

Für das Nachschlagewerk!

Gesetz: StVO § 9 Abs 2. Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl II 541) § 79 Abs 4, BGB y 276.

Rechtssatz: Auch bei Annäherung an einen beschränkten Eisenbahnübergang ist der Kraftfahrer zur Vorsicht in der Bemessung seiner Fahrgeschwindigkeit genötigt, wenn auch die in dieser Hinsicht an ihn zu stellenden Anforderungen nicht so gross sind, als wenn es sich um einen unbeschränkten Eisenbahnübergang handelt. Eine zulässige Annäherungshöchstgeschwindigkeit lässt sich nicht immer angeben. Die Sorgfaltspflicht, neben der Beobachtung der Schranke und der Fahrbahn auch die Bahnstrecke zu überschauen und sein Verhalten dementsprechend einzurichten, wird begrenzt durch die Übersichtsmöglichkeit.

Aktenzeichen: III ZR 194/50

Urt.v.8. März 1951

OLG. Düsseldorf.

30

III ZR 194/50

Verkündet am 8. März 1951  
gez. Fieser, Just. Angest.  
als Urkundsbeamter der  
Geschäftsstelle.

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit der Deutschen Bundesbahn, vertreten  
durch die Bundesbahndirektion in Köln, Kaiser-Friedrich-  
Ufer 3,

Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED],

gegen

1. die Witwe Laurenz K [REDACTED], Gertrud geb. G [REDACTED],  
in W [REDACTED] Nr. [REDACTED],
2. den minderjährigen Hans K [REDACTED], ebenda, gesetzlich  
vertreten durch seine Mutter, die Witwe Laurenz K [REDACTED],  
Kläger, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED]  
[REDACTED]

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 1. März 1951 unter Mitwirkung  
des Senatspräsidenten Dr. Schelb und der Bundesrichter  
Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiss, Dr. Pagendarm und Johann-  
sen

- 2 -

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 12. Januar 1950 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

T a t b e s t a n d :

Der Ehemann und Vater der Kläger wurde am 19. Juni 1947 gegen 18.30 Uhr, als er mit einem DKW-Motorrad von 200 ccm Hubraum den beschränkten Eisenbahnübergang der Umgehungsstrasse von Kevelaer in Richtung Geldern-Kevelaer überqueren wollte, von einer aus Richtung Kevelaer kommenden Lokomotive mit Packwagen erfasst und getötet. Seine Kleidung und das von ihm gesteuerte Motorrad wurden völlig zerstört.

Die Kläger haben von der Beklagten mit der Klage Ersatz des ihnen durch den Unfall entstandenen Schadens, nämlich des Sachschadens und der Beerdigungskosten sowie des Schadens infolge des Wegfalls ihrer Unterhaltsrechte gegenüber der Getöteten, durch Zahlung einer Geldrente in Höhe von 250 DM monatlich, und die Feststellung der



30

Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz alles weiteren Schadens verlangt mit der Behauptung, die Schranke sei offen gewesen, als der Verunglückte sie passiert habe, danach erst habe der Schrankenwärter die Schranke in grösster Eile, aber zu spät geschlossen. Die Beklagte, welche die Klagansprüche nach Grund und Höhe bestreitet, führt den Unfall nicht auf ein Verschulden des Schrankenwärters, sondern auf das eigene Verschulden des Getöteten zurück. Der Schrankenwärter, der im Strafverfahren von der Anklage der fahrlässigen Tötung freigesprochen worden ist, habe nach der ihm obliegenden vorherigen Bedienung von 5 Fernschranken die Unfallschranke rechtzeitig geschlossen, als die Lokomotive noch etwa 400 m vom Übergang entfernt gewesen sei. Wenn auch die Möglichkeit bestände, dass der Schrankenbaum nach dem Schliessen der Schranken wieder etwas hochgeschnellt sei, so habe der Getötete zumal als ortskundiger Fahrer wegen der Unübersichtlichkeit des Übergangs vor diesem anhalten müssen. Der Getötete habe aber offenbar sich in schneller Fahrt dem Übergang genähert, dann nach einer vorgefundenen, 15 m vor dem Übergang begonnenen und 2 m davor endigenden Bremsspur scharf gebremst, jedoch geglaubt, den Übergang doch noch überqueren zu können.

Das Landgericht hat die "Klage" nach § 839 BGB und den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes dem Grunde nach für ge-

rechtfertigt erklärt, indem es ein Verschulden des Schrankenwärters wegen des verspäteten und nicht festen Schrankenschliessens bejahte und ein Verschulden des Getöteten, der bei fest geschlossenen Schranken nicht auf die Schienen habe gelangen können, nicht für erwiesen erachtete. Der Getötete habe in dem Zeitpunkt, in welchem es ihm noch möglich gewesen sei, vor dem Übergang anzuhalten, die Gefahr nicht erkennen können. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, da es die Leistungsansprüche der Kläger dem Grunde nach für berechtigt ansieht. Zur Begründung führt es aus, die Beklagte könne sich weder hinsichtlich der Sachschäden auf ein unabwendbares Ereignis berufen, noch habe sie bezüglich des Körperschadens bei dem Entfallen von höherer Gewalt, besonders angesichts der unbeschädigten Schranke, nachzuweisen vermocht, dass der Unfall durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht worden sei. Es habe nicht festgestellt werden können, dass der Getötete, dem ein Einblick auf den Bahnkörper durch örtliche Unübersichtlichkeit verwehrt gewesen sei, mit einer erhöhten Geschwindigkeit den Bahnübergang zu passieren versucht habe, wie auch nicht die Möglichkeit auszuschliessen sei, dass der Getötete den Übergang in einem Zeitpunkte zu passieren begonnen habe, in dem eine Beobachtung des Beginns der Schrankenschliessung und ihrer Betätigung durch den ihm verdeckten Schrankenwärter nicht mehr möglich, zumindest zu spät gewesen sei, die etwa 2 m vor der Schranke endende Bremsspur könne auch von einem anderen

Fahrzeug kommen. Die Ungewissheit eines nicht auszuraumenden möglichen Versuchs des Getöteten, unbekümmert um die niedergehende Schranke in zu hoher Geschwindigkeit den Übergang zu passieren, gehe aber zu Lasten der Beklagten. Mangels irgend eines nachweisbaren Verschuldens des Getöteten entfalle auch die Anrechenbarkeit eines etwaigen mitwirkenden Verschuldens gemäss § 254 BGB sowie wegen der Eigenschaft des Motorrades als Kleinkrafttrad die von diesem ausgehende Betriebsgefahr. Das Oberlandesgericht schiedet die Möglichkeit einer Berufung der Beklagten auf die Haftungsbeschränkung nach dem Reichshaftpflichtgesetz und dem Sachschadenhaftpflichtgesetz aus, weil es weiter auch die Haftung der Beklagten gemäss § 839 BGB in Verbindung mit Art 131 WeimVerf (jetzt Art 34 GrundG) bejaht.

Mit der Revision begehrt die Beklagte die Abweisung der Klage, evtl. die Zurückverweisung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

#### Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die bezifferten Klagenansprüche, die es allein als in die Berufungsinstanz gelangt ansieht, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt zunächst aus §§ 1, 3, 7, 7a RHG und §§ 1 bis 3 SHG. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe sind unbegründet. Die Revision greift die Annahme des verspäteten Schranken-schliessens im angefochtenen Urteil nicht an. Sie hebt

aber hervor, das Oberlandesgericht habe zur Frage des eigenen Verschuldens des Getöteten nur erklärt, es habe nicht festgestellt werden können, dass dieser mit einer erhöhten Geschwindigkeit den Bahnkörper zu passieren versucht habe, es habe aber damit nicht umschrieben, wie hoch die Geschwindigkeit des Getöteten wirklich hätte sein dürfen und ob sich nicht aus dem festgestellten Zwischenraum von 6.70 m zwischen Schranke und Schiene ergebe, dass der Getötete mit einer unzulässig hohen Geschwindigkeit gefahren sein müsse. Fehl gehe das Urteil in der grundlegenden Frage, ob der Getötete bei der Bemessung seiner Fahrgeschwindigkeit der vorhandenen Unübersichtlichkeit des Bahngeländes in der Richtung des herankommenden Zuges, welche es als nicht zu Lasten des Getöteten gehend bezeichne, durch entsprechende Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit hätte Rechnung tragen müssen. Hätte er dies getan, so hätte ein Abstand von 3.70 m zwischen Schranke und Schiene, der dem Getöteten nach der Wahrnehmung des herankommenden Zuges auf jeden Fall noch zur Verfügung gestanden habe, genügen müssen, um das Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen zu bringen oder durch Abbiegen nach der Seite einen Zusammenstoß zu vermeiden, was nach allgemeinen Erfahrungstatsachen, notfalls durch Abhörung von Sachverständigen und Vornahme von Bremsversuchen mit einem Kraftwagen gleicher Stärke festzustellen gewesen wäre. Auch schon unabhängig von der Frage der Unübersichtlichkeit des Geländes habe also der Getötete gegen § 9 Abs 2 StVO verstossen, weil er seine Geschwindigkeit nicht so einge-

30

richtet habe, dass er jederzeit in der Lage gewesen sei, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und sein Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten.

Demgegenüber ist in tatsächlicher Hinsicht von den in Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme rechtsirrtumsfrei getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts auszugehen, dass keiner der vernommenen Zeugen etwas über die Geschwindigkeit des Getöteten auszusagen vermocht hat und auch sonst sich nichts über einen etwaigen Versuch des Getöteten, mit einer erhöhten Geschwindigkeit und unter Nichtbeachtung des Vorfahrtsrechts der Eisenbahn den Bahnübergang zu passieren, ergeben hat, sowie ferner, dass der Getötete nicht nachweisbar den erst kurz vor dem Passieren der Lokomotive erfolgten Beginn des Schrankenschliessens durch hörbare oder sichtbare Zeichen vor dem Übergang erkennen konnte, zumal da die vorgefundene 1 bis 2 m lange und etwa 2 m vor der Schranke endigende Bremsspur auch von einem anderen Fahrzeug stammen konnte. Das Berufungsgericht hat nicht feststellen können, von wo der Getötete zum ersten Mal die Lokomotive sehen konnte. Keiner der vernommenen Zeugen habe, wie das Berufungsgericht fortführt, Angaben darüber machen können, wo sich der Getötete mit dem Motorrad befand, als die Lokomotive kurz vor dem Übergang war. Bei der rechtlichen Beurteilung dieser Tatumstände geht das Berufungsgericht richtig davon aus, dass ein Offenstehen oder zu spätes Schliessen der Schran-

ken nicht ohne weiteres ein Verschulden des Getöteten ausschliesse. Es verneint aber ein Verschulden des Getöteten, indem es die zulässige Annäherungsgeschwindigkeit an den Bahnübergang bei Berücksichtigung der ihm verbleibenden Möglichkeit, den unübersichtlichen Bahnkörper in der Richtung der von Kevelaer herannahenden Lokomotive mit Packwagen zu beobachten, in Anlehnung an RG 157, 195 nach den Erfordernissen bemisst, dass der Getötete bei der Annäherung an den beschränkten Übergang die Pflicht hatte, seine Aufmerksamkeit in erster Linie und fortgesetzt bis zur Überquerung darauf zu richten, ob die Schranke offen war, ob sie offen blieb oder im Begriffe war, sich zu senken, daneben aber auch die vor ihm liegende Strecke seiner Fahrbahn zu beobachten.

Diese Ausführungen sind nicht zu beanstanden. Eine von der Revision vermisste Feststellung der zulässigen Annäherungshöchstgeschwindigkeit kann nicht immer gefordert werden und lässt sich auch nicht immer treffen. Nach § 9 Abs 2 StVO hatte der Getötete seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, dass er jederzeit in der Lage war, seinen Verpflichtungen im Verkehr gemäss der Grundregel des § 1 StVO für das Verhalten im Strassenverkehr Genüge zu leisten, und dass er sein Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten konnte, was besonders an unübersichtlichen Stellen und an Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe gilt. Die dem Getöteten bekannte Unübersichtlichkeit des Bahnkörpers nötigte ihn demnach ganz abgesehen von der allge-

30

meinen Verkehrssorgfaltspflicht nach § 276 BGB und der besonderen beim Überqueren der Bahn nach § 79 Abs 4 der Eisenbahn-, Bau und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 gewiss zur Vorsicht in der Bemessung seiner Fahrgeschwindigkeit, aber andererseits waren die in dieser Hinsicht an ihn zu stellenden Anforderungen nicht so gross, als wenn es sich um einen unbeschränkten Eisenbahnübergang gehandelt hätte (RG 142, 364 und 366, 157, 195). Dies hat auch das Oberlandesgericht nicht verkannt. Wenn es dann in Erwägung der beschränkten Beobachtungsmöglichkeit des Getöteten fortfährt, und zwar wiederum in Anlehnung an RG 157, 196, dass diese Unübersichtlichkeit nicht zu Lasten des Getöteten gehe, weil sonst das Vorhandensein von Schranken, die u.a. die aus der Unübersichtlichkeit herrührenden Gefahren ausgleichen, umgekehrt zu einer Vermehrung der Pflichten des Strassenbenutzers führen würde, nämlich nach RG aaO zur Beobachtung des Querverkehrs und der Schrankenbewegung, so sind diese Überlegungen nicht von Rechtsirrtum beeinflusst. Die Sorgfaltspflicht eines Kraftfahrers, der sich einer offenen Schranke nähert, die Bahnstrecke zu überschauen und sein Verhalten dementsprechend einzurichten, wird begrenzt durch die Übersichtsmöglichkeit des Fahrers (RG JW 1938, 2336).

Der weitere Schluss der Revision auf das notwendige Vorliegen einer unzulässig hohen Geschwindigkeit des Getöteten allein schon aus dem tatsächlich festgestellten

Zwischenraum von 8,70 m zwischen Schranke und Schiene ist nicht zwingend. Nach der Darlegung des Berufungsgerichts wäre ein rechtzeitiges Anhalten mit Rücksicht auf diese festgestellte Entfernung vom Beginn des Übergangs bis zur Unglücksschiene und die vom Übergangsbeginn an mögliche Streckenübersicht gewährleistet gewesen, wenn der Getötete in Schrittgeschwindigkeit gefahren, sich also an den Übergang herangetastet hätte, wozu der Getötete jedoch nicht verpflichtet war (RG 142, 365).

Es kann dahingestellt bleiben, ob die 8,70 m betragende Entfernung zwischen Schranke und Schiene zum rechtzeitigen Anhalten eine Schrittgeschwindigkeit des Fahrers bedingt hätte. Das Oberlandesgericht stellt nämlich auf Grund der Zeugenaussagen unanfechtbar fest, die Möglichkeit sei nicht auszuschliessen, dass der Getötete den Übergang in einem Zeitpunkt zu passieren begonnen hätte, in dem eine Beobachtung des Beginns der Schrankenschliessung nicht mehr möglich, zumindest aber zu spät war. Wenn der Getötete auf den Bahnkörper gelangt war, ohne dass eine Veranlassung für ihn bestanden hatte, wegen des ihm nicht bemerkbaren Herannahens eines Zuges seine Geschwindigkeit auf ein ganz geringes Mass herabzumindern, so war seine Geschwindigkeit nicht notwendig unzulässig noch, selbst wenn sie die Schrittgeschwindigkeit überstieg. Es könnte dann dem auf dem Bahnkörper hinter der Schranke befindlichen Fahrer auch nicht als Verschulden ausgelegt werden, wenn er nicht mehr vor der plötzlich auftauchenden Lokomotive anhalten konnte, wie die Revision

meint, mit oder ohne Abbiegen nach der Seite hin. Bei der Schnelligkeit der Vorgänge wäre dem Getöteten unter Umständen sogar kein Vorwurf daraus zu machen, wenn er in dem irrigen Glauben, an dem Hindernis noch vorbei zu kommen, zu diesem Zwecke seine Geschwindigkeit dann noch gesteigert hätte. Somit bedurfte es nicht einer sonst gebotenen Anhörung von Sachverständigen (RG in DR 1944, 150) darüber, ob das Drahtrad bei entsprechend eingerichteter Fahrgeschwindigkeit auf die Entfernung von 8,70 m rechtzeitig hätte zum Stehen gebracht werden können. Von einer unrichtigen Auslegung des § 9 Abs 2 StVO durch den Berufungsrichter kann keine Rede sein.

In zweiter Linie greift die Beklagte mit der Revision ihre Verurteilung aus § 839 BGB in Verbindung mit Art 34 GrundG an. Dieser Revisionsangriff ist unerheblich. Auch dann, wenn man insoweit der Revision folgen würde, so könnte das nichts an der Verurteilung der Beklagten ändern. Die bezifferten Klagansprüche (nur diese sind nach der zutreffenden Auffassung des Berufungsgerichts dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden) umfassen ausser dem Zahlungsanspruch über 201.44 DM das Begehren einer monatlichen Rente von 250.- DM ab 21. Juni 1948. Diese Ansprüche halten sich im Rahmen der gesetzlichen Haftung sbeschränkung des § 7a RHG und des § 4 SHG. Es bedarf deshalb hier keiner Erörterung darüber, ob die Beklagte dem Kläger auch aus § 839 BGB in Verbindung mit Art 34 GrundG haftet. Die dahingehenden Ausführungen des Berufungsgerichts können

auf sich beruhen.

Schliesslich bemängelt die Revision noch, dass hinsichtlich der eingeklagten Rente keine Verurteilung dem Grunde nach hätte erfolgen dürfen, ehe aufgeklärt sei, ob die Kläger aus dem Geschäft des Getöteten weniger erzielten, als dieser aus Erträgen des Geschäftes ihnen hätte zuwenden können, wenn er am Leben geblieben wäre. Diese Rüge wäre nur dann begründet, wenn feststände, dass die Einnahmen aus dem Geschäft durch den Tod des Ehemannes und Vaters der Kläger sich nicht verringert haben und überhaupt kein Schaden entstanden ist. Die Kläger haben aber unwidersprochen gemäss ihrem Schriftsatze vom 17. Januar 1949 vorgetragen, dass sie die Werkstatt verpachtet hätten und nach der Währungsreform monatlich 100.-- DM Pacht bezögen. Im Berufungsverfahren sind die Parteien hierauf nicht mehr zurückgekommen. Danach ist ohne weiteres anzunehmen, dass den Klägern durch den Wegfall ihres Ernährers eine geldliche Einbusse entstanden ist, deren Höhe im Betragsverfahren zu ermitteln ist.

Die Revision war daher zurückzuweisen. Die Kosten der Revision waren gemäss § 97 ZPO der Beklagten aufzuerlegen.

gez. Schelb    gez. Dr. Delbrück    gez. Meiss  
gez. Dr. Pagendarm    gez. Johannsen.