

Für das Nachschlagewerk! Nein
Für die Fachpresse! Nein
Für die Amtliche Sammlung! Nein

Gesetz: BGB § 611 Fürsorgepflicht, §§ 618, 254, 276;
SachhaftpflichtG §§ 1, 3; StVG § 17 Abs. 2

Leitsätze:

K e i n e

Aktenzeichen: 3 AZR 314/72

Urteil des BAG vom 11. Januar 1974

LAG Hamm



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



3 AZR 314/72

7 Sa 97/72 Hamm

Verkündet am
11. Januar 1974

gez. Sürig,

Regierungshauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In Sachen

pp.

hat der Dritte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11. Januar 1974 durch den Vorsitzenden Richter Professor Dr. Stumpf, die Richter Dr. Thomas und Dr. Rengier sowie die ehrenamtlichen Richter Kettner und Willmann für Recht erkannt:

1. Auf die Revision der Beklagten zu 2) wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Hamm vom 18. April 1972 - 7 Sa 97/72 - insoweit aufgehoben, wie es die Beklagte zu 2) zur Zahlung von 1.548,-- DM nebst 4 % Zinsen verurteilt und über die Kosten entschieden hat.
2. Insoweit wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.

V o n R e c h t s w e g e n !



- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger ist als Maschinist bei der Beklagten zu 2) beschäftigt. Der Beklagte zu 1) ist bei der Beklagten zu 2) als Führer einer Draisine eingesetzt. Die Beklagte zu 2) hatte dem Kläger wie auch anderen Arbeitnehmern, die ihren PKW innerhalb des Werkbereichs abstellen wollten, innerhalb ihres Werksgeländes einen Parkplatz zur Verfügung gestellt und zum Befahren des Werksgeländes eine Sondergenehmigung erteilt. In dieser vom Kläger unterschriebenen Genehmigung ist u.a. bestimmt, daß die Straßenverkehrsordnung sinngemäß gelte, jedoch mit der Einschränkung, daß Schienenfahrzeuge Vorfahrt hätten.

Am Eingang des Werksgeländes sind auf einem Eisengestell vier untereinander gereichte Verkehrsschilder angebracht. Von oben gesehen an dritter Stelle befindet sich ein Dreiecksschild mit aufgemalter Lokomotive entsprechend dem Zeichen 151 nach § 40 Abs. 7 StVO ("Unbeschränkter Bahnübergang") und unmittelbar rechts daneben ein Zusatzschild mit der Aufschrift "hat Vorfahrt".

Am 27. Februar 1971 fuhr der Kläger zur Zeit des mittäglichen Schichtverkehrs mit seinem Personenkraftwagen durch das Werkstor Rüschebrinkstraße in das Werksgelände der Beklagten zu 2) in Dortmund ein. Er bog sodann mit seinem Fahrzeug in eine Werksstraße ein, die von drei Schienensträngen überquert wird. Diese Stelle, die sich ca. 500 m von dem vom Kläger benutzten Werkseingang entfernt befand, ist dreispurig befahrbar. Der Kläger befuhr die rechte Fahrbahn. Neben ihm, auf der Linksabbiegerspur eingeordnet, fuhr ein 7,5 m langer und 2,45 m breiter LKW, der an der etwa 25 m hinter dem Bahnübergang liegenden Kreuzung links abbiegen wollte. Der Abstand des Lastkraftwagens zu einem vor ihm fahrenden Fahrzeug betrug ca. 4 bis 4,5 m, der des vom Kläger besteuerten Kraftwagens zu dem vor ihm fahrenden Fahrzeug ca. 14 m. Kurz vor dem letzten, quer über die Werksstraße verlaufenden höhengleichen Schienenstrang hielt der Lastkraftwagen an. Der gesamte Bahnübergang an dieser Stelle ist nicht besonders abgesichert. Der Kläger fuhr mit seinem Fahrzeug rechts an dem haltenden LKW vorbei und stieß in dem Augen-

- 3 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 3 -

blick, als er auf den dritten Schienenstrang geriet, mit der von links kommenden, vom Beklagten zu 1) geführten Draisine zusammen. Durch den Zusammenstoß wurde das Fahrzeug des Klägers erheblich beschädigt.

Es bestand eine Anordnung der Beklagten zu 2), daß beim Überqueren des Bahnübergangs die Hupe der Draisine - die einen Klang ähnlich wie den einer Autohupe hat - zu betätigen war. Im übrigen war die Fahrt der Draisine an dieser Stelle nicht besonders abgesichert. Es bestand lediglich die Anweisung, die auch im übrigen Werksgelände bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h einzuhalten und die Fahrweise ansonsten entsprechend den Sichtverhältnissen einzurichten. Die Draisine hatte im Zeitpunkt des Zusammenstoßes eine Geschwindigkeit, die über der Schrittgeschwindigkeit lag.

Der Kläger hat die beiden Beklagten auf Ersatz des ihm aus dem Unfall entstandenen Schadens in Anspruch genommen. Er behauptet, der Erstbeklagte habe den Unfall verschuldet. Die Beklagte zu 2) habe nicht die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen. Sie habe auch sicherstellen müssen, daß die Hupe der Draisine nicht mit der eines Personenkraftwagens verwechselt werden konnte. Sie habe auch für den Bahnübergang, insbesondere während des Schichtverkehrs, wenn regelmäßig rund 200 Privatwagen auf dem Werksgelände unterwegs seien, besondere Sicherungsvorrichtungen, z.B. eine Blinkanlage, schaffen müssen.

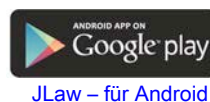
Ein von seiner Seite ausgehendes Verschulden sei auszuschließen. Er habe vermutet, daß der links vor ihm haltende Lastkraftwagenfahrer deswegen sein Fahrzeug zum Stehen gebracht habe, weil sich vor dem LKW eine Fahrzeugschlange gebildet habe. Ein Hupzeichen der Draisine habe er nicht gehört. Als er sein Fahrzeug rechts am Lastkraftwagen vorbei leicht vorgezogen habe, sei der Zusammenstoß sogleich eingetreten.

Der Gesamtschaden belaufe sich auf 3.870,-- DM. Er setze sich aus 3.500,-- DM Fahrzeugschaden, Nutzungsentschädigung für 35 Tage = 350,-- DM und einer Unkostenpauschale von 20,-- DM zusammen. Er mache 80 % des Gesamtschadens geltend.

- 4 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 4 -

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen,
an ihn 3.096,-- DM nebst 4 % Zinsen seit dem
10. März 1971 zu zahlen.

Die Beklagten haben zu ihrem Klageabweisungsantrag behauptet, der Kläger habe die erforderliche Aufmerksamkeit fehlen lassen und den Unfall allein verursacht. Als Betriebsangehöriger habe er die für das Werksgelände geltende Regelung kennen müssen, daß Schienenfahrzeuge Vorfahrt haben. Da der Lastkraftwagen mit Rücksicht auf die sich nähernde und ihre Geschwindigkeit verlangsamende Draisine angehalten habe, habe der Kläger auf keinen Fall rechts an dem LKW vorbeifahren dürfen. Soweit sich vor dem LKW eine Fahrzeugschlange befunden habe - was bestritten werde -, könne das den Kläger nicht entlasten. Wenn der Kläger das Hupzeichen der Draisine nicht gehört habe, so beweise auch das seine Unaufmerksamkeit; da der Lastkraftwagenfahrer die Huplaute gehört habe, habe auch der Kläger sie hören müssen; die von der Beklagten zu 2) verwendeten Hupen seien bei Draisinen üblich. Bei dem Bahnübergang handele es sich um keine besondere Gefahrenstelle. Aus diesem Grund habe für den Fahrer der Draisine keine Verpflichtung bestanden, die Draisine anzuhalten und die Stelle besonders zu sichern.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Landesarbeitsgericht unter Zurückweisung der Berufung im übrigen die Beklagte zu 2) verurteilt, an den Kläger die Hälfte des eingeklagten Betrages, somit 1.548,-- DM nebst 4 % Zinsen seit dem 10. März 1971 zu zahlen. Mit der Revision begehrt die Beklagte zu 2) Klageabweisung in vollem Umfang.

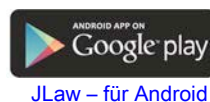
Entscheidungsgründe:

I. Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, der dreigleisige unbeschränkte und bei Schichtwechsel vielfach befahrene Bahnübergang sei eine besondere Gefahrenquelle für diejenigen Arbeitnehmer der Beklagten zu 2) gewesen, die mit ihrem PKW zur Arbeit oder von dieser nach Hause fahren. Deshalb sei die Beklagte zu 2) als Arbeitgeberin kraft ihrer Fürsorgepflicht gehalten gewesen, die Gefahren

- 5 -



JLaw - Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



für ihre Arbeitnehmer möglichst auszuschalten. Die Installation einer kostspieligen Blinkanlage sei der Beklagten zu 2) nicht zumuten gewesen. Jedoch habe sie in hinreichendem Abstand auf beiden Seiten der Gleisanlagen weiße Haltestriche für alle Fahrzeuge sowie je ein Stoppschild auf beiden Seiten anbringen müssen. Durch solche Maßnahmen würden erfahrungsgemäß Kraftfahrer zu vorsichtigem Fahren angeregt, und in jedem Falle würden sie vor der Überquerung der Gleise zum Halten gebracht; dadurch würden sie zugleich gehalten, auf die Gleise zu schauen und zu prüfen, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert. Diesen Sicherungsnotwendigkeiten habe die Beklagte zu 2) schuldhaft nicht Rechnung getragen. Wäge man die mit mittlerer Fahrlässigkeit von der Beklagten zu 2) gesetzten Unfallursachen gegenüber dem vom Kläger grob fahrlässig gesetzten Unfallbeitrag ab, so ergebe sich aus § 254 Abs. 1 BGB, daß die Beklagte zu 2) die Hälfte des vom Kläger eingeklagten Schadens tragen müsse. Den Beklagten zu 1) treffe kein Schuldvorwurf, und er habe dem Kläger nicht.

II. 1. Zutreffend ist der rechtliche Ausgangspunkt des Landesarbeitsgerichts, daß der Arbeitgeber kraft Fürsorgepflicht gehalten ist, Arbeitnehmer bei der Benutzung von Werksstraßen vor Gefahren soweit zu sichern, wie die Art des Betriebes das gestattet, und daß eine schuldhafte Verletzung dieser Fürsorge den Arbeitgeber zu Schadenersatz verpflichtet, wenn dem Arbeitnehmer ein Schaden entsteht. Für Schäden an Körper und Gesundheit der Arbeitnehmer ergibt sich das aus § 618 Abs. 1 und Abs. 3 BGB unmittelbar. Denn nach gefestigter Ansicht in Rechtsprechung und Literatur gehören zu den "Räumen", die in § 618 Abs. 1 BGB genannt sind, auch die Werksstraßen (vgl. RG Seuff.Arch. Bd. 81, Nr. 5 S. 10 f.; Neumann-Duesberg, VersR 1968, 1 [2 f. zu I 1a und S. 3 zu I 1b zu Fußnote 13]; Wlotzke-Volze in Soergel-Siebert, BGB, 10. Aufl., § 618 Randnr. 10). Für Sachschäden des Arbeitnehmers, die er bei der Benutzung von Werksstraßen erleidet, ergibt sich das aus der allgemeinen Fürsorgepflicht des Arbeitgebers. Ein sinnvoller Schutz vor Unfällen der hier in Rede stehenden Art ist nur gewährleistet, wenn der Arbeitgeber, der durch nicht genügende Gefahrensicherung von Werksstraßen schuldhaft gegen § 618 Abs. 1 BGB verstößt, im Schadensfall sowohl für Körper- wie Sachschäden haftet.



- 6 -

2. Die Revision rügt indessen mit Recht, daß sich mit der vom Landesarbeitsgericht gegebenen Begründung ein unfallursächliches und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen der Beklagten zu 2) nicht annehmen läßt. Das könnte man nur annehmen, wenn man wüßte, wie der Kläger sich verhalten hätte, falls Striche und Stoppschilder in der vom Landesarbeitsgericht erwogenen Weise vorhanden gewesen wären. Darüber lassen sich jedoch nur allgemeine Vermutungen aufstellen, nicht jedoch Feststellungen für den konkreten Fall treffen. Striche und Stoppschilder hätten vielleicht zu einem kurzen Anhalten des Klägers in einem gewissen Abstand vor dem ersten Gleis geführt. Ob er aber dann die auf dem dritten Gleis von links kommende Draisine erkannt hätte oder ob sie ihm durch den bereits auf dem mittleren Gleis stehenden LKW, der in der linken Spur fuhr, ebenso verborgen geblieben wäre, wie sie ihm im Unglücksfall tatsächlich verborgen geblieben ist, ist nicht festzustellen; darüber Feststellungen anzustellen grenzt an Spekulationen, auf die sich ein Urteil nicht stützen läßt.

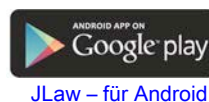
Somit konnte das Landesarbeitsgericht mit der von ihm gegebenen Begründung ein unfallursächliches und schuldhaftes Tun oder Unterlassen der Beklagten zu 2) nicht annehmen. Durch die Annahme, die Beklagte zu 2) habe durch die unterbliebene Anbringung der Striche und Schilder den Unfall des Klägers schuldhaft verursacht, hat das Landesarbeitsgericht das Gesetz verletzt, weil es damit den Rechtsbegriff der Kausalität und des Verschuldens fehlerhaft angewendet hat (§ 550 ZPO). Das Revisionsgericht kann, da es an entsprechenden Feststellungen fehlt, selbst nicht beurteilen, inwieweit die Beklagte zu 2) zu dem Unfall durch Verletzung ihrer Fürsorgepflicht schuldhaft beigetragen hat. Deshalb ist das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit darin die Beklagte zu 2) verurteilt worden ist. Die Sache muß insoweit an das Landesarbeitsgericht zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen werden (§ 565 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 1 ZPO).

III. Für die fernere Behandlung der Sache wird das Landesarbeitsgericht folgendes beachten müssen:

- 7 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 7 -

1. Für die Frage, ob und wie der Bahnübergang von der Beklagten zu 2) zu sichern war, wird das Landesarbeitsgericht zweckmäßigerweise das Gutachten eines Verkehrssachverständigen einholen; diesem wird auch die Frage vorzulegen sein, ob der in Betracht kommende dreigleisige Bahnübergang in der Werksstraße durch eine Blinkanlage gesichert werden mußte oder nicht, falls dieser Bahnübergang, wie offenbar unstreitig ist, bei Schichtwechsel von jeweils mehr als 200 PKW überquert wird. Falls eine Blinkanlage notwendig gewesen sein sollte, stünde das unfallsächliche und schuldhafte Verhalten der Beklagten zu 2) wahrscheinlich fest; denn dann wäre das Befahren des Bahnüberganges durch die Draisine rechtzeitig allen Benutzern der Werksstraße durch rotes Blinklicht angekündigt worden; ein "Blindfahren nach links", wie es dem Kläger bei seiner Fahrt über den Übergang wegen des links neben ihm stehenden LKW unterlaufen ist, wäre dann mit einiger Sicherheit unterblieben. Für die Frage, inwieweit der Beklagten zu 2) die Einrichtung einer Blinkanlage aus Kostengründen zuzumuten war, wird das Landesarbeitsgericht abwägen müssen, wie groß die Gefahren waren, die sich aus dem ungesicherten Bahnübergang für viele Arbeitnehmer ergeben konnten, und welche Unkosten demgegenüber in Betracht kommen und in welchem Umfang sie bei der Beklagten zu 2) ins Gewicht fallen.

2. Das Landesarbeitsgericht wird bei der erneuten Entscheidung nicht, wie bisher, ohne weiteres annehmen können, die Gefährdungshaftung der Beklagten zu 2) aus § 1 Sachhaftpflichtgesetz sei wegen der grobfahrlässigen Mitverursachung des Schadens durch den Kläger gemäß § 3 Sachhaftpflichtgesetz ausgeschlossen. Es wird vielmehr § 17 Abs. 2 StVG beachten müssen, wonach bei einem Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn nach Maßgabe des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG zu verfahren ist; das bedeutet, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn und die des Kraftfahrzeuges sowie das Verschulden des Klägers und ein etwaiges Verschulden der Beklagten zu 2) insgesamt zu berücksichtigen sind (vgl. dazu Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 15. Aufl., 1972, Kapitel 10 Rand-Nr. 38 ff. S. 267 ff.).

- 8 -



- 8 -

3. Soweit das Landesarbeitsgericht zwischen schuldhafter Verletzung der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers und Verkehrssicherungspflicht des Arbeitgebers nach § 823 BGB unterschieden hat, wird es – soweit es darauf ankommen sollte – bedenken müssen, daß es wegen § 618 Abs. 1 BGB für Werksstraßen nicht angängig ist, in der Frage des Verschuldens von unterschiedlichen Maßstäben auszugehen je nach dem, ob man die Haftung aus Fürsorgepflichtverletzung oder Verletzung der Verkehrssicherungspflicht begründet (vgl. Neumann-Duesberg, VersR 1968, 1 ff. [S. 4 zu B i 2]). Das würde für Unfälle an unzulänglich geschützten Bahnübergängen in Werksstraßen zu einer Differenzierung führen, für die jeder einsichtige Grund fehlt.

gez. Dr. Stumpf

Dr. Thomas

Dr. Rengier

Kettner

Willmann

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)