

Verkündet
am 8. März 1951

gez. Fieser,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle.

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit
des Landkreises Stormarn,
vertreten durch den Landrat des Kreises Stormarn
in Bad Oldesloe,

Beklagten, Berufungsbeklagten, Berufungs-
klägers und Revisionsklägers,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

den Schmiedemeister Hans H [REDACTED], H [REDACTED],
H [REDACTED] Str. [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

und die [REDACTED]-G [REDACTED] Eisenbahn A.G.
in [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

Nebenintervenientin,

-Prozessbevollmächtigter: [REDACTED]

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 1. März 1951 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Schelb und der Bundesrichter
Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiss, Dr. Pagendarm und Johannsen
für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts

zu Hamburg vom 19. Mai 1950 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges trägt der Beklagte.

Von Rechts wegen

T a t b e s t a n d :

Der 3/4 t Behelfslieferwagen des Klägers, ein Personenkraftwagen Marke Citroen, wurde am 9. November 1948 gegen 9 Uhr auf dem beschränkten Eisenbahnübergang der Berzelius-Strasse in Hamburg-Billbrook von einem Triebwagen der Kreisbahn des Beklagten gerammt, 12 m weit mitgeschleift und schwer beschädigt.

Der Triebwagen wurde von einem Lokomotivführer des Beklagten geführt. Die Züge der Kreisbahn verkehren auf Grund vertraglicher Vereinbarung auf dem im Eigentum der B[REITENBURG]-G[RADE] Eisenbahn stehenden und von ihr in Stand gehaltenen Bahnkörper; sie hat auch die Betriebs-einrichtungen, wie Signale und Schranken, zu bedienen.

Der Wagen des Klägers wurde von seinem damals 19-jährigen Sohn gesteuert. Er und der neben ihm sitzende Arzt Dr. Sc[HEIDT] erlitten bei dem Unfall Gehirnerschütterungen und Bekleidungsschäden.

Die Schranken waren nicht geschlossen. Die Sicht auf die Gleisanlagen war für die Insassen des Kraftwagens durch beiderseits der Berzeliusstrasse liegende, bis in die Nähe der Schienen heranreichende etwa 2 m hohe Schrottberge verdeckt.

Der Kläger behauptet: Sein Sohn sei mit einer Geschwindigkeit von 10 - 15 stkm über die Kreuzung gefahren, habe infolge der Schrottberge erst vom ersten Schienenstrang

aus freie Sicht nach beiden Seiten gehabt und habe zunächst nach links gesehen. In diesem Augenblick sei er von dem mitfahrenden Dr. Sc[REDACTED] auf den Triebwagen des Beklagten aufmerksam gemacht worden; er habe den Triebwagen in 6 - 8 m Entfernung auf dem zweiten Schienenstrang von rechts herankommen sehen; er habe noch Gas gegeben; der Kraftwagen sei aber trotzdem vom Triebwagen erfasst worden.

Der Kläger macht Schadensersatzansprüche wegen Verlustes seines Wagens, Mietausfalles, Kosten für Anmietung von Ersatzfahrzeugen und Geschäftsverluste durch Entbehren eines Kraftwagens sowie Arztkosten und Kleiderschäden des Fahrers zu einem Teilbetrag von 8.000 DM des angeblich höheren Gesamtschadens geltend.

Der Beklagte bittet um Klagabweisung. Er vertritt die Auffassung, dass er nach dem Vertrage, den er mit dem Eigentümer der Gleisanlagen, der B[REDACTED]-G[REDACTED] Eisenbahn A.G. abgeschlossen habe, nicht als Unternehmer des Eisenbahnbetriebes anzusehen sei; ihm stehe die Verfügungsgewalt über den Bahnbetrieb nicht zu. Der Fahrer des Kraftwagens habe den Unfall durch unvorsichtiges Fahren verschuldet; der Fahrer des Triebwagens habe etwa 60 m vor der Strassenkreuzung Pfeifsignal gegeben, das Läutewerk in Tätigkeit gesetzt, wegen der als offen erkannten Schranke das Gas weggenommen und den Triebwagen auslaufen lassen; bei Ansichtigwerden des Kraftwagens habe er sofort scharf gebremst und den Triebwagen 20 m hinter der Unfallstelle schon zum Stehen gebracht.

Die B[REDACTED]-G[REDACTED] Eisenbahn-AG. ist nach Streitverkündung durch den Beklagten dem Kläger als Streitgehilfin beigetreten.



Das Landgericht hat die Klage aus dem Sachschadenhaftpflichtgesetz und aus § 831 BGB zu Zweidrittel dem Grunde nach zugesprochen und zu einem Drittel des Schadens eine Mitverursachung des Klägers nach § 6 des Sachschadenhaftpflichtgesetzes und § 254 BGB (Haftung für Verschulden seines Fahrers nach § 831 BGB) angenommen.

Das Oberlandesgericht hat die Haftung des Beklagten als Betriebsunternehmer bejaht, eine Mithaftung des Klägers auch nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes verneint und die Klage dem Grunde nach im vollen Umfange für gerechtfertigt erklärt.

Die Revision des Beklagten erstrebt Abweisung der Klage. Sie ist der Auffassung, das Berufungsgericht habe bei Einordnung des Beklagten unter den Begriff des Eisenbahnbetriebsunternehmers gegen den § 286 ZPO und gegen die Denkgesetze verstossen; sie rügt weiter Verkennung des Begriffs des Mitverschuldens.

Der Kläger und die Streitgehilfin beantragen Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Landgericht hat nach dem Tenor seines Urteils die Klage nur zu Zweidrittel dem Grunde nach zugesprochen, aber wegen des weiteren Drittels nicht ausdrücklich abgewiesen. Jedoch ergibt sich aus den Gründen, dass das Landgericht die Klage im übrigen abweisen wollte. Der Kläger war mithin durch das landgerichtliche Urteil beschwert und konnte daher zulässigerweise Berufung einlegen. Mit Recht hat deshalb das Berufungsgericht sich für befugt gehalten, auch über die Abweisung der Ansprüche in Höhe von einem Drittel in der Sache selbst zu entscheiden.

1.) Das Berufungsgericht geht, wie auch die Revision nicht beanstandet, von einer richtigen Erkenntnis des Begriffes des Betriebsunternehmers einer Eisenbahn im Sinne der Haftpflichtgesetze aus. Danach ist Betriebsunternehmer regelmässig derjenige, der die Bahn für eigene Rechnung betreibt und dem die Verfügungsgewalt über den Betrieb zusteht (RGZ 66, 376; 75, 7). Liegen bei Vorhandensein von zwei Beteiligten diese Kennzeichen bei keinem der beiden Beteiligten in vollem Umfange vor, sondern erfüllt jeder von ihnen jeweils nur eines dieser Kennzeichen, so ist abzuwägen, welches der beiden Merkmale mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Falles ausschlaggebend ist. Betriebsunternehmer ist dann derjenige, in dessen Person sich dieses Merkmal erfüllt (RG in JW 1911, 62; 1920, 556; RGZ 146, 341).

Dagegen, dass der Beklagte, wie das Berufungsgericht feststellt, den Betrieb auf der fraglichen Strecke auf eigene Rechnung führt, werden Beanstandungen nicht erhoben.

Zur Frage der Verfügungsgewalt des Beklagten greift das Berufungsgericht auf § 3 des zwischen dem Beklagten und der Nebenintervenientin bestehenden Vertrages vom 6. November 1905 (Abschrift Bl 20 d.A.) zurück. Dieser lautet:

"Die Industriebahn besorgt die Unterhaltung und leitet den Betrieb auf den gesamten Anlagen für ihre Rechnung, vorbehaltlich der unter 7 c und d festgesetzten Entschädigung."

Das Berufungsgericht führt dazu aus: Unter Berücksichtigung der damaligen territorialen Verhältnisse (ein Teil

der Strecke des Beklagten habe sich auf preussischem, ein Teil auf hanseatischem Gebiet befunden, das dazu noch im Eigentum einer H. AG. gestanden habe) habe die Nebenintervenientin sich "eine gewisse Oberaufsicht" über den Betrieb des Beklagten auf Hamburgischem Gebiet vorbehalten wollen, ohne den Beklagten jedoch generell in seinen Machtbefugnissen, die er auf preussischem Gebiet unumschränkt habe ausüben können, zu schmälern. Sie habe sich also durch § 3 des Vertrages nur das Recht vorbehalten, aus rein bahnrechtlichen Gründen in selbständige Verfügungen des Beklagten, wo es geboten gewesen sei, hindernd einzugreifen.

Die Revision meint, diese Auslegung sei bereits mit dem Wortlaut des Vertrages unvereinbar; aus dem Hinweis auf die besonderen territorialen Verhältnisse ergebe sich, dass es sich mindestens um einen den "durchlaufenden Zügen" rechtsähnlichen Fall handle.

Da es sich bei dem Vertrag des Beklagten und der Nebenintervenientin nicht um einen sogenannten typischen Vertrag handelt, ist das Revisionsgericht an die Vertragsauslegung des Berufungsgerichts gebunden, soweit diese rechtlich überhaupt möglich ist und nicht gegen die Denkgesetze verstösst. Ein derartiger Verstoß liegt nicht vor. Seinem Wortlaut und seiner Stellung im Vertrage nach regelt § 3 im wesentlichen die Frage, wer die Kosten der Unterhaltung und der Betriebsleitung trägt; dabei wird allerdings zugleich davon ausgegangen bzw. nebenbei gesagt, dass die Nebenintervenientin die Unterhaltung besorgt und den Betrieb leitet. Der Umfang der Unterhaltung

und Betriebsleitung ist in § 3 des Vertrages jedoch nicht näher gekennzeichnet. Wenn das Berufungsgericht unter Hinweis auf die besonderen territorialen Verhältnisse den Umfang der "Betriebsleitung" auslegt, ist das nicht zu beanstanden; Gründe territorialer Verschiedenheit in Hamburg und Preussen lassen es naheliegend erscheinen, dass sicherlich an die vom Berufungsgericht angeführten "rein bahntechnischen Gründe" gedacht sein kann, aus denen die Nebenintervenientin in selbständige Verfügungen der Beklagten eingreifen durfte.

Im übrigen beschränkt sich das Berufungsgericht nicht auf diese Würdigung, sondern führt weiter aus: Aus reinen Zweckmässigkeitserwägungen habe der Beklagte seine Fahrpläne mit der Nebenintervenientin abgestimmt und sich bestimmte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der im Eigentum der Nebenintervenientin stehenden Strecke vorschreiben lassen. Im übrigen sei er aber durch die Nebenintervenientin in seiner Verfügungsfreiheit nicht beschränkt worden; die Nebenintervenientin habe auch nicht das Recht, den Fahrverkehr des Beklagten nach ihren Weisungen willkürlich laufen zu lassen oder gar einzustellen. Auch wenn der Nebenintervenientin Aufsicht und Kontrolle über den Betrieb zustehe, so habe der Beklagte die eigentliche Verfügungsgewalt und sei Betriebsunternehmer geblieben.

Mit diesen Ausführungen greift das Berufungsgericht - allerdings ohne ausdrückliche Hervorhebung - auf den übrigen Vertragsinhalt zurück, wo das Verhältnis der Vertragsparteien näher geregelt ist. Nach § 2 erhält der Beklagte das Recht, "sämtliche Züge der Kreisbahn über die Industriebahn mit eigenen Betriebsmitteln und eigenem Personal durchzuführen"; es wird bestimmt, dass der Beklagte gewisse Betriebseinrichtungen auf eigene Kosten im Be-

triebsgelände der Nebenintervenientin zu schaffen hat; dagegen ist die Bahnsteiganlage in Billwärd von der Nebenintervenientin auf eigene Kosten zu erstellen und dem Beklagten zur Verfügung zu stellen; es bleibt der Entscheidung des Beklagten überlassen, von welcher Station aus der Personenverkehr des Beklagten entspringen und endigen soll.

Die Auslegung des Berufungsgerichts, die Nebenintervenientin habe sich in dem Vertrage nur das Recht zum Eingreifen aus rein bahnbetrieblichen Gründen vorbehalten, ist auch nach diesem Vertragsinhalt möglich und bindet daher das Revisionsgericht.

Die Revisionsrüge, der vom Berufungsgericht in diesem Zusammenhang verwandte Ausdruck "gewisse Oberaufsicht" sei viel zu allgemein, um die Frage nach der Verfügungsgewalt zu beantworten, greift ebenfalls nicht durch. Entscheidend für die Unternehmereigenschaft des Beklagten ist nämlich, da der Beklagte die Bahn unstreitig für eigene Rechnung betreibt, ob und in welchem Umfange dem Beklagten die Verfügungsbefugnis zusteht. Die Verfügungsgewalt als Kennzeichen für den gesetzlichen Begriff des Betriebsunternehmers wird regelmässig darin zu finden sein, dass der Unternehmer über die Bahnstrecke mit Zubehör, wie Bahnhöfe und Signale, über rollende Fahrzeuge und über die Beamten und Angestellten die Herrschaft führt und dass er namentlich für den Verkehr die nötigen Anweisungen erlässt und die Fahrpläne festsetzt (RGZ 146, 341). Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ist die Herrschaft zwischen beiden beteiligten Unternehmern geteilt. Während die Nebenintervenientin über die Bahnstrecke mit Zubehör, die Bahnhöfe und Signale und das ortsgebundene Personal verfügt, hat der Beklagte die Herrschaft über die rollenden Fahrzeuge und über das

im Fahrbetrieb tätige Personal. Die Festsetzung der Fahrpläne erfolgt durch den Beklagten unter Abstimmung mit der Nebenintervenientin. Nur soweit nach diesen das Revisionsgericht bindenden und von der Revision auch nicht beanstandeten Feststellungen der Beklagte die Herrschaft hat, kommt der vom Berufungsgericht festgestellten "gewissen Oberaufsicht" der Nebenintervenientin Bedeutung zu. Mit diesem Ausdruck will das Berufungsgericht erkennbar sagen, dass an der näher umschriebenen Herrschaftsgewalt des Beklagten durch den Vertrag nichts Wesentliches geändert werde, dass also die eigentliche Verfügungsgewalt des Beklagten bestehen geblieben sei. Für eine solche Auslegung reicht der vom Berufungsgericht gebrauchte, in der Tat zunächst etwas unbestimmte Ausdruck von der "gewissen Oberaufsicht" aus.

Wenn das Berufungsgericht auf Grund dieser Erwägungen die Betriebsunternehmereigenschaft des Beklagten annimmt, so ist darin kein Rechtsverstoss zu erblicken. Nach der Rechtsprechung hängt es von den Umständen des Einzelfalles ab, ob das Betreiben für eigene Rechnung oder die Verfügung über den Betrieb für die Entscheidung den Ausschlag gibt (RGZ 75, 7)!). Allerdings ist häufig das Schwergewicht auf die Verfügungsgewalt zu legen, weil sie den Inhaber der Gewalt in den Stand setzt und verpflichtet, Anordnungen und Einrichtungen zu treffen, die die Gefahren des Betriebes abwenden oder verringern (RGZ 96, 204) /209/. Ist aber, wie im vorliegenden Fall, die Voraussetzung des Betriebes auf eigene Rechnung unstreitig erfüllt, so muss es zur Bejahung der Betriebsunternehmereigenschaft genügen, wenn der Unternehmer auch nur über einen Teil des Betriebes die Herrschaft führt und so durch die Einwirkungsmöglichkeiten und - Verpflichtungen auf das rollende Material und auf das im Fahrbe-

trieb beschäftigte Personal in den Stand gesetzt ist, die gerade von diesen seiner Herrschaft unterworfenen Teilen des Betriebes ausgehenden Gefahren abzuwenden und zu verringern. Der von der Revision angeführte Umstand, dass die Nebenintervenientin nach dem Unfall Untersuchungen über deren Ursache und Ablauf angestellt hat, steht dieser Beurteilung nicht entgegen, denn die Nebenintervenientin hatte schon deshalb ein Interesse an diesen Untersuchungen, weil der Betrieb der Schranke und die rechtzeitige Benachrichtigung des Schrankenwärters durch sie zu erfolgen hatten.

Die Beurteilung des Betriebes als Anschlussbetrieb bzw als Betrieb "durchlaufender Züge" ist verfehlt. Ein solcher Anschlussbetrieb liegt nämlich nur dann vor, wenn mehrere Eisenbahnunternehmer zur Erzielung eines Durchgangsverkehrs die gegenseitige Mitbenutzung ihrer Anlagen in der Weise vertraglich regeln, dass auf einer bestimmten Strecke die Betriebsmittel des einen Vertragspartners von dem anderen in seinen Verkehr auf eigene Rechnung übernommen und weiter betrieben werden, sei es unter Beibehaltung, sei es unter Auswechselung des Personals an der Übernahme stelle. Hier wird aber nach § 2 des Vertrages der Betrieb auch auf den Anlagen der Nebenintervenientin für Rechnung des Beklagten betrieben; ausserdem ist in § 4 Abs 2 Satz 3 des Vertrages der beiden Vertragsinteressenten ausdrücklich gesagt:

"Die Einnahmen dieser Station aus dem Personen- und Gepäckverkehr kommen der Kreisbahn zu; soweit ein Güterverkehr zugelassen werden sollte, bleibt eine spätere Vereinbarung vorbehalten".

Es liegt daher überhaupt kein Verkehr "durchlaufender Züge" vor, so dass es auch keines Eingehens auf die Streitfrage bedarf, ob im Hinblick auf die neuere reichsgerichtliche Rechtsprechung beim Durchgangsverkehr stets beide Vertragsbeteiligten als Betriebsunternehmer anzusehen sind und als solche zu haften haben (vgl. Friese, Reichshaftpflichtgesetz Aufl. 1950 § 1 Anm. B III 2 c S. 50).

Mit Recht ist daher das Berufungsgericht von einer Haftung des Beklagten aus den Haftpflichtgesetzen ausgegangen.

2.) Zur Frage des Mitverschuldens rügt die Revision, dass das Berufungsgericht eine Erhöhung der Betriebsgefahr darin erblickt, dass der Fahrer des Triebwagens bei Ansichtigwerden des Kraftwagens nur das Gas weggenommen und den Triebwagen habe auslaufen lassen, aber nicht auch sofort gebremst habe, obgleich er erkannt habe, dass die Schranke nicht geschlossen gewesen sei.

Diese Rüge ist unbegründet. Der Betrieb der Eisenbahn verlangte, dass der Fahrer des Triebwagens, als er das Nichtgeschlossensein der Schranke erkannte, seinen Zug möglichst vor dem Übergang zum Halten oder auf eine ungefährliche Fahrgeschwindigkeit brachte. Nur soweit er das tat, lag eine normale, nicht erhöhte Betriebsgefahr vor, die von dem Eisenbahnbetrieb ausging. Soweit er die beschriebene Verpflichtung nicht oder nicht in genügendem Umfang erfüllte, erhöhte sich die normale Gefahr aus dem Eisenbahnbetrieb. An dieser Rechtslage würde sich auch nichts ändern, wenn der Beklagte, soweit er nach § 831 BGB in Anspruch genommen ist, sich wegen des rechts-

widrigen Verhaltens des Triebwagenführers entlasten würde, weil durch das rechtswidrige Verhalten des Verrichtungsgehilfen die objektive Betriebsgefahr erhöht ist; der Unternehmer haftet, wenn er sich entlastet, nicht wegen Verschuldens seiner Verrichtungsgehilfen, sondern wegen der erhöhten Betriebsgefahr (vgl. Geigel, Haftpflichtprozess 4. Aufl S 153; Recht 1913, 3291). Das Berufungsgericht ist daher auf die zur Entlastung des Beklagten nach § 831 BGB angebotenen Beweise mit Recht nicht eingegangen.

Ferner sieht das Berufungsgericht mit Recht eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Bahn in dem Vorhandensein der die Übersicht verhindernden Schrottberge und dem Nichtschliessen der Schranke. Die Schranke ist gerade wegen der Unübersichtlichkeit der Wegkreuzung angebracht; durch die geöffnete Schranke zeigt die Bahn an, dass kein Zug sich nähert. Sie erweckt damit ein gewisses Gefühl der Sicherheit und Gefahrlosigkeit bei den den Übergang kreuzenden Wegebenutzern.

Zu Unrecht greift die Revision auch die Ausführungen des Berufungsgerichts hinsichtlich des Nichtvorliegens und der Nichtursächlichkeit einer Schuld des Fahrers des Personenkraftwagens, das sich der Kläger über § 831 BGB anrechnen lassen müsste (RGZ 142, 360), an. Das Berufungsgericht sieht zunächst ein Verschulden des Kraftwagenfahrers nicht als erwiesen an; es führt dann aber aus, bei grösserer Sorgfalt wäre der Fahrer vielleicht in der Lage gewesen, den Wagen vor Erreichung des zweiten Schienenstranges zum Halten zu bringen. Trotzdem lasse sich "angesichts der besonders ungünstigen Umstände, unter denen er die Überquerung der Bahnstrecke durchzuführen ge-

gehabt habe", ein nennenswert ins Gewicht fallendes Verschulden auf seiner Seite nicht feststellen; es trete mindestens hinter der ausserordentlich erhöhten Betriebsgefahr der Eisenbahn zurück.

Die Abwägung der Mitverursachung ist grundsätzlich dem Ermessen des Tatrichters überlassen, da sie notwendig eine Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse zur Voraussetzung hat. Für ein Eingreifen des Revisionsgerichts ist daher nur dann Raum, wenn entweder wesentliche Tatumstände ersichtlich aussor Betracht geblieben sind oder der Tatrichter aus Rechtsirrtum seine Abwägung unzutreffend vorgenommen hat. Beides ist hier zu verneinen. Insbesondere hat das Berufungsgericht entgegen den Ausführungen der Revision zutreffend erkannt, dass das Nichtschliessen der Schranke den Kraftwagenfahrer nicht von jeder Sorgfaltpflicht befreit. Dafür, dass der Kraftwagenfahrer die nach § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung auch an beschränkten Übergängen trotz nicht geschlossener Schranke bestehende Vorfahrt der Bahn nicht beachtet hat, bietet der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt keinen Anhalt.

Der Kraftfahrer haftet zwar für Vermeidung jeder vermeidbaren Schädigung. Der Umfang seiner Verpflichtung hängt aber von seinen Beobachtungsmöglichkeiten ab. Eine Unübersichtlichkeit der Strasse geht in dieser Hinsicht nicht zu seinen Lasten, weil zur Vermeidung von Gefahren daraus die Schranken der Bahn vorhanden sind. Würde man verlangen, dass der Kraftwagenfahrer neben den Schranken auch noch der Unübersichtlichkeit der Strecke

seine besondere Aufmerksamkeit zuwenden müsste, so würde die als Erleichterung des Kraftfahrers gedachte Anbringung der Schranken gerade zu einer weiteren Erschwerung für ihn und zur Übertragung weiterer Verpflichtungen auf ihn führen (RGZ 157, 195).

Wenn das Berufungsgericht es dahin gestellt sein lässt, ob ein Verschulden des Fahrers des Personenkraftwagens vorliegt, so könnte ein solches Verschulden, wie die Revision zutreffend ausführt, darin liegen, dass der Fahrer des Personenkraftwagens erst durch den Mitfahrer auf den Triebwagen des Beklagten aufmerksam gemacht werden musste, ehe er ihn selbst bemerkte. Selbst wenn der Kraftwagenfahrer aber trotz der sehr ungünstigen Beobachtungsverhältnisse den Triebwagen tatsächlich ein wenig eher als geschehen hätte bemerken können, so war doch zu beachten, dass er zunächst am ersten Gleis nach links beobachten musste und erst dann seine Aufmerksamkeit nach rechts wenden durfte. Inzwischen aber hatte er sich dem gefährdenden zweiten Gleis bereits weiter erheblich genähert, so dass auch bei frühester Beobachtung nach rechts kaum noch eine Möglichkeit zur Minderung oder gar zur Abwendung des drohenden Unfalls für ihn bestand. Mit Recht sieht daher das Berufungsgericht die Ursächlichkeit der dreifach erhöhten Betriebsgefahr der Eisenbahn selbst gegenüber einem Verschulden des Kraftwagenfahrers als völlig überwiegend an. Aus den gleichen Erwägungen genügt die -allerdings knappe- Bemerkung des Berufungsgerichts von der "unbedeutenden Ursache" der von dem Kraftwagen ausgehenden Betriebsgefahr, um eine Ausgleichung nach § 17

KFG auszuschliessen.

Ein Rechtsverstoß ist daher bei der Abwägung des Mitverschuldens und der Mitverursachung nicht erkennbar.

3.) Das Berufungsgericht stützt die Verurteilung allein auf die Bestimmung des Sachschadenhaftpflichtgesetzes. Soweit in dem eingeklagten Betrag von 8.000 DM Arztkosten enthalten sind (vgl die als Anlage zum Schriftsatz des Klägers vom 3.10.1949 überreichte Schadensaufstellung Bl 59 d A), enthält nur das Reichshaftpflichtgesetz die Grundlage für die Haftung des Beklagten; dessen Voraussetzungen liegen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts jedoch vor, so dass der Senat insoweit selbst die Rechtsanwendung auf den festgestellten Sachverhalt treffen kann.

Der Ausspruch einer Begrenzung der Haftung auf die Ansprüche nach den Haftpflichtgesetzen ist vorliegend entgegen der Meinung der Revision nicht erforderlich, da auch die Gesamtansprüche, deren der Kläger sich berührt hat und von denen er nur einen Teilbetrag geltend macht, weit unter dem Höchstbetrag der Haftungsbegrenzung von 15.000 DM (§ 4 Sachschadenhaftpflichtgesetz) liegen und nach dem Reichshaftpflichtgesetz eine Begrenzung der Ansprüche der hier geltend gemachten Art überhaupt nicht in Betracht kommt.

Die Revision ist daher mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

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