

III. 72 70/50

Verkündet am 5. Juli 1951.

Fieser, Justizangest.,
als Urkundsbeamt der Geschäftsstelle.

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

der Westfälischen landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft in Münster, Westf., vertreten durch ihren Leiter, Münster/Westf., Warendorferstr. 25,
Klägerin, Berufungsklägerin und
Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Eisenbahndirektion Münster in Münster, Westf.,
Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 25. Juni 1951 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Delbrück, Prof. Dr. Meiß, Dr. Pagendarm, Dr. Gelhaar und Dr. Bock

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 14. April 1950 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges trägt die Klägerin.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

In den frühen Nachmittagsstunden des 16. April 1947 ist der landwirtschaftliche Verwalter F. [REDACTED], als er bei einer Fahrt mit seinem Kraftrad den ungeschützten schienengleichen Übergang der Strasse von Staumühle nach Sennelager über den Bahnkörper einer von der Beklagten betriebenen Nebenstrecke überqueren wollte, von einer von rechts kommenden rückwärts fahrenden Rangierlokomotive erfasst und getötet worden.

Die Klägerin hat der Witwe und den drei minderjährigen Kindern des F. [REDACTED] auf Grund der Bestimmungen der Sozialversicherungsgesetzgebung bis zum 30. Juni 1949 Leistungen in Höhe von 2.771,95 DM gewährt und wird für die Folgezeit weiterhin Rentenbeträge - ab 30. Juni 1949 zunächst monatlich 208 DM - zahlen müssen. Sie macht die nach § 1542 RVO auf sie übergegangenen, der Witwe und den Kindern des F. [REDACTED] gemäss den Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes gegen die Beklagte angeblich entstandenen Ansprüche wegen Fortfalls ihres Ernährers geltend.

Sie behauptet, der recht unübersichtliche Übergang sei nicht durch ein vorschriftsmässiges Warnkreuz gekennzeichnet gewesen, die Rangierlokomotive sei nicht mit einer Fangvorrichtung 'Bahnräumer' vor den rückwärtigen Rädern ausgerüstet gewesen; durch mehrfache in kurzen Zeitabständen vorgekommene gleichartige Verkehrsunfälle sei die Gefährdung des Strassenverkehrs durch die Art und Weise des Bahnbetriebes der Beklagten bewiesen; trotzdem seien keine entspre-

4

- 3 -

chenden Sicherungsmaßnahmen (Langsanfahren, Aufstellung von Posten) ergriffen worden. Der Führer der Rangierlokomotive habe schuldhaft gehandelt; er sei vor der Überquerung der Strasse nicht auf Schrittgeschwindigkeit herabgegangen, habe nicht genügend auf die Vorgänge auf der Strasse geachtet und habe deswegen den F[REDACTED] zu spät wahrgenommen. Er habe weder das Läutewerk in Gang gesetzt, noch Warnpfeife abgegeben, auch nicht alsbald abgebremst und ebenso wenig den Sandstreuer betätigt.

Die Klägerin begehrt Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 2.771,95 DM und Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, der Klägerin allen weiteren Schaden zu ersetzen aus Anlass der Aufwendungen, welche die Klägerin für die Zeit nach dem 1. Juli 1949 aus Anlass des Unfalls leisten werde.

Die Beklagte beantragt Klagabweisung. Sie ist der Auffassung, der Unfall sei durch das alleinige Verschulden des Friedrichs verursacht worden. Diesem sei die Unfallörtlichkeit bekannt gewesen; er habe sich dem durch Warnkreuz gesicherten, auf grosse Entfernung erkennbaren und übersichtlichen Übergang mit einer Stundengeschwindigkeit von etwa 60 km/h genähert. Obwohl er die von rechts herankommende Lokomotive auf eine Sicht von 196 m hätte erkennen können, habe er trotz der Warnung durch Läutezeichen und Lichtungssignal das Vorfahrtsrecht der Lokomotive nicht beachtet, sondern noch versucht, vor

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



ihr den Bahnkörper zu überqueren. Der Lokomotivführer habe, als er kurz vor dem Überqueren der Strasse bemerkt habe, dass F [REDACTED] ohne Rücksicht auf das Herannahen des Zuges weitergefahren sei, nochmals ein Warnsignal mit der Dampfpfeife gegeben und damit alles getan, wozu er in der Lage gewesen sei, um den Unfall zu vermeiden. Das Fehlen einer Fangvorrichtung am Tender der Lokomotive sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen; die anderen angeführten Unfälle hätten sich nicht an der gleichen Stelle ereignet und könnten daher zur Beurteilung nicht herangezogen werden.

Das Landgericht hat die Klage wegen überwiegenden Verschuldens des F [REDACTED] abgewiesen, das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin Verurteilung der Beklagten nach dem Klagantrag. Die Beklagte hat um Klagabweisung gebeten.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, dass der Unfall auf das Verschulden des F [REDACTED] zurückzuführen sei. Es stellt zunächst fest: Die im Gelände des früheren Truppenübungsplatzes Sennelager liegende Stau-
mühlenstrasse diene seit 1945 nicht mehr militärischen Zwecken, sondern nur noch dem begrenzten örtlichen Interessentenverkehr der landwirtschaftlichen

Anlioger. F. [REDACTED] habe die Örtlichkeit genau gekannt und gewusst, dass auf der die Strasse kreuzenden Bahnstrecke geringfügiger Eisenbahnverkehr stattfand. Die Strasse laufe auf mehrere 100 m fast gerade auf die Eisenbahnstrecke zu. Die Sicht von der Strasse nach rechts - in der Fahrtrichtung des Friedrichs gesehen - zur Eisenbahnstrecke hin sei zwar durch eine hin und wieder unterbrochene Reihe etwa 4 m hoher Birkenbüsche und durch niedriges Gehölz und Buschwerk verschleiert, aber nicht völlig verdeckt gewesen; zur Unfallszeit hätten die Birkensträucher noch in der Knospe gestanden. F. [REDACTED] sei mit gleichbleibender Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h auf der rechten Seite der Fahrbahn gefahren; er habe sein Kraftrad erst unmittelbar vor dem Bahnkörper scharf auf die linke Seite hinüber gelenkt. Aus diesen Feststellungen folgert das Berufungsgericht: F. [REDACTED] habe der Tatsache der Kreuzung der Strasse mit der Bahnstrecke keinerlei Bedeutung geschenkt und sei der Lokomotive überhaupt erst kurz vor dem Erreichen des Übergangs ansichtig geworden in einem Zeitpunkt, als ihm weder ein bei seiner Fahrgeschwindigkeit ausreichender Bremsweg, der etwa 25 m hätte betragen müssen, noch die Möglichkeit geblieben sei, durch Beschleunigung seiner Maschine vor der Lokomotive den Übergang zu kreuzen. In diesem Verhalten des F. [REDACTED] erblickt das Berufungsgericht einen Verstoß gegen § 79 Abs 3 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung Anwendung besonderer Aufmerksamkeit bei Annäherung an Bahnübergänge und bei de-

ren Benutzung und gegen § 13 Abs 2 StVG (Vorfahrtsrecht d. recht der Bahn).

Zur Haftung der Beklagten führt das Berufungsgericht aus: Das Fehlen eines ordnungsmässigen Warnschildes vor der Kreuzung sei nicht ursächlich für den Unfall, weil Friedrichs den Übergang genau gekannt und deshalb keines Hinweises auf ihn bedurft habe; F. sei so achtlos gefahren, dass er auch nicht durch Warnzeichen veranlasst worden wäre, anders zu fahren. Die Anweisungen der Beklagten, die Strecke mit 15 km/h Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht an den Wegoübergängen zu befahren, seien ausreichend gewesen. Das Fehlen eines Geschwindigkeitsmessers an der Lokomotive sei ohne Ursachenzusammenhang mit dem Unfall, da eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h nicht festgestellt sei. Das Fehlen des Bahnräumers am Tender der Lokomotive sei nicht ursächlich für den Tod des F., da dieser bereits durch den ersten Anprall getötet worden sei (Schädelbruch, Stirnbeinverletzung). Die Unfälle an anderer Stelle könnten zur Begründung einer Schuld der Beklagten nicht herangezogen werden, weil dort die tatsächlichen Verhältnisse (z.B. Überqueren einer Durchgangsstrasse) ganz anders lägen. Ein Verschulden der satzungsgemäss berufenen Vertreter der Beklagten wird deshalb verneint. - Eine erhöhte Betriebsgefahr liege trotz der nicht völligen Übersichtlichkeit der Kreuzung nicht vor; das Herannahen

eines Zuges sei bereits 60 bis 80 m vor der Kreuzung zu erkennen gewesen. Der Verkehr auf der Strecke wie auf der Strasse sei ganz gering gewesen. Die Geschwindigkeit der Lokomotive habe weniger als 15 km/h betragen. Zur Herabsetzung der Geschwindigkeit der Züge auf Fußgängergeschwindigkeit habe kein Anlass bestanden. Das Rückwärtsfahren des Tenders habe dem Lokomotivführer den Überblick noch erhöht. Das Fehlen von Warnzeichen sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen. Dagegen habe das Fehlen von Schranken die Betriebsgefahr erhöht. - Der Lokomotivführer habe rechtzeitig ausreichende Signale mit Dampfpeife und Läutewerk gegeben. Er sei bis kurz vor Überquerung der Strasse des Glaubens gewesen, der Verunglückte habe die Lokomotive wahrgenommen und werde sich dementsprechend verhalten; darin liege keine Fahrlässigkeit. Er habe aber damit rechnen müssen, der Kraftfahrer werde versuchen, noch vor der Lokomotive die Schienen zu überqueren. Darin habe aber wegen der geringen Entfernung ein Risiko gelegen; der Lokomotivführer habe das erkennen können, deshalb habe er angesichts der ungeklärten Verkehrslage alsbald die Bremsen betätigen müssen, um eine Gefährdung des Kraftfahrers zu vermeiden. In dem Unterlassen dieser Handlungsweise liege ein Verschulden des Zugführers.

Demgegenüber geht die Revision der Klägerin davon aus, es liege eine wesentlich erhöhte Betriebsgefahr vor.

1. Sie sieht eine Erhöhung der Betriebsgefahr zunächst in der Unübersichtlichkeit des Strassenübergangs.

Sie greift die Feststellung des Berufungsgerichts an, die Birkensträucher seien zur Zeit des Unfalls noch nicht belaubt gewesen, sondern hätten erst in der Knospe gestanden. Sie vermisst eine Auseinandersetzung des Urteils mit der Aussage des Zeugen Dr. La [REDACTED], der sich zwei Tage nach dem Unfall die Strassenverhältnisse genau betrachtet habe. Dieser Zeuge hat allerdings bekundet: "Das Gehölz war an der Unfallstelle bereits ziemlich belaubt. Die Witterung war im Frühjahr 1947 ungewöhnlich weit vorgeschritten. Die Vegetation war so weit vorgeschritten, dass die Leute die Kränze für die Beerdigung des F [REDACTED] mit frischen Blumen und frischem Grün geschmückt hatten." Demgegenüber hat der Zeuge W [REDACTED], den das Berufungsgericht an anderer Stelle für besonders glaubwürdig ansieht (S 5), ausgesagt, "das Gesträuch an der Strasse war am Unfalltage noch nicht belaubt, sondern sah so aus, wie auch heute die Sträucher und das Buschwerk aussehen." Die Vernehmung dieses Zeugen und die Ortsbesichtigung fand am 5. April 1950, also jahreszeitlich nur wenige Tage vor dem Unfalltage statt. Beide Aussagen stehen sich nicht völlig unvereinbar gegenüber. Auch nach der Aussage des Zeugen Dr. La [REDACTED] waren die Birken nicht voll belaubt. Unter diesen Umständen konnte das Berufungsgericht der Verpflichtung aus § 286

Abs 1 Satz 2 ZFO, in dem Urteil die Gründe anzugeben, welche für die richterliche Überzeugung leitend gewesen waren, genügen, indem es ausführte [Urteil S 5]: "Diese Feststellungen über die Einsehbarkeit des Bahnkörpers von der Strasse her beruhen auf der Augenscheinsannahme durch den mit der Beweiserhebung beauftragten Berichterstatter und der Würdigung der Aussagen der Zeugen Fo[redacted], Hi[redacted], Wu[redacted], Dü[redacted], Sa[redacted], Fr[redacted] und Maria Kl[redacted], Dr. La[redacted] und Else Bo[redacted]."

Die Revision bemängelt weiter, das Berufungsgericht habe sich nicht mit den Aussagen der Zeugen Dr. La[redacted], Fräulein Fo[redacted], Sa[redacted] und Frau Kl[redacted] auseinandergesetzt, man habe über das Gebüsch nicht hinwegsehen und einen Zug erst kurz vor dem Übergang erkennen können. Sie führt aus, es sei keine ordnungsmässige Beweiswürdigung, wenn das Berufungsgericht auf die zum Teil abweichenden Zeugenaussagen summarisch und entgegen den Bekundungen dieser ortsvertrauten Personen zu der Feststellung zu gelangen suche, das Gebüsch und Gehölz sei nicht so hoch gewesen, dass es einen von rechts herankommenden Zug verdeckt hätte. Allerdings fehlt auch hier eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Zeugenaussagen im angefochtenen Urteil. Diese ist jedoch dann nicht unbedingt erforderlich, wenn die Aussagen der Zeugen nicht in unvereinbarem Widerspruch miteinander stehen. Keiner dieser Zeugen hat aber bekundet, man habe zur Unfallszeit einen herankommenden Zug von der Strasse aus

nicht sehen können. Dr. La[REDACTED] spricht davon, man habe sich sehr bemühen müssen, den Bahnkörper von der Strasse aus zu sehen. Fräulein Bo[REDACTED] meint, man habe von Fahrrad aus einen Zug nicht erkennen können. Der Zeuge Sa[REDACTED] bekundet, das Buschwerk sei so weit herangewachsen gewesen, dass zwar ein Fußgänger, nicht aber ein Motorradfahrer darüber habe hinwegsehen können; durch das Gehölz habe ein Motorradfahrer nur an den Lücken hindurchblicken können. Nach der Aussage der Frau Kl[REDACTED] soll ein Fußgänger einen von rechts kommenden Zug zwar haben erkennen können, allerdings erst dann, wenn der Fußgänger kurz vor dem Übergang gewesen sei. Diese Zeugen bekunden daher sämtlich, dass ein von rechts herannahender Zug von der Strasse durch Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer - wenn auch nicht an allen Stellen - gesehen werden konnte. Eine Ausnahme macht allein die Zeugin Bo[REDACTED]; sie stützt ihre Meinung auf eine Beobachtung zu einer Zeit als kein Zug herannahte. Wenn dann der Zeuge Ho[REDACTED] bekundet, man habe den oberen Teil des liegenden Kessels einer Lokomotive zu 3,4 sowie alle darüber hinausragenden Aufbauten von der Strasse aus erkennen können und wenn ferner die Zeugen Ku[REDACTED] und Dü[REDACTED] von Lücken in dem Gehölz sprechen, so stehen diese Aussagen untereinander nicht in einem völligen Widerspruch, sondern ergänzen einander dahin, dass, wenn auch mit gewissen unbedeutenden Einschränkungen zwar nicht die Eisenbahnstrecke, wohl aber ein herannahender Zug von der Strasse aus durch einen Motorradfahrer ge-

sehen werden konnte. Deshalb kann die allgemeine Bezugnahme auf die hier erörterten Aussagen dieser Zeugen als Angabe der Gründe, welche für die richterliche Überzeugung leitend gewesen sind (§ 286 Abs 1 Satz 2 ZPO) zur Not ausreichen. Zweckmässiger wäre es allerdings gewesen, wenn das Berufungsgericht einige begründende Ausführungen gemacht hätte.

Eines Eingehens darauf, ob und wie weit die Sichtverhältnisse zur Zeit des Unfalls durch das Ergebnis des vom Berufungsgericht eingenommenen richterlichen Augenscheins mit Rücksicht auf die zwischenzeitlich unstreitig vorgenommenen Abholzungen geklärt werden kann, bedarf es bei dem Ausreichen der Zeugenaussagen als Begründung für die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht mehr. Deshalb kommt auch dem Umstand, dass das Augenscheinsprotokoll des Berufungsgerichts ausreichende Feststellungen über den Vegetationszustand der Birkenstrücker nicht enthält, die wegen der auf den damaligen Vegetationszustand Bezug nehmenden Aussage des Zeugen Wu[REDACTED] angebracht gewesen wären, eine zur Aufhebung des Urteils führende Wirkung nicht zu.

Die weitere Rüge der Revision, der Zeuge HU[REDACTED] habe über die Sichtverhältnisse an der Unfallstelle vernommen werden müssen, ist unbegründet, da die in sein Wissen gestellten Behauptungen sich nicht auf die Unfallstelle bezogen, sondern auf den Übergang

der Bielefelder Strasse, an der sich der von der Klägerin angeführte Vergleichsunfall vom 26. November 1946 ereignet hat; das ergibt sich mit aller Klarheit aus Seite 1 des Schriftsatzes der Klägerin vom 30. Dezember 1949. Für die Klärung der Örtlichkeit des hier zu behandelnden Unfalls spielt der fragliche Beweisantrag daher keine Rolle. Einer ausdrücklichen Erörterung und Ablehnung dieses Beweisantritts bedurfte es im angefochtenen Urteil nicht, weil dieser Beweisantritt unerheblich war.

Die Feststellungen des Berufungsgerichts über die Sichtverhältnisse an der Unfallstelle sind daher für den Senat bindend.

War aber der Übergang danach übersichtlich, so liegt eine erhöhte Betriebsgefahr wegen Unübersichtlichkeit der Kreuzung nicht vor.

2. Die Revision erblickt eine Erhöhung der Betriebsgefahr weiter in dem Fehlen von Warnkreuzen und führt aus: Wenn die Beklagte den Übergang nicht für so gefährlich gehalten habe, dass sie Warnkreuze habe aufstellen lassen, dann habe ein Laie damit rechnen können, dass der Übergang bei Rangierfahrten anderweit gesichert werde. Bereits diese Ausführungen stehen in Widerspruch zu § 18 Abs 9 Untersatz 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (BO); dieser erlaubt "bei Wegeübergängen mit geringfügi-

gem Verkehr von der Aufstellung von Warnkreuzen abzusehen"; er macht den Fortfall der Warnkreuze nicht davon abhängig, dass zunächst eine anderweite Sicherung erfolgt. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts vorkehrten auf der Strecke täglich nur ein oder wenige Züge; die Strasse war nur ein Interessenweg zu den anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücken. Schon daraus ergibt sich, dass es sich mindestens zur Zeit des Unfalls um einen "Wegübergang mit geringfügigem Verkehr" gehandelt hat, so dass die Anbringung von Warnkreuzen nicht erforderlich war. Dem steht auch nicht entgegen, dass ein angeblich beschädigtes, durch Strauchwerk verdecktes Warnkreuz vorhanden war. Die Strasse war, als die Senne noch von der deutschen Wehrmacht als Truppenübungsplatz benutzt wurde, für Wehrmachtzwecke in Breite und Ausbau angelegt worden; die Strecke führte zu einer damals in Betrieb befindlichen Munitionsanstalt. Es ergibt sich daraus, dass früher sowohl auf der Strasse wie auf der Strecke ein wesentlich stärkerer Verkehr herrschte, als zur Zeit des Unfalls, so dass damals die Anbringung von Warnkreuzen von der damaligen Reichsbahn für angebracht erachtet werden konnte. Rückschlüsse dahin, dass auch zur Zeit des Unfalls ein Warnkreuz nach § 18 Abs 9 Bc erforderlich gewesen wäre, können daher aus dem angeblich vorhandenen (aber beschädigten und durch Vegetation verdeckten) Warnkreuz mit Rücksicht auf die veränderten Verkehrsverhältnisse nicht gezogen werden.

Die Revision bemängelt weiter die Ausführungen des Berufungsgerichts, das tägliche Passieren des Übergangs habe F. gegenüber den ihm aus einem plötzlichen Auftauchen eines Zuges etwa drohenden Gefahren abgestumpft. Sie führt aus, es sei nicht ersichtlich, woher das Berufungsgericht die Grundlage zu dieser Feststellung genommen habe; es sei bei dem geringen Eisenbahnverkehr auf der Strecke nicht anzunehmen, dass F. bereits vor dem Unfall öfter in derartige Gefahrenlagen gekommen sei; es müsse im Gegenteil als ein Zufall angesehen werden, wenn er schon früher an der Kreuzung einem Zuge begegnet wäre. Die Revision übersieht, dass es sich bei den beanstandeten Ausführungen des Berufungsgerichts nur um einen Erklärungsversuch für das Verhalten des F., nicht aber um die Begründung für die Nichtursächlichkeit zwischen Fehlen des Warnkreuzes und Unfall handelt. Das Berufungsgericht stellt nämlich fest, es habe keiner Warnung und keines Hinweises auf den Übergang an F. bedurft, weil dieser den Übergang genau gekannt habe und vollkommen darüber unterrichtet gewesen sei, welcher Gefahrenstelle er sich näherte; F. sei "trotz genauer Kenntnis aller Tatumstände" völlig achtlos auf den Bahnübergang zugefahren, ohne dem Vorhandensein der Gefahrenstelle irgendeine Beachtung zu schenken. Zutreffend folgert aber das Berufungsgericht, wer so unachtsam fahre, der würde sich auch nicht anders verhalten haben, wenn ihn Warnkreuze oder andere Schilder auf den ihm ohnehin

wohlbekannten Übergang hingewiesen hätten. In der Tat würde bei solchem Verhalten des Friedrichs auch das Vorhandensein von Warnkreuzen den Unfall nicht verhindert haben. Jedenfalls im Verhältnis zu F. [REDACTED] kann deshalb das Fehlen der Warnkreuze nicht als eine erhöhte Betriebsgefahr angesehen werden.

Die in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat behauptete Unterlassung der Aufstellung von Warnbaken ist schon deshalb unbeachtlich, weil auch insoweit die gleichen Erwägungen wie für die Warnkreuze gelten würden. Entgegen der Annahme der Revision bestand im übrigen eine Verpflichtung zum Aufstellen solcher Baken für den hier in Betracht kommenden Interessentenweg nach Anlage 1 zur StVO Abschnitt A III Abs 4 Satz 2 überhaupt nicht. Ein schuldhaftes, die Betriebsgefahr erhöhendes Moment kann in der Nichtanbringung solcher Baken daher auch aus diesem Grunde nicht liegen.

- 3.) Die Revision bemängelt die Ausführungen des Berufungsgerichts, im Fehlen von Bahnräumern am Tender der Lokomotive liege hier deshalb keine Erhöhung der Betriebsgefahr, weil F. [REDACTED] bereits durch den ersten Anprall getötet worden sei. Für eine solche Feststellung fehle jegliche Prozessgrundlage; es sei im Prozess nicht erörtert und stehe auch in keiner Weise fest, wie der Anprall vor sich gegangen sei, und in welchem Augenblick F. [REDACTED] sich

seine tödliche Verletzung zugezogen habe. Gleichzeitig wird Verletzung des § 286 ZPO gerügt; das Berufungsgericht habe den Antrag auf Anhörung eines Sachverständigen im Schriftsatz vom 9. Februar 1950 übergangen; ein Räumschutz würde verhindert haben, dass F [REDACTED] unter die Lokomotive geriet. Der Stoss des Räumers würde das Motorrad im Fahren getroffen und es schräg zur Seite geschleudert haben.

Diese Rüge hat keinen Erfolg. Allerdings ist auch in diesem Punkte der Revision zuzugeben, dass das Berufungsurteil zunächst kaum ausreichend begründet erscheint. Der Satz: "Der Verunglückte ist bereits durch den ersten Anprall getötet worden (Schädelbruch, Stirnbeinverletzung)", lässt sich heraus nicht die Gründe erkennen, welche für die richterliche Überzeugung leitend gewesen sind (§ 286 Abs 1 Satz 2 ZPO). Jedoch können diese Gründe bei eingehender Betrachtung zur Not aus dem Zusammenhang des Urteils entnommen werden. Wenn das Berufungsgericht aus der nichtangefochtenen Feststellung, der Tod des F [REDACTED] sei durch Schädelbruch und Stirnbeinverletzung eingetreten, und offenbar aus der weiteren Feststellung, F [REDACTED] sei mit über 50 km/h auf die Lokomotive aufgefahren, folgert, der Tod des F [REDACTED] sei beim ersten Anprall erfolgt, so brauchte das Berufungsgericht hierfür einen Sachverständigen nicht heranzuziehen. Ob das Tatsachengericht einen Sachverständigen zuziehen will, steht in seinem freien

Erkennen. Die Folgerung des Berufungsgerichts steht auch nicht im Widerspruch zu Erfahrungssätzen, sondern wird im Hinblick auf die dem Körper des F. bei dessen hoher Geschwindigkeit innewohnende Wucht geradezu bestätigt. Die Klägerin hat nicht behauptet, dass der "Bahnräumer", wenn er angebracht gewesen wäre, die Rückwand des Tenders so weit überragt hätte, dass F. von dem Bahnräumer hätte zur Seite geschoben werden können, ohne dass er zuvor mit der Stirnseite des Tenders zusammenstossen musste. War der Bahnräumer aber nicht vor, sondern unter der Stirnseite des Tenders angebracht, so widerspricht die den Feststellungen des Berufungsgerichts zu Grunde liegende Annahme, F. wäre auch bei Vorhandensein eines Bahnräumers gegen den eigentlichen Tender geprallt, nicht der Lebenserfahrung. Die Folgerungen des Berufungsgerichts stünden nur dann mit den Erfahrungssätzen und den Denkgesetzen in Widerspruch, wenn feststände, dass der Tod des F. durch Verletzungen eingetreten wäre, die anders als die hier als Todesursache festgestellten Verletzungen (Schädelbruch, Stirnbeinverletzung) nur auf das Überfahrenwerden zurückgeführt werden könnten.

Im vorliegenden Falle hat sich daher nach den bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts das Fehlen des Bahnräumers nicht als Erhöhung der Betriebsgefahr ausgewirkt.

4.) Zu Unrecht sieht die Revision eine Erhöhung der Betriebsgefahr auch darin, dass die Beklagte in ihren Fahrvorschriften für die fragliche Strecke eine Geschwindigkeit von 25 km/h zugelassen hat. Soweit diese Geschwindigkeit wegen Unübersichtlichkeit der Kreuzung als zu hoch angesehen wird, greift diese Rüge schon deshalb nicht durch, weil die Kreuzung nicht unübersichtlich war (vgl. Ziff 1 dieses Urteils). Soweit die Geschwindigkeit im Hinblick auf andere Unfälle, die sich auf der gleichen Strecke ereignet haben, für zu hoch angesehen wird, hat bereits das Berufungsgericht zutreffend darauf hingewiesen, dass es sich bei den Vergleichsunfällen um andere Kreuzungen als die hier interessierende handelt. Für diese liegen die Verhältnisse aber völlig anders (Kreuzung mit einer stark belebten Durchgangsstrasse), so dass auch insoweit die Rüge keinen Erfolg haben kann. Aus dem gleichen Grunde kann die Revision sich nicht auf das Schreiben der Polizeiverwaltung des Kreises Paderborn vom 30. Dezember 1949 berufen, denn die Sicherung der Übergänge durch eine mit einer roten Fahne versehene, den Zügen mitzugebende Begleitperson war seitens der Polizeiverwaltung nur für den Übergang der stark belebten Durchgangsstrasse nach Bielefeld angeordnet worden.

5.) Die Revision greift weiter die Ausführungen des Berufungsgerichts an, der Lokomotivführer sei bis kurz vor der Überquerung schuldlos des Glaubens

gewesen, der Verunglückte habe die Lokomotive wahrgenommen und werde sich dementsprechend verhalten. Sie meint, das Berufungsgericht habe die Bestimmungen über das Vorfahrtsrecht irrtümlich angewandt und übersehen, dass auch für den Vorfahrtsberechtigten über allem die Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme stehe. Bei der Unübersichtlichkeit der Kreuzung und der gleichbleibenden Fahrweise des F[REDACTED] habe der Lokomotivführer annehmen müssen, dass F[REDACTED] der Lokomotive die Vorfahrt nicht habe einräumen wollen. Wenn der Lokomotivführer dessenungeachtet von seinem Vorfahrtsrecht rücksichtslos Gebrauch gemacht habe, so treffe ihn eine umso schwerere Schuld, als er schon mit einer geringen Verlangsamung seiner Fahrt das Unglück habe vermeiden können. Es komme also darauf an, in welchem Augenblick der vorfahrtsberechtigte Lokomotivführer habe erkennen können und müssen, dass der wartepflichtige F[REDACTED] das Vorfahrtsrecht nicht beachten, sondern weiterfahren wolle und ob der vorfahrtsberechtigte Lokomotivführer in diesem Augenblick noch in der Lage gewesen sei, Abwehrmaßnahmen zu treffen. Diese Fragestellung habe das Berufungsgericht nicht erkannt und deshalb vielleicht zu wenig Verkehrsrücksicht von dem Lokomotivführer verlangt.

Diesen Ausführungen kann nicht beigetreten werden. Der Eisenbahn steht nach § 79 Abs 1 BO (Fassung nach der 10. VO zur Änderung der Eisenbahn-

bau- und Betriebsordnung vom 21. Februar 1940 - RGBI II S 43 -) in Verbindung mit § 13 Abs 5 StVO an Kreuzungen des Bahnkörpers mit einer Strasse die Vorfahrt zu. Der Lokomotivführer durfte, auch wenn er ein Kraftfahrzeug auf der Strasse herankommen sah, damit rechnen, dass dieses sich verkehrsgemäss verhalten und das Vorfahrtsrecht der Bahn achten würde, bis er aus den Umständen entnehmen musste, dass das Kraftfahrzeug ihm die Vorfahrt streitig machen würde. Gerade von dieser Grundlage geht aber auch das Berufungsgericht aus. Wenn es sich in seinen Anforderungen von der Revision unterscheidet, so nur aus tatsächlichen Gründen: es geht - mit Recht (vgl oben Ziff 1) - von der Übersichtlichkeit der Wegekreuzung aus; dann konnte aber der Lokomotivführer in der Tat zunächst schuldlos damit rechnen, dass der Motorradfahrer die Lokomotive sah und ihr die Vorfahrt einräumen wollte. Im übrigen sieht aber auch das Berufungsgericht eine schuldhafte Verletzung des Lokomotivführers darin, dass dieser in dem Augenblick, als ihm klar wurde, F. ermässige seine Geschwindigkeit trotz Annäherung der Lokomotive nicht, nicht mit allen Mitteln versucht habe, die Lokomotive zum Stehen zu bringen. Allerdings muss der Revision zugegeben werden, dass das Berufungsgericht insoweit keine genauen Angaben darüber macht, wann dieser Zeitpunkt seiner Auffassung nach eingetreten war. Dieser Mangel ist jedoch im vorliegenden Fall ohne Bedeutung, weil die Aus-

führungen des Berufungsgerichts nicht erkennen lassen, dass das Berufungsgericht etwa zu geringe Anforderungen an die Verkehrsrücksicht des Lokomotivführers gestellt hat. Es könnte bei der Geschwindigkeit des F [REDACTED] von mehr als 50 km/h und der Geschwindigkeit der Lokomotive von weniger als 15 km/h eher zweifelhaft sein, ob das Unterlassen des Bremsens dem Lokomotivführer überhaupt als Schuld zuzurechnen wäre. Jedoch bedarf es einer Nachprüfung, ob das Berufungsgericht insoweit den Begriff des Verschuldens verkannt hat, nicht, weil das Berufungsgericht selbst bei Vorliegen eines Verschuldens des Lokomotivführers rechtsirrtumsfrei zu einer völlig überwiegenden Verursachung des Unfalls durch F [REDACTED] gelangt.

- 6.) Die Revision greift allerdings die Abwägung des Berufungsgerichts nach § 254 BGB an. Sie meint, bei Kreuzungen von Bahn und Kraftwagen sei die von der Bahn ausgehende Betriebsgefahr stets grösser als die vom Kraftwagen ausgehende. In erster Linie sei von der Gefährlichkeit des Bahnbetriebes auszugehen.

Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt: Das dem Lokomotivführer zur Last zu legende Verschulden trete gegenüber der leichtfertigen Unachtsamkeit des F [REDACTED] völlig zurück, weil der Lokomotivführer an der Bildung der Unfallsituation unschul-

dig gewesen sei, sein Verschulden vielmehr nur darin bestanden habe, dass er unmittelbar vor dem Unfall nicht die etwa noch möglichen Maßnahmen ergriffen habe, um den Gefahren entgegen zu wirken, die F. selbst in grob fahrlässiger Weise heraufbeschworen gehabt habe.

Das Berufungsgericht hat eine überwiegende Verursachung des Unfalls durch F. und damit einen Haftungsausschluss der Beklagten bejaht. Die Abwägung des Maßes der Verursachung und des Verschuldens der Beteiligten ist grundsätzlich Sache der tatrichterlichen Würdigung. Sie kann im Wege der Revision nur dann mit Erfolg angefochten werden, wenn das Berufungsgericht aus rechtsirrtümlichen Erwägungen die Abwägung unrichtig vorgenommen hat, oder wenn wenigstens mit der Möglichkeit eines Rechtsirrtums bei der Abwägung zu rechnen ist (RG JW 1929, 2817 Nr 3; BGH vom 17. Mai 1951, III ZR 57, 51). Für die Möglichkeit eines Rechtsirrtums des Berufungsgerichts sind vorliegend Anhaltspunkte nicht gegeben.

In ständiger Rechtsprechung hat das Reichsgericht die Betriebsgefahr der Bahn als mitwirkende Ursache dann vollständig ausser Acht gelassen, wenn ein Kraftfahrer trotz Erkennens des Bahnübergangs die Gleise überquert, ohne Umschau zu halten (vgl z.B. VAE 1957, 239). In einem solchen Falle, wo durch ganz grobe Fahrlässigkeit des Kraftfah-

rers der Unfall verursacht ist, kommt es auf das Maß der beiden Betriebsgefahren nicht entscheidend an, die von der Bahn und dem Kraftfahrzeug ausgehen. Im Interesse eines ordnungsmässig durchgeführten Bahnbetriebes muss von den Benutzern der die Eisenbahnstrecke überquerenden Strassen und Wege verlangt werden, dass sie sich von den ihnen bekannten Eisenbahnübergängen mindestens zu unterrichten versuchen, ob ein Eisenbahnzug sich nähert. Ein solcher Fall liegt hier aber vor.

Daran ändert auch nichts die erhöhte Betriebsgefahr des unbeschränkten Eisenbahnübergangs. Das Berufungsgericht schliesst die erhöhte Betriebsgefahr, die sich aus dem unbeschränkten Eisenbahnübergang ergibt, aus, weil F. [REDACTED] die örtlichen und die Verkehrsverhältnisse an der Unfallstelle genau gekannt habe (Urteil S 9). Diese Ausführungen beanstandet die Revision; sie meint, dieser Satz gelte nur für solche Gefahren, die an sich die Betriebsgefahr erhöhen, aber für den konkreten Fall nicht ursächlich gewesen seien. Sicher ist, dass die Wirkung der Schranke, auch einer geöffneten, als Warnung vor einem Eisenbahnübergang durch die Ortskenntnis des F. [REDACTED] voll ersetzt wurde. Aber auch die erhöhte Betriebsgefahr, die sich daraus ergab, dass bei Fortfall der Schranke das Herannahen eines Zuges übersehen werden konnte, konnte durch diejenige Aufmerksamkeit vermieden werden, die von dem mit den Verhältnissen bekannten F. [REDACTED] zu

erwarten war (KG in VAE 1936, 334). Die Ortskenntnis des F [REDACTED] ersetzt allerdings nicht die Wirkung einer herabgelassenen Schranke als eines selbst bei grösster Unachtsamkeit des Kraftfahrers kaum zu überschendenden Anzeichens für das Herannahen eines Zuges. Allein gegenüber Unachtsamkeit soll die Schranke nicht so sehr schützen, als dass sie den ortsunkundigen Wegebenutzer vor einer überraschend auftauchenden Gefahr warnen soll. Ist aber eine solche Warnung wie hier wegen Übersichtlichkeit der Kreuzung und Ortskundigkeit des F [REDACTED] nicht notwendig, so kann wegen des Fehlens einer Schranke im Verhältnis zu einem ortskundigen Fahrer wie F [REDACTED] von einer erhöhten Betriebsgefahr der Bahn nicht mehr die Rede sein.

Die Abwägung des Berufungsgerichts, dass F [REDACTED] durch sein grob fahrlässiges, völlig unachtsames Befahren der Kreuzung den Unfall ganz überwiegend verursacht hat, so dass die von der Bahn ausgehende Betriebsgefahr dahinter gänzlich zurücktritt, lässt daher einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Die Frage, ob nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes überhaupt eine Abwägung nach § 254 BGB stattzufinden hat (vgl. bejahend BGHZ 1, 17 ZO; NJW 1951, 357; verneinend Frieso NJW 1951, 336) kann daher dahingestellt bleiben.

Da die Klägerin sich als Rechtsnachfolgerin des F [REDACTED] bzw. seiner Angehörigen gemäss § 404 BGB

die Einwendungen entgegenzusetzen lassen muss, die zur Zeit des Übergangs der Forderung gegen den bisherigen Gläubiger begründet waren, entfällt die Haftung der Beklagten auch gegenüber der Klägerin wegen überwiegender Verursachung des Unfalls durch F[REDACTED].

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

Dr. Delbrück

Meiß

Dr. Pagendarm

Dr. Gelhaar

Bock