

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ : nein

HaftpflG 1978 § 1

Der Begriff der "höheren Gewalt" ist ein wertender Begriff, der die Risiken ausschließen will, die mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun haben und bei einer rechtlichen Bewertung nicht mehr dem Betrieb der Bahn, sondern allein einem Dritterereignis zugerechnet werden können.

BGH, Urt. v. 15. März 1988 - VI ZR 115/87 - OLG Braunschweig  
LG Braunschweig

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

VI ZR 115/87

Verkündet am:  
15. März 1988  
Herrwerth  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des kaufmännischen Angestellten Manfred K[REDACTED],  
Alte W[REDACTED], B[REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]  
und Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch ihren Vorstand,  
dieser vertreten durch die Bundesbahndirektion H[REDACTED],  
J[REDACTED]straße [REDACTED], H[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]  
und [REDACTED] -

- 2 -

26

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. März 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Steffen und die Richter Dr. Kullmann, Dr. Ankermann, Dr. Lepa und Dr. Birkmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig vom 26. März 1987 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als darin über die materiellen Ansprüche des Klägers entschieden worden ist.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Kläger verlangt von der beklagten Bundesbahn Ersatz von Schäden, die ihm bei der Kollision seines Pkw mit einem Triebwagenzug der Beklagten entstanden sind. Der Unfall ereignete sich auf folgende Weise: Am 31. Januar 1985 befuhr der Kläger gegen 6.40 Uhr mit seinem Pkw die Bundesstraße 4 von Braunschweig nach Gifhorn. Als ihm ein Lkw und zwei Pkw entgegenkamen, die den Lkw überholten, verlangsamte er zunächst seine zuvor eingehaltene Geschwindigkeit von etwa 80 km/h, beschleunigte aber nach Beendigung des Überholvorganges sofort wieder. Unmittelbar darauf, als sich der Kläger in Höhe des Kilometersteins 105,8 am Beginn einer für ihn zu durchfahrenden langgezogenen Linkskurve befand, wurde der Lkw erneut von einem Pkw überholt. Die weitere Entwicklung des Verkehrsgeschehens schilderte der Kläger anlässlich einer späteren polizeilichen Vernehmung wie folgt:

"Aufgrund der Kurvenführung konnte ich den mir auf meiner Fahrbahnseite entgegenkommenden Pkw gar nicht sehen und dementsprechend auch nicht rechtzeitig erkennen. Das mir entgegenkommende Fahrzeug tauchte wenige Meter plötzlich vor mir auf. Wir befanden uns beide in Höhe des Lkw. ... Aufgrund der Situation, daß mir das Fahrzeug in meiner Spur entgegenkam, beschleunigte ich, um noch rechtzeitig wegzukommen. Das Beschleunigen und Ausweichen nach rechts war eine Reaktion. Ich kam auf den Seitenstreifen. Der entgegenkommende Pkw fuhr an mir vorbei. Der Versuch, wieder vom befestigten Seitenstreifen nach links auf die Fahrbahn zu kommen, gelang mir nicht. Ich kam mit meinem Pkw ins Schleudern und kam schließlich nach rechts von der Fahrbahn ab."

Der Kläger streifte mit der linken Seite seines Fahrzeuges einen oder zwei Straßenbäume und einen Leitpfosten, schleuderte dann in Höhe des Kilometersteins 105,5 über das sich an den Seitenstreifen anschließende, leicht abschüssige Gelände in einen Graben und geriet mit seinem Fahrzeug von dort auf den an dieser Stelle in knapp 10 Meter Entfernung vom Fahrbahnrand der Bundesstraße 4 verlaufenden, die Sohle des Grabens um etwa 1,5 Meter überragenden Bahndamm der Bundesbahnstrecke Gifhorn-Braunschweig, wo er von einem gerade in diesem Augenblick aus Gifhorn mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h herannahenden Triebwagenzug der Beklagten erfaßt wurde.

Der Kläger wurde bei dem Unfall schwer verletzt, sein Pkw erlitt Totalschaden. Der Fahrer des Pkw, der dem Kläger entgegengekommen war, konnte nicht ermittelt werden.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Der erkennende Senat hat die Revision des Klägers nicht angenommen, soweit immaterielle Schadensersatzansprüche abgewiesen worden sind. Im übrigen verfolgt der Kläger mit der Revision seine Klageansprüche weiter.

#### Entscheidungsgründe:

##### I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Bundesstraße 4 an der Unfallstelle trotz der leichten Kurve übersichtlich ist, es sich bei der Bundesbahnlinie Gifhorn-Braunschweig um eine eingleisige Nebenstrecke handelt, auf der nur schwacher Eisenbahnverkehr herrscht. Es

hat die Auffassung vertreten, die Beklagte habe weder für eine Schutzbeplankung der Bahnstrecke sorgen noch an der Unfallstelle eine über die ohnehin für Nebenstrecken geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h hinausgehende Geschwindigkeitsverminderung oder die generelle Abgabe von Pfeifzeichen anordnen müssen. Auch der Lokführer der Beklagten habe sich nicht falsch verhalten. Aus diesem Grunde verneint das Berufungsgericht Schadensersatzansprüche des Klägers aus § 823 bzw. § 831 BGB. Es hält aber auch Ansprüche aus § 1 HPflG nicht für gegeben, da der Unfall auf höherer Gewalt beruht habe. Sollte aber das Vorliegen höherer Gewalt zu verneinen sein, so habe die Beklagte deshalb nicht für die Unfallfolgen einzustehen, weil der Unfall für den Kläger nicht unabwendbar gewesen sei, der Schleudervorgang zumindest auch durch schuldhaftes Verhalten des Klägers selbst eingeleitet worden sei und sich der Zusammenprall zwischen seinem Fahrzeug und dem Triebwagenzug daher so überwiegend als Verwirklichung des gerade dem Kraftfahrzeugverkehr innewohnenden Risikos darstelle, daß es gerechtfertigt sei, die Beklagte von einer Haftung nach § 1 HPflG gänzlich freizustellen.

## II.

Das Berufungsurteil hält den Angriffen der Revision nicht stand.

1. Rechtsfehlerfrei verneint das Berufungsgericht allerdings Ansprüche des Klägers aus §§ 823, 831 BGB.

a) Gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte habe nicht gemäß § 831 BGB für ein etwaiges Fehlverhalten ihres Lokführers einzustehen, wendet sich die Revision nicht. Insoweit sind auch keine Rechtsfehler in dem Berufungsurteil zu erkennen.

b) Rechtlich einwandfrei geht das Berufungsgericht aber auch davon aus, die Klageansprüche ließen sich nicht auf § 823 BGB stützen, da die Beklagte bei dem Verlauf der Bundesstraße und der Bahnstrecke, wie sie hier von dem Berufungsgericht festgestellt worden ist, ihre Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt habe. Die Verfahrensrügen der Revision gegen die dieser Würdigung zugrundeliegenden tatsächlichen Feststellungen sind nicht begründet. Gemäß § 565 a ZPO wird davon abgesehen, dies näher auszuführen.

2. Mit Erfolg wendet sich die Revision jedoch gegen die Annahme des Berufungsgerichts, dem Kläger stünden auch keine Schadensersatzansprüche aus § 1 HPflG gegen die Beklagte zu.

Der erkennende Senat vermag dem Berufungsgericht nicht darin zu folgen, daß der Unfall auf höherer Gewalt beruht habe, so daß die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach § 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG ausgeschlossen sei.

a) Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist höhere Gewalt i.S.d. § 1 Abs. 2 Satz 2 HPflG ein "betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung

unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist" (BGHZ 7, 338, 339; Senatsurteil vom 15. November 1966 - VI ZR 280/64 - VersR 1967, 138, 139 m.w.N.).

Das Berufungsgericht konnte rechtsbedenkenfrei bejahen, daß der Unfall von außen auf den Bahnbetrieb eingewirkt hat und mit den Betriebsvorgängen der Bahn unmittelbar nicht in Zusammenhang stand.

b) Wenn das Berufungsgericht aber meint, das Unfallereignis sei schon deshalb so ungewöhnlich gewesen, daß es in seinem Ausnahmecharakter einem elementaren Ereignis gleichgekommen sei, weil es nur einer außergewöhnlichen Verkettung unglücklicher Umstände zuzuschreiben sei, so verkennt es die Bedeutung dieses Abgrenzungskriteriums. Der Begriff der höheren Gewalt ist auf die Gefährdungshaftung bezogen und insoweit mit ihrer spezifischen Entlastungsaufgabe verbunden (vgl. RGRK-BGB, 12. Aufl., vor § 823 Rdnr. 22). Es ist ein wertender Begriff, der die Risiken ausschließen will, die mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun haben und bei einer rechtlichen Bewertung nicht mehr dem Betrieb der Bahn, sondern allein dem Drittereignis zugerechnet werden können (vgl. Gottwald, Karlsruher Forum 1986, S. 3, 11). Das ist aber im Streitfall nicht möglich. Bei einem Unfall des Klägers hat sich nämlich ein Risiko verwirklicht, das sich u.a. auch daraus ergab,

daß - wie das Berufungsgericht festgestellt hat - die Bahnstrecke an der Unfallstelle in einem Abstand von nur knapp 10 m an der Bundesstraße entlanggeführt wird. Dieses Risiko muß, mag es sich wegen eines geringen Zugverkehrs und des sich zwischen der Fahrbahn der Bundesstraße und den Bahngleisen befindlichen Grabens auch nur selten verwirklichen, bei wertender Betrachtung noch dem Bahnbetrieb zugerechnet werden. Dabei ist nicht auf die konkrete Abfolge im Unfallhergang, sondern auf die sich hier verwirklichende Gefahr abzustellen, daß Kraftfahrzeuge etwa bei einer Kollision oder aus anderen Gründen von der Bundesstraße auf die Bahngleise geraten konnten. Schon im Blick auf die Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße ist dieses Risiko als typisch für eine Streckenführung der Bundesbahn parallel zu der Bundesstraße in einem derartigen Abstand zu bezeichnen (vgl. auch OLG Breslau DR 1943, 312 zu Weidevieh auf einem Bahnkörper). Es kann jedenfalls nicht als so außergewöhnlich, gleichsam schicksalhaft angesehen werden, daß der durch eine Verwirklichung dieses Risikos sich ereignende Unfall als auf "höherer Gewalt" beruhend bezeichnet werden könnte und daß deshalb die bei dem Kläger eingetretenen Schäden entschädigungslos zu bleiben hätten.

3. Das Berufungsurteil kann auch nicht mit seiner Hilfsbegründung aufrechterhalten werden.

Die Revision rügt mit Recht, daß die vom Berufungsgericht festgestellten Tatsachen eine völlige Haftungsfreistellung der Beklagten nicht rechtfertigen.

a) Zutreffend geht das Berufungsgericht allerdings davon aus, daß bei einem Zusammenstoß zwischen einem Kraftfahrzeug und einer Schienenbahn, wie er sich im Streitfall ereignet hat, die beiderseitige Verursachung des Unfalles nach § 17 StVG abzuwägen ist (vgl. Weber, DAR 1984, 65 ff; vgl. auch schon die Senatsurteile vom 28. Oktober 1958 - VI ZR 192/57 - VersR 1959, 49; vom 8. März 1960 - VI ZR 113/58 - VersR 1960, 632 und vom 17. Oktober 1967 - VI ZR 64/66 - VersR 1967, 1197, 1198).

b) Aufgrund der festgestellten Tatsachen ergibt sich, wie die Revision mit Erfolg rügt, noch nicht, daß der Schleudervorgang auch durch schuldhaftes Verhalten des Klägers eingeleitet worden ist.

aa) Der erkennende Senat vermag den getroffenen Feststellungen schon nicht zu entnehmen, daß der Kläger mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren ist. Das Berufungsgericht kann zwar nicht feststellen, daß der Kläger die zulässige Höchstgeschwindigkeit des § 3 Abs. 3 Nr. 3 c (100 km/h) überschritten hat, meint aber, er sei "in Anbetracht von Dunkelheit, Nässe, Gegenverkehr und kommender Linkskurve" mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren.

Der Führer eines Kraftfahrzeugs darf allerdings nach § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO nur so schnell fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Er verstößt auch dann gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht, wenn beim Durchfahren einer Kurve der vor ihm liegende Teil seiner Fahrbahn für ihn nicht so weit einsehbar ist, daß er entsprechend anhalten kann (Senatsurteil vom 9. November 1982

- VI ZR 151/81 - VersR 1983, 153, 154). Ist das aber möglich, wovon mangels gegenteiliger Feststellungen zugunsten des Klägers im Revisionsverfahren auszugehen ist, dann war jedenfalls die Nässe und die Dunkelheit für den Kläger kein Grund, nicht wieder auf 80 km/h zu beschleunigen, als die beiden ihm entgegenkommenden Pkw den ebenfalls aus Richtung Gifhorn herannahenden Lkw überholt hatten. Auf gut geführter breiter Straße dürfen auch bei Feuchtigkeit und Nässe grundsätzlich erhebliche Geschwindigkeiten gefahren werden, wenn nicht mit Pfützen oder Wasserglätte zu rechnen ist und der Bremsweg innerhalb der Sichtweite bleibt (KG, VRS 13, 149; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl., § 3 StVO Rdnr. 18). Das wäre nur dann anders, wenn die Ermäßigung der Geschwindigkeit geboten gewesen wäre, um unbeleuchtete Hindernisse auf der Fahrbahn rechtzeitig wahrnehmen zu können (vgl. Senatsurteil vom 9. Dezember 1982 - VI ZR 151/81 - aaO). Auch dazu läßt sich aber dem Berufungsurteil nichts entnehmen.

Schließlich war auch die langgezogene Linkskurve, die das Berufungsurteil (S. 7) als "übersichtlich" und ohne besondere Gefahren bezeichnet, von der es aber weder die Krümmung noch die Sichtweite nach Metern feststellt, nicht unbedingt ein Grund für den Kläger, von einer Beschleunigung abzusehen. Der Kläger hat das Gebot des Fahrens auf Sicht jedenfalls nicht verletzt, wenn ihm ein entgegenkommender Kraftfahrer infolge verkehrswidrigen Überholens seinen Anhalteweg verkürzt hat (Senatsurteil vom 14. Mai 1974 - VI ZR 106/73 - VersR 1974, 987).

bb) Der erkennende Senat kann dem Berufungsgericht weiterhin auch nicht darin folgen, daß dem Kläger deshalb ein Verschulden anzulasten ist, weil er, als ihm der Pkw auf seiner Fahrbahn entgegenkam, nicht nur nach rechts ausgewichen ist, sondern zugleich beschleunigt hat. Abgesehen davon, daß der Senat schon nicht nachvollziehen kann, daß dies eine falsche Reaktion war, gereicht einem Kraftfahrer eine sachwidrige Reaktion dann nicht zum Verschulden, wenn er in einer ohne sein Verschulden eingetretenen Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung hat und deshalb nicht die zur Verhütung des Unfalles richtigen und sachgemäßen Maßnahmen trifft (Senatsurteile vom 28. Februar 1967 - VI ZR 159/65 - VersR 1967, 500, 501 und vom 19. Mai 1970 - VI ZR 40/69 - VersR 1970, 818, 819). Nur dann, wenn die Kurve, die der Kläger mit verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit durchfahren hat, nicht weithin übersichtlich war und der Kläger damit riskant gefahren wäre, könnte er sich nicht damit entschuldigen, er habe die durch seine Fahrweise mit herbeigeführte gefährliche Verkehrssituation wegen ihres unvermuteten Auftauchens nicht meistern können (Senatsurteil vom 9. November 1981 - VI ZR 151/81 - aaO). Im Revisionsverfahren kann aber mangels entsprechender Feststellungen des Berufungsgerichts nicht davon ausgegangen werden, daß diese Voraussetzung erfüllt ist. Die in den Akten befindlichen Lichtbilder (Hülle Bl. 184 GA) sprechen eher dafür, daß es sich nur um eine sehr leichte und voll zu überschauende Kurve handelte.

III.

Bei dieser Sachlage muß das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, soweit der Senat die Revision angenommen hat, damit das Berufungsgericht Gelegenheit erhält, die noch erforderlichen Feststellungen nachzuholen.

Da der endgültige Ausgang des Rechtsstreits noch ungewiß ist, war dem Berufungsgericht auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu übertragen.

Sollte das Berufungsgericht aufgrund der neuen Verhandlung wieder ein Verschulden des Klägers an dem Unfall bejahen, so wird es bei der Abwägung die Grundsätze des Senatsbeschlusses vom 14. Januar 1986 (- VI ZR 148/85 - VersR 1986, 708) zu beachten haben.

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann

Dr. Lepa

Dr. Birkmann