

Verkündet am 29. September 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 Eisenbahndirektion in Mü [REDACTED] i.W., H [REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Kaufmann Hans-Joachim M [REDACTED] in T [REDACTED], G [REDACTED]
strasse [REDACTED], z.Zt. L [REDACTED], B [REDACTED] weg [REDACTED],

Kläger, Berufungskläger, Berufungsbeklagten und
Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. September 1952 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Pagendarm, Dr. Gel-
haar, Rietschel und Dr. Rotberg

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 9. Zi-
vilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 18. Dezem-
ber 1951 wird zurückgewiesen. Die Beklagte hat die Ko-
sten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

T a t b e s t a n d :

Am 25. April 1950 fuhr der Kraftfahrer Sch [REDACTED] mit einem Lastzug des Klägers, bestehend aus Motorwagen und einem Anhänger, beladen mit 10.000 kg Leichtbauplatten, auf der Bundesstrasse 61 von Neuenkirchen nach Bassum. Sch [REDACTED] sass links im Führerhaus, rechts sass der Beifahrer Te [REDACTED], zwischen beiden der Bäcker A [REDACTED].

An der Kreisgrenze in Neuenkirchen überquert die Strasse in einem spitzen Winkel von etwa 30° die eingleisige Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum. Der Bahnübergang ist unbeschränkt und besitzt keine Warnlichtanlage, ist aber mit den vorgeschriebenen Ankündigungsbaken und 5 m von der Gleismitte entfernt mit einem Warnkreuz versehen. Vor dem Übergang läuft die Strasse etwa 300 m parallel zur Bahnstrecke. Die Sicht von der Strasse auf die Bahnstrecke ist nicht behindert.

Als Schmidtchen gegen 19,10 Uhr an den Übergang gelangte, kam zur gleichen Zeit aus derselben Richtung von Neuenkirchen her der planmässige Eilzug 151. Der Lokführer Br [REDACTED] gab 200 m vor dem Übergang die vorgeschriebenen Warnzeichen durch Pfeifen und ermässigte die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 - 42 kmh. Sch [REDACTED] fuhr mit einer Geschwindigkeit von 25 - 30 kmh. Angesichts des Bahnüberganges schaltete er vom vierten auf den dritten Gang zurück, fuhr aber, da er den Eilzug nicht beachtete, weiter. Der Lastkraftwagen wurde infolgedessen am Bahnübergang von der Lokomotive erfasst, und der Lastzug wurde etwa 22 m weit mitgerissen und samt der Ladung völlig zerstört. Der Fahrer Sch [REDACTED] wurde getötet, die beiden anderen Insassen wurden verletzt.

Der Kläger macht die Beklagte für den ihm entstandenen Sachschaden, den er ohne Berücksichtigung etwaigen weiteren Schadens aus dem Unfall vorläufig mit 15.000 DM beziffert, verantwortlich und hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung eines Teilbetrages von 7.500 DM zu verurteilen. Er hat vorgetragen, der Übergang sei nicht hinreichend gesichert gewesen; der Kraftfahrer habe, da er sich dem Bahnübergang im spitzen Winkel genähert habe, nicht beobachten können, ob sich von hinten ein Zug nähere. Der Übergang hätte durch Schranken oder eine Warnanlage gesichert werden müssen, der Fahrer und der Beifahrer hätten das Warnsignal der Lokomotive infolge des Eigen Geräuschs ihres Wagens überhört. Im übrigen habe das Lokomotivpersonal den Unfall durch mangelnde Sorgfalt verschuldet. Der Lokführer hätte schon auf den Zuruf des Heizers, dass ein Lastzug komme, die Geschwindigkeit des Zuges herabsetzen müssen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat vorgetragen, es habe für sie keine Pflicht zur Anbringung einer Schranke oder Warnanlage bestanden. Es handle sich um eine verkehrsarme Strasse, der Bahnübergang sei völlig übersichtlich gewesen. Deshalb sei auch noch kurz vor dem Unfall bei einer Streckenbesichtigung von dem Vertreter des Regierungspräsidenten in Hannover die Anbringung von Schranken oder einer Warnanlage nicht als erforderlich angesehen worden. Den Lokführer treffe kein Verschulden, er sei bereits mit einer unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 kmh liegenden Geschwindigkeit gefahren und habe das Vorfahrtsrecht gehabt (§ 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung). Der Unfall sei ausschliesslich auf die grobe Fahrlässigkeit des Fahrers Sch[REDACTED] und seines Beifahrers zurückzuführen, die sich



nicht hinreichend umgesehen hätten, ob ein Zug sich nähert. Angesichts dieses groben Verschuldens des Fahrers Sch[REDACTED] komme die mit dem Betrieb der Eisenbahn zusammenhängende Betriebsgefahr nicht in Betracht.

Das Landgericht hat eine Haftung der Beklagten zu einem Drittel bejaht, im übrigen die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufungen beider Parteien zurückgewiesen.

Hiergegen wendet sich die Revision der Beklagten, die eine völlige Klagabweisung erstrebt. Der Kläger beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Die Revision greift lediglich die von dem Berufungsgericht nach § 8 SachschadG vorgenommene Abwägung an.

Das Berufungsgericht wägt zunächst die von der Eisenbahn und dem Lastzug ausgehende allgemeine Betriebsgefahr mit Rücksicht auf das dem Eilzug eigene schwere Gewicht und die dadurch bedingte grosse Wucht seiner Bewegung dahin ab, dass diejenige des Eilzuges die grössere ist. Es untersucht anschliessend die besonderen Umstände, die im vorliegenden Fall die Betriebsgefahr der beiden beteiligten Fahrzeuge erhöhen konnten. Einen solchen erschwerenden Umstand sieht es zu Lasten der Bahn darin, dass die Strasse im spitzen Winkel auf den Übergang führe und es infolgedessen dem Fahrer eines Kraftwagens erschwert sei, von seinem Sitz aus die rückwärtige Bahnstrecke zu übersehen. Es hält die Betriebsgefahr der Bahn auch dadurch für erhöht, dass der Bahnübergang nicht beschränkt, auch nicht mit einer Warnlichtanlage versehen und nicht durch einen Wachtposten gesichert war. Dagegen verneint es eine

Pflicht der Bahn zur Beschränkung oder einer gleichwertigen Sicherung des Überganges und ein Verschulden des Lokomotivpersonals; es scheidet daher die Berücksichtigung einer Pflichtverletzung bei der Abwägung ausdrücklich aus.

Auf der andern Seite sieht das Berufungsgericht eine Erhöhung der Betriebsgefahr des Lastzuges einmal in dessen Länge, mit der eine Beeinträchtigung der Sicherheit besonders auf Eisenbahnübergängen verbunden sei, und ferner darin, dass der Fahrer Sch[REDACTED] nicht diejenige Sorgfalt beobachtet habe, die nach den Umständen billigerweise von ihm habe erwartet werden müssen. Diese Verletzung der Sorgfaltspflicht wird darin erblickt, dass er nicht mit der Annäherung eines Zuges an den von ihm rechtzeitig bemerkten Bahnübergang gerechnet und nicht die nötigen Anstalten getroffen hatte, um die Bahnstrecke entweder selbst zu beobachten oder durch seine Mitfahrer beobachten zu lassen. Das Berufungsgericht hält diese Sorgfaltsverletzungen des Schmidchen auch für ursächlich für den Unfall. Dagegen verneint es die Ursächlichkeit der Nichtöffnung des rechten Fensters im Führerhaus. Es führt aus, wenn dieses Fenster auch nur für kurze Zeit geöffnet gewesen wäre, so hätte Schmidchen wahrscheinlich auch die Pfeif- und Läutesignale der Lokomotive des Eilzuges vernommen; die Beklagte könne dies aber nicht mit Sicherheit nachweisen, weil diese Geräusche durch das verstärkte Eigengeräusch des Lastwagens sehr wohl hätten übertönt werden können, die Signale der Lokomotive auch wegen der jetzt nicht mehr feststellbaren Windverhältnisse zur Unfallzeit hätten überhörbar sein können. Sofern aber die Unterlassung des Sch[REDACTED] (hinsichtlich des Öffnens des Fensters) für den Schaden nicht nachweisbar ursächlich gewesen sei, gehe der Umstand, dass solche Signale wegen

des Eigengeräusches von Lastkraftwagen überhört werden, zu Lasten der Bahn.

Auf dieser Grundlage kommt das Berufungsgericht abschliessend zu dem Ergebnis, dass "die grössere Schadensverursachung durch den Lastzug des Klägers gesetzt worden ist". Hinter dieser Verursachung trete die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr erheblich zurück; dies könne jedoch nicht zu einem völligen Haftungsausschluss der Beklagten führen, "weil die geschilderte Eigenart der Anlage des Eisenbahnüberganges zu der Unfallentstehung nicht unwesentlich beigetragen hat". Darauf gründet sich die Verteilung des Schadens mit einem Drittel zu Lasten der Beklagten.

2. Die Revision rügt hierzu, das Berufungsgericht sei bei der Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahr von rechtsirrtümlichen Erwägungen ausgegangen. Zu Unrecht habe das Berufungsgericht die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn für grösser angesehen als die des Kraftwagens. Es habe ferner irrtümlich den Umstand, dass der Bahnübergang nicht beschränkt oder mit einer Warnanlage versehen gewesen sei, der Beklagten noch zusätzlich als erhöhte Betriebsgefahr zugerechnet, obwohl es sich dabei um eine schon der allgemeinen Betriebsgefahr innewohnende Gefahr handle; es gehe aber nicht an, Gründe, die bereits zur Normierung einer besonderen Gefährdungshaftung geführt haben, nochmals zur Verschärfung dieser Haftung heranzuziehen. Auch die Tatsache, dass die Strasse in spitzem Winkel auf den Übergang führe und dadurch die rückwärtige Sicht für den Kraftfahrer behindert sei, könne aus demselben Grund nicht als erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn gewertet werden. Schliesslich habe auch das Berufungsgericht das Überhören der Pfeifsignale der Lokomotive infolge

des Eigengeräuschs des Kraftwagens zu Unrecht der Beklagten und nicht dem Kläger als Erhöhung der Betriebsgefahr zugerechnet.

3. Die Angriffe der Revision könnten nur dann Erfolg haben, wenn sich ergeben würde, dass das Berufungsgericht rechtsirrtümlich die von ihm festgestellten Tatumstände bei der Abwägung zum Nachteil der Beklagten gewürdigt oder bei der Würdigung zum Nachteil des Klägers nicht berücksichtigt hätte. Die Frage, ob es richtig ist, die Betriebsgefahr wie es im Berufungsurteil in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Senats geschehen ist, in eine allgemeine und eine erhöhte Betriebsgefahr aufzugliedern, bedarf hier keiner Entscheidung, da das Berufungsgericht ersichtlich als "erhöhte" Betriebsgefahr diejenigen Umstände des Einzelfalles gewürdigt hat, die für die Auswirkungen und damit für die Ursächlichkeit der "allgemeinen" Betriebsgefahr besonders bedeutsam sind. Der von der Revision erhobene Vorwurf, das Berufungsgericht habe einen im Rahmen der allgemeinen Betriebsgefahr liegenden Umstand zu Unrecht noch einmal als erhöhte Betriebsgefahr gewertet, könnte in diesem Rahmen nur den Inhalt haben, dass einem solchen Umstand eine Bedeutung beigelegt worden sei, die ihm nicht zukommt. Ein solcher Rechtsirrtum ist aber im Berufungsurteil nicht erkennbar.

a) Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht dem Umstand, dass der Unfall sich an einem unbeschränkten und nicht mit einer Warnanlage versehenen Übergang ereignete, der Betriebsgefahr der Beklagten zugerechnet. Auch wenn das Fehlen dieser Sicherungsmassnahmen bei dem verkehrsarmen Übergang nach § 18 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht zu beanstanden war, so bedeutet es doch für die Verkehrsteilnehmer auf der Strasse eine erhöhte Ge-

fährdung, die auf die Beschaffenheit der Bahnanlage zurückzuführen ist.

b) Dasselbe gilt für den Umstand, dass die Strasse sich im spitzen Winkel dem Übergang nähert, so dass für den Kraftfahrer die Sicht nach hinten behindert ist. Dass der Fahrer des Lastkraftwagens infolge grober Unachtsamkeit dieser Gefahr nicht genügend Rechnung getragen hat, führt nicht etwa, wie die Revision meint, zu einer Verminderung der dadurch entstandenen Betriebsgefahr der Eisenbahn. Das fehlerhafte Verhalten des Fahrers ist vielmehr nur, wie das im Berufungsurteil auch geschehen ist, bei der Bemessung der Betriebsgefahr des Lastkraftwagens zu berücksichtigen.

c) Wenn die Revision weiterhin rügt, das Berufungsgericht habe das Überhören der Pfeifsignale der Lokomotive infolge der Eigengeräusche des Lastkraftwagens zu Unrecht der Beklagten als Erhöhung der Betriebsgefahr zur Last gelegt, so geht dieser Angriff deshalb fehl, weil die Revision die Ausführungen des Berufungsurteils zu diesem Punkt offensichtlich missverstanden hat. Das Berufungsurteil führt bei der Prüfung der Betriebsgefahr des Lastzugs lediglich aus, dass es nicht mehr feststellbar sei, ob der Fahrer des Lastzugs nicht auch bei offenem Wagenfenster die Pfeifsignale überhört hätte und ob die Pfeifsignale auch dann nicht nur infolge des Eigengeräusches des Lastkraftwagens, sondern auch infolge der damaligen nicht mehr nachprüfbaren Windverhältnisse überhörbar gewesen wären. Wenn es daraus den Schluss zieht, dass für einen solchen Zweifelsfall das Überhören der Signale zu Lasten der Bahn geht, so wollte es damit offensichtlich nicht eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Bahn bejahen, sondern nur zum Ausdruck bringen, dass eine Zurechnung

zu der Betriebsgefahr des Lastkraftwagens unter diesen Umständen nicht möglich sei und dies deshalb nicht zu Gunsten der Bahn berücksichtigt werden könne. Das ergibt sich auch daraus, dass diese Ausführungen des Berufungsgerichts nicht im Zusammenhang mit der Prüfung der Betriebsgefahr der Eisenbahn gemacht werden, sondern sich an späterer Stelle des Urteils bei der Prüfung der Betriebsgefahr des Lastkraftwagens befinden. Die im Rahmen der "allgemeinen" Betriebsgefahr liegende Möglichkeit, dass Pfeifsignale überhört werden können, hat das Berufungsgericht also als solche nicht zum Nachteil der Beklagten gewürdigt. Es hat aber in rechtlich einwandfreier Weise nicht für erwiesen angesehen, dass Schmidchen die Signale bei geöffnetem Fenster gehört hätte. Infolgedessen konnte es diese Möglichkeit auch nicht zum Nachteil des Klägers berücksichtigen.

4. Auch im Übrigen lassen die Ausführungen des Berufungsgerichts zu der Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahr keinen Rechtsirrtum erkennen. Die auf Grund der Abwägung nach § 287 ZPO vorgenommene Schadensteilung steht im freien tatrichterlichen Ermessen und unterliegt deshalb nicht der Nachprüfung durch das Revisionsgericht.

25

Die Revision war deshalb mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Delbrück Dr. Pagendarm Dr. Gelhaar

Rietschel Dr. Rotberg