsteilnehmers in Betracht kommt. Eine solche Gefahrensituation, die eine Verringerung der Geschwindigkeit und die Abgabe eines Klingelzeichens für einen besonders sorgfältigen Straßenbahnführer angezeigt erscheinen ließ, kündigte sich im vorliegenden Fall jedenfalls an, als die Radfahrerinnen die Verkehrsinsel erreichte ohne Anzeichen dafür zu geben, sie werde auch anhalten. Es sind keinerlei Anzeichen dafür vorgetragen oder sonst ersichtlich, daß die Radfahrerinnen für den Straßenbahnführer erst als potentiell gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen sichtbar wurde, als er die Brems- und Klingelreaktion einleitete. Die Beklagte hat auch nicht in substantiiertes Weise vorgetragen, daß der Unfall sich auch ereignet hätte, wenn der Straßenbahnfahrer jede Sorgfalt beobachtet hätte. Das Eigenverschulden der Geschädigten ist zwar als erheblich anzusehen, da diese den Vorrang der Straßenbahn gröblich mißachtete. Andererseits ist die Betriebsgefahr eines Straßenbahnzuges beträchtlich höher einzustufen als diejenige eines Pkw. Der Senat ist nicht der Ansicht, daß die Ausbildung des eigenen Gleiskörpers und der im Bereich der Unfallstelle aufgestellten Warnhinweise ausreichen, die Betriebsgefahr der Straßenbahn wegen des erheblichen Eigenverschuldens der Radfahrerinnen hier zu vernachlässigen. Erhält es hingegen mit dem Landgericht für zutreffend, im Rahmen der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Unfallbeteiligten nach § 254 BGB die konkreten Auswirkungen der Betriebsgefahr der Straßenbahn angesichts des Grades des die Radfahrerinnen treffenden Verschuldens lediglich geringer zu gewichten und deshalb mit nur 20 % zu bemessen. Diese Bewertung entspricht der im Falle BGH VersR 67, 138/139 vorgenommenen Haftungsverteilung.

