

43

BUNDESGERICHTSHOF 2009 012

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 174/65

URTEIL

Verkündet am
5. Dezember 1966
Heil,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] U [REDACTED] gesellschaft in
W [REDACTED], Direktion für Deutschland, Zweigniederlassung
für das S [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
S [REDACTED], B [REDACTED] P [REDACTED]

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Transportunternehmer Theodor W [REDACTED],
S [REDACTED]/Saar, H [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Dezember 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Saarbrücken vom 4. August 1965 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, ein Transportunternehmer, hatte für seinen Lastkraftwagen bei der Beklagten eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen. Am Morgen des 10. Oktober 1962 führte er, wie schon in den vorausgegangenen Wochen, mit dem versicherten Fahrzeug Kiestransporte von einer Kiesgrube zu einem Waschwerk aus. Hierbei mußte er von einer Industriestraße in Saarwellingen, die entlang einer eingleisigen Nebenstrecke der Bundesbahn verläuft, nach links auf einen abfallenden Feldweg abbiegen, der nach etwa 13 m einen schienengleichen unbeschränkten Bahnübergang kreuzt. Der Übergang war auf der, vom Fahrer aus gesehen, rechten Seite durch eine Blinklichtanlage mit Rotlicht und ein Warnkreuz gesichert. Als der Kläger an jenem Tag das elfte Mal die Gleise überqueren wollte, wurde der Lastwagen durch einen von links kommenden Nahgüterzug erfaßt, 72 m weit mitgeschleift und dabei völlig zerstört. Ein Warnsignal hatte der Lokomotivführer nicht abgegeben.

Die Beklagte hat dem Kläger den Versicherungsschutz mit der Begründung versagt, er habe den Unfall grob fahrlässig herbeigeführt. Demgegenüber hat sich der Kläger insbesondere auf schlechte Sichtverhältnisse an der Unfallstelle und auf einen eigenen Sehfehler berufen, von dem er bis zum Unfall nichts gewußt habe. Er hat beantragt, die Beklagte zur Gewährung von Versicherungsschutz zu verurteilen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat festgestellt, daß die Beklagte dem Kläger Versicherungsschutz gewähren müsse. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des Urteils der ersten Instanz.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält den Einwand der Beklagten aus § 61 VVG für unbegründet, weil der Kläger den Versicherungsfall zwar fahrlässig, aber nicht grob fahrlässig herbeigeführt habe. Es führt aus:

Zwar spreche der erste Anschein für grobes Verschulden eines Kraftfahrers, der an einem ordnungsgemäß gekennzeichneten Bahnübergang mit einer Eisenbahn zusammenstoße. Hier lägen aber besondere Umstände vor, die dem Anscheinsbeweis die Grundlage entzögen. Vom Führersitz seines Lastkraftwagens aus habe der aus der Industriestraße kommende Kläger die – allerdings in Betrieb befindliche – Blinklichtanlage nur schwer erkennen können, weil das Blinklicht infolge eines Schutzdaches und des Höhenunterschieds zu den Augen des Fah-



rers nur zur Hälfte sichtbar gewesen sei (die Signalhöhe betrug 2,65 m, die Sitzhöhe beim Lastwagen 1,50 m und die Augenhöhe des Klägers, vom Sitz aus gemessen, ungefähr 0,75 m; da der etwa 13 m lange Feldweg, der von der Industriestraße zum Bahnübergang abzweigt, etwa 1,50 m abfällt, lag das Signal ungefähr 1,10 m unter der Augenhöhe des Fahrers). Ferner habe zur Unfallzeit seitlich des Bahnkörpers stellenweise dichter Nebel gelegen. Außerdem sei die Sehleistung des Klägers, wenn er auch über einen normalen Farbsinn verfüge, durch einen Sehfehler (erhebliche Sehschwäche des linken Auges) insgesamt geschwächt gewesen; dem Kläger sei nicht zu widerlegen, daß er diesen Sehfehler vor dem Unfall nicht gekannt habe. Zu diesen besonderen Umständen, die das Erkennen des Blinklichts für den Kläger nicht unerheblich erschwert hätten und die auch nicht durch Pfeifensignal oder Läutewerk ausgeglichen worden seien, komme noch hinzu, daß der Kläger vor und bei dem Einbiegen nach links auch auf die Verkehrsverhältnisse auf der Industriestraße habe achten müssen. Während der folgenden, nur äußerst kurzen Fahrt mit dem beladenen Lastwagen auf dem stark ausgefahrenen und abfallenden Feldweg habe es fahrtechnisch eine große Belastung für ihn bedeutet, sich gleichzeitig auf das Blinklicht konzentrieren zu müssen. Auch wenn man berücksichtige, daß der Kläger ungeachtet der schlechten Sichtverhältnisse bei geschlossenem Fenster ohne genügende Orientierung nach links über die Gleise gefahren sei und deshalb trotz sehr langsamer Fahrt den herannahenden Zug übersehen habe, falle ihm nur ein augenblickliches menschliches Versagen zur Last, das nicht erheblich über dem Durchschnitt liege und deshalb den Vorwurf grober Fahrlässigkeit nicht begründen könne.

Diese Würdigung hält den Angriffen der Revision stand.

1. Für die Fahrlässigkeit gilt zwar der objektive Maßstab des § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB. Ob aber die Fahrlässigkeit im Einzelfall als einfach oder grob zu werten ist, läßt sich nur nach der jeweiligen Gesamtlage beurteilen, wobei auch subjektive, in der Individualität des Handelnden begründete Umstände zu berücksichtigen sind. Diese Beurteilung liegt daher in der Verantwortung des Tatrichters. Sie kann, sofern der Rechtsbegriff richtig erkannt ist, nur in denselben Grenzen wie jede andere Tatsachenfeststellung vom Revisionsgericht nachgeprüft werden (BGHZ 10, 14, 17; BGH VersR 1961, 497; 1959, 370; st. Rspr.).

Den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Es hat das Verhalten des Klägers nicht an der "üblichen" anstatt an der im Verkehr "erforderlichen" Sorgfalt gemessen, wie die Revision ihm vorwirft, sondern ausgeführt, ein Fehlverhalten sei nur dann grob fahrlässig, wenn es das gewöhnliche und vom Versicherer eingerechnete Maß an Verschulden erheblich übersteige. Damit hat es die "grobe" zum Unterschied von der "einfachen", "gewöhnlichen" oder "durchschnittlichen" Fahrlässigkeit (vgl. BGH VersR 1959, 348) zutreffend gekennzeichnet (BGH VersR 1960, 626; 1958, 16 u.a.m.).

2. Das Berufungsgericht hat auch nicht die Rechtsgrundsätze über den Anscheinsbeweis verletzt, wie die Revision meint. Es kann dahingestellt bleiben, inwieweit diese Grundsätze für die tatsächliche Abgrenzung zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit, die eine Abwägung aller objektiven und subjektiven Tatumstände erfordert

und sich deshalb einer Anwendung fester Regeln weitgehend entzieht, überhaupt in Betracht kommen (vgl. BGHZ 10, 14, 17; BGH VersR 1958, 16; Sanden VersR 1966, 201, 204 f; Hainmüller, Der Anscheinsbeweis und die Fahrlässigkeitstat im heutigen deutschen Schadensersatzprozeß, 1966 S. 226). Auch wenn man davon ausgeht, ein Fahrer, der auf einem gesicherten Bahnübergang mit einer Eisenbahn zusammenstößt, handele in der Regel grob fahrlässig, durfte das Berufungsgericht im Rahmen seines tatrichterlichen Ermessens den Sachverhalt dahin würdigen, daß hier ausnahmsweise nur einfache Fahrlässigkeit vorliege.

Zwar ist der Revision zuzugeben, daß der Kläger zu erhöhter Aufmerksamkeit verpflichtet war, als er sich dem Bahnübergang näherte (§ 5 a Abs. 6 StVO), zumal er die am Unfalltag durch den Nebel noch gesteigerte Gefährlichkeit dieser Stelle kannte. Diese Pflicht hat der Kläger in der Tat verletzt, indem er ohne jede Vorsichtsmaßregel auf die Gleise gefahren ist. Das hinderte das Berufungsgericht aber nicht daran, dem Kläger wegen der besonderen Umstände dieses Falles gleichwohl nur einfache Fahrlässigkeit zur Last zu legen. Der Auffassung der Revision, bei erhöhter Sorgfaltspflicht sei auch die Grenze zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit entsprechend höher zu ziehen, kann jedenfalls insoweit nicht gefolgt werden, als damit eine schematische Abgrenzung der beiden Fahrlässigkeitstatbestände befürwortet wird. Nach Ansicht der Revision wäre jedes Versagen in einer Lage, die erhöhte Ansprüche an die Aufmerksamkeit und Sorgfalt stellt, als grob fahrlässig zu werten, es sei denn, daß ein erhebliches, wenngleich nicht voll ausreichendes, Maß an Sorgfalt aufgewandt worden ist. So allgemein läßt sich das aber nicht sagen. Vielmehr kommt es stets auf die Lage des einzelnen Falles an.

Die besondere Gefährlichkeit der Verkehrslage auf der einen und die Unvorsichtigkeit des Klägers auf der anderen Seite schließen daher nicht die Feststellung aus, auf Grund besonderer Umstände sei das Verhalten des Klägers milder als nach dem ersten Eindruck zu beurteilen und deshalb nicht als grob fahrlässig zu bezeichnen. Solche besonderen Umstände hat das Berufungsgericht rechtlich unangreifbar in der dem Kläger bis zum Unfall nicht nachweislich bekannten Sehschwäche seines linken Auges, den in mehrfacher Hinsicht schlechten Sichtverhältnissen an der Unfallstelle und der starken Beanspruchung des Klägers durch Schwierigkeiten der Verkehrslage erblickt. Dieser Beurteilung stand auch nicht entgegen, daß der Kläger die Strecke schon vor dem Unfall mehrere Wochen lang etwa dreißigmal täglich befahren hatte und sie deshalb nach seinen eigenen Worten "auswendig" kannte. Erfahrungsgemäß kann auch und gerade bei solchen Fahrern, die längere Zeit hindurch immer wieder dieselbe Strecke ohne Zwischenfall zurückgelegt haben, schließlich der Fall eintreten, daß eines Tages einmal die Aufmerksamkeit nachläßt und der Fahrer infolgedessen im entscheidenden Augenblick versagt. Ein solches augenblickliches Versagen wird zwar regelmäßig als schuldhaft, muß aber nicht unbedingt als grob fahrlässig anzusehen sein.

3. Die Annahme der Revision, der Kläger habe sich leichtfertig um die ihm wohlbekannte Gefahrenstelle überhaupt nicht gekümmert und sei "auf gut Glück ins Ungewisse gefahren", geht an den Feststellungen des Berufungsgerichts vorbei, wonach der Kläger nur infolge der ungünstigen Sicht- und Verkehrsverhältnisse das Blinklicht übersehen hat. An dieser Feststellung war das Berufungsgericht nicht dadurch gehindert, daß die

Beklagte im Schriftsatz vom 9. November 1963 unter Zeugenbeweis gestellt hatte, der Kläger habe sich im Strafverfahren nicht mehr auf eine Sichtbehinderung durch dichte Nebelschwaden berufen, sondern zugestanden, die Blinklichtanlage einfach nicht beachtet zu haben. Nach den Strafacten hat sich der Kläger damit verteidigt, er habe wegen des dichten Nebels kein Blinklicht gesehen. Die Parteien haben sich mit der Verwertung dieser Akten einverstanden erklärt. Das geschah in der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 1964, während der Zeugenbeweis im Schriftsatz vom 9. November 1963 angetreten wurde. Auf diesen Beweisantritt ist die Beklagte nicht mehr zurückgekommen. Das Berufungsgericht dürfte ihn daher als erledigt ansehen.

Geht man aber davon aus, der Kläger habe das Blinklicht infolge schlechter Sicht nicht erkannt, so dürfte das Berufungsgericht auch den Umstand milder beurteilen, daß der Kläger den von links kommenden Zug übersehen hat. Denn das Nichterkennen des vorhandenen Warnlichts konnte sich stärker, als wenn der Übergang etwa nur durch ein Warnkreuz gesichert gewesen wäre, dahin auswirken, daß dem Kläger die gegenwärtige Gefahr gar nicht zu Bewußtsein kam.

4. Ohne Erfolg versucht die Revision schließlich, aus der Erwägung des Berufungsgerichts, der Kläger habe den Bahnübergang nicht besonders leichtfertig befahren, wie sich aus seiner sehr langsamen Fahrweise ergebe, einen Rechtsfehler herzuleiten. Mit seinen Ausführungen hat das Berufungsgericht nur die Annahme ausschließen wollen, der Kläger könne den herannahenden Zug gesehen und leichtsinnig versucht haben, noch schnell vor

ihm über das Gleis zu kommen. Damit hat es indessen nicht die von der Revision bekämpfte Rechtsansicht geäußert, nur ein leichtfertiges Handeln könne grob fahrlässig sein (vgl. BGH NJW 1956, 585).

Die Revision ist daher zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck