Titel:

Aufwendungsersatzanspruch für Krankenhausbehandlung wegen eines Sturzes in einem Bus aufgrund einer Vollbremsung

Normenketten:

BGB § 254, § 276, § 823 Abs. 1, Abs. 2

SGB X § 116 Abs. 1, Abs. 3

StVG § 7 Abs. 1, § 9, § 18 Abs. 1 S. 2

StVO § 1 Abs. 2

ABB § 4 Abs. 3 S. 5, § 6 Abs. 3

Leitsätze:

1. Ist bei Klageerhebung ein Teil des Schadens schon entstanden, die Entstehung weiteren Schadens aber noch zu erwarten, so ist der Kläger grundsätzlich nicht gehalten, seine Klage in eine Leistungs- und eine Feststellungsklage zu spalten. Er darf auch in vollem Umfang Feststellungsklage erheben. (Rn. 15) (red. LS Andy Schmidt)

2. Bei § 18 Abs. 2 StVG handelt es sich um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Der Fahrer hat im Rahmen von § 18 Abs. 2 StVG nicht eine Unabwendbarkeit des Unfalls nachzuweisen; die Verschuldenshaftung des Fahrers nach § 18 StVG ist auf den Sorgfaltsmaßstab des durchschnittlichen Fahrers im Sinne des § 276 BGB beschränkt, die Anforderungen an den Idealfahrer gelten für ihn nicht, es genügt, dass er sich verkehrsgerecht verhalten hat. (Rn. 25) (red. LS Andy Schmidt)

3. Der Fahrer eines Linienbusses, der seinen Fahrplan einzuhalten hat, darf darauf vertrauen, dass die Fahrgäste ihrer Verpflichtung, sich stets einen festen Halt zu verschaffen, nachkommen. Es ist allein Sache des Fahrgastes, für einen sicheren Halt zu sorgen und so eine Sturzgefahr zu vermeiden. Der Busfahrer braucht sich selbst vor dem Anfahrvorgang nur dann zu vergewissern, ob ein Fahrgast Platz oder Halt im Wagen gefunden hat, wenn eine erkennbare schwere Behinderung des Fahrgastes ihm die Überlegung aufdrängte, dass dieser andernfalls beim Anfahren stürzen werde. (Rn. 26) (red. LS Andy Schmidt)

4. Ein Fahrgast muss damit rechnen, dass bei der Fahrt ruckartige Bewegungen des Verkehrsmittels auftreten können, die seine Standsicherheit beeinträchtigen. Er ist deshalb selbst dafür verantwortlich, dass er durch typische und zu erwartende Bewegungen einer Straßenbahn oder eines Linienbusses nicht zu Fall kommt und muss sich gegen plötzliche Bewegungen Absicherung verschaffen. Der Fahrgast muss in diesem Zusammenhang durchaus auch jederzeit mit einem scharfen Bremsen des Verkehrsmittels rechnen. (Rn. 30 – 31) (red. LS Andy Schmidt)

Schlagworte:

Betriebsgefahr, Fahrgast, Haftungsquote, Bus, Mitverschulden, Sozialversicherung, Verkehrsmittel, Sturz, Fußgänger, Vollbremsung

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Endurteil vom 10.08.2017 – 32 O 1988/16

Fundstelle:

BeckRS 2019, 33517

Tenor

I. Auf die Berufung der Klägerin vom 11.09.2017 wird das Endurteil des LG Ingolstadt vom 10.08.2017 (Az. 31 O 1988/16) abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1.1. Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an die Klägerin 24.394,68 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 19.12.2015 zu bezahlen.

1.2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, der Klägerin im Wege des Rechtsüberganges gemäß § 116 I, III SGB X nach einer Haftungsquote von 20% über den Leistungsantrag

hinaus sämtliche weiteren übergangsfähigen Aufwendungen zu ersetzen, soweit diese dem Ersatz derjenigen Schäden dienen, die ihrem Versicherten Herrn Markus S. aus dem Unfallereignis vom 23.05.2012 gegen 06.00 Uhr als Insasse des Busses der Beklagten zu 2), amtl. Kennzeichen ... 33, erwachsen sind und weiter erwachsen werden.

1.3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen die Parteien wie folgt:

Die Gerichtskosten die Klägerin zu 90%, die Beklagte zu 2) zu 10%.

Die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1) trägt die Klägerin, die der Beklagten zu 2) die Klägerin zu 80%, die der Klägerin die Beklagte zu 2) zu 20%. Im Übrigen tragen die Parteien ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Die weitergehende Berufung der Klägerin wird zurückgewiesen.

II. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Parteien wie folgt:

Die Gerichtskosten die Klägerin zu 80%, die Beklagte zu 2) zu 20%.

Die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1) trägt die Klägerin, die der Beklagten zu 2) die Klägerin zu 60%, die der Klägerin die Beklagte zu 2) zu 40%. Im Übrigen tragen die Parteien ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

III. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die jeweiligen Vollstreckungsschuldner können die Vollstreckung jeweils durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1

Die Klägerin macht als Sozialversicherungsträger aus überangenenem Recht gegen die Beklagten Aufwendungen geltend, die ihr im Zusammenhang mit der Krankenhaus- und Heilbehandlung ihres Versicherten Markus S. aus dessen Wegeunfall vom 23.05.2012 entstanden sind und zwar in der Berufungsinstanz unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens von 50%. Weiter begehrt sie Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für künftige weitere Behandlungsmaßnahmen ebenfalls unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens von 50%. Der Versicherte der Klägerin war bei der Fa. A. AG als Schweißer beschäftigt und am 23.05.2012 gegen 06.00 Uhr auf dem Nachhauseweg. Er stieg zu dieser Uhrzeit an der linksseitigen Bushaltestelle am A.-Forum in der E. Straße in den vom Beklagten zu 1) gesteuerten Bus der Beklagten zu 2), amtl. Kennzeichen ...33, ein und begab sich zum Fahrscheinentwerter im Mittelteil des Busses. Nach Freigabe der Fahrt durch Sondersignal fuhr der Beklagte zu 1) an und in den Kreuzungsbereich ein. Kurz nach dem Kreuzungsbereich querte der von keiner der Parteien als Zeuge benannte Fußgänger L. die Fahrbahn, worauf der Beklagte zu 1) eine Vollbremsung einleitete und eine Kollision mit dem Fußgänger verhindern konnte. Der Versicherte der Klägerin kam im Bus zu Sturz und erlitt hierdurch eine Humeruskopfmehrfragmentfraktur am linken Arm mit Subluxationsstellung. Er wurde zunächst stationär bis 29.05.2012 behandelt, wegen einer Fistel erfolgte eine Revisionsoperation mit anschließender ambulanter Physiotherapie. Ab 26.11.2012 erfolgte der Versuch der Wiedereingliederung von Markus S. mit Abbruch nach 5 Tagen wegen Schmerzen. Wegen einer Nekrose am Oberarmkopf erhielt der Versicherte der Klägerin am 14.03.2013 eine Schultervollprothese, seine Arbeitsfähigkeit war erst am 03.02.2014 wiederhergestellt, er erhält wegen einer MdE von 30% eine Verletztenrente in Höhe von 1.240,61 €.

2

Die Klägerin behauptet insgesamt unfallbedingte Aufwendungen in Höhe von 121.973,38 € gemäß Anlage K 2 zur Klageschrift. Diese hat die Klägerin unter Vorlage von Belegen und Rechnungen über die

Krankenhausaufenthalte und Heilbehandlungen ihres Versicherten mit Schriftsatz vom 28.08.2018 (Bl. 163/174 d.A.) spezifiziert. Die Beklagten haben hierzu nicht mehr vorgetragen.

3

Hinsichtlich des Parteivortrags und der tatsächlichen Feststellungen erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil vom 10.08.2017 (Bl. 79/89 d.A.) Bezug genommen (§ 540 I 1 Nr. 1 ZPO).

4

Das LG Ingolstadt hat die Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Ingolstadt, Az. 23 JS 9125/12, mit der Fahrtschreiberaufzeichnung (Bl. 19 der Ermittlungsakte) beigezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht, drei von der Beklagten zu 2) übergebene Innenraumvideoaufzeichnungen der Busfahrt in Augenschein genommen (Bl. 74 d.A.) und nach weiterer Beweisaufnahme ohne Erholung eines Sachverständigengutachtens die Klage abgewiesen.

5

Hinsichtlich der Erwägungen des Landgerichts wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

6

Gegen dieses der Klägerin am 16.08.2017 zugestellte Urteil hat die Klägerin mit einem beim Oberlandesgericht München am 12.09.2017 eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt (Bl. 114/115 d.A.) und diese nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist mit einem beim Oberlandesgericht München am 16.10.2017 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 118/127 d.A.) begründet.

7

Die Klägerin trägt insbesondere vor, der Fußgänger L. sei zwischen den vor der Ampel wartenden Fahrzeugen hindurch bis zur Fahrbahnmitte gegangen und dort stehengeblieben, was der Beklagte zu 1) auch gesehen habe. Trotzdem habe er seine Beschleunigung unverändert fortgesetzt und aus einer Geschwindigkeit von ca. 39 km/h eine Vollbremsung eingeleitet, um einen Zusammenstoß mit dem auf die Fahrbahn tretenden Fußgänger zu verhindern. Bei erhöhter Bremsbereitschaft und langsamerer Fahrweise auf das Ansichtigwerden des Fußgängers sei eine Vollbremsung seitens des Beklagten zu 1) nicht erforderlich gewesen. Der Geschädigte habe sein Ticket entwerten wollen, es sei nicht unüblich (Berufungsbegründung S. 5 = Bl. 122 d.A.), dass man eine Hand frei habe und damit entweder seine Geldbörse oder Tasche hält, aus der man den zu entwertenden Coupon herausholt bzw. anschließend wieder hineinstecken muss.

8

Die Klägerin beantragt,

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 60.986,69 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2015 zu zahlen;

festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der Klägerin im Wege des Rechtsüberganges gemäß § 116 Abs. 1 SGB X nach einer Haftungsquote von 50% über den Leistungsantrag hinaus sämtliche weiteren übergangsfähigen Aufwendungen zu ersetzen, soweit die dem Ersatz derjenigen Schäden dienen, die ihren Versicherten Herrn Markus S. aus dem Unfallereignis vom 23.05.2012 erwachsen sind und weiter erwachsen werden.

9

Die Beklagten beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

10

Die Beklagten tragen insbesondere vor, der Geschädigte sei für seinen Sturz selbst verantwortlich, da er sich keinerlei Halt verschafft und (Berufungserwiderung S. 2, 3 = Bl. 129/130 d.A.) einen Fahrschein gesucht habe.

11

Der Senat hat Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme des Unfallvideos sowie gemäß Beweisbeschluss vom 19.10.2018 (Bl. 183/186 d.A.) durch uneidliche Vernehmung des Zeugen V. und durch Einholung eines mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. R.

12

Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 27.09.2019 nebst Anlagen (Bl. 197/207 d.A.) verwiesen. Weiter hat der Senat den Beklagten zu 1) informatorisch angehört. Auf Einvernahme des Zeugen S. haben die Parteien verzichtet (Bl. 199 d.A.) und sich hinsichtlich des Zeugen B. mit der Verwertung von dessen Angaben vor Polizei und Landgericht durch den Senat einverstanden erklärt (Bl. 201 d.A.)

13

Ergänzend wird auf die vorgenannte Berufungsbegründungsschrift, die Berufungserwiderung vom 15.11.2017 (Bl. 128/134 d. A.), auf die weiteren Schriftsätze der Parteien sowie die Sitzungsniederschriften vom 22.06.2018 (Bl. 153/155 d.A.) und vom 27.09.2019 (Bl. 197/207 d.A.) und die Verfügung vom 04.01.2018 (Bl. 136/140 d.A.) Bezug genommen.

B.

I.

14

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg. Der Rechtsstreit ist zur Entscheidung reif.

15

Das Feststellungsbegehren ist zulässig. Ist, wie vorliegend, bei Klageerhebung ein Teil des Schadens schon entstanden, die Entstehung weiteren Schadens aber noch zu erwarten, so ist der Kläger grundsätzlich nicht gehalten, seine Klage in eine Leistungs- und eine Feststellungsklage zu spalten. Er darf auch in vollem Umfang Feststellungsklage erheben (BGH NJW 1984, 1552 [1554]; 1988, 3268; ebenso NJW-RR 1988, 445; NJW 1996, 2725 [2726]; 1999, 3774 [3775]; Senat, Urt. v. 08.09.2006 - 10 U 5438/05 [juris]; v. 29.10.2010 - 10 U 3249/10 [juris]; Beschluss vom 01.08.2013 - 10 W 1319/13). An der Feststellungsklage darf er im Verlauf des Rechtsstreits grundsätzlich ohne Rücksicht auf die weitere Entwicklung des Schadens festhalten (BGH a.a.O.; Senat a.a.O.).

16

Die Klage gegen den Beklagten zu 1) ist insgesamt unbegründet.

17

Die mit der Leistungsklage geltend gemachten unfallbedingten Aufwendungen der Klägerin in Höhe von 121.973,38 € gemäß Anlage K 2 zur Klageschrift, welche die Klägerin im Berufungsverfahren je Position zu 50% weiterverfolgt, hat die Klägerin unter Vorlage von Belegen und Rechnungen über die Krankenhausaufenthalte und Heilbehandlungen ihres Versicherten mit Schriftsatz vom 28.08.2018 (Bl. 163/174 d.A.) spezifiziert. Hiervon geht der Senat aus, da die Beklagten insoweit zur Schadenshöhe nicht weiter vorgetragen haben. Es ergibt sich ein Anspruch gegen die Beklagte zu 2) gem. §§ 7 I StVG, 116 I, III SGB X in Höhe von 20% der jeweils geltend gemachten Aufwendungen, mithin insgesamt in Höhe von 24.394,68 € nebst Zinsen wie tenoriert.

18

Weiter ist festzustellen, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, der Klägerin im Wege des Rechtsüberganges gemäß § 116 I, III SGB X nach einer Haftungsquote von 20% über den Leistungsantrag hinaus sämtliche weiteren übergangsfähigen Aufwendungen zu ersetzen, soweit diese dem Ersatz derjenigen Schäden dienen, die ihren Versicherten Herrn Markus S. aus dem Unfallereignis vom 23.05.2012 gegen 06.00 Uhr als Insasse des Busses der Beklagten zu 2), amtl. Kennzeichen ...33 erwachsen sind und weiter erwachsen werden.

19

1. Ansprüche der Klägerin gegen den Beklagten zu 1) aus §§ 823 I, 823 II BGB, 1 II StVO, 18 I 2 StVG bestehen nicht und auch nicht gegen die Beklagte zu 2) wegen schuldhafter Verletzung des Beförderungsvertrages, da ein unfallursächliches Verschulden des Beklagten zu 1) am Sturz des Markus S. nicht vorliegt und er sich gemessen am Sorgfaltsmaßstab des Durchschnittsfahrers dahin entlasten kann,

dass es zum Sturz des Markus S. mit gleichen Verletzungsfolgen auch gekommen wäre, hätte der Beklagte zu 1) sich verkehrsgerecht verhalten, weshalb die Berufung, soweit sie sich gegen die Abweisung der Klage gegen den Beklagten zu 1) richtet, zurückzuweisen ist.

20

a) Der Senat ist aufgrund der Angaben des Beklagten zu 1) im Termin vom 27.09.2019 davon überzeugt, dass der querende Fußgänger zunächst in der Mitte zwischen den 2 Spuren in Fahrtrichtung des Busses und den 3 Gegenfahrspuren so stand, wie vom Beklagten zu 1) in der Anlage 1 zu Protokoll mit einem Kreuz festgehalten. Der Beklagte zu 1) erläuterte die Verkehrssituation nach Vorhalt seiner Angaben im Ermittlungsverfahren und führte wie bereits bei seiner Anhörung in erster Instanz (Protokoll v. 20.07.2017, S. 3 = Bl. 69 d.A.) aus, dass der Fußgänger in der Mitte zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen stand, als er ihn erstmals sah und dann plötzlich losging. Der Sachverständige Dipl.-Ing. R., der die von der Beklagten übergebenen und vom Senat in Augenschein genommenen Innenraum-Videos der Busfahrt sowie die Diagrammscheibe auswertete, von dessen hervorragender Sachkunde sich der Senat anhand einer Vielzahl erholter Gutachten und Anhörungen vor dem Senat überzeugen konnte und dessen Ergebnissen der Senat auch vorliegend folgt, konnte die Position und das Bewegungsverhalten des querenden Fußgängers nach Einzelbilddauswertung rekonstruieren. Erstmals ist der querende Fußgänger danach auf der Kamera in Fahrtrichtung des Busses vor der Windschutzscheibe zu erkennen (Protokoll vom 27.09.2019, S. 6 = Bl. 202 d.A. nebst Anlage A 3). Eine Annäherung des Fußgängers von den Fahrspuren aus dem Gegenverkehr heraus zwischen den dort noch stehenden Fahrzeugen hindurch ist auf dem Video nicht zu erkennen, weshalb der Sachverständige mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausging, dass der Fußgänger am Fahrbahnrand links der linken stadteinwärts führenden Fahrspur während der Annäherung des Busses positioniert war. Dies entspricht den Angaben des Beklagten zu 1). Der Zeuge V. berichtete ebenfalls davon, dass der Fußgänger in der Mitte zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen stand und dann plötzlich losging, wenngleich er auf Vorhalt einräumte, dass ein Bild, wonach er den querenden Fußgänger stehen sah, nicht in seinem Gedächtnis ist. Erinnern konnte sich der Zeuge aber daran, dass der Fußgänger nicht zwischen den Autos stand. Der Senat glaubt daher dem Beklagten zu 1), dass sich der Fußgänger aus einer stehenden Position heraus wie vom Beklagten zu 1) eingezeichnet in Bewegung setzte. Gegenteiliges ergibt sich insbesondere auch nicht aus den Angaben der Zeugen V. und B. in erster Instanz (Protokoll v. 20.07.2017, S. 4 - 8 = Bl. 70/74 d.A.) und im Ermittlungsverfahren (beigezogenen Ermittlungsakte S. 11, 13).

21

b) Ausgehend von der vom Beklagten zu 1) beschriebenen Position des Fußgängers gelangte der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass die Standposition des Fußgängers bereits in einer Entfernung zum späteren Haltepunkt von 35 m einsehbar war und zwar dort, wo der Bus in den eigentlichen Überquerungsbereich der Fußgänger an der Ampel einfuhr (Protokoll vom 27.09.2019, S. 6 unten = Bl. 202 d.A.). Aufgrund der Auswertung der Diagrammscheibe durch den Sachverständigen kann rekonstruiert werden, dass der Beklagte zu 1) den Bus aus dem Stillstand an der Haltestelle auf eine Geschwindigkeit von 31 km/h bis 43 km/h beschleunigte, mit dieser Geschwindigkeit über eine Wegstrecke von 10 m konstant fuhr, ehe er 13 m vor dem späteren Stillstand und rund 14 m vor der Überquerungslinie des querenden Fußgängers eine Vollbremsung einleitete, wobei die aufgezeichnete mittlere Verzögerung bei $4,11 \text{ m/s}^2$ lag und der Bus etwa 14,5 Sek. nach Anfahrbeginn zum Stillstand kam (Protokoll v. 27.09.2019, S. 7 - 9 = Bl. 203/205 d.A. mit Anlage A 2).

22

(1) In rechtlicher Hinsicht war vom Beklagten zu 1) zu fordern, dass er auf das Erkennen des stehenden Fußgängers mit Gaswegnahme und ständiger Bremsbereitschaft zu reagieren hatte. Dieser Verpflichtung ist der Beklagte zu 1) nicht nachgekommen. Hätte er am Beginn der Fußgängerfurt, als er den stehenden Fußgänger erstmals wahrnehmen konnte, mit Gaswegnahme reagiert, hätte sich die Geschwindigkeit des Busses bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Fußgänger losging, auf 21 km/h bis 34 km/h reduziert. Im unteren Toleranzbereich - und damit bereits nicht beweisbar gem. § 286 ZPO - hätte in technischer Hinsicht nach dem Ergebnis des Sachverständigen eine Betriebsbremsung mit einer Verzögerung von mindestens $2,43 \text{ m/s}^2$ genügt, um vor dem Fußgänger gerade noch anhalten zu können. In rechtlicher Hinsicht kann aber vom Beklagten zu 1) nicht gefordert werden, dass er bei Losgehen des Fußgängers die Situation gleichsam „durchrechnet“. Der Sachverständige führte aus, dass die Situation auch bei einer dosiert eingeleiteten Bremsung sehr knapp geworden wäre und sich die Situation im Falle einer Gaswegnahme bei Einfahrt in

die Fußgängerfurt beim späteren Losgehen des Fußgängers so kritisch darstellte, dass zur Abwehr eines Kollisionskontaktes mit dem Fußgänger eine Vollbremsung angezeigt war. Der Beklagte zu 1) konnte bei Losgehen des Fußgängers nicht zuverlässig abschätzen, mit welcher Geschwindigkeit sich dieser weiterbewegen wird. Ausgehend von der Videoaufnahme ermittelte der Sachverständige die Geschwindigkeit des Fußgängers mit etwa 8 km/h, was einer schnellen Gehweise entspricht. Der Senat ist deshalb der Überzeugung, dass der Beklagte zu 1) auch aus einem niedrigeren, durch frühzeitige Gaswegnahme erzielbaren Geschwindigkeitsniveau auf das Losgehen des Fußgängers mit einer Vollbremsung reagieren hätte dürfen.

23

(2) Der Sachverständige führte aus (Protokoll a.a.O., S. 8 = Bl. 204 d.A.), dass die auf den Geschädigten S. wirkende Verzögerung einer Vollbremsung weitgehend unabhängig davon ist, auf welchem Geschwindigkeitsniveau diese stattfindet, weshalb der Senat davon ausgeht, dass auch bei einer Vollbremsung des Beklagten zu 1) aus 20 km/h auf den Geschädigten eine Verzögerung von $4,11 \text{ m/s}^2$ eingewirkt hätte, welche von stehenden Businsassen beim Festhalten und gegebenenfalls zusätzlichem Ausfallschritt beherrscht werden kann, nicht jedoch von Insassen, die sich wie der Geschädigte mit keiner Hand festhalten (vergleiche Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 27.09.2019, Protokoll S. 9 = Bl. 205 d.A. mit Anlage A 3).

24

(3) Die dem Beklagten zu 1) vorzuwerfende unterbliebene Gaswegnahme wirkte sich daher auf das Unfallgeschehen vorliegend nicht aus. Der Beklagte zu 1) hätte in jedem Fall auf den querenden Fußgänger mit einer Vollbremsung reagieren dürfen und so das schädigende Kausalgeschehen in Gang gesetzt. Ersatzansprüche der Klägerin wegen schuldhaften Verhaltens des Beklagten zu 1) bestehen deshalb nicht.

25

c) Der Beklagte zu 1) kann sich daher auch gem. § 18 I 2 StVG entlasten, da es zum Sturz auch bei frühzeitiger Gaswegnahme gekommen wäre. Zu einer Bremsung bereits auf das erstmalige Erkennen des Fußgängers (nach den Berechnungen des Sachverständigen wäre bei einer durchgehenden Bremsung mit einer Verzögerung von 3 m/s^2 eine Kollision mit dem Fußgänger verhindert worden und der Geschädigte S. hätte womöglich geringere Verletzungen erlitten) war der Beklagte zu 1) nicht verpflichtet. Eine derartige Bremsung wäre allenfalls erforderlich gewesen, wenn sich der Fußgänger bereits in Bewegung befindlich durch die stehenden Autos auf den Fahrspuren der Gegenrichtung hindurch genähert hätte, wovon der Senat wie ausgeführt nicht ausgeht. Darauf, ob ein Idealfahrer so reagiert hätte, kommt es hier nicht an. Bei § 18 I 2 StVG handelt es sich um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast (BGH NJW 1983, 1326). Der Fahrer hat im Rahmen des § 18 I 2 StVG nicht eine Unabwendbarkeit des Unfalls nachzuweisen; die Verschuldenshaftung des Fahrers nach § 18 StVG ist auf den Sorgfaltsmaßstab des durchschnittlichen Fahrers im Sinne des § 276 BGB beschränkt, die Anforderungen an den Idealfahrer gelten für ihn nicht, es genügt, dass er sich verkehrsgerecht verhalten hat. Der Entlastungsbeweis ist vorliegend geführt, da nachgewiesen ist, dass den Fahrer auch bezüglich der in Betracht kommenden Möglichkeit einer rechtzeitigen Gaswegnahme kein unfallursächliches Verschulden trifft (vgl. BGH VersR 1974, 1030 [1031]).

26

d) Dem Beklagten zu 1) kann auch nicht vorgeworfen werden, dass er anfuhr, ohne abzuwarten, bis der Geschädigte S. seinen Fahrschein entwertet und sich sicheren Halt oder Sitzplatz verschafft hatte. Der Fahrer eines Linienbusses, der seinen Fahrplan einzuhalten hat, darf darauf vertrauen, dass die Fahrgäste ihrer Verpflichtung, sich stets einen festen Halt zu verschaffen, nachkommen. Es ist allein Sache des Fahrgastes, für einen sicheren Halt zu sorgen und so eine Sturzgefahr zu vermeiden. (vgl. BGH NJW 1993, 654; BGH VersR 1972, 152f; OLG Koblenz, r+s 2000, 498; OLG Oldenburg, MDR 1999, 1321; KG MDR 2010, 111). Der Busfahrer braucht sich selbst vor dem Anfahrvorgang nur dann zu vergewissern, ob ein Fahrgast Platz oder Halt im Wagen gefunden hat, wenn eine erkennbare schwere Behinderung des Fahrgastes ihm die Überlegung aufdrängte, dass dieser andernfalls beim Anfahren stürzen werde (etwa bei einem Beinamputierten auf Krücken oder einem blinden Fahrgast, vgl. BGH NJW 1993, 654 f.; BGH VersR 1972, 152 f.). Solche Sonderumstände lagen hier nicht vor.

27

2. Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte zu 2) nach § 7 I StVG ist vorliegend mit einer Haftungsquote von 20% gegeben, da die Haftung aus Betriebsgefahr vorliegend gem. § 9 StVG, 254 BGB zwar gemindert ist, aber nicht vollständig hinter dem Verschulden des Geschädigten S. zurücktritt. Da auf Grund der Schwere der Verletzungen des Versicherten Markus S. mit unfallbedingten Aufwendungen der Klägerin über diejenigen mit dem Leistungsantrag bereits geltend gemachten hinaus zu rechnen ist, ist auch das Feststellungsbegehren wie tenoriert zu 20% begründet.

28

Im Übrigen war die Berufung, soweit sie sich gegen die Abweisung der Klage gegen die Beklagte zu 2) richtet, zurückzuweisen.

29

a) Der Geschädigte verstieß gegen seine Verpflichtung, während der Fahrt für ausreichend sicheren Halt zu sorgen.

30

(1) Konkretisiert werden die Obliegenheiten des Fahrgastes durch die einschlägigen Regelwerke (ABB, BOKraft). An die Eigensicherung stellt die Rechtsprechung grundsätzlich hohe Anforderungen. Rechtlicher Ansatz ist insoweit, dass ein Fahrgast gem. § 4 III 5 ABB verpflichtet ist, stets für sicheren Halt zu sorgen und im Falle, dass er dies nicht tut, keinen oder jedenfalls keinen vollen Schadensersatz von dem Busbetreiber verlangen kann (grdl. BGH VersR 1972, 152 [153]; NJW 1993, 654). Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung, der der Senat folgt, muss ein Fahrgast damit rechnen, dass - außerhalb von Fahrfehlern - bei der Fahrt ruckartige Bewegungen des Verkehrsmittels auftreten können, die seine Standsicherheit beeinträchtigen. Er ist deshalb selbst dafür verantwortlich, dass er durch typische und zu erwartende Bewegungen einer Straßenbahn oder eines Linienbusses nicht zu Fall kommt und muss sich gegen plötzliche Bewegungen Absicherung verschaffen (vgl. OLG Dresden, MDR 2014, 897; Urt. v. 5.4.1995 - 12 U 63/95, juris; Urt. v. 21.2.2006 - 13 U 2195/05, juris; vgl. auch LG Dresden, Urt. v. 12.5.2010 - 4 O 3263/09, NZV 2011, 202). Der Fahrgast muss in diesem Zusammenhang durchaus auch jederzeit mit einem scharfen Bremsen des Verkehrsmittels rechnen (vgl. KG MDR 2010, 1111). Dies gilt vor allem an Haltestellenbereichen von Großstädten, an denen es oftmals Verstöße gegen § 25 StVO gibt, auf die der Fahrer dann sofort, u.U. auch mit einer Notbremsung reagieren muss. Regelmäßig kann dem der Fahrgast, der mit einem solchen Manöver rechnen muss, dadurch begegnen, dass er sich sicheren Halt verschafft, soweit er nicht ohnehin einen Sitzplatz eingenommen hat.

31

Von diesem Grundsatz kann es im Einzelfall Ausnahmen geben, etwa wenn der Fahrgast gerade beim nach § 6 III ABB gebotenen unverzüglichen Entwerten seines Fahrausweises (OLG Celle VersR 1975, 1122; OLG Düsseldorf VersR 2000, 71) oder beim Verlassen des Sitzplatzes bei Annäherung des Busses an eine Haltestelle war (OLG Hamm NJW-RR 1998, 1402 = NZV 1998, 463 = VersR 2000, 507 = VerkMitt. 1999, Nr. 36). Besonders gefahrenträchtig ist die Situation beim vorgeschriebenen Entwerten der Fahrausweise. Während dieses Vorgangs kann sich ein Fahrgast naturgemäß nicht mit beiden Händen festhalten. Denn eine Hand wird dazu benötigt, den Fahrschein in den Automaten zu schieben. Um sich festzuhalten, steht damit nur eine Hand zur Verfügung. Mit ihr kann und muss der Fahrgast nach derjenigen Haltestange greifen, die sich an dem Entwertungsautomaten oder in dessen Nähe befindet. Um die Standsicherheit beim Entwerten zu gewährleisten, kann es im Einzelfall geboten sein, sich zusätzlich mit dem ganzen Körper durch Abstützen, Anlehnen oder Entgegenstemmen Halt zu verschaffen. Das Einführen des Fahrscheines in den Entwertungsautomaten bedarf der Koordination und verschlechtert die Möglichkeit weiter, sich mit der hierfür verwendeten Hand gegebenenfalls kurzfristig festzuhalten oder abzustützen und dem Anfahrteschehen die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei führt es zu keiner anderen Beurteilung, dass das Entwerten des Fahrscheines zu den Vertragspflichten des Fahrgastes zählt. Gegebenenfalls ist der Fahrgast im Hinblick auf die anderen gefahrerhöhenden Momente gehalten, das Entwerten kurzfristig zurückzustellen.

32

(2) Der Geschädigte hielt sich, als es zur Bremsung und zum anschließenden Sturz kam, mit keiner Hand fest, weil er keine Hand frei hatte. Er stand relativ breitbeinig, der linke Fuß im Verhältnis zum rechten Fuß nach vorne versetzt mit dem Rücken zur Fahrtrichtung vor dem Entwerter in der Mitte des Busses (vgl. das Unfallvideo und die Angaben des Sachverständigen Dipl.-Ing. R., Protokoll vom 27.09.2019 S. 9 = Blatt 205

d.A. mit Anlage A 3 - Einzelbildauswertung der Videoaufzeichnung). Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ereigneten sich Bremsung und Sturz nicht während des gefahrenträchtigen Entwertens des Fahrscheins und auch nicht während sich der Geschädigte gerade auf seinen Platz setzen wollte. Der Zeuge B. gab zwar in 1. Instanz an, dass der Geschädigte S. während der Bremsung gerade dabei gewesen sei, seine Karte zu stempeln. Der Zeuge erinnerte sich auch, dass er zusammen mit dem Geschädigten einstieg und er, der Zeuge, ganz hinter zur letzten Sitzbank ging und gerade dabei gewesen sei, sich hinzusetzen, als er die Bremskraft spürte, die ihn fast über den Stuhl vor ihm gezogen hätte, er sich aber festhalten konnte (Protokoll vom 20.07.2017, Seite 4 = Blatt 70 d.A.). Der Geschädigte selbst äußerte, als Zeuge im Ermittlungsverfahren befragt (beigezogene Ermittlungsakte Bl. 9), dass er seine Fahrkarte in der Mitte des Busses abstempeln wollte. Aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen (Protokoll vom 27.09.2019, S. 9 = Blatt 205 d.A. mit Anlage A 3) ist der Senat davon überzeugt, dass der Geschädigte zunächst in der linken Hand eine Geldbörse sowie zwischen Mittelfinger und Zeigefinger den Fahrschein hielt und diesen sodann in die rechte Hand nahm, während er in der linken Hand immer noch die Geldbörse hielt. Anschließend kam es zum Sturz. Der Geschädigte war mithin, wie es die Beklagten in der Berufungsbegründung behaupteten, mit dem Herausholen des zu entwertenden Fahrscheins beschäftigt und er stand hierbei im Bus vor dem Entwerter, ohne sich festzuhalten. Ein Fahrgast muss zwar nicht in jedem Fall mit zum Abstempeln bereitgehaltenem Fahrschein einsteigen. Eine zwingende Notwendigkeit, das Stempeln des Fahrscheins in der vom Geschädigten S. gewählten Art und Weise vorzubereiten, bestand vorliegend aber nicht. Die Bremsung ereignete sich (vergleiche Anlage A 2 zum Protokoll) mindestens 11 Sekunden nach Anfahrt des Busses. Der Geschädigte war, wie sich aus den Angaben des Zeugen B. ergibt, zusammen mit diesem eingestiegen. Der Zeuge B. war zum Zeitpunkt der Bremsung bereits an der hintersten Sitzreihe angelangt und konnte sich festhalten. In unmittelbarer Nähe des Entwerters in der Mitte des Busses waren ausreichend freie Sitzplätze vorhanden (Einzelbildauswertung der Innenraum-Videoaufzeichnung Anlage A 3 zum Protokoll vom 27.09.2019). Dem Geschädigten war ohne weiteres zuzumuten, zur Vorbereitung des Entwertens zwecks Herausholen des Fahrscheins zunächst Platz zu nehmen oder diesen vorbereitenden Vorgang, zu dem er offensichtlich beide Hände benötigte, bis zum nächsten Anhalten des Busses zurückzustellen und sich sodann unter ausreichender Eigensicherung zum Entwerter zu begeben. Die übrigen Businsassen kamen nicht zu Fall (Anl. A 3).

33

b) Die Klägerin kann sich nicht darauf berufen, dass es zum Sturz auch bei ausreichender Eigensicherung des Fahrgastes Markus S. gekommen wäre. Dies ist nicht bewiesen. Der Sachverständige hat unter Bezugnahme auf eigene Fahrversuche und die Versuche von Schimmelpfennig und Becke angegeben, dass in öffentlichen Verkehrsmitteln Verzögerungen bis ca. 5 m/s^2 mit Festhalten beherrscht werden können, je nach Konstitution und Geschick des Insassen mit einer Hand oder mit 2 Händen und (Protokoll a.a.O. S. 9 = Blatt 205 d.A.) es für den Zeugen S. gegebenenfalls möglich gewesen wäre, bei einer Vollbremsung einen Sturz zu vermeiden, wenn er sich nur mit einer Hand festgehalten hätte, wobei ein Unsicherheitsfaktor dieser Bewertung darin zu sehen ist, dass der Zeuge mit dem Rücken zur eigentlichen Gefahrensituation stand, weshalb der Sachverständige von einer nicht mit Sicherheit zu beantwortenden Grenzwertigkeit der Situation ausging.

34

c) Der Anspruch der Klägerin ist daher um das Mitverschulden des Markus S. gem. §§ 9 StVG, 254 BGB gemindert. Dieses ist zwar weit überwiegend, der Senat erachtet aber die Voraussetzungen eines vollständigen Zurücktretens der Betriebsgefahr des Busses nicht als gegeben. Zum einen ist zu berücksichtigen, dass der Geschädigte beim Sturz seinen Fahrschein hervorholte, um ihn zu entwerten. Insbesondere aber war nach den Feststellungen des Sachverständigen die wirkende Verzögerung durch die Bremsung sehr stark (der Körper des Geschädigten wurde auf 27 km/h beschleunigt) und es war grenzwertig, ob der Geschädigte nicht auch stürzt, selbst wenn er sich festgehalten hätte. Hätte der Geschädigte entwertet, war ein Sturz auch bei Festhalten mit einer Hand in Betracht zu ziehen, zumal der Geschädigte mit dem Rücken zur Fahrtrichtung vor dem Fahrscheinentwerter stand. Diese Position entgegen der Fahrtrichtung kann ihm aber als solche nicht angelastet werden, da die Vorrichtung von der Beklagten zu 2) so angebracht wurde. Von einer besonderen Gefährlichkeit im Hinblick auf verbotswidrig querende Fußgänger an diesem Morgen, welche dem Geschädigten Anlass zu besonderer Vorsicht geben hätte können, geht der Senat vorliegend nicht aus. Entgegen den Angaben des Beklagten zu 1) konnte er nach Querung der Kreuzung problemlos in die rechte Fahrspur einfahren. Diese war nach den Feststellungen des Sachverständigen, denen der Senat auch in diesem Punkt folgt, nicht mit auf

Schichtwechsler wartenden Fahrzeugen zugeparkt und es gab auch keine weiteren außerhalb der Fußgängerfurt querende Fußgänger. Insgesamt gelangt der Senat deshalb vorliegend zu einer Mithaftung der Beklagten zu 2) in Höhe von 20%. Von einer erhöhten Betriebsgefahr von 25% geht der Senat vorliegend nicht aus. Es liegt kein Fall der Abwägung der Haftung aus Verschulden und Betriebsgefahren gem. § 17 StVG im Verhältnis mehrerer Fahrzeughalter vor. Die Beklagte zu 2) haftet vorliegend zunächst aus Betriebsgefahr zu 100% und diese Haftung ist sodann um den Verschuldensanteil zu kürzen, den der Senat eben mit 80% bewertet. Zudem kann eine erhöhte Betriebsgefahr eines Lkw oder Busses nur berücksichtigt werden, wenn sie sich Unfallursächlich ausgewirkt hat. Vorliegend ist nicht ersichtlich, inwieweit gerade die im Verhältnis zu einem noch als Pkw zugelassenen Fahrzeugs höhere Masse, größere Breite und Länge oder geringer erzielbare Bremsverzögerung zum Unfall beigetragen hat.

II.

35

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 I 1 Fall 2 ZPO.

III.

36

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

IV.

37

Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst- oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.