

Verkündet am 8. Juni 1956
Romöcker, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

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

der H[REDACTED] L[REDACTED] AG in H[REDACTED], H[REDACTED]
[REDACTED]strasse [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin, Anschlußberufungsbe-
klagten, Revisionsklägerin und Anschlußrevisions-
beklagten,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

1. den Omnibusunternehmer Robert B[REDACTED] in Z[REDACTED],
2. den Kraftfahrer Josef H[REDACTED] in H[REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten, Anschlußberufungs-
kläger, Revisionsbeklagten und Anschlußrevisions-
kläger,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 8. Juni 1956 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels,
Dr. Gelhaar, Dr. Meyer und Hanebeck

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Anschlußre-
vision der Beklagten gegen das Urteil des 4. Zi-
vilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom
2. Februar 1955 werden zurückgewiesen. Jedoch
wird die Kostenentscheidung dahin geändert,

2

daß die Kosten des zweiten Rechtszuges gegeneinander aufgehoben werden.

Die Kosten der Revisionsinstanz werden der Klägerin zu drei Vierteln, den Beklagten zu einem Viertel auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

52

- 3 -

Tatbestand :

Der Beklagte zu 1) betreibt zwischen Z [REDACTED] und R [REDACTED] einen Omnibuslinienverkehr. Anfang Juli 1952 stellte er den Beklagten zu 2) ein, der seit 1927 Kraftfahrzeuge führt und schon in früheren Jahren als Omnibusfahrer bei ihm tätig war. Die Strecke ist dem Beklagten zu 2) genau bekannt. Am 28. August 1952 fuhr der Beklagte zu 2), nachdem er bereits am selben Tage eine andere Fahrt ausgeführt hatte, einen mit 37 Fahrgästen besetzten Omnibus des Beklagten zu 1) in Richtung Z [REDACTED]. Der Omnibus ist für 38 Sitz- und 10 Stehplätze eingerichtet. Die vom Beklagten zu 2) befahrene Bundesstraße 312 wird zwischen G [REDACTED] [REDACTED] und dem Bahnhof K [REDACTED] von dem Bahn- gleise der Klägerin gekreuzt. Der Beklagte zu 2) näherte sich gegen 18.25 Uhr dem Übergang mit einer Geschwindigkeit von 30 km/st. Als er noch etwa 25 m von dem unbeschränkten, aber mit Warnbaken und einem Warnkreuz versehenen Eisenbahnübergang entfernt war, bemerkte er den von rechts einfahrenden Personenzug der Klägerin. Dieser bestand aus der Lokomotive und einem Wagen. Der Zug kam fahrplanmässig an und hatte eine Geschwindigkeit von etwa 25 km/st. In der Annahme, er könne ebenso wie ein vor ihm befindlicher Lieferwagen, noch vor dem Zuge die Schienen überqueren, fuhr der Beklagte zu 2) weiter. Der Omnibus wurde jedoch in der Mitte von der Lokomotive erfaßt. 29 von den 37 Insassen wurden, zum Teil schwer, verletzt.

Die Beklagten haben durch ihren Versicherer Ansprüche der geschädigten Insassen des Omnibuses in Höhe von 33 000 DM befriedigt, einzelne Ansprüche sind noch nicht reguliert. Der Versicherer der Klägerin

[JLaw – Gesetze und Urteile](#)Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

hat seinerseits für einen Verletzten rd. 8 200 DM bezahlt. Der Wert des völlig zerstörten Omnibuses beträgt rd. 20 000 DM. Die Klägerin hat einen kleinen Betrag für die Kosten eines Hilfszuges aufwenden müssen, ebenso für die Reparatur geringfügiger Schäden an der Maschine.

Die Klägerin, deren Eisenbahnbetrieb eine Nebenbahn ist, ist der Ansicht, daß sie zur Schadenstragung im Innenverhältnis der Parteien nicht herangezogen werden könne. Sie hat beantragt, festzustellen, daß die Beklagten verpflichtet sind, sie von allen Schadensersatzansprüchen freizustellen, die wegen des Unfalls an sie gerichtet wurden oder noch gerichtet werden und daß den Beklagten ein anteiliger Ersatz des Schadens der ihnen aus der Entschädigung der bei dem Unfall Verletzten erwachsen ist, nicht zusteht.

Ausserdem hat die Klägerin von den Beklagten die Kosten der Reparatur der Maschine und des Hilfszuges sowie im zweiten Rechtszug weiter die Zahlung der von ihr an einen Verletzten geleisteten 8 200 DM verlangt.

Die Beklagten haben Klageabweisung begehrt.

Das Landgericht hat die Schadensverteilung derart vorgenommen, daß die Beklagten drei Viertel, die Klägerin ein Viertel der Schäden zu tragen haben. Es hat mit dieser Begrenzung die von der Klägerin begehrte Feststellung getroffen; den Leistungsanspruch der Klägerin hat es zurückgewiesen, weil die von den Beklagten regulierten Schäden über drei Viertel des Gesamtschadens hinausgehen und die Beklagten mit ihren höheren Leistungen aufgerechnet haben. Das Berufungsgericht hat

- 5 -

die gegen dieses Urteil gerichtete Berufung und die Anschlußberufung zurückgewiesen, mit der die Parteien ihre früheren Anträge weiterverfolgt haben. Es hat die wegen der nachträglichen Zahlungen der Klägerin erhöhte Leistungsklage ebenfalls mit Rücksicht auf die sich auswirkende Aufrechnung der Beklagten zurückgewiesen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision, mit der die Klägerin weiterhin ihren Anspruch verfolgt, von den Folgen des Unfalls freigestellt zu werden. Die Beklagten, die die Zurückweisung der Revision begehren, erstreben mit der Anschlußrevision Herabsetzung ihres Schadensanteils von drei Viertel auf zwei Drittel. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Anschlußrevision.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Zulässigkeit des Feststellungsurteils in der gewählten Form begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Sie sind auch von der Anschlußrevision nicht angegriffen (§ 554 Abs 3 Ziff 2 b ZPO).

Die Feststellungen zum Unfallhergang, die das Berufungsgericht seiner Entscheidung zugrunde gelegt hat, sind ebenfalls rechtlich nicht zu beanstanden.

II.

Zur Revision

a) Das Berufungsgericht hat entgegen dem Vorbringen der Revision nicht verkannt, daß die Betriebsgefahr eines Omnibuses nicht stets geringer ist als die eines Zuges. Es ist vielmehr ausdrücklich davon ausgegangen, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht grundsätzlich höher sei als die eines Kraftfahrzeugs, es vielmehr auf die Umstände des Einzelfalles ankomme (Urteil S 16).

Mit Recht weist deshalb das im Berufungsurteil in Bezug genommene Urteil des Landgerichts darauf hin, daß es dem Eisenbahnzug infolge seiner Schienengebundenheit an einer Ausweichmöglichkeit fehlt, wenn ihm der Schienenweg durch andere Verkehrsmittel streitig gemacht wird (S 8). Der Tatrichter konnte somit ohne Rechtsverstoß von dem allgemeinen Erfahrungssatz ausgehen, daß mangelnde Ausweichmöglichkeit, größere bewegte Masse und Schienenglätte die Betriebsgefahr der Eisenbahn gerade beim Überkreuzen eines Übergangs im Verhältnis zur Betriebsgefahr anderer Verkehrsteilnehmer als besonders schwer erscheinen lassen (Bl 17 des Berufungsurteils). Wie Böhmer (JR 1956, 133) mit Recht ausführt, sind bei der Abwägung alle Umstände und deshalb auch diejenigen zu berücksichtigen, die regelmässig und notwendig mit dem Betriebe einer Bahn als solcher verbunden sind.

b) Die Revision rügt weiter, daß das Berufungsgericht die durch das Motorengeräusch des Omnibuses eingetretene Erhöhung der Betriebsgefahr des Omnibuses verneint habe, obwohl das Motorengeräusch durch Rückschal-

tung vergrößert gewesen sei, ein Umstand, den das Berufungsgericht entgegen § 286 ZPO nicht berücksichtigt habe. Es mag dahingestellt bleiben, ob das auf Grund von Schaltvorgängen erhöhte Motorengeräusch einen zu berücksichtigenden Umstand darstellen kann. Jedenfalls mußte, um eine Verwertung dieses Umstandes möglich zu machen, festgestellt werden, daß er in irgendeiner Weise für den Unfallverlauf ursächlich gewesen ist. Aber gerade dies ist nicht der Fall gewesen. Aus dem vom Berufungsgericht in Bezug genommenen Urteil des Landgerichts (S 10) ergibt sich nämlich, daß der Beklagte zu 2) so nachlässig gefahren ist, daß weder die Zurufe der Fahrgäste ihn beeinflussen haben, noch das Warngeräusch des Zuges, von dem allerdings nicht feststeht, ob der Beklagte zu 2) es hören konnte, ihn beeinflussen hätten. Diese grobe Nachlässigkeit haben die Tatrichter in vollem Umfange den Beklagten angelastet. Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt sich, daß nach Ansicht des Tatrichters der Beklagte zu 2) in genau derselben Weise gefahren wäre, wenn das Motorengeräusch nicht so stark gewesen wäre. Da diese Nachlässigkeit den Beklagten bereits zur Last gelegt ist, kann deshalb nicht der Umstand noch besonders zu ihren Ungunsten gewertet werden, daß ein anderer Fahrer durch das zeitweise verstärkte Motorengeräusch in seinen Wahrnehmungen gehindert worden wäre.

c) Ebenso fehlt geht die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht angenommen, das Fehlen von Schranken an einem Bahnübergang bedeute eine Erhöhung der Betriebsgefahr (vgl BGH III ZR 65/52 = VRS 5 S 38; Urteile des erkennenden Senats - VI ZR 22/53

vom 31. März 1954 und VI ZR 47/55 vom 5. Mai 1956). Die Tatsache, daß die Bahn einen öffentlichen Verkehrsweg ohne Beschränkung kreuzt, ist ein zu berücksichtigender Umstand. Freilich ist nicht zu verkennen, daß dieser Umstand zugunsten der Bahn durch andere Umstände, insbesondere die ordnungsmässige Anbringung von Signallichtern, Warnbaken, Warnkreuzen usw. zu einem gewissen Teil ausgeglichen werden kann. Das Berufungsgericht hat dies auch beachtet, wie sich insbesondere daraus ergibt, daß es in dem Tatbestand des Berufungsurteils (S 2) heißt: "An dem schienengleichen Übergang befindet sich keine Schranke und kein Warnlicht, dagegen ist er durch Baken im Abstand von 240, 160, 80 m und durch ein Warnkreuz gekennzeichnet."

d) Die Revision rügt weiter, daß das Berufungsgericht auch die Tatsache, daß der Bahnkörper durch ein Wohnhaus, die Garage, die Bahnhofswirtschaft und die Zapfstelle sowie die Einmündung der Bahnlinie in stumpfem Winkel zu der Bundesstraße verdeckt ist, als erhöhte Gefährdung erachtet hat, durch die die Abschätzung der Entfernung und der Annäherungsgeschwindigkeit der aufeinander zukommenden Verkehrsteilnehmer allgemein nicht unwesentlich erschwert werde. Die Revision vermißt demgegenüber die Berücksichtigung des Umstandes, daß der Zug (wie im Strafurteil festgestellt) schon aus einer Entfernung von "mindestens 600 m" zu sehen war und von Fahrgästen des Omnibuses auch tatsächlich gesehen worden ist. Auch diesem Umstand hat das Berufungsgericht aber erkennbarerweise Rechnung getragen. Im Tatbestand heißt es ausdrücklich:

"Der rechts von dem Übergang liegende Teil des Bahnkörpers läßt sich auf ca 500 m von der höher gelegenen Bundesstrasse 312 gut übersehen. Erstmals tritt er in einer Entfernung von etwa 1000 m ins Blickfeld und bleibt darin bis auf ca 150 m vor dem Bahnübergang. Die Sicht wird alsdann durch ein Wohnhaus kurz unterbrochen, danach wieder frei, durch eine ehemalige Scheune (Garage) die Bahnhofswirtschaft und eine Zapfstelle abermals unterbrochen und öffnet sich hierauf wieder."

Die Sachlage ist also vom Berufungsgericht tatbestandlich so berücksichtigt, daß gegen seine Bewertung der Umstände aus Rechtsgründen keine Bedenken erkennbar sind. Es ist sicher ein Unterschied, ob die Bahnstrecke etwa auf eine Entfernung von 500 m u n t e r b r o c h e n übersichtlich ist oder ob sie zwar schon auf eine entsprechende Entfernung eingesehen werden kann, dann aber zeitweise und gerade in dem entscheidenden Abstand vor dem Übergang wieder verdeckt ist.

e) Ebenso fehlt geht die Erwägung der Revision, alle etwa in Betracht kommenden gefahrerhöhenden Umstände hätten sich nicht als Unfallursache ausgewirkt, was sich schon daraus ergebe, daß die Fahrgäste früher als der Beklagte zu 2) die Gefahrenlage erkannt hätten. Hierbei übersieht die Revision, daß den Fahrgästen ein anderer Ausblick zur Verfügung stand als dem Fahrer, der in erster Linie die Fahrbahn zu beobachten hatte, so daß die Wahrnehmungen der Fahrgäste nichts über Sichtbehinderung des Fahrers besagen. Daß dieser ausserdem höchst unaufmerksam gewesen ist, wirkt sich nicht auf die Verursachung durch die gefahrerhöhenden, von der Klägerin zu vertretenden Umstände aus, sondern ist

auf Seiten der Beklagten als mitverursachendes Verschulden zu berücksichtigen.

f) Die Revision irrt, wenn sie meint, selbst eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Bahn könne gegenüber dem festgestellten groben Verschulden des Kraftfahrers nicht die Haftung begründen. Mit ihren Ausführungen wendet sich die Revision in Wirklichkeit nur gegen die Abwägung des Berufungsgerichts, das zwar, wie in jedem Falle der §§ 17 StVG, 254 BGB bei entsprechenden Umständen hätte annehmen können, die von der einen Seite ausgehende Verursachung sei so beachtlich, daß sie die gegen die andere Seite sprechenden Tatsachen völlig ausräume, das aber im Rahmen der ihm allein zustehenden und grundsätzlich der Revision verschlossenen Abwägung dazu nicht verpflichtet ist.

Keine der Revisionsrügen greift also durch.

III.

Zur Anschlußrevision.

a) Die Anschlußrevision rügt zu Unrecht, das Berufungsgericht habe irrigerweise verneint, daß der Übergang verkehrsreich gewesen sei.

Ob ein Übergang verkehrsreich ist, ist eine Tatfrage, die der Nachprüfung durch den Revisionsrichter nur unterliegt, wenn gegen Rechtsgrundsätze verstossen ist (RG JW 1937, 1776 [1777]). Das Landgericht, dessen Ausführungen insoweit ausdrücklich in Bezug genommen worden sind, hat festgestellt (S 11), der Verkehr sei nicht so stark gewesen, daß der Verkehrsteilnehmer seine Aufmerksamkeit so sehr auf andere Straßenbenutzer richten müsse, daß ihm für die Beobachtung des Eisenbahnverkehrs keine Zeit mehr bleibe. Das Landgericht und mit ihm das Berufungsgericht sind also von dem zutreffenden Rechtsbegriff

des verkehrsreichen Übergangs ausgegangen und haben diesen auf die eigenen, durch Augenscheinseinnahme gewonnenen Feststellungen angewandt. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Anschlußrevision bewegen sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung. Insbesondere hat das Berufungsgericht, wie sich aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt, nicht verkannt, daß die Lage des Übergangs eine gewisse Erschwerung für einen Verkehrsteilnehmer mit sich bringen kann. Wenn aber das Landgericht (S 12) und ihm folgend das Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt haben, daß nicht von einem Eisenbahn- oder Straßenknotenpunkt und erst recht nicht von einer Straßenspinne gesprochen werden könne, so ist damit festgestellt, daß die von der Anschlußrevision behauptete, angeblich die Aufmerksamkeit eines Fahrers weitgehend in Anspruch nehmende Lage in Wirklichkeit nicht bestanden hat. Wenn die Anschlußrevision in diesem Zusammenhang ferner darauf hinweist, daß die Strecke nur auf 27 m einsehbar sei, so übersieht sie dabei, daß nach den praktisch maßgeblichen Erfahrungssätzen, so wie sie in den "Richtlinien" zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegeübergängen im Schienenverkehr (Erlaß vom 28. November 1930 "Die Reichsbahn" 1930, 1255; Goltermann, Kraftverkehrsrecht von A bis Z unter "Eisenbahnübergang ohne Schranke") niedergelegt sind, schon 20 m Einsichtsstrecke ausreichend sind.

b) Fehl geht auch die Rüge der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, ob nicht der Lokomotivführer in Erkenntnis der Gefahren, die dem herannahenden Omnibus drohten, sofort bei Ansichtigwerden des Lieferwagens hätte bremsen müssen. Denn

die von dem Lokomotivführer angegebene Herabminderung seiner Geschwindigkeit hätte den hinter dem Lieferwagen fahrenden Beklagten zu 2) zu dem Irrtum verleiten können, der Zug, der seine Geschwindigkeit verlangsamte, werde ihn zunächst vorbei lassen.

Das Landgericht hat hierzu ausgeführt, dem Lokomotivführer könne ein schuldhaftes Verhalten nicht vorgeworfen werden. Es sei davon auszugehen, daß er das Läutewerk betätigt und Pfeifsignale gegeben habe. Als er den Omnibus in seinem Blickfeld habe auftauchen und mit mässiger Geschwindigkeit habe fahren sehen, habe er annehmen dürfen, der Beklagte zu 2) werde das Vorfahrtrecht der Bahn beachten und rechtzeitig anhalten. Seiner Verpflichtung, seinerseits anzuhalten, als er erkennen konnte, das Vorfahrtrecht der Bahn werde mißachtet, sei der Lokomotivführer nachgekommen, denn er habe alsdann sofort die Bremsen gezogen und den Zug schon nach wenigen Metern zum Stehen gebracht.

Diese Ausführungen, die das Berufungsgericht sich nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe zu eigen gemacht hat, lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Weder die Angriffe der Revision noch die der Anschlußrevision gegen die Verwertung der Umstände, die das Berufungsgericht seiner Abwägung zugrunde gelegt hat, sind also begründet. Die Rechtsmittel waren daher zurückzuweisen, jedoch war die Kostenentscheidung des Berufungsgerichts mit Rücksicht auf eine anderweite Festsetzung des Streitwertes für die Berufungsinstanz

- 13 -

abzuändern. Im übrigen folgt die Kostenentscheidung
aus § 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. Engels

Gelhaar

Dr. K. E. Meyer

Hanebeck