

0401 083

Nachschlagewerk: ja

BGHZ : ja

BGB §§ 426, 839 D, K, 840

Falls am Zusammenstoß eines Eisenbahnzuges mit einem Lastwagen auch eine fahrlässige Amtspflichtverletzung der Verkehrsbehörden des Landes mitgewirkt hat, kann die Bahn sich nicht mit dem Kraftfahrzeugversicherer in der Weise mit Wirkung gegenüber dem Land vergleichen, daß sie den dabei auf sie wegen ihrer Betriebsgefahr entfallenden Schadensteil gegenüber dem Land als eigenen Vermögensschaden aus dem Gesichtspunkt der Amtshaftung geltend macht. Die Bestimmungen über den Schadensausgleich unter mehreren Verantwortlichen gehen vor.

BGH, Urt.v.8. November 1973 - III ZR 129/71 - OLG Koblenz
LG Mainz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 129/71

URTEIL

Verkündet am
8. November 1973
Schorm,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Landes R h e i n l a n d - P f a l z , vertreten
durch den Präsidenten der Bezirksregierung von Rhein-
hessen-Pfalz in N [REDACTED] a.d.W.,

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

g e g e n

die D e u t s c h e B u n d e s b a h n , vertreten durch
den Präsidenten der Bundesbahndirektion M [REDACTED] in M [REDACTED],
K [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr.h.c. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. November 1973 durch den Vorsitzenden Richter Hubert Meyer sowie die Richter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Hußla und Keßler

für Recht erkannt:

Auf die Revision des beklagten Landes wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 19. Mai 1971 aufgehoben, soweit es zum Nachteil des Landes erkannt hat.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Mainz vom 19. November 1968 wird in vollem Umfang zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die gesamten Kosten der Rechtsmittelverfahren zu tragen.

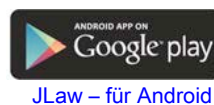
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Deutsche Bundesbahn nimmt das beklagte Land wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls in Anspruch.



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



Der Verkehrsunfall ereignete sich am 7. Dezember 1962 gegen 17 1/2 Uhr auf dem unbeschränkten Bahnübergang der eingleisigen Nebenstrecke der Bundesbahn O- -Gu- bei Streckenkilometer 13,060. Bei dichtem Nebel stieß hier ein Triebwagenzug der Klägerin mit einem die Schienen im Zuge der Landstraße überquerenden Lastzug der Firma T aus Kö zusammen.

Die sonst nur mäßig befahrene Landstraße diente am Unfalltage als Umleitungsstrecke für den Verkehr der Bundesstraße. Die "W Zeitung" vom 29. November 1962 brachte eine Notiz über die Umleitung, doch wurde die Klägerin durch die Verkehrsbehörden nicht besonders unterrichtet.

Der Bahnübergang war durch ein 3 m vor der Kreuzung angebrachtes Andreas-Kreuz und durch drei Warnbaken auf der Straße gesichert, die im Abstand von je 80 m aufgestellt waren; die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge war durch ein entsprechendes Schild auf 20 km beschränkt. Der Triebwagenzug befuhr die Strecke mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h. 115 m vor dem Bahnübergang stand an der Bahnstrecke die Signaltafel LP, wonach von hier an Läute- und Pfeiftöne gegeben werden müssen. Der Triebwagenführer Sch hatte dem entsprochen. Der Lastzug näherte sich dem Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit von 15-20 km/h. Die beiden Fahrzeugführer bemerkten gegenseitig ihre Fahrzeuge so spät, daß der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden war. Der Triebwagenzug stieß den Lastwagen beiseite, so daß er umstürzte. Der Zug kam mit seiner Spitze rund 75 m

hinter der Anstoßstelle zum Stehen. Der Führer des Lastzuges, B[REDACTED], sein Beifahrer St[REDACTED] und der Zugführer des Triebwagens, Wi[REDACTED], erlitten sämtlich Verletzungen; der Lastwagenführer starb noch am selben Tage.

Gegen den Triebwagenführer wurde Anklage wegen fahrlässiger Tötung und Transportgefährdung erhoben, doch wurde er rechtskräftig freigesprochen.

Die Klägerin hat sich im Jahre 1966 mit dem Ge[REDACTED]-Ko[REDACTED] in Kö[REDACTED] als Kraftfahrzeugversicherer der Firma T[REDACTED] sowie mit den beteiligten Sozialversicherungsträgern für die Hinterbliebenen des Kraftfahrers B[REDACTED] und dem verletzten Beifahrer Strahl dahin geeinigt, daß die Firma T[REDACTED] und die Sozialversicherungsträger 2/3 der Schadensfolgen übernahmen, während die Klägerin sich diesen Beteiligten gegenüber zur Übernahme von 1/3 der Schäden verpflichtete. Mit Rücksicht auf diese Beteiligung in Höhe von 1/3 hat die Klägerin bis zur Klagerhebung insgesamt 29 987,68 DM für Ausbesserungskosten der Fahrzeuge und sonstige Sachschäden, Heilungskosten der verletzten Personen sowie Beerdigungskosten und Bezüge der Hinterbliebenen des verstorbenen Kraftfahrers aufgewandt. Sie hat geltend gemacht:

Die Landesbehörden hätten die Klägerin vor der Umleitung des Verkehrs einer Bundesstraße unterrichten müssen. Infolge der Umleitung sei der ursprünglich verkehrsarme Bahnübergang zu einem verkehrsreichen Übergang geworden. Nach ihren Vorschriften hätte

die Bundesbahn dann für die Dauer der Umleitung die Höchstgeschwindigkeit für ihre Schienenfahrzeuge an dem Übergang von 40 km auf 15 km herabgesetzt. Dann wäre der Unfall vermieden worden. Die Unterlassung sei eine Amtspflichtverletzung, zumal entsprechende Erlasse des Verkehrsministeriums beständen. Mindestens sei das Land entsprechend ausgleichspflichtig.

Die Klägerin hat beantragt, das Land zur Zahlung von 29 987,68 DM nebst Zinsen zu verurteilen und festzustellen, daß das Land verpflichtet sei, ihr auch alle weiteren aus dem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schäden zu ersetzen.

Das Land hat Abweisung der Klage beantragt und insbesondere ausgeführt: Die Verkehrsbehörden hätten die Umleitungsstrecke sachgemäß ausgewählt. Eine Pflicht zur Mitteilung neben der Zeitungsnotiz habe nicht bestanden. Die Landesbediensteten treffe keinesfalls ein Schuldvorwurf, da sie in ähnlichen Fällen niemals anders gehandelt hätten. Eine Mitteilung hätte auch den Unfall nicht verhindert, weil die Bundesbahn eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingeführt und eine solche den Unfall bei dem dichten Nebel nicht verhindert hätte. Die Klägerin hätte eine Ersatzverpflichtung nicht zu übernehmen brauchen, weil der Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis gewesen sei. Im übrigen seien die Ansprüche verjährt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil eine Pflichtverletzung nicht vorgelegen habe. Das Oberlandesgericht hat unter Abweisung der Klage im übrigen

das Land zur Zahlung von 28 321,01 DM nebst Zinsen verurteilt und dem Feststellungsanspruch entsprochen. Es hat zur Begründung insbesondere ausgeführt:

Die ausgewählte Umleitung sei für den wesentlich stärkeren Verkehr einer Bundesstraße ungeeignet gewesen, solange nicht die Bundesbahn für den unbeschränkten Bahnübergang Sicherungen durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit getroffen hatte. Dazu habe die Verkehrsbehörde die Bundesbahn rechtzeitig vorher benachrichtigen müssen. Durch eine Zeitungsnotiz habe das Land die Verpflichtung nicht erfüllt. Diese schuldhafte Pflichtverletzung sei für den Schaden ursächlich, weil die Bundesbahn nach ihren Betriebsvorschriften dann für den bis dahin mit 40 km Geschwindigkeit befahrbaren Bahnübergang eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h angeordnet hätte. Die Bahnbediensteten würden diese Geschwindigkeit eingehalten haben und dann wäre der Unfall zumindest soviel glimpflicher abgelaufen, daß etwaige Schäden außer Betracht bleiben könnten, wenn nicht der Unfall überhaupt vermieden worden wäre. Das Land habe der Klägerin alle durch die Amtspflichtverletzung verursachten Schäden zu ersetzen, dazu gehörten nicht nur die eigenen Schäden der Klägerin, sondern auch ihre Aufwendungen zur Schadensersatzleistung gegenüber der Firma T■■■■■. Auszunehmen sei dabei das an den Beifahrer gezahlte Schmerzensgeld mit 1 666,67 DM, weil die Klägerin Schmerzensgeld nicht geschuldet habe; insoweit sei die Klage abzuweisen. Die Schadensteilung zwischen der Klägerin und den übrigen Beteiligten, insbesondere dem Halter des Lastzuges sowie dessen Bei-

fahrer, Fahrer bzw. dessen Hinterbliebenen sei richtig im Verhältnis $1/3 : 2/3$ erfolgt. Dann stehe der Klägerin eine anderweitige Ersatzmöglichkeit nicht zu. Die Klägerin brauche sich hier ihre eigene Betriebsgefahr nicht anrechnen zu lassen, weil diese nur gegenüber Verkehrsteilnehmern wirke. Verjährung sei nicht eingetreten, weil die Klägerin den Ausgang des Strafverfahrens gegen den Triebwagenführer habe abwarten dürfen; davon sei abhängig gewesen, ob ihr anderweitige Ersatzansprüche zugestanden hätten.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision des Landes, das seinen Abweisungsantrag weiter verfolgt. Die Klägerin beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Der Revision ist der Erfolg nicht zu versagen, weil die Klage wegen der von der Klägerin als Bahnunternehmerin zu tragenden Betriebsgefahr und der nur hilfsweise bestehenden Haftung des Landes auf jeden Fall abzuweisen ist, selbst wenn eine schadensursächliche schuldhaftes Amtspflichtverletzung von Landesbediensteten bejaht wird. Die gegen die Annahme einer schuldhaften Amtspflichtverletzung von der Revision erhobenen Bedenken bedürfen daher keiner Erörterung. Die Abweisung der Klage ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Das Land würde bei einer schadensursächlichen schuldhaften Amtspflichtverletzung nur nach § 839 BGB

und Art. 34 GG haften. Diese Verpflichtung wirkt sich bei den verschiedenen Schadensposten unterschiedlich aus. Soweit die Klägerin unmittelbar einen Schaden an ihren Rechtsgütern erlitten hat, kann sie nach diesen Bestimmungen gegen das Land vorgehen, das aber nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB nur subsidiär haftet. Daneben kann die Klägerin, soweit sie Dritten Ersatz geleistet hat, einen Ausgleichsanspruch nach § 426 BGB erheben, soweit ein Gesamtschuldverhältnis vorlag. Ein Gesamtschuldverhältnis kann hier nicht nach § 830 BGB bestehen, weil bei der Verursachung eines Schadens durch mehrere fahrlässig handelnde Täter keine Mittäterschaft vorliegt, sondern nur nach § 840 Abs. 1 BGB, soweit die mehreren fahrlässigen Verursacher nebeneinander verantwortlich sind. Das trifft für das Land nicht zu, soweit es nur subsidiär haftet. Ferner kann die Einwirkung eines Mitverschuldens nach § 254 BGB oder der entsprechend zu berücksichtigenden Betriebsgefahr eine Beschränkung der gesamtschuldnerischen Haftung gegenüber mehreren Verantwortlichen bewirken. Denn für den Geschädigten, der mehrere Nebentäter in Anspruch nimmt, ist seine Mitverantwortung nach § 254 BGB gegenüber jedem Schädiger gesondert abzuwägen (Einzelabwägung), wobei jedoch die Schädiger zusammen nicht mehr als den Betrag aufzubringen haben, der bei einer Gesamtschau des Unfallgeschehens dem Anteil der Verantwortung entspricht, die sie im Verhältnis zur Mitverantwortung des Geschädigten insgesamt tragen (Gesamtabwägung), soweit einzelne Beteiligte nicht eine Haftungseinheit bilden (BGHZ 30, 203; 54, 284). Es hat also bei der Haftung mehrerer Schädiger immer eine gesonderte Abwägung nach § 254 BGB stattzufinden, weil

dem Geschädigten gegenüber jedem Tatbeteiligten ein selbständiger Schadensersatzanspruch zusteht, für den diese Beteiligten nach § 840 Abs. 1 BGB nach außen als Gesamtschuldner haften, soweit sich die Verbindlichkeiten decken.

1. Ansprüche der Klägerin wegen Beschädigung ihres Triebwagens (1/3 von 11 266,36 DM Ausbesserungskosten):

Für die Schäden am Triebwagen hafteten der Klägerin zunächst der Halter des Lastzuges kraft Gefährdungshaftung und über § 831 BGB, ferner der Fahrer des Kraftfahrzeugs aus § 823 BGB sowie gegebenenfalls das Land nach § 839 BGB, Art. 34 GG, wobei sich die Bundesbahn die Betriebsgefahr als Bahnunternehmer (§ 1 des Sachschädenhaftpflichtgesetzes vom 29. April 1940 - RGBI I 691) in rechtsähnlicher Anwendung des § 254 BGB anrechnen lassen muß.

Irrig ist die Auffassung des Berufungsgerichts, die Klägerin brauche sich ihre Betriebsgefahr nicht anrechnen zu lassen, weil diese nur gegenüber solchen Personen zu berücksichtigen sei, die dieser Betriebsgefahr ausgesetzt worden seien wie Verkehrsteilnehmer, während das Land nicht in den Unfall verwickelt und durch die Bahn nicht in Gefahr geraten sei. Dieser Ausgangspunkt ist unrichtig. Denn auszugehen ist von der Tatsache, daß hier Schäden durch einen Unfall entstanden sind, zu dem mehrere Umstände aus verschiedenen Gefahrenkreisen und Haftungsbereichen mitgewirkt haben. § 8 Absatz 2 des Sachschädenhaftpflichtgesetzes

sieht dafür eine Ausgleichung in allen Fällen vor, in denen neben dem Betriebsunternehmer auch ein anderer für den Schaden kraft Gesetzes haftet. § 10 dieses Gesetzes schließt zwar die Gefährdungshaftung bei Sachen aus, die die Bahn zur Beförderung und Aufbewahrung angenommen hat, doch trifft das auf den Triebwagen nicht zu; er diente und ermöglichte gerade die Beförderung, war aber der Bahn nicht als Gegenstand einer vertraglichen Beförderung übertragen. Das Gesetz schützt weiter nicht nur solche Sachen, die von vornherein der Betriebsgefahr der Bahn ausgesetzt sind oder einem Verkehrsteilnehmer gehören; schließlich ist jede bei einem Betriebsunfall einer Eisenbahn beschädigte Sache irgendwie der Betriebsgefahr ausgesetzt worden, auch wenn der Schaden nicht beim unmittelbaren Zusammentreffen mit einem Teil der Bahnanlage, sondern erst durch Hinzutritt weiterer Umstände eingetreten ist. Die Gefährdungshaftung des Bahnunternehmers tritt ein, wenn durch einen Betriebsunfall ein Schaden entsteht. Es kommt allein darauf an, ob die Betriebsgefahr zu der Entstehung des Unfalls beigetragen hat (RG VAE 1939, 64; BGH VersR 1968, 71). Für einen Betriebsunfall ist nicht nötig, daß der Unfall durch eine Gefahr verursacht worden ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Beförderungssystemen nicht verbunden ist. Ein Betriebsunfall liegt immer vor, wenn ein unmittelbarer äußerer - örtlicher oder zeitlicher - Zusammenhang zwischen einem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebs-einrichtung besteht (BGHZ 1, 17; 20, 85; LM Haftpflichtgesetz § 1 Nr. 19).

Das Berufungsgericht übersieht, daß nach dem deutschen Haftungsrecht einem Verantwortlichen alle Schadensfolgen zugerechnet werden, für die ein adäquater Kausalzusammenhang zu bejahen ist. Dafür ist es unerheblich, ob erst wie hier das Hinzutreten einer Amtspflichtverletzung der Verkehrsbehörden den Unfall an einem unbeschränkten Bahnübergang ermöglicht oder verstärkt hat.

Deshalb muß die Klägerin sich bei ihrem Ersatzanspruch wegen der Sachschäden die Betriebsgefahr ebenso anrechnen lassen, wie sie sich nach § 254 BGB eigenes Organverschulden oder Verschulden für Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB hätte anrechnen lassen müssen.

Die Klägerin hatte zunächst wegen der Beschädigung ihres Triebwagens einen Anspruch gegen den Halter und Fahrer des Kraftwagens. Nach § 8 Abs. 2 des Sachschädenhaftpflichtgesetzes und § 17 StVG richtet sich der Umfang der Haftung bei einem Mitverschulden oder der mitwirkenden Betriebsgefahr in erster Linie nach dem Grad der Verursachung. Die Klägerin und die Versicherungen der Firma T. haben die Schäden im Verhältnis 1 : 2 zum Nachteil der Kraftwagenfirma geteilt. Dagegen bestehen keine Bedenken. Denn die Klägerin muß sich eine erhöhte Betriebsgefahr entgegenhalten lassen, weil sie bei starkem Nebel und Dunkelheit einen ungesicherten Bahnübergang über eine Bundesstraße mit erheblicher Geschwindigkeit befuhr (vgl. BGH VRS 23, 173). Die Kraftwagenfirma muß sich nicht nur ihre ähnlich erhöhte Betriebsgefahr, sondern auch

das erhebliche Verschulden ihres Fahrers anrechnen lassen, der die Vorfahrt der Bundesbahn grob mißachtet hat. Auch bei einer Gesamtbetrachtung aller mitwirkenden Umstände ist eine Belastung der Klägerin mit $\frac{1}{3}$ sachgerecht.

Im Verhältnis zwischen der Klägerin und dem beklagten Land stand der erhöhten Betriebsgefahr der Bundesbahn nur einfache Fahrlässigkeit der Verkehrsbehörden gegenüber. Das Teilungsverhältnis könnte sich also im Vergleich zum Kraftwagenhalter nur zum Nachteil der Bundesbahn verändern, weil ihr jetzt nicht das erhebliche Verschulden des Kraftfahrers, sondern nur einfache Fahrlässigkeit der Beamten des Landes gegenübersteht. Die Klägerin könnte also vom Land niemals mehr als zwei Drittel des Schadens verlangen, sondern höchstens weniger. Zwei Drittel ihres Schadens hat die Klägerin jedoch bereits von den Versicherern des Kraftwagenhalters erhalten. Das ist für sie ein anderweiter Ersatz, so daß daneben eine Haftung des Landes nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB für diesen Schadensposten entfällt.

2. Die Ansprüche des Halters, Fahrers und Beifahrers des Kraftwagens, die von der Klägerin aufgrund ihrer Betriebsgefahr teilweise Ersatz erlangt haben:

Diese Posten betreffen die Aufwendungen für die Hinterbliebenen des Kraftfahrers B■■■■■, für Verdienstentgang, Heilungskosten und Schmerzensgeld des Beifahrers St■■■■■ sowie schließlich den Sachschaden

der Firma T[REDACTED] wegen ihrer beschädigten Fahrzeuge. Die Klägerin hat davon 1/3 mit insgesamt 26 081,83 DM getragen. Das Berufungsgericht hat den auf den Schmerzensgeldanspruch entfallenden Betrag von 1 666,67 DM bereits abgewiesen; dabei muß es bleiben, weil die Klägerin ein Rechtsmittel insoweit nicht eingelegt hat.

Alle diese Posten können gleich behandelt werden.

Grundlage der Forderung der Klägerin gegen das Land kann nur ein Ausgleichsanspruch nach § 426 BGB sein. Die Klägerin kann nicht etwa unmittelbare Ansprüche wegen Amtspflichtverletzung gegen das Land mit der Begründung erheben, sie sei durch Verschulden des Landes in einen Unfall verwickelt worden, bei dessen Abwicklung sie 1/3 des Schadens aufgrund ihrer Betriebsgefahr selbst habe tragen müssen. Gewiß haftet ein Dienstherr nach § 839 BGB, Art. 34 GG bei Amtspflichtverletzungen für jeden Vermögensschaden, doch darf eine Beteiligung an den Folgen eines Verkehrsunfalles, für den neben Beamten auch andere Personen kraft Gesetzes haftpflichtig sind, nicht für sich allein betrachtet werden. Insoweit gehen die Vorschriften über den Ausgleich zwischen Gesamtschuldnern oder Nebentätern als Spezialbestimmungen vor. Es wäre eine Umgehung dieser Vorschriften und eine vom Gesetz nicht gewollte Folge, wenn man der Klägerin gestatten würde, eine bei einer Schadensabwicklung mit einem anderen Schädiger verbleibende Belastung als selbständigen Vermögensschaden gegenüber dem anderen Schädiger gel-

tend zu machen. Das würde eine doppelte Ausgleichung bedeuten und das Ergebnis würde davon abhängig sein, in welcher Reihenfolge die verschiedenen an einem Unfall Beteiligten die Abrechnung miteinander vornehmen. Die Klägerin darf nicht ihre gegen einen Beteiligten verbleibende Haftungsquote herausgreifen und den dieser entsprechenden Betrag nochmals gegen einen anderen Beteiligten selbständig geltend machen. Vielmehr ist das Schadensereignis zunächst als eine Einheit zu sehen und sind die Rechtsbeziehungen aller Beteiligten in einer Gesamtbetrachtung untereinander zu klären. Das Drittel, mit dem die Klägerin im Verhältnis zum Halter und Fahrer des Lastzuges belastet ist, ist bereits das Ergebnis einer endgültigen Bewertung der mehrseitigen Rechtsbeziehungen und darf daher nicht zum Ausgangspunkt einer neuen, abweichenden Schadensverteilung im Verhältnis zum beklagten Land gemacht werden. Andernfalls würde das Haftungsprivileg des Landes nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB umgangen werden, und die Bundesbahn würde das ihr gesetzlich auferlegte Risiko eines Bahnbetriebes mehrfach abwälzen. Sind an einem Unfall drei Verantwortliche beteiligt, dann kann die Partei, die von einem Beteiligten mit Erfolg in Anspruch genommen worden ist, gegenüber dem anderen Beteiligten Ansprüche nur nach Maßgabe des § 426 BGB erheben.

Hier stehen der Klägerin aber Ausgleichsansprüche aus folgenden Gründen nicht zu: Die Klägerin ist von dem Halter des Kraftfahrzeugs, dem Beifahrer und den Hinterbliebenen des Fahrers bzw. von deren für sie eingetretenen Sozialversicherungsträgern oder Privatversi-

cherern in Anspruch genommen worden. Mangels Verschuldens des Triebwagenführers war Anspruchsgrundlage nur die gesetzliche Gefährdungshaftung der Klägerin nach dem Haftpflichtgesetz von 1871 und dem Sachschädenhaftpflichtgesetz von 1940. Die Klägerin hat von allen Schäden $\frac{1}{3}$ übernommen. Diese Schadensteilung erscheint bei ihrer erhöhten Betriebsgefahr und einer durch erhebliches Verschulden des Kraftfahrers erhöhten Betriebsgefahr des Kraftfahrzeughalters angemessen. Eine Ausgleichsforderung der Klägerin gegen das Land besteht nur, wenn ein Gesamtschuldverhältnis entstanden war, die Klägerin als Gesamtschuldnerin nach außen voll eintreten mußte und nun im Innenverhältnis einen Ausgleich verlangt. Ein Gesamtschuldverhältnis bestand hier jedoch nicht, weil für das Land das Vorrecht der subsidiären Haftung nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB wirkte: Halter und Fahrer des Lastzuges konnten sich in Höhe von $\frac{1}{3}$ des Schadens nur an die Klägerin halten, weil deren Haftung für sie ein anderweitiger Ersatz war, der eine gleichzeitige Haftung des Landes nicht entstehen ließ. Ein Ausgleichsanspruch bestand daher insoweit nicht. Denn nach § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB findet ein Ausgleich nach Kopfteilen zwischen den Gesamtschuldnern nur statt, "soweit nicht ein anderes bestimmt ist". Hier schließt § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB schon die Entstehung eines Anspruches und damit auch ein Gesamtschuldverhältnis überhaupt aus.

Ein Gesamtschuldverhältnis könnte nur dann entstehen, wenn das Land aus Amtspflichtverletzung dem Verletzten höhere Beträge geschuldet hätte als die Klägerin kraft Betriebsgefahr. Ein solcher Fall liegt hier nicht vor. Denn ein Ausgleich wegen des Schmerzensgel-

des ist rechtskräftig abgewiesen, und die Schadens-
teilung im Verhältnis 1 : 2 für die Klägerin läßt
einen Fehler zum Nachteil der Bundesbahn nicht er-
kennen: Bei der Abwägung unter mehreren Verantwort-
lichen wegen Verschuldens oder einer Betriebsgefahr
wird in erster Linie auf die Verursachung abgestellt.
Bei einer Gesamtbetrachtung erscheint es angemessen,
hier die Hauptgeschädigten wegen ihrer durch erhebli-
ches Verschulden erhöhten Betriebsgefahr neben der
erhöhten Betriebsgefahr der Bundesbahn und trotz des
mitwirkenden Verschuldens der Verkehrsbehörden stets
mit 2/3 zu belasten. Eine Einzelabwägung im Verhält-
nis der Hauptgeschädigten zu der Bundesbahn einer-
seits sowie der Verkehrsbehörde andererseits ergibt
keinen Unterschied; denn der Unfall ist in gleicher
Weise durch die erhöhte Betriebsgefahr der Bahn wie
durch die leichte Fahrlässigkeit der Verkehrsbehör-
den verursacht. In solchen Fällen entsteht kein Ge-
samtschuldverhältnis und kein Ausgleichsanspruch der
Bundesbahn, weil der Grundsatz der subsidiären Haf-
tung des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB vorgeht.

3. Die Ansprüche der verletzten Beamten der Kläge-
rin (1/3 von 451,19 DM Heilungskosten):

Die Bundesbahn ist ein nicht rechtsfähiges Son-
dervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und
Rechnungsführung (§ 1 des Bundesbahngesetzes vom 13.De-
zember 1951 - BGBl I 955). Die Beamten der Bundesbahn
sind unmittelbare Bundesbeamte (§ 19 des Gesetzes).
Diese Beamten hatten wegen der erlittenen Körperver-
letzung zunächst Ansprüche gegen den Halter und Fah-

rer des Lastzuges aus §§ 823 BGB und 7 StVG. Diese Ansprüche erfaßten ihren vollen Schaden, weil die Beamten kein Mitverschulden traf; dementsprechend ist der Triebwagenführer rechtskräftig freigesprochen worden. Ansprüche der Beamten gegen das Land aus Amtspflichtverletzung bestanden dann nicht. Denn nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB haftet das Land nur subsidiär, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Hier hatten die Beamten Ersatzansprüche gegen Halter und Fahrer des Lastzuges, die in voller Höhe durch deren Versicherer ersetzt worden sind.

Alle Ansprüche der Beamten sind nach § 87 a des Bundesbeamtengesetzes auf die Klägerin übergegangen, soweit diese ihren Beamten Unfallfürsorge gewährt hat. Übergegangen sind damit nur Ansprüche gegen Halter und Fahrer des Lastzuges, nicht jedoch gegen das Land, das daneben nicht haftete.

Die Klägerin hat allerdings nach ihrem Vortrag von dem Schaden ihrer Beamten mit Rücksicht auf ihre eigene Betriebsgefahr im Verhältnis zum Halter und Fahrer des Lastzuges ein Drittel selbst übernommen. Eine rechtliche Verpflichtung bestand dazu nicht, denn die Klägerin machte insoweit keine Ansprüche aus eigenem Recht geltend, sondern nur die auf sie übergegangenen Ansprüche ihrer Beamten. Diese Ansprüche durften wegen der Betriebsgefahr nicht gekürzt werden, weil die Beamten nicht Bahnunternehmer waren (vgl. auch BGH Warn 1962 Nr. 108 = MDR 1962, 813). Ein Anspruch auf Erstattung dieser ohne Verpflichtung übernommenen Beträge gegen das Land besteht daher nicht.

80

Die Klägerin meint zwar, sie könne diesen Vergleichsanteil nach § 839 BGB als eigenen Vermögensschaden geltend machen, den sie durch die Amtspflichtverletzung erlitten habe, doch ist diese Ansicht irrig. Geschädigt waren zunächst nur die Beamten selbst. Die Bundesbahn mußte zwar ihren Bediensteten kraft Beamtenrechts die Versorgungsleistungen erbringen, die aber durch die gleichzeitig auf sie übergehenden Ersatzansprüche gegen Halter und Fahrer des Kraftfahrzeugs und die Leistungen des Versicherers ausgeglichen wurden. Ein Schaden für die Klägerin entstand erst dadurch, daß sie auf einen Teil der Ersatzansprüche verzichtete. Das ist kein Schaden, der im ursächlichen Zusammenhang mit der Amtspflichtverletzung steht.

4. Die Klage muß daher in vollem Umfang abgewiesen werden.

Meyer

Kreft

Dr. Arndt

Dr. Hußla

Richter Keßler ist erkrankt und kann deshalb nicht unterschreiben

Meyer