

2386 036

11

Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: HaftpflG § 1

Rechtssatz: Bei einem Zusammenstoss zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn ist dem Eisenbahnunternehmer die Berufung auf höhere Gewalt nicht verwehrt.

2. Gesetz: KrfzG § 17

Rechtssatz: Ist ein Kraftfahrzeug bei der Benutzung eines schienengleichen Übergangs auf den Bahngleisen stehen geblieben und kann das Stehenbleiben nach Lage der Sache nur auf Mängel des Fahrzeugs oder unsachgemässe Bedienung seiner Einrichtungen durch den Kraftfahrzeugführer zurückzuführen sein, so ist die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs erhöht.

3. Gesetz: Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung § 79

Rechtssatz: Auf einer Bahnstrecke mit starkem Verkehr ist stets mit dem Herannahen von Zügen zu rechnen, so dass sich die Insassen eines beim Überqueren der Bahn auf den Gleisen stehen gebliebenen Fahrzeugs nie darauf verlassen dürfen, es werde in der nächsten Zeit kein Zug herankommen.

Aktenzeichen: III ZR 267/51
Urteil vom 14. Juli 1952

LG Frankfurt a.M.
OLG Frankfurt a.M.

III ZR 267/51

Verkündet am 14. Juli 1952
Fieser, Just. Angest.
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle.

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit der
Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten der
Bundesbahndirektion in Frankfurt a.M.,

Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. die Witwe Rita A [REDACTED] geb. T [REDACTED],
2. die minderjährige Karin A [REDACTED],
3. die minderjährige Rita A [REDACTED],
zu 2 und 3 gesetzlich vertreten durch ihre Mutter, die
Klägerin zu 1,
sämtlich wohnhaft in Fl [REDACTED] a.M., Ke [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Juli 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiss, Dr. Gelhaar,
Dr. Bock und Dr. Rotberg

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frank-
furt a.M. vom 7. Juni 1951 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an
das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

T a t b e s t a n d :

Der Ehemann der Erstklägerin und Vater der beiden anderen Kläger, Karl A. [REDACTED], fuhr mit einem von ihm selbst gesteuerten Lastkraftwagen, dessen Halter er war, am 14. August 1948 gegen Mittag auf den in seiner Fahrtrichtung etwas ansteigenden Wegeübergang über die Bahnlinie Wiesbaden-Frankfurt a.M. bei der Blockstelle Taubertsmühle. Aus ungeklärten Gründen blieb der Lastkraftwagen auf den Gleisen stehen und liess sich nicht weiterfahren. Nachdem der Lastkraftwagen etwa 20 bis 30 Sekunden auf den Gleisen gestanden hatte, wurde er von einem von links aus Richtung Wiesbaden kommenden D-Zug erfasst und mitgeschleift. Hierbei wurden Karl A. [REDACTED] und sein Beifahrer U. [REDACTED] getötet.

Kurz bevor der Lastkraftwagen auf die Gleise hinauffuhr, hatte ein aus Richtung Frankfurt a.M. kommender Personenzug die Blockstelle durchfahren. Der Blockwärter dieser Blockstelle, der gleichzeitig die Schranken an dem Übergang zu bedienen hat, hatte nach der Durchfahrt des Personenzuges, um den sich dem Übergang nähernden Lastkraftwagen durchfahren zu lassen, die Schranken wieder zu etwa drei Vierteln hochgewunden, obgleich ihm zu dieser Zeit schon der D-Zug von dem etwa 3,5 km entfernt liegenden Bahnhof Hochheim gemeldet war und er sowohl das rund 750 vor dem Übergang stehende Vorsignal als auch das wenige Meter vor dem Überweg befindliche Hauptsignal bereits auf freie Fahrt für den D-Zug gestellt hatte. Der D-Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 85 km/std. Das Bedienungspersonal der Lokomotive des D-Zugs konnte den auf den Gleisen stehenden Lastkraftwagen erst sehr spät erkennen. Es



versuchte sofort, den D-Zug durch Schnellbremsung zum Halten zu bringen, jedoch kam dieser erst etwa 450 m hinter dem Überweg zum Stehen.

Die Kläger machen wegen des Todes ihres Ernährers Schadensersatzansprüche auf Erstattung der Beerdigungskosten und Zahlung von Renten gegen die Beklagte geltend. Diese Ansprüche sind vom Landgericht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Die Beklagte hat gegen das Urteil des Landgerichts Berufung eingelegt und Abänderung dieses Urteils dahin begehrt, dass der Klaganspruch dem Grunde nach nur zur Hälfte gerechtfertigt sei. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und die Entscheidung über die Kosten, einschliesslich der Kosten des Berufungsrechtzuges, dem Endurteil des Landgerichts vorbehalten.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren im Berufungsrechtzuge gestellten Antrag weiter.

Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist zulässig. Sie musste auch Erfolg haben.

1. Die Revisionssumme ist erreicht. Zwar beträgt der Streitwert im Kosteninteresse unter Beachtung des § 10 Abs 3 GKG nur 5.342,25 DM. Für die Zulässigkeit der Revision errechnet sich jedoch allein der Wert der von den Klägern geltend gemachten laufenden Rentenansprüche gemäss § 9 ZPO auf 19.400 DM. Diese Ansprüche sind ebenso wie im Berufungsrechtzuge auch im Revisionsrechtzuge zur Hälfte im Streit. Schon der Wert dieser Ansprüche, soweit sie noch streitig sind, übersteigt mithin die Revisionssumme.

2. Da das Landgericht die Verurteilung der Beklagten dem Grunde nach allein auf §§ 1 und 3 HaftpflG gestützt hat und dieses Urteil nur von der Beklagten und lediglich insoweit angegriffen worden ist, als die Ansprüche der Kläger dem Grunde nach zu mehr als der Hälfte für berechtigt erklärt worden sind, hat das Berufungsgericht die von ihm durchgeführte rechtliche Prüfung der Ansprüche der Kläger bewusst auf die Frage beschränkt, in welchem Umfang die Haftung der Beklagten aus diesen Bestimmungen begründet ist. Es ist bei dieser Prüfung davon ausgegangen, dass bei der Entstehung des Schadens die Betriebsgefahr des Lastkraftwagens mitgewirkt habe, hat jedoch ebenso wie das Landgericht angenommen, dass nach dem Beweisergebnis gegenüber der Betriebsgefahr des Eisenbahnbetriebes und dem Verschulden der für die Bahn handelnden Personen die eigene Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs und ein etwaiges Verschulden des Getöteten völlig zurücktrete. Es hat daher ebenso wie das Landgericht aus diesem Grunde den Schaden allein der Beklagten auferlegt und im einzelnen ausgeführt:

Entgegen der Annahme des Landgerichts seien die Aussagen der Zeugen S. und L. einerseits und die Aussagen der Zeugen H., K. und St. andererseits durchaus miteinander zu vereinen. Aus den Aussagen der Zeugen L. und S. sei keineswegs zu entnehmen, dass sie den Lastkraftwagen 1 1/2 bis 2 Minuten auf den Gleisen hätten stehen sehen, vielmehr ständen ihre Aussagen im Einklang mit den Bekundungen der Zeugen H., K. und St., die beobachtet hätten, dass sich die beiden Züge in einer Entfernung von einigen 100 m von der Blockstelle in Richtung Hochheim gekreuzt hätten. Auf Grund der Aussagen der sämtlichen Tatzeugen müsse daher angenommen

werden, dass der D-Zug nicht weiter als höchstens 20 bis 30 Sekunden von dem Strassenübergang entfernt gewesen sei, als der Lastkraftwagen auf die Gleise hinauffuhr. Die zeitlichen Berechnungen in den Gutachten des Sachverständigen Dressel ständen dem nicht entgegen, da sie mangels Eintragung der Zeit der Durchfahrt des Personenzuges bei der Blockstelle nur hypothetischer Natur seien.

Der Schrankenwärter habe bei dieser Sachlage dadurch, dass er die Schranken noch einmal geöffnet habe, um den Lastkraftwagen durchzulassen, gegen § 7 Abs 1 der Bahnbewachungsvorschrift verstossen. Zumindest habe er schuldhaft eine erhöhte Betriebsgefahr herbeigeführt. Dieser Betriebsgefahr gegenüber sei die in der Benutzung des Kraftwagens begründete Betriebsgefahr völlig zurückgetreten. Die Beklagte habe auch nicht nachweisen können, dass die Insassen des Lastkraftwagens schuldhaft gehandelt hätten, der Verunglückte habe sich auf die Sicherheitsmassnahmen der Bahn verlassen können. Dass der Blockwärter die Schranke nur zu drei Vierteln geöffnet habe, könne nicht zum Nachteil der Kläger ins Gewicht fallen, weil sich nicht feststellen lasse, dass der Verunglückte dies überhaupt bemerkt habe. Es könne den Insassen des Lastkraftwagens auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie nach dem Stehenbleiben des Kraftwagens nicht sofort ausgestiegen seien und gesichert hätten, denn sie hätten sich fürs erste auf die Sicherheitsmassnahmen der Bahn verlassen dürfen. Im übrigen sei ihnen auch wegen der Nähe des Zuges keine Zeit mehr zu ruhiger Überlegung verblieben.

3. Die Revision erblickt einen Verfahrensverstoss darin, dass das Berufungsgericht den Gutachten des Sachverständigen D■■■■■, die dieser im Ermittlungsverfahren gegen den

Blockwärter (4 Js 1713/48 der Staatsanwaltschaft in Wiesbaden) und in dem Rechtsstreit Urban gegen Deutsche Bundesbahn (2a O 129/49 des Landgerichts Wiesbaden) erstattet hat - die Akten beider Verfahren sind ausweislich des Tatbestandes des angefochtenen Urteils zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung in diesem Rechtsstreit gemacht worden - nicht gefolgt ist und entgegen diesen Gutachten den Aussagen der Zeugen H● und K● Bedeutung beigemessen hat.

Das Berufungsgericht hat das Ergebnis der Beweisaufnahme dahin gewürdigt, dass in dem Augenblick, als der Lastkraftwagen auf den Überweg hinauffuhr, der D-Zug nur noch eine so kurze Strecke von der Kreuzung entfernt war, dass er sie in 20 bis 30 Sekunden zurücklegen konnte. Diese Feststellung hat es auch auf Grund der Aussage des Zeugen H● getroffen, der bekundet hat, er habe zur Zeit des Unfalls plötzlich einen lauten Schlag gehört, habe zur Bahn geblickt und noch zwei Züge gesehen, die sich kreuzten. Nach ihrem aus den Beweisprotokollen sich ergebenden Wortlaut müsste aus der Aussage des Zeugen H● allerdings entnommen werden, dass der Unfall sich ereignet habe, bevor die Züge sich kreuzten, oder doch jedenfalls im Augenblick des Kreuzens. Das Berufungsgericht hat jedoch die durch die Bekundungen des Zeugen K● im wesentlichen bestätigte Aussage des Zeugen H● entgegen ihrem Wortsinn dahin verstanden, dass der Zeuge in Wahrheit ebenso wie die Zeugin St● gesehen habe, wie sich die Züge vor dem Unfall in einer Entfernung von einigen hundert Metern von der Blockstelle in Richtung Hochheim gekreuzt hätten. Es unterliegt keinen Bedenken, dass das Berufungsgericht die Aussage des Zeugen H● in diesem Sinne gedeutet hat, denn wörtlich genommen würde sich die Aussage mit dem tatsächlichen Ablauf der Geschehnisse nicht vereinbaren lassen. Nur wenn die Aussage des Zeugen H● in dem Sinne verstanden wird, wie sie das

Berufungsgericht aufgefasst hat, kann sie den von dem Zeugen tatsächlich wahrgenommenen Vorgängen entsprechen. Als wesentliche, von dem Zeugen bekundete Tatsache hat das Berufungsgericht ersichtlich die Angabe des Zeugen verwertet, dass er das Kreuzen der beiden Züge gesehen hat, und hat hieraus im Hinblick auf den Standort des Zeugen, von dem aus er seine Beobachtung gemacht hat, den Schluss gezogen, dass sich die Angabe des Zeugen H. über die Kreuzungsstelle im wesentlichen mit der Bekundung der Zeugin St. deckt. Dies ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die ganze Sachlage spricht vielmehr dafür, dass diese Deutung der Aussage ihrem wahren Sinne gerecht wird. Es unterliegt auch keinen Bedenken, dass das Berufungsgericht angenommen hat, die Aussage dieses Zeugen und die Aussage der Zeugin St. ständen nicht in unvereinbarem Gegensatz zu den Bekundungen der Zeugen L. und S., aus denen es ohne Rechtsirrtum entnommen hat, die Zeugen hätten nicht angeben wollen, dass sie den Lastkraftwagen 1 1/2 bis 2 Minuten hätten auf den Gleisen stehen sehen, sondern auch nach ihren Angaben habe sich der ganze Vorfall mit grösster Schnelligkeit abgespielt. Die auf Grund dieser rechtsirrtumsfreien Würdigung der Aussagen sämtlicher Tatzeugen von dem Berufungsgericht getroffene Feststellung, dass der D-Zug von dem Zeitpunkt an, als der Lastkraftwagen auf die Gleise hinauffuhr, nur noch 20 bis 30 Sekunden gebraucht habe, um zu der Unfallstelle zu gelangen, steht im Einklang mit den Angaben der Zeugin St. über die Kreuzungsstelle der Züge und mit der Aussage des Zeugen H., wie sie das Berufungsgericht verstanden hat, und widerspricht nicht den Aussagen der Zeugen L. und S., wie sie das Berufungsgericht aufgefasst hat. Es unterliegt daher keinen

11

rechtlichen Bedenken, dass das Berufungsgericht diese von der Revision angegriffene Feststellung getroffen hat. Dass der Zeuge K. sich in einem nebensächlichen Punkt in Widerspruch zu der Bekundung des Zeugen H. gesetzt hat, hinderte das Berufungsgericht nicht, der Aussage des Zeugen H. Bedeutung beizumessen.

Werden aber die von dem Berufungsgericht getroffenen Feststellungen zugrunde gelegt, so hat es das Berufungsgericht mit Recht abgelehnt, den Gutachten des Sachverständigen D. bei seiner Entscheidung zu folgen, denn der Sachverständige geht in seinen Gutachten davon aus, dass von dem ersten Anhalten des Lastkraftwagens auf den Schienen bis zum Eintreffen des D-Zugs an der Unfallstelle ein Zeitraum von mindestens 50 Sekunden vergangen gewesen sei, während dieser Zeitraum nach den für den Senat bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts nur 20 bis 30 Sekunden betragen hat. Die Gutachten des Sachverständigen Dressel gehen somit von einer unrichtigen tatsächlichen Grundlage aus, und es ist aus diesem Grunde nicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht den Gutachten wesentliche Bedeutung nicht beigemessen hat. Die Rüge der Verletzung des § 286 ZPO ist mithin unbegründet.

4. Das Berufungsgericht hat im Gegensatz zu dem Landgericht nicht geprüft, ob der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Diese Prüfung hätte entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht unterbleiben dürfen, da die Beklagte sich im ersten Rechtszuge ausdrücklich auf höhere Gewalt berufen hatte und ihr tatsächliches Vorbringen im zweiten Rechtszuge von ihr nicht eingeschränkt worden ist. Dadurch, dass die Beklagte gegen das Urteil des Landgerichts nicht in voller Höhe Berufung eingelegt hat,

steht zwar rechtskräftig fest, dass die Ansprüche der Kläger dem Grunde nach zur Hälfte gerechtfertigt sind, jedoch müsste, wenn die Berufung auf höhere Gewalt Erfolg haben würde, im übrigen die Klage der Abweisung unterliegen. Diese Prüfung hätte nur dann unterbleiben können, wenn der Ansicht von Biermann (Kommentar zum Haftpflichtgesetz, 1949, § 1 Anm IV 4 S-130) zu folgen wäre, dass sich der Eisenbahnunternehmer bei einem Zusammenstoss zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug auf § 1 HaftpflG niemals berufen könne, sondern sich seine Entschädigungspflicht ausschliesslich nach § 17 KrfzG richte. Diese Ansicht findet jedoch im Gesetz keine Stütze. Sie ist, soweit ersichtlich, bisher auch weder im Schrifttum noch in der Rechtsprechung vertreten worden. Es ist zwar in der Rechtsprechung anerkannt, dass im Falle einer Haftung nach § 1 HaftpflG trotz des Wortlauts dieser Bestimmung die Vorschrift des § 254 BGB anzuwenden ist (BGHZ 2, 355 mit weiteren Nachweisen), und nach dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes hat das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung angenommen, dass die Vorschrift des § 17 Abs 2 KrfzG eine abschliessende Neuregelung der Haftung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug für den Fall des Mitwirkens beider Verkehrsmittel bei der Entstehung des Schadens geschaffen habe (RGZ 142, 356 /360/). Die Vorschrift des § 17 KrfzG kann jedoch nur dann angewandt werden, wenn der Eisenbahnunternehmer überhaupt zur Haftung herangezogen werden kann. Nach § 1 HaftpflG ist aber seine Haftung ausgeschlossen, wenn er beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Höhere Gewalt hat hier jedoch nach den einwandfreien tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vorgelegen. Es kann dabei dahingestellt bleiben, ob an der vom Reichsgericht gegebenen, im Schrifttum (Frieze, Reichshaftpflichtgesetz, 1950, § 1 Anm

C I 1; Biermann aaO § 1 Anm VIII mit weiteren Nachweisen) heftig bekämpften Begriffsbestimmung der höheren Gewalt (vgl DR 1944, 587 Nr 19 mit Nachweisen) festzuhalten ist, denn es besteht Einigkeit darüber, dass von höherer Gewalt dann keine Rede sein kann, wenn ein Unfall bei Anwendung der höchst möglichen Sorgfalt von den im Betrieb tätigen Eisenbahnbediensteten hätte vermieden werden können. Der hier in Frage stehende Unfall hätte sich aber, wie das Berufungsgericht in anderem Zusammenhange mit Recht ausgeführt hat, dann nicht ereignet, wenn der Blockwärter die Schranken nicht nochmals geöffnet hätte, obwohl er mit dem Eintreffen des D-Zugs in kurzer Zeit rechnen musste und bereits die Durchfahrtsignale für den D-Zug auf freie Fahrt gestellt hatte. Eine Behinderung der glatten Überfahrt über den Bahnkörper, wie sie durch das Steckenbleiben eines Wagens eintreten kann, liegt immer im Bereich der Möglichkeit (vgl RG DAR 1930, 256). Selbst wenn der Blockwärter hätte annehmen können, dass der ihm gemeldete D-Zug sich noch in erheblicher Entfernung befand, hätte er bei Anwendung aller nur möglichen Sorgfalt die Schranken zur Durchfahrt des Lastkraftwagens nicht öffnen dürfen, nachdem er die Durchfahrtsignale auf freie Fahrt gestellt hatte. Er hat mithin nicht jede nach Lage des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet, so dass die Voraussetzungen für die Annahme höherer Gewalt nicht gegeben sind.

Der Hinweis der Beklagten auf das Urteil des Oberlandesgerichts Breslau (JW 1931, 894 Nr 4) kann keinen Erfolg haben. Mit Recht hat das Berufungsgericht ausgeführt, dass der jenem Urteil zugrunde liegende Sachverhalt mit dem hier zur Beurteilung stehenden sich nicht

ohne weiteres vergleichen lasse. Dort war der Zug noch wesentlich weiter von dem Übergang entfernt, ausserdem ist nach dem mitgeteilten Sachverhalt nicht anzunehmen, dass dort der Schrankenwärter auf die Stellung der Signale Einfluss gehabt hat. Es bedarf daher keiner Stellungnahme dazu, ob in dem dem Oberlandesgericht Breslau zur Entscheidung unterbreiteten Falle mit Recht höhere Gewalt angenommen worden ist, es sei jedoch bemerkt, dass von der Leyen in seiner Anmerkung zu diesem Urteil ausdrücklich hervorgehoben hat, ein unabwendbarer Zufall (höhere Gewalt) habe nicht vorgelegen.

5. Da sich mithin die Beklagte auf höhere Gewalt nicht berufen kann, hängt ihre Entschädigungspflicht gemäss § 17 KrfzG von den Umständen des Falles ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Diesen Ausgangspunkt für die Haftung der Beklagten hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt. Auch seine weiteren Erwägungen, Ansprüche der Kläger als mittelbar Geschädigter könnten nur insoweit bestehen, als Ansprüche des Verunglückten selbst gegeben sein würden, die Vorschriften der §§ 254 BGB und 9 KrfzG kämen neben § 17 KrfzG nicht zur Anwendung, und die Beklagte als gemäss § 1 HaftpflG in Anspruch genommenes Eisenbahnunternehmen müsse die Mitverursachung des Schadens durch den Verunglückten, gegebenenfalls auch sein die Betriebsgefahr erhöhendes Verschulden beweisen, sind nicht zu beanstanden. Diese Ausführungen stehen in Einklang mit der feststehenden Rechtsprechung, sie werden auch von der Revision nicht angegriffen.

a) Bei der Abwägung der von dem D-Zug der Beklagten und dem Lastkraftwagen des A [REDACTED] gesetzten Ursachen

für den Unfall hat das Berufungsgericht mit Recht die von ihnen ausgehende Betriebsgefahr in erster Linie berücksichtigt (Müller, Strassenverkehrsrecht, 16. Aufl § 17 KrfzG Anm C I c). Bei der Abwägung der Betriebsgefahr ist das Berufungsgericht zu der Ansicht gekommen, dass die Betriebsgefahr des Lastkraftwagens gegenüber der erhöhten Betriebsgefahr des D-Zuges in solchem Masse zurücktrete, dass sie ganz ausser Betracht zu bleiben habe. Diese Ausführungen können angesichts der Feststellungen des Berufungsgerichts einer rechtlichen Prüfung nicht standhalten.

Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass der Lastkraftwagen, der auf den Schienen stehen geblieben war und sich trotz der Bemühungen des Fahrers nicht wieder in Gang bringen liess, sich noch im Betrieb befand. Die Betriebsgefahr des Lastkraftwagens wirkte sich hier gerade dahin aus, dass er entgegen dem Willen seines Fahrers zum Halten gekommen war. Diese Betriebsgefahr kann, wie die Revision mit Recht geltend macht, nicht gering veranschlagt werden. Das Stehenbleiben des Fahrzeugs auf den Schienen kann nach Lage der Sache nur auf Mängel des Fahrzeugs oder unsachgemässe Führung durch Alexander zurückzuführen sein. Beide Ursachen würden aber als eine Erhöhung der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs bei der Abwägung gemäss § 17 KrfzG zu berücksichtigen sein. Die Berücksichtigung dieser erhöhten Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs hat das Berufungsgericht ersichtlich unterlassen. Hierin liegt ein Rechtsfehler, durch den seine Entscheidung beeinflusst sein kann.

b) Zu Unrecht wendet sich dagegen die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, dass auch die

Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöht gewesen sei. Das Verhalten des Blockwärters, der die Schranken des Eisenbahnübergangs nach der Durchfahrt des Personenzuges öffnete, obgleich mit dem baldigen Herannahen des D-Zuges zu rechnen war, und der ausserdem vorher die Signale für den D-Zug auf freie Fahrt gestellt hatte, setzte eine erheblich erhöhte Betriebsgefahr, die mit Recht zu Lasten der Bahn berücksichtigt worden ist.

c) Eigenes Verschulden des Getöteten an dem Unfall, das die Kläger sich entgegenhalten lassen müssten und das ebenfalls im Rahmen der Abwägung nach § 17 KrfzG zu berücksichtigen wäre (vgl. RGZ 142, 356 [368]), hat das Berufungsgericht ausdrücklich verneint. Es hat dabei entgegen dem Vorbringen der Revision die Vorschrift des § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II, 541) idF vom 20. November 1934 (RGBl. II, 1051) und vom 21. Februar 1940 (RGBl. II, 57) nicht übersehen, sondern sie in dem angefochtenen Urteil ausdrücklich erwähnt. Allerdings ist das Berufungsgericht zu der von der Revision bekämpften Ansicht gelangt, dass der Verunglückte nicht gegen diese Vorschrift verstossen habe.

aa) Die Revision erblickt einen Verstoss gegen diese Vorschrift und ein eigenes Verschulden des Verunglückten schon darin, dass er überhaupt auf den Überweg mit seinem Kraftwagen hinaufgefahren ist. Dem kann nicht gefolgt werden. Da ein Kraftfahrer grundsätzlich mit dem Hinauffahren auf einen beschränkten Bahnübergang schon dann beginnen kann, wenn sich die Schranken nach der Durchfahrt eines Zuges soweit gehoben haben, dass genügend Platz zur Durchfahrt unter den sich nach oben bewegendenden Schranken vorhanden ist (RG VAE 1940, 177 Nr 269), könnte dem Verunglückten aus dem Hinauffahren

auf die Gleise nur dann ein Vorwurf gemacht werden, wenn er zu dieser Zeit bereits das Herannahen des D-Zuges bei genügender Aufmerksamkeit hätte bemerken können. Aus den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ist jedoch nicht zu entnehmen, dass der D-Zug zu dieser Zeit bereits so nahe an die Unfallstelle herangekommen war, dass er von dem Verunglückten hätte wahrgenommen werden können. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist von dem im ersten Stockwerk des Blockhauses gelegenen Dienstzimmer des Blockwärters die Strecke nach Hochheim auf etwa 500 m zu übersehen. Der auf den Überweg unmittelbar neben dem Blockhaus hinauffahrende Kraftfahrer kann angesichts der vom Berufungsgericht festgestellten örtlichen Verhältnisse keinen weiteren Überblick haben als der Blockwärter von seinem erhöhten Standpunkt aus. Ausserdem ist es nach dem Tatbestand des Berufungsurteils unstreitig, dass der Blockwärter die Schranken erst geöffnet hat, nachdem er sich durch einen Blick in Richtung Hochheim überzeugt hatte, dass der D-Zug noch nicht zu sehen war. Diesen Feststellungen steht auch nicht die Annahme des Berufungsgerichts entgegen, dass der D-Zug zu der Zeit, als der Verunglückte mit seinem Kraftwagen auf den Überweg fuhr, nur noch 20 bis 30 Sekunden von dem Überweg entfernt gewesen ist. Da hiernach die Möglichkeit offen geblieben ist, dass der D-Zug noch 30 Sekunden bis zu der Unfallstelle benötigt hat, so muss zugunsten der Kläger davon ausgegangen werden, dass der D-Zug in diesem Zeitpunkt noch mehr als 500 m entfernt gewesen ist und sich daher ausser Sichtweite befunden hat. Dem Verunglückten kann daher ein Verschulden nicht deshalb beigemessen werden, weil er auf den Überweg hinaufgefahren ist.

bb) Die Revision weist weiter darauf hin, dass der Verunglückte nach § 79 Abs 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung auch bei der Benutzung des Überganges zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet war. Sie hält daher die Annahme des Berufungsgerichts, es könne den Insassen des Lastkraftwagens nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie nicht sofort ausgestiegen seien und gesichert hätten, für rechtsirrig. Das Berufungsgericht habe nicht beachtet, dass es sich um einen Übergang über eine der belebtesten und verkehrsreichsten Eisenbahnstrecken Westdeutschlands gehandelt habe, was dem Verunglückten bekannt gewesen sei, da er in der Nähe des Bahnüberganges gewohnt und den Bahnübergang täglich befahren habe. Wenn er trotz dieser Kenntnis über eine halbe Minute auf dem Übergang verharret und sich um nichts gekümmert habe, so liege hier eine Fahrlässigkeit vor, wie sie schwerer nicht gedacht werden könne.

Dieser Rüge der Revision kann der Erfolg nicht versagt werden.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Lastkraftwagen mindestens 20 Sekunden auf den Gleisen gestanden, bis der D-Zug herangekommen war. Dieser Zeitraum hätte für die Insassen auf alle Fälle ausgereicht, die Türen zu öffnen, den Lastwagen zu verlassen und sich in Sicherheit zu bringen. Dass die Insassen bei dem Unfall ums Leben gekommen sind, ist daher nur daraus zu erklären, dass sie das Herannahen des Zuges nicht bemerkt und daher keine Massnahmen getroffen haben, um sich zu retten. Sie waren aber entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts dazu verpflichtet, dem Eisenbahnverkehr Beachtung zu schenken. Der Lastkraftwagen war an einer Gefahrenstelle erster Ordnung zum Stehen gekommen, und es konnte von den Insassen

des Lastkraftwagens erwartet werden, dass sie der Besonderheit der Lage durch Anwendung der gebotenen Sorgfalt Rechnung trugen. Von der Beobachtung dieser Sorgfalt waren sie auch nicht deswegen befreit, weil sie gleich nach dem Hochgehen der Schranke auf den Bahnübergang gefahren waren und es sich nicht feststellen lässt, sie hätten bemerkt oder bemerken müssen, dass die Schranke nur zu drei Vierteln geöffnet wurde. Auf einer Bahnstrecke mit starkem Verkehr ist stets mit dem Herannahen von Zügen zu rechnen, so dass sich die Insassen eines beim Überqueren der Bahn auf den Gleisen stehen gebliebenen Fahrzeugs nie darauf verlassen dürfen, es werde in der nächsten Zeit kein Zug herankommen. Die Verunglückten hätten daher in der Tat sofort, nachdem das Fahrzeug stehen geblieben war, auf den Bahnverkehr achten und Sicherungsmassnahmen treffen müssen. Die von dem Berufungsgericht angestellten Erwägungen schliessen daher ein Verschulden des Fahrers des Lastkraftwagens nicht aus. Die Frage seines Verschuldens, das sich die Kläger entgegenhalten lassen müssen, wird daher auf Grund des Vorbringens der Parteien und des Ergebnisses der Beweisaufnahme vor dem Berufungsgericht erneut zu prüfen und, falls es nunmehr bejaht wird, bei der Abwägung gemäss § 17 KrfzG zu berücksichtigen sein.

d) Das angefochtene Urteil weist somit Rechtsverstösse auf, die sich auf die Abwägung gemäss § 17 KrfzG auswirken können. Das angefochtene Urteil war daher gemäss § 564 ZPO aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 565 Abs 1 ZPO).

Sollte das Berufungsgericht wiederum zu dem Ergebnis kommen, dass der Anspruch der Kläger dem Grunde nach zu mehr als der Hälfte gerechtfertigt ist, so wird es mit

Rücksicht auf den neu gefassten Antrag der Beklagten zu erwägen haben, ob es angebracht erscheint, in der Formel des Urteils zum Ausdruck zu bringen, dass die Ansprüche nur insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden, als sie nicht auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen sind.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision war dem Berufungsgericht vorzubehalten.

Dr. Delbrück

Dr. Gelhaar

Dr. Bock

Die Bundesrichter Prof. Dr. Meiß
und Dr. Rotberg sind durch Urlaub
an der Unterschrift verhindert.

Dr. Delbrück.