Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
4A 479/2009

Urteil vom 23. Dezember 2009
I. zivilrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichterin Klett, Präsidentin,
Bundesrichterin Rottenberg Liatowitsch,
Bundesrichter Kolly,
Gerichtsschreiber Luczak.

1. Parteien
X._____ AG,
2. A._____,
Beschwerdeführer,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Hans Schraner,

gegen

B._____,
Beschwerdegegnerin,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Alfred Schütz.

Gegenstand
Haftung des Motorfahrzeughalters,

Beschwerde gegen den Entscheid des Obergerichts des Kantons Zürich, II. Zivilkammer, vom 22. April 2008 und den Zirkulationsbeschluss des Kassationsgerichts des Kantons Zürich vom 12. August 2009.
Sachverhalt:

A.
Am 5. Juli 2000 um 7.25 Uhr kam es im Bereich der Bushaltestelle E._____strasse an der F._____strasse in G._____ zu einer Kollision zwischen einem von seinem Halter A._____ (Beschwerdeführer 2) gelenkten Personenwagen und B._____, geb. 1982, (Beschwerdegegnerin), welche die F._____strasse überqueren wollte, um in einen wartenden Autobus einzusteigen. An dieser Stelle gilt die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts von 50 km/h. Die Beschwerdegegnerin kam von einem Fussweg, der in die F._____strasse einmündete. Dieser war so von einer Grünhecke abgedeckt, dass die Beschwerdegegnerin aus der Fahrtrichtung des Beschwerdeführers 2 praktisch erst beim Betreten der Fahrbahn sichtbar wurde. Hinter dem Bus stand in Gegenrichtung zum Beschwerdeführer 2 ein Personenwagen, der ursprünglich zum Überholen angesetzt, dann aber doch hinter dem Bus gehalten hatte. Da er leicht in die Fahrspur des Beschwerdeführers 2 hinüberragte, musste sich dieser auf seiner Spur ganz rechts halten.

B.
Die Beschwerdegegnerin erlitt bei dem Unfall lebensgefährliche Verletzungen. Sie musste diverse Operationen über sich ergehen lassen und leidet nach eigenen Angaben noch heute an den Folgen des Unfalles. Sie erhob, ursprünglich zusammen mit ihren Eltern, gegen den Beschwerdeführer 2 und dessen Haftpflichtversicherer, die X._____ AG (vormals Y._____ Versicherungs-Gesellschaft, Beschwerdeführerin 1) eine Teilklage. Sie

verlangte Fr. 80'000.– Genugtuung und bestimmte Schadenposten im Betrag von Fr. 11'309.10 nebst Zins und Kosten.

C.
Im Verlaufe des Verfahrens anerkannte die Beschwerdeführerin 1 dem Masse nach Schadensposten von Fr. 10'220.35, bestritt aber ihre Zahlungspflicht. Das Bezirksgericht Horgen wies die Klage ab. Vor dem Obergericht des Kantons Zürich einigten sich die Prozessparteien darauf, dass die Eltern der Beschwerdegegnerin, welche ebenfalls Genugtuungsansprüche gestellt hatten, aus dem Verfahren ausschieden. Um der Beschwerdegegnerin eine medizinische Begutachtung zu ersparen, bezifferten die Parteien für den Fall der Haftung der Beschwerdeführerin 1 die Basisgenugtuung auf Fr. 120'000.– nebst Zins, wobei das Gericht gegebenenfalls die Haftungsquote festzusetzen hatte. Das Obergericht setzte die Haftungsquote der Beschwerdeführer auf 80 % fest und erkannte, die Beschwerdegegnerin habe an sich Anspruch auf Fr. 96'000.– Genugtuung und Fr. 8'211.10 Schadenersatz, jeweils nebst Zins. Da die Beschwerdegegnerin ursprünglich nicht mehr als insgesamt Fr. 91'309.10 nebst Zins verlangt hatte, sprach ihr das Obergericht mit Urteil vom 22. April 2008 diesen Betrag zu. Die gegen dieses Urteil erhobene kantonale Nichtigkeitsbeschwerde wies das Kassationsgericht des Kantons Zürich am 12. August 2009 ab, soweit es darauf eintrat.

D.
Die Beschwerdeführer gelangen mit zwei Eingaben, beide datiert vom 23. September 2009, ans Bundesgericht. Mit der einen fechten sie den Entscheid des Obergerichts, mit der anderen zusätzlich jenen des Kassationsgerichts an. Sie beantragen im Wesentlichen, die angefochtenen Entscheide aufzuheben und die Klage abzuweisen. Ihr Gesuch um aufschiebende Wirkung hiess das Bundesgericht gut. Die Beschwerdegegnerin schliesst auf kostenfällige Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten ist, während das Obergericht und das Kassationsgericht auf Vernehmlassung verzichten.

Erwägungen:

1.
Nach Art. 100 Abs. 6 BGG beginnt die Beschwerdefrist, wenn der Entscheid eines oberen kantonalen Gerichts mit einem Rechtsmittel, das nicht alle Rügen nach den Artikeln 95 - 98 zulässt, bei einer zusätzlichen kantonalen Gerichtsinstanz angefochten worden ist, erst mit der Eröffnung des Entscheids dieser Instanz. Mit der Beschwerde in Zivilsachen kann unter dieser Voraussetzung auch das Urteil der oberen kantonalen Instanz angefochten werden, soweit im Rahmen der Beschwerde in Zivilsachen zulässige Rügen dem höchsten kantonalen Gericht nicht unterbreitet werden konnten. Die Rügen können gegen beide Entscheide in derselben Rechtsschrift erhoben werden.

1.1 Gemäss Art. 75 Abs. 1 BGG ist die Beschwerde nur zulässig gegen Entscheide letzter kantonaler Instanzen und des Bundesverwaltungsgerichts. Dabei knüpft der Begriff der Letztinstanzlichkeit an jenen von Art. 86 Abs. 1 OG an. Letztinstanzlichkeit gemäss Art. 75 Abs. 1 BGG bedeutet, dass der kantonale Instanzenzug für die Rügen, die dem Bundesgericht vorgetragen werden, ausgeschöpft sein muss (BGE 134 III 524 E. 1.3 S. 527 mit Hinweisen).

1.2 Rügen, die der kantonalen Nichtigkeitsbeschwerde zugänglich sind (§§ 281 und 285 der Zivilprozessordnung vom 13. Juni 1976, ZPO/ZH, LS 271), können daher gegenüber dem Entscheid des Obergerichts nicht erhoben werden. Damit ist auf Rügen der offensichtlich unrichtigen Feststellung des Sachverhalts (Art. 97 BGG) oder der Verletzung des rechtlichen Gehörs bezüglich des Entscheids des Obergerichts nicht einzutreten, es sei denn, es werde eine Bundesrechtsverletzung geltend gemacht, die das Bundesgericht nach Art. 106 BGG frei und von Amtes wegen überprüfen kann.

2.
Das erstinstanzliche Gericht hatte keinen Beweisauflagebeschluss erlassen. Das Obergericht war der Auffassung, der Mangel lasse sich im Rechtsmittelverfahren beheben, und erliess selbst einen Beweisauflagebeschluss. Es kam nach Würdigung der Beweise zum Schluss, der Unfall habe sich auf einer Nebenstrasse, die

durch ein Wohnquartier führe, zugetragen, weshalb der Beschwerdeführer 2 nach Art. 41a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) besonders vorsichtig und rücksichtsvoll zu fahren hatte, worauf sich die Beschwerdegegnerin bis zu einem gewissen Grad habe einstellen dürfen. Dass die Beschwerdegegnerin die Fahrbahn betreten habe, ohne nach links zu schauen, sei nicht bewiesen. Aufgrund der im unfallanalytisch-biomechanischen Gutachten als wahrscheinlichste angegebenen Geschwindigkeiten ging es sodann davon aus, die Beschwerdegegnerin sei im Unfallzeitpunkt mit 15 km/h leicht gerannt, während der Beschwerdeführer 2 wegen des Busses und des schräg gestellten Fahrzeugs dahinter im Kollisionszeitpunkt sein Fahrzeug nahe am rechten Fahrbahnrand ungebremst mit einer Geschwindigkeit von 42 km/h gelenkt habe. Es erkannte, beide Beteiligten hätten fahrlässig gehandelt, und zwar an der Grenze zur groben
Fahrlässigkeit, die Beschwerdegegnerin zufolge mangelnder Sorgfalt beim Überqueren der Strasse, der Beschwerdeführer 2 zufolge der Situation nicht angepasster, überhöhter Geschwindigkeit. Beim Einfluss der verschiedenen Komponenten auf die Haftungsquote berücksichtigte das Obergericht die Betriebsgefahr des Fahrzeugs mit 60 %, verteilte die restlichen 40 % gleichmässig auf beide Beteiligten und kam so zu der Haftungsquote von 80 %, für welche die Beschwerdeführer einzustehen hätten. Daran vermochte die von den Beschwerdeführern erhobene Nichtigkeitsbeschwerde nichts zu ändern.

3.
Die Beschwerdeführer beanstanden in beiden Beschwerdeschriften diverse Sachverhaltsfeststellungen der kantonalen Instanzen und legen dar, wie die Beweismittel ihrer Meinung nach korrekt zu würdigen gewesen wären. Sie rügen eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehörs und sind der Auffassung, die Beweissätze seien nicht korrekt formuliert worden. Zudem hätte das Kassationsgericht diverse Nichtigkeitsgründe für gegeben erachten müssen.

3.1 Die Beschwerdeführer verkennen, dass das Bundesgericht grundsätzlich an die tatsächlichen Feststellungen und die Beweiswürdigung im angefochtenen Entscheid gebunden ist (Art. 105 BGG), sofern sich diese nicht als offensichtlich unrichtig und damit willkürlich erweist. Selbst offensichtlich unrichtige Feststellungen sind belanglos, sofern sie den Ausgang des Verfahrens nicht beeinflussen (Art. 97 Abs. 1 BGG). Auch das aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV) abgeleitete Recht, zum Beweis zugelassen zu werden, bezieht sich nur auf prozessrelevante Tatsachen (BGE 131 I 153 E. 3 S. 157 mit Hinweisen). Die Anwendung kantonalen Rechts prüft das Bundesgericht grundsätzlich nicht. Soweit, wie hier, keine der in Art. 95 BGG lit. c-e genannten Ausnahmen gegeben sind, prüft das Bundesgericht lediglich auf entsprechende Rüge (Art. 106 Abs. 2 BGG), ob die Anwendung kantonalen Rechts willkürlich ist und damit Grundrechte verletzt (Art. 9 BV), oder, soweit die Beschwerde insoweit den Begründungsanforderungen (Art. 42 Abs. 2 BGG) genügt, von Amtes wegen (Art. 106 Abs. 1 BGG), ob das übrige Bundesrecht vereitelt wird. Willkürlich ist ein Entscheid aber erst, wenn er auch im Ergebnis offensichtlich unhaltbar ist, mit der
tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht, eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt oder in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderläuft (BGE 134 II 124 E. 4.1 mit Hinweisen). Es ist nicht Sache des Bundesgerichts, nachzuprüfen ob jede einzelne Erwägung des angefochtenen Entscheides zutrifft, sofern das Ergebnis des Entscheides nicht davon beeinflusst wird. Es genügt daher nicht, wenn die Beschwerdeführer behaupten, gewisse Beweissätze seien zu eng formuliert worden. Sie müssten vielmehr im Einzelnen darlegen, über welche tatsächlichen Behauptungen wegen falscher Beweissätze kein Beweis abgenommen wurde, und inwiefern diese Behauptungen prozessrelevant sind.

3.2 Diesen Anforderungen genügt die Beschwerdebegründung über weite Strecken nicht. Es ist nicht massgebend, ob die Fortbewegung der Beschwerdegegnerin als "Rennen", "leichtes Rennen", "Joggen", "Traben" oder "schnelles Gehen" zu bezeichnen ist, sondern dass ihre Geschwindigkeit nach dem angefochtenen Urteil 15 km/h betrug. Ausschlaggebend ist nicht, ob die Vorinstanz die Photos der Kantonspolizei in ihrem Entscheid richtig beschrieb, sondern ob sie gestützt auf diese Fotos zu Recht davon ausging, bei der Unfallstrasse handle es sich um eine durch ein Wohnquartier führende Nebenstrasse. Die Beschwerdeführer nennen im Wesentlichen keine Tatsachen, die sie noch beweisen wollten, sondern sind der Auffassung, die Vorinstanz habe aus den vorhandenen Beweismitteln die falschen Schlüsse gezogen. In tatsächlicher Hinsicht ist auf die Vorbringen der Beschwerdeführer aber nicht weiter einzugehen, da sie sich damit begnügen, dem Bundesgericht ihre abweichende Meinung darzulegen, und mit derart appellatorischer Kritik die Begründungsanforderungen (Art.

42 Abs. 2 und Art. 97 BGG) verfehlen (BGE 134 II 244 E. 2.2 S. 246 mit Hinweisen). Ob die Schlüsse der Vorinstanz in rechtlicher Hinsicht zutreffen, bleibt demgegenüber zu prüfen.

4.
Wird durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter für den Schaden (Art. 58 SVG). Der Halter wird unter Anderem von der Haftpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Unfall durch grobes Verschulden des Geschädigten verursacht wurde ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges zum Unfall beigetragen hat (Art. 59 Abs. 1 SVG). Beweist der Halter, der nicht von der Haftung befreit wird, dass ein Verschulden des Geschädigten beim Unfall mitgewirkt hat, so bestimmt der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände (Art. 59 Abs. 2 SVG). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist im Rahmen von Art. 59 Abs. 2 SVG grundsätzlich der Gesamtschaden von 100 % auf die einzelnen haftpflichtrechtlich relevanten Ursachen zu verteilen (BGE 132 III 249 E. 31 S. 252 mit zahlreichen Hinweisen). Zu berücksichtigen ist dabei neben dem Verschulden der Parteien namentlich die vom Halter zu vertretende Betriebsgefahr.

5.
Da sich die Beschwerdeführer nur von der Haftung befreien können, wenn den Beschwerdeführer 2 am Unfall kein Verschulden trifft (Art. 59 Abs. 1 SVG), ist diese Frage vorab zu behandeln.

5.1 An der Unfallstelle galt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Vorinstanz erachtete es in tatsächlicher Hinsicht als erwiesen, dass der Beschwerdeführer 2 mit 42 km/h fuhr, und die Beschwerdeführer erheben diesbezüglich keine substantiierte Rüge, die ein Abweichen vom angefochtenen Entscheid rechtfertigen würde. Der Beschwerdeführer 2 bewegte sich somit innerhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Geschwindigkeit ist indessen stets den konkreten Umständen anzupassen, namentlich den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit darf nur ausgeschöpft werden, wenn die konkreten Umstände dies gestatten. Ein Anpassen der Geschwindigkeit ist nicht nur angezeigt, wenn gefahrenträchtige Situationen mit Hinweisschildern ausdrücklich angekündigt werden. Vielmehr kann sich eine entsprechende Pflicht auch aus der allgemein oder dem Verkehrsteilnehmer speziell bekannten Gefährlichkeit der Verkehrssituation ergeben (SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Bd. 1, 2. Aufl. 2002, Rz. 591 ff. S. 271 f.).

5.2 Der Beschwerdeführer 2 schickte sich an, einen Bus zu kreuzen, der an einer Haltestelle stand. Nach Art. 33 Abs. 3 SVG ist an den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen, da in der Nähe der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel stets mit Personen zu rechnen ist, die sich in Eile befinden, es an der nötigen Aufmerksamkeit mangeln lassen und sich daher unrichtig verhalten (GIGER, SVG-Kommentar, 7. Aufl. 2008, N. 10 zu Art. 33 SVG). Dies gilt namentlich für Passagiere, die nach dem Aussteigen die Strasse überqueren wollen, und deren Sichtfeld durch den Bus eingeschränkt ist (vgl. BGE 97 IV 242 E. 2 S. 244). Ebenso besteht aber eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass Personen versuchen, den Bus noch zu erreichen, und dabei allenfalls dem übrigen Verkehr nicht die notwendige Beachtung schenken (vgl. GIGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 33 SVG). Da in derartigen Situationen nach der Lebenserfahrung das Hinaustreten auf die Fahrbahn oft nicht mit der gebotenen Vorsicht erfolgt, muss der Fahrzeugführer, der an einem in der Gegenrichtung haltenden Bus vorbeifährt, sich darauf einstellen und gegebenenfalls seine Geschwindigkeit herabsetzen (vgl. Art. 33 Abs. 3 SVG; BGE 97 IV 242 E. 2 S.
244).

5.3 Selbst beim Kreuzen eines Busses muss der Lenker indessen nicht zwingend abbremsen, wenn die konkreten Gegebenheiten und seine Fahrweise eine unmittelbare Gefahr ausschliessen. Falls die Strassenbreite es erlaubt, kann der Gefahr hinter dem Bus hervortretender Personen durch genügend seitlichen Abstand vom zu kreuzenden Bus begegnet werden (BGE 97 IV 242 E. 1 und E. 2 am Ende). Entsprechendes gilt analog für die von Personen, die den Bus noch erreichen wollen, ausgehende Gefahr (GIGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 33 SVG). Kann der Lenker die Umgebung der Fahrbahn überschauen und ausschliessen, dass Fussgänger die Fahrbahn plötzlich betreten, besteht kein Anlass, das Tempo zu verringern.

5.4 Der Beschwerdeführer 2 war nach eigenen Angaben mit den örtlichen Gegebenheiten so weit vertraut, dass er annahm, bei der Einmündung des Fusswegs sei der Ausgang eines Hauses oder der Zugang zu den dort parkierten Autos. Er wusste mithin um die Möglichkeit, dass an der Stelle, an der die Beschwerdegegnerin die Fahrbahn betrat, jemand die Strasse überqueren könnte. Wegen des haltenden Busses bestand objektiv eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass eine Personen versuchen würde, den Bus zu erreichen, ohne dabei dem übrigen Verkehr hinreichend Beachtung zu schenken. Der Beschwerdeführer 2 behauptet zwar, die Strasse sei aus seiner Sicht übersichtlich, für die Beschwerdegegnerin infolge der Hecke aber unübersichtlich gewesen und wirft den kantonalen Instanzen vor, sie hätten diesbezüglich den Sachverhalt offensichtlich unrichtig festgestellt. Er führt indessen selbst aus, er habe die Beschwerdegegnerin vor Betreten der Strasse nicht sehen können. Da der Beschwerdeführer 2 wegen der Hecke allfällige Fussgänger nicht frühzeitig erkennen konnte, durfte er, zumal er besonders nahe am Strassenrand fuhr, nicht davon ausgehen, es bestehe keine unmittelbare Gefahr (vgl. BGE 97 IV 242 E. 2 S. 245).

5.5 Wenn die Vorinstanz davon ausgeht, ein vernünftiger Autofahrer würde in dieser Situation nicht mit 42 km/h weiterfahren, sondern seine Geschwindigkeit kurzfristig mässigen, bis er erkennen kann, dass kein Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu befürchten ist, verletzt dies kein Bundesrecht. Auch die Bezirksanwaltschaft Horgen, auf deren Einstellungsverfügung das Obergericht hinweist, begründete die Einstellung der Untersuchung damit, der Beschwerdeführer 2 habe die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht wesentlich Überschritten. Für das Bundesgericht sind indessen die von den kantonalen Instanzen angenommenen 42 km/h massgeblich, welche aufgrund der gegebenen Umstände ohne Verletzung von Bundesrecht als übersetzt angesehen werden können. Eine tiefere, den konkreten Umständen angepasste Geschwindigkeit hätte die Möglichkeit, auf das Fehlverhalten der Beschwerdegegnerin zu reagieren, erhöht und auf jeden Fall zu weniger schweren Verletzungen geführt, wie die Vorinstanz festgestellt hat. Ein Haftungsausschluss nach Art. 59 Abs. 1 SVG fällt daher ausser Betracht, unabhängig davon, ob der Unfallort auf einer Nebenstrasse in einem Wohnquartier liegt, wo erhöhte Rück- und Vorsichtspflichten gelten (Art. 41a VRV).

6.
Was das Verschulden der Beschwerdegegnerin anbelangt, steht fest, dass diese die Strasse mit einer Geschwindigkeit von ca. 15 km/h überquerte, um den wartenden Bus zu erreichen. Da sie sich nicht auf einem Fussgängerstreifen befand, musste sie grundsätzlich dem rollenden Verkehr den Vortritt lassen und sich vor dem Überqueren der Strasse vergewissern, dass sie den Verkehr nicht behindert. Wegen der Hecke und der Bewachsung ist aus der Fahrtrichtung des Beschwerdeführers 2 kaum wahrzunehmen, dass an der fraglichen Stelle ein Fussweg in die Strasse mündet. Von einem mit den Örtlichkeiten nicht vertrauten Autofahrer, für den nicht sichtbar ist, dass an der fraglichen Stelle Fussgänger die Fahrbahn betreten könnten, kann, im Gegensatz zum Beschwerdeführer 2, nicht erwartet werden, dass er seine Geschwindigkeit entsprechend drosselt. Daher durfte die Beschwerdegegnerin entgegen der Auffassung des Obergerichts ungeachtet des von den Beschwerdeführern bestrittenen Wohnquartiercharakters nicht darauf vertrauen, die Autofahrer würden besonders vorsichtig fahren. Auch Art. 33 Abs. 3 SVG ändert daran nichts.

6.1 Der Frage, ob die Beschwerdegegnerin einen Kontrollblick nach links geworfen hat, kommt für ihr Verschulden keine massgebliche Bedeutung zu. Hat sie tatsächlich nach links geschaut und den Beschwerdeführer wahrgenommen (davon geht sie selbst aus, kann sich aber nicht konkret erinnern), hätte sie mit der Überquerung zuwarten müssen. Ein allfälliger Kontrollblick vermöchte sie kaum zu entlasten. Hingegen trifft zu, dass die Fahrweise des Beschwerdeführers 2 der Beschwerdegegnerin die gebotene Abklärung der Situation vor dem Überqueren objektiv erschwerte. Je schneller der Beschwerdeführer 2 unterwegs war, desto weiter entfernt war er, als die Beschwerdegegnerin die Verkehrssituation zu prüfen hatte. Da er dicht am rechten Rand fuhr, musste die Beschwerdegegnerin ihren Kopf weiter drehen, bis der herannahende Wagen in ihr Blickfeld gelangte. Derartigen Umständen kann Bedeutung zukommen, falls die Verkehrslage zwar nicht hinreichend, aber immerhin mit einem flüchtiger Blick aus den Augenwinkeln geklärt wird. Es ändert aber nichts daran, dass die Beschwerdegegnerin bei korrektem Verhalten den herannahenden Wagen hätte bemerken und ihm den Vortritt gewähren müssen.

6.2 Ein Fehlverhalten der Beschwerdegegnerin durch unvorsichtiges Betreten der Fahrbahn liegt zweifellos vor, ist aber für die besondere Verkehrslage nicht untypisch. Das Bestreben, den Bus noch zu erreichen, hat zur Folge, dass die notwendigen Abklärungen unter Zeitdruck vorgenommen werden, womit es erfahrungsgemäss vermehrt zu Fehlern kommt. Dem hat der Gesetzgeber in Art. 33 Abs. 3 SVG Rechnung getragen (GIGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 33 SVG). Das Bundesgericht hat zwar wiederholt schweres Selbstverschulden angenommen, wenn ein Fussgänger unvermittelt die Fahrbahn betritt (BGE 91 II 112 E. 2b S. 116; 85 II 516 E. 2 S. 518), selbst auf einem Fussgängerstreifen (BGE 115 II 283 E. 2b S. 287 f.). Diese Entscheide betrafen aber Situationen, in denen der Autofahrer vernünftigerweise nicht mit dem Fehlverhalten eines Fussgängers rechnen musste. Dass aber ein Fussgänger versucht, einen Bus im letzten Moment zu erreichen und dabei nicht die der Verkehrslage angemessene Aufmerksamkeit aufbringt, ist ein verkehrstypisches Fehlverhalten, mit dem gerechnet werden muss (GIGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 33 SVG). Ob das sich in dieser Situation realisierende Selbstverschulden als "grob" im Sinne von Art. 59 SVG angesehen werden kann, ist
zweifelhaft, da die im Gesetz vorgesehene verschuldensunabhängige Haftung (Art. 58 f. SVG) gerade für die mit dem Motorfahrzeugverkehr typischerweise verbundenen Risiken einen Ausgleich schaffen soll (vgl. GIGER, a.a.O., N. 1 Vorbemerkungen zu Art. 58 - 62 SVG). Dieses Ziel würde verfehlt, wenn Fehler, mit denen im täglichen Strassenverkehr zu rechnen ist (GIGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 33 SVG), zu einem Ausschluss der Haftung führen könnten. Die Frage braucht nicht vertieft behandelt zu werden, da ein Haftungsausschluss zufolge des Verschuldens des Beschwerdeführers 2 ausser Betracht fällt. Zu prüfen bleibt der Einfluss der Betriebsgefahr und des beidseitigen Verschuldens auf den eingetretenen Schaden, wonach sich die Haftungsquote misst (Art. 59 Abs. 2 SVG; GIGER, a.a.O., N. 11 zu Art. 59 SVG).

7.
Die Beschwerdeführer sind der Auffassung, die kantonalen Instanzen hätten das Verschulden der Beteiligten unzutreffend gewürdigt und die Betriebsgefahr des Unfallfahrzeuges zu stark gewichtet.

7.1 Die Betriebsgefahr wird einerseits durch die Geschwindigkeit und andererseits durch das Gewicht (das heisst die Masse) des Fahrzeugs bestimmt. Während das zerstörerische Energiepotential wesentlich von der Geschwindigkeit abhängt, zu der es in quadratischer Abhängigkeit steht (BREHM, Betriebsgefahr und Betriebsvorgang des Motorfahrzeugs, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, Schaffhauser [Hrsg.], S. 129), wird der Impuls, dessen Übertragung über die Folgen des Zusammenpralls für die daran Beteiligten entscheidet, von Gewicht und Geschwindigkeit gleichermassen beeinflusst. Die Betriebsgefahr ist aber nicht abstrakt zu bestimmen, sondern es ist zu berücksichtigen, ob und wenn ja in welchem Mass sich die Betriebsgefahr in der konkreten Situation ausgewirkt hat (BGE 105 II 209 E. 4b S. 214; Urteil des Bundesgerichts 4C.3/2001 vom 26. September 2001 E. 2a/aa mit Hinweis; HULLIGER, Betriebsgefahr in Art. 60 und 61 SVG, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2004, Schaffhauser [Hrsg.], S. 141).

7.2 Die Verteilung des Gesamtschadens auf die einzelnen haftpflichtrechtlich relevanten Ursachen beruht auf richterlichem Ermessen (Art. 4 ZGB). Da dem kantonalen Richter ein weiter Ermessensspielraum zusteht, auferlegt sich das Bundesgericht bei der Überprüfung Zurückhaltung. Es schreitet nur ein, wenn der Sachrichter grundlos von den in Lehre und Rechtsprechung ermittelten Bemessungsgrundsätzen abgewichen ist, wenn er Tatsachen berücksichtigt hat, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle spielen, oder wenn er andererseits Umstände ausser Betracht gelassen hat, die er in seinen Entscheid hätte mit einbeziehen müssen. Es greift ausserdem in Ermessensentscheide ein, wenn sich diese als offensichtlich unbillig bzw. als in stossender Weise ungerecht erweisen (BGE 135 III 121 E. 2 S. 123, 127 IV 215 E. 2a S. 216 f.; je mit Hinweisen). Die Vorinstanz hat im vorliegenden Fall ihr Ermessen nicht rechtsfehlerhaft ausgeübt, wenn sie den Anteil der Betriebsgefahr des Unfallfahrzeugs am Gesamtschaden mit 60 % bewertete. Auch wenn dieser Anteil am Gesamtschaden wohl an der obersten Grenze des Ermessensbereichs liegen dürfte, konnte die Vorinstanz ohne Verletzung von Bundesrecht davon ausgehen, dass der Betriebsgefahr des
Strassenfahrzeugs im vorliegenden Fall eine zentrale Bedeutung insbesondere für die gravierenden Folgen des Unfalls für die Beschwerdegegnerin zukam. Dass das Bundesgericht in anderen Urteilen kantonale Entscheide geschützt hat, in denen die Betriebsgefahr - an der unteren Grenze - mit 30 % bewertet wurde, ändert daran nichts, zumal die Umstände dieser Präjudizien mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar sind.

7.3 Da der Beschwerdeführer 2 vortrittsberechtigt war, lag es an der Beschwerdegegnerin, durch hinreichende Vorsicht beim Betreten der Fahrbahn eine Kollision zu vermeiden. Dass es zum Unfall kam, ist ihrem klaren Fehlverhalten zuzuschreiben. Der Beschwerdeführer 2 hat aber seinerseits durch sein Fehlverhalten die sich beim Unfall konkret verwirklichte Betriebsgefahr seines Fahrzeugs erhöht, die Chance, durch Abbremsen den Aufprall zu mildern, verringert und die Verkehrssituation für die Beschwerdegegnerin erschwert (vgl. E. 6.1 hiervor). Sein Fehlverhalten hatte massgeblichen Einfluss auf die Schwere der Unfallfolgen. Im Ergebnis ist daher vertretbar, dass die Vorinstanz seine Haftungsquote angesichts seines Verschuldens und der von ihm zu vertretenden Betriebsgefahr insgesamt auf 80 % festlegte.

8.
Damit erweist sich die Beschwerde als unbegründet. Sie ist abzuweisen, soweit angesichts der weitgehend appellatorischen Kritik überhaupt darauf eingetreten werden kann. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend werden die Beschwerdeführer kosten- und entschädigungspflichtig. Die interne Aufteilung der Kosten richtet sich nach dem zwischen den Parteien bestehenden Vertragsverhältnis.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 5'000.– werden unter solidarischer Haftbarkeit den Beschwerdeführern auferlegt.

3.
Die Beschwerdeführer haben die Beschwerdegegnerin für das bundesgerichtliche Verfahren unter solidarischer Haftbarkeit mit insgesamt Fr. 6'000.– zu entschädigen.

4.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Obergericht des Kantons Zürich, II. Zivilkammer, und dem Kassationsgericht des Kantons Zürich schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 23. Dezember 2009
Im Namen der I. zivilrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Die Präsidentin: Der Gerichtsschreiber:

Klett Luczak