

Verkündet am 21. November 1953
Romacker, Just. Angest., als Urkunds-
beamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

der B [REDACTED]-G [REDACTED] Eisenbahn-Aktiengesellschaft,
vertreten durch ihren Vorstand, H [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin, Anschluss-
berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die P [REDACTED]-Lebens-, Unfall- und Haftpflichtversiche-
rungsanstalt [REDACTED], S [REDACTED] platz

2. die L [REDACTED] Feuerversicherungsanstalt in B [REDACTED], R [REDACTED]
strasse [REDACTED],

beide vertreten durch ihre Vorstände,

Klägerinnen, Berufungsbeklagte, Anschluss-
berufungsklägerinnen und Revisionsbeklagte;

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 9. November 1953 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Hanebeck,
Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlan-
desgerichts in Hamburg vom 8. April 1952 wird
zurückgewiesen. Die Kosten der Revision werden
der Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Lastzug des Fahrzeughalters Sch[REDACTED], der bei den Klägerinnen versichert war, fuhr am 31. März 1949 gegen 17 Uhr durch die Moorflether Strasse in Hamburg-Billbrock in Richtung Berzeliusstrasse. Der Lastzug bestand aus einem unbeladenen zweiachsigen Krupp-Motorwagen und einem dreiachsigen Anhänger, der mit etwa 1 1/2 to beladen war.

Die Moorflether Strasse wird von mehreren Eisenbahngleisen gekreuzt, die in das Strassenpflaster eingelassen sind. Die Übergänge waren durch keinerlei Hinweisschilder gekennzeichnet. Der Lastzug überquerte zunächst ein Gleis, das die Strasse in spitzem Winkel kreuzte; etwa 40 m weiter folgten zwei weitere Gleise, die aus einer Geländemulde mit einer Steigung von 1 : 80 m - in der Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - von rechts hinter einem Bretterzaun und einem Gebäude hervor etwa rechtwinklig über die Strasse führten. Als der Lastzug das zweite dieser beiden Gleise passierte, wurde der Anhänger von der in Rückwärtsstellung fahrenden Tenderlokomotive eines aus der Mulde heraufkommenden Zuges erfasst, der aus 12 Güterwagen im Gesamtgewicht von 360 to bestand, von denen 6 Wagen mit 200 to an die Luftdruckbremse angeschlossen waren. Der Anhänger wurde mit dem Motorwagen etwa 12 m nach links gedrückt und völlig zerstört, der Motorwagen beschädigt.

Die Klägerinnen, die nach ihrem Vorbringen dem Fahrzeughalter die Schäden vergütet haben, machen gegen die Beklagte als Unternehmerin der Eisenbahn den nach § 57 VVG auf sie übergegangenen Schadensersatzanspruch des Fahrzeughalters Sch[REDACTED] geltend. Sie haben Zahlung von 9 570,18 DM an die Erstklägerin und von 1 120,40 DM an die Zweitklägerin begehrt.

- 3 -

Das Landgericht hat das Klagebegehren dem Grunde nach zu 4/5 für gerechtfertigt erklärt. Die von den Parteien eingelegte Berufung und Anschlussberufung sind vom Oberlandesgericht zurückgewiesen worden.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage. Die Klägerinnen beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Wie das Berufungsgericht rechtsbedenkenfrei ausgeführt hat, liegen die Voraussetzungen vor, unter denen die Beklagte nach § 1 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Strassenbahnen für Sachschäden vom 29. April 1940 (SHAftpflG) für den Schaden haftet, der dem Fahrzeughalter Sch[REDACTED] durch den Unfall entstanden ist. Daß die Ersatzpflicht nach § 2 des Gesetzes ausgeschlossen sei, hat das Berufungsgericht mit zutreffenden Erwägungen verneint. Da Sch[REDACTED] sich aber nach § 7 KrfzG auch selbst seinen Schaden zurechnen lassen muss, hängt nach § 8 Abs 1, 2 SHAftpflG die Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Mit Recht ist das Berufungsgericht bei der hiernach vorzunehmenden Untersuchung von der Betrachtung der allgemeinen Betriebsgefahr ausgegangen, die von den beiden Verkehrsmitteln ausgegangen ist, und hat weiter geprüft, ob und inwieweit die Betriebsgefahr durch besondere Umstände, namentlich auch durch schuldhaftes Verhalten der an dem Unfall Beteiligten, erhöht worden ist. Die Ausführungen, die das Berufungsgericht zur Frage des Schadensausgleichs gemacht



hat, werden von der Revision in verschiedener Hinsicht beanstandet. Da die Abwägung jedoch grundsätzlich dem Ermessen des Tatrichters überlassen ist, kann das Ergebnis, zu dem das Berufungsgericht gelangt ist, nur dann von der Revision mit Erfolg angegriffen werden, wenn der Abwägung rechtsirrtümliche Erwägungen zugrunde liegen, insbesondere nicht alle für die Abwägung maßgeblichen Unterlagen vollständig und richtig berücksichtigt worden sind (BGH NJW 1951, 195; BGH VRS 4, 569; BGH VRS 5, 81; BGH VersR 1953, 338; Urteil vom 14.10.1953 VI ZR 74/52).

1. Das Berufungsgericht hat die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn der Beklagten als grösser angesehen als die des Lastzuges, dies namentlich darum, weil es sich bei der Eisenbahn um einen schienengebundenen Betrieb und um die Bewegung grosser Massen gehandelt hat, deren Stillsetzung einen längeren Bremsweg benötigte, bei dem Lastkraftzug dagegen die Möglichkeit eines Ausweichens und eines verhältnismässig schnellen Anhaltens selbst bei grösserer Geschwindigkeit gegeben gewesen ist.

a) Die Revision vertritt demgegenüber die Rechtsansicht; die Betriebsgefahr von Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen müsse grundsätzlich als gleich behandelt werden. Sie will dies daraus folgern, daß in der dem § 17 KrfzG nachgebildeten Vorschrift des § 8 Abs 2 SHaftpflG von einer Höherbewertung der Betriebsgefahr der Eisenbahn gegenüber Kraftfahrzeugen nichts bestimmt worden ist, obwohl der Unterschied der Betriebsgefahren auf der Hand gelegen habe. Der Revision kann nicht gefolgt werden. Wenn das Gesetz nichts darüber bestimmt hat, wie die allgemeine Betriebsgefahr der verschiedenen Verkehrsmittel im Vergleich miteinander zu veranschlagen ist, so ergibt sich daraus nicht, daß es eine gleiche Bewertung gewollt hat. Da die Betriebs-

gefahr durch die Umstände gekennzeichnet ist, die dem jeweiligen Beförderungsmittel seiner Natur nach eigen sind und bei seinem Betriebe Gefahren für Personen und Sachen mit sich bringen (RG VAE 1937, 463; RG RdK 1940, 187); lässt sich eine allgemeine Rechtsregel, in welchem Verhältnis die Betriebsgefahr des einen Verkehrsmittels zu der eines anderen steht, nicht aufstellen (vgl. RG JW 1936, 1764; 1936, 1899 [1900]; RG VAE 1936, 334; RG VAE 1938, 244).

b) Die Revision meint weiter, die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn könne im vorliegenden Falle darum nicht höher als die des Lastzuges angesehen werden, weil die Geschwindigkeit der Eisenbahn auf jener Strecke nach den Betriebssicherungsvorschriften auf 15 km/st beschränkt gewesen sei und die Eisenbahn auch das Recht der Vorfahrt gehabt habe. Durch die Betriebssicherungsvorschriften sei die Betriebsgefahr der Eisenbahn herabgesetzt gewesen. Das Berufungsgericht hat diese Umstände in dem angefochtenen Urteil jedoch erörtert und bei der Abwägung der beiderseitigen allgemeinen Betriebsgefahr ersichtlich berücksichtigt. Die Abwägung lässt sich daher rechtlich nicht beanstanden.

2. Die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn und des Lastkraftzuges ist nach Ansicht des Berufungsgerichts im gegebenen Falle durch verschiedene Umstände gesteigert gewesen.

Auf seiten der Bahn hat es eine Gefahrerhöhung darin erblickt, daß die Sicht von der Fahrtrichtung des Lastkraftzuges aus auf die aus der Mulde in leichter Steigung heraufführenden Gleise durch die Holzplanke, die eine Höhe von etwas über 2 m gehabt habe, und durch ein Gebäude er-

heblich verdeckt gewesen sei. Durch die Planke seien die Pfeif- und Läutsignale der Lokomotive erheblich gedämpft worden. Bei dem festgestellten Stundenmittel von 80 vorüberfahrenden Kraftfahrzeugen hat das Berufungsgericht ferner die Moorflether Strasse für verkehrsreich erachtet und auch hierin einen die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhenden Umstand gesehen. Vor allem das Fehlen von Warnkreuzen zur Kennzeichnung des Übergangs hat nach Auffassung des Berufungsgerichts dazu beigetragen, die Betriebsgefahr der Eisenbahn zu steigern. Es hat erwogen, daß die Beklagte nach § 18 Abs 9 der für sie anwendbaren vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) vom 10. Februar 1943 (RGBl II, 31) verpflichtet gewesen wäre, an dem Strassenübergang Warnkreuze aufzustellen, und daß es ihr zum Verschulden gereiche, nicht durch entsprechende Maßnahmen innerhalb der Organisation ihres Unternehmens für ihre Anbringung gesorgt zu haben. Nach § 46 Abs 5 vBO wäre auch, so hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, eine Bewachung des Strassenübergangs erforderlich gewesen, die nach § 84 Abs 6 der Fahrdienstvorschriften der Reichsbahn (FV) in Verbindung mit der hierzu ergangenen Bestimmung unter Ziff 2 der Sammlung betrieblicher Vorschriften der Beklagten (SbV) dadurch hätte ausgeführt werden müssen, daß der Rangierleiter oder ein von ihm bestimmter Mann sich so aufstellte, daß er den Übergang überwachen, d.h. übersehen, und im Notfall sich nähernde Fahrzeuge und Fußgänger warnen und der Rangierabteilung Haltsignale geben konnte. Die Beklagte habe es jedoch, was gleichfalls einen schuldhaften Organisationsmangel darstelle, an der entsprechenden eingehenden Unterweisung ihres Fahrpersonals fehlen lassen, so daß sich der Rangierleiter L., statt auf dem Bahnübergang Aufstellung zu nehmen und die erforderliche Überwachung vorzunehmen, auf den letzten Wagen des Zuges gestellt habe.

Dem Lokomotivführer B. ■■■■ falle es endlich zur Last, daß er, wenn auch der Eisenbahn nach § 13 Abs 5 StVO in Verbindung mit § 79 BO (richtig: vBO) das Recht der Vorfahrt zugestanden habe, angesichts der Sachlage nicht auf dieses Vorrecht verzichtet und dafür Sorge getragen habe, durch Verminderung der Zuggeschwindigkeit und notfalls rechtzeitig Anhalten einen Zusammenstoß zu vermeiden. Möge auch im Linienverkehr der Eisenbahn mit Rücksicht auf die einzuhaltenden Fahrzeiten nicht verlangt werden können, daß der Zug bei Annäherung an einen unbeschränkten Übergang jedesmal seine Geschwindigkeit bis zum Schrittempo herabsetze, so habe es sich hier doch um eine Rangierfahrt gehandelt, die an keine bestimmten Fahrzeiten gebunden gewesen sei. Wie die Rangierabteilung bei der gebotenen Überwachung des Bahnübergangs nach § 84 Abs 6 FV - StV notfalls hätte Haltsignale geben müssen, so habe der Lokomotivführer, der die Überwachung statt des Rangierers selbst übernommen und dem es auch ohnedies nach § 51 Abs 1 FV obgelegen habe, die zu befahrende Strecke mit ihren Zeichen und Wegeübergängen zu beobachten, gegebenenfalls aus eigener Initiative anhalten müssen. Er habe die örtlichen Verhältnisse und die Unübersichtlichkeit des Übergangs genau gekannt, nach seiner Bekundung auch das Herannahen des Lastzuges an dem über die Planke hinweg allein sichtbaren Verdeck des Fahrzeuges erkannt und Zweifel gehabt, ob der Fahrzeugführer den Zug bemerkte. Den Sorgfaltspflichten eines Lokomotivführers hätte es daher entsprochen, eine sofortige Verringerung der Zuggeschwindigkeit vorzunehmen, um einen Zusammenstoß zu verhüten. Durch sein fahrlässiges Verhalten sei gleichfalls die Betriebsgefahr der Eisenbahn erheblich erhöht worden.

Auf seiten des Lastkraftzuges hat das Berufungsgericht in der Unübersichtlichkeit der Kreuzung ebenfalls eine Erhöhung der Betriebsgefahr gefunden, wenn auch nicht in gleichem Ausmass wie bei der Eisenbahn, da die Planke für den Lastzug eine geringere Rolle gespielt habe als für die Eisenbahn. Es hat aber weiter in Rechnung gezogen, daß der Fahrzeugführer S. [REDACTED], wenn er auch ortsunkundig gewesen sei und die sich von der Strassendecke nicht abhebenden Schienen nur sehr schwer und verhältnismässig spät habe erkennen können, bei der Fahrt durch das Industriegelände mit dem Vorhandensein unbeschränkter Eisenbahnübergänge oder anderen plötzlich auftretenden Hindernissen habe rechnen müssen, zumal er etwa 80 m vor der Unfallstelle bereits ein die Strasse kreuzendes Eisenbahngleis passiert habe. Auch habe ihm das auffällige Verhalten des Radfahrers J. [REDACTED], der ihm auf der Strasse entgegengekommen sei, heftige Zeichen mit dem Arm gegeben, vom Rad abgestiegen und zurückgelaufen sei, um nicht in Gefahr zu geraten, Anlass geben müssen, argwöhnisch zu sein und genauere Umschau zu halten.

Zusammenfassend hat das Berufungsgericht hiernach in Übereinstimmung mit dem Landgericht die Feststellung getroffen, daß der Schaden ganz überwiegend durch Umstände verursacht worden ist, die in der Sphäre der Beklagten liegen, während die etwas gesteigerte Betriebsgefahr des Lastzuges und das etwas fahrlässige Verhalten des Fahrzeugführers S. [REDACTED] verhältnismässig geringe Bedeutung habe.

3. Die Revision bemängelt die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts unter Erhebung verschiedener Verfahrensrügen.

a) Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Bahnübergang unübersichtlich sei, ist nach Meinung der Revision durch Verstösse gegen §§ 286, 139 ZPO beeinflusst. Die Planke sei nicht etwas über 2 m, sondern nur 1,80 m hoch, wie die Beklagte, wenn sie hierauf aufmerksam gemacht worden wäre, vorgebracht haben würde. Da für den Fahrer des Lastzuges bei seinem Sitz auf dem Motorwagen das Blickfeld eine Höhe von 2,40 m gehabt habe, die Unfalllokomotive aber 3,80 m hoch gewesen sei, habe die Planke für den Fahrer die Lokomotive nicht verdecken können. Die Mulde habe bei der Steigung der Gleise von 1 : 80 m und bei der Höhe der Unfalllokomotive keine Unübersichtlichkeit bewirkt und praktisch keine Gefahr dargestellt. Die Revision macht dem Berufungsgericht zum Vorwurf, die Sichtverhältnisse vom Standpunkt eines Fußgängers, nicht des erhöht sitzenden Kraftfahrers aus beurteilt zu haben. Es hätte ferner bedacht werden müssen, daß ein von der Seite sich nähernder Gegenstand selbst dann schon wenigstens aus einer Entfernung von 80 m in das Gesichtsfeld des Fahrers trete, wenn dieser seine Aufmerksamkeit nur geradeaus auf die vor ihm liegende Fahrbahn richte. Näherer Aufklärung hätte es bedurft, auf welche Zeitdauer eine herankommende Lokomotive durch die hinter der Planke stehenden Gebäulichkeiten verdeckt werde.

Die Rügen sind unbegründet. Die Unfallstelle ist im Berufungsverfahren in Augenschein genommen worden. Dabei ist ausweislich der hierüber aufgenommenen Niederschrift festgestellt worden, daß die Planke an der Kreuzung der Bahn mit der Strasse etwas über 2 m hoch ist, während sie vorher eine Höhe von etwa 1,80 m hat. Weiter ist festgestellt worden, daß die Unfallstelle auf einer schwachen Wölbung liegt, zu der von allen Seiten eine leichte Steigung heraufführt; daß die Gleise eine Neigung von 1 : 80 m

haben, ist im Urteil ausdrücklich erwähnt worden. Die Ortsbesichtigung hat ferner ergeben, daß bei der Fahrt des Lastzuges zur Unfallstelle nach rechts verhältnismässig wenig beobachtet werden kann, weil auf dem durch die Planke abgezaunten Platz Bauwerke stehen, insbesondere ein verhältnismässig hohes Gebäude. Bei der Einnahme des Augenscheins durch das Landgericht, auf die sich das Berufungsurteil bezogen hat, ist auf Grund von Versuchsfahrten mit dem Lastzug und der Unfallokomotive vom Lastkraftwagen aus festgestellt worden, daß die Lokomotive durch das Gebäude verdeckt wird und erst etwa 18 m vor Erreichung der ersten Schiene zu sehen ist. Die Örtlichkeit ist offensichtlich nicht vom Standpunkt eines Fußgängers aus beurteilt worden, sondern von dem des Fahrers des Lastkraftwagens. Ebensowenig ist dem Urteil zu entnehmen, daß die naturgesetzlichen Möglichkeiten der Wahrnehmung von seitlich in das Gesichtsfeld tretenden Gegenständen verkannt seien. Ersichtlich hat sich das Berufungsgericht sowohl auf Grund des im landgerichtlichen Verfahren festgestellten Beweisergebnisses als auch auf Grund der im Berufungsverfahren vorgenommenen Ortsbesichtigung ein Bild von der Örtlichkeit verschafft, und es ist nicht erkennbar, daß es seiner Beurteilung einen nicht hinreichend aufgeklärten Sachverhalt zugrunde gelegt habe.

b) Zu Unrecht greift die Revision auch mit der Rüge einer gegen § 286 ZPO verstossenden fehlerhaften Beurteilung vom Standpunkt eines Fussgängers aus die Feststellung des Berufungsgerichts an, daß die akustischen Signale der Lokomotive durch die Planke erheblich gedämpft gewesen seien. Bei der im Urteil erwähnten Einnahme des Augenscheins durch das Landgericht ist nach dem Inhalt der hierüber aufgenommenen Niederschrift die Wahrnehmbarkeit der akustischen Signale vom fahrenden Lastzuge aus geprüft und festgestellt

worden, daß im Fahrerhaus des Lastkraftwagens bei laufendem Motor das Läuten der Lokomotive überhaupt nicht und das Pfeifen erst nach Passieren der Planke gut zu hören ist.

c) Weiter ist auch die Rüge unbegründet, daß es auf einem Verstoss gegen § 286 ZPO beruhe, wenn das Berufungsgericht den Bahnübergang als verkehrsreich und hierdurch die Betriebsgefahr der Eisenbahn als erhöht angesehen hat. Das von der Revision angeführte Gutachten des sachverständigen Zeugen R., der die Moorflether Strasse als verkehrsarm angesprochen hat, ist vom Berufungsgericht nicht unbeachtet geblieben. Es hat seine Feststellung, daß die Strasse im Durchschnitt von 80 Fahrzeugen in der Stunde befahren worden sei, seiner Beurteilung zugrunde gelegt, aber in ähnlicher Weise wie der Sachverständige Reichsbahnrat W. erwogen, daß bei der Unregelmässigkeit der Aufeinanderfolge der Fahrzeuge mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit häufig mehrere Fahrzeuge zu gleicher Zeit die nur sehr kurze Moorflether Strasse durchfahren und in diesem Zeitpunkt Wegebenutzer der Beobachtung der Bahnstrecke nicht mehr eine ausreichende Aufmerksamkeit zuwenden können. Der Begriff eines verkehrsreichen Übergangs ist hiernach nicht verkannt (vgl. RG VAE 1936, 41; RG JW 1937, 1776), die im wesentlichen auf dem Gebiet tatrichterlicher Würdigung liegende Beurteilung des Übergangs in der Moorflether Strasse als eines verkehrsreichen und gefahrerhöhenden nicht zu beanstanden.

Allerdings hat das Berufungsgericht im einzelnen nicht dargelegt, wieviele Fahrzeuge sich im Augenblick des Unfalls in der Nähe befunden haben. Der Zusammenhang seiner Ausführungen lässt jedoch erkennen, daß es die tatsächlichen Voraussetzungen, die den Übergang als einen verkehrsreichen erscheinen lassen, auch in dem Zeitpunkt als vorhanden an-

gesehen hat, zu dem sich in jener Nachmittagsstunde der Unfall ereignet hat. Verfahrensrechtliche Bedenken lassen sich gegen diese Würdigung nicht erheben.

d) Die Revision beanstandet die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Lastzugführer S. [REDACTED] ortsunkundig gewesen sei. Da er sich auf der Rückfahrt von seiner Ab-ladestelle befunden habe, sei er vermutlich denselben Weg schon vorher gefahren. Das sei auch aus den örtlichen Strassenverhältnissen zu entnehmen. Die Beklagte würde sich auf eine Auskunft der Verkehrspolizei bezogen haben, wenn dies in Zweifel gezogen worden wäre. Die hierin liegende Rüge einer Verletzung der §§ 286, 139 ZPO ist ebenfalls unbegründet. Der Lastzugführer S. [REDACTED] hat als Zeuge vor dem Landgericht bekundet, vor dem Unfall an der Unfallstelle noch nicht gewesen zu sein. Umstände, die dieser Aussage entgegenstehen, sind in den Vorinstanzen nicht vorgetragen worden. Inwiefern dennoch ein Anlass zur Ausübung des richterlichen Fragerechts bestanden haben sollte, ist nicht ersichtlich. Mit ihrem neuen tatsächlichen Vorbringen kann die Beklagte in der Revisionsinstanz nicht mehr gehört werden.

e) Zu Unrecht rügt die Revision endlich, es sei unberücksichtigt geblieben, daß die Unfallokomotive neue Pechkohlen verfeuert und auffällig dicke Dampf Wolken ausgestossen habe, die weit über die Höhe selbst des größten hinter der Planke stehenden Gebäudes gereicht hätten und für den Lastzugführer sichtbar gewesen seien. Das Berufungsgericht hat diese Behauptung nicht als bewiesen angesehen. Nach seinen Ausführungen ist nicht auszuschliessen, daß etwaige Dampf Wolken vom Wind seitlich abgedrängt und schnell verteilt worden sind. Wenn die Revision in diesem Zusammen-

hang die Verletzung der Regeln des Anscheinsbeweises rügt, so geht dieser Angriff schon darum fehl, weil diese Regeln nur bei einem der allgemeinen Lebenserfahrung entsprechenden typischen Geschehensablauf gelten, aber keine Rede davon sein kann, daß erfahrungsgemäss Windstille herrscht und Dampf Wolken einer fahrenden Lokomotive senkrecht aufsteigen!

4. Die Revision wendet sich dagegen, daß ihr das Fehlen von Verkehrszeichen (im Sinne des § 3 StVO und der Anlage 1 A III hierzu) sowie von Warnkreuzen (im Sinne des § 18 BO bzw. vBO) als ein die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhender Umstand angerechnet werde. Sie bekämpft zugleich die Auffassung des Berufungsgerichts, daß in der unterbliebenen Aufstellung von Warnkreuzen ein gefahrerhöhendes Verschulden liege.

a) Soweit es sich um Verkehrszeichen handelt, ist der Revisionsangriff gegenstandslos, da das Berufungsgericht ausgeführt hat, daß nach Anlage 1 A III Abs 3 Satz 7 und A III Abs 4 zu § 3 StVO der Bahnübergang durch derartige Zeichen nicht gekennzeichnet zu sein brauchte. Wenn es festgestellt hat, daß weder Verkehrszeichen noch Warnkreuze oder andere Tafeln und Schilder auf den Übergang hingewiesen haben, so hat es, wie die Zusammenfassung am Schluss der Entscheidungsgründe erkennen lässt, doch nur das Fehlen von Warnkreuzen als gefahrerhöhenden Umstand gewertet.

b) Was die Warnkreuze betrifft, so müssen sie nach der Bestimmung des § 18 Abs 9 vBO grundsätzlich an allen Wegeübergängen angebracht werden; nur bei Wegeübergängen mit geringfügigem Verkehr kann von ihrer Aufstellung abgesehen werden. Da es sich nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts um einen verkehrsreichen Übergang ge-

handelt hat, ist die Notwendigkeit von Warnkreuzen von ihm mit Recht bejaht worden.

Dieser Beurteilung steht es nicht entgegen, daß die Beklagte im Jahre 1939 mit der zuständigen Polizeibehörde eine Vereinbarung über die Entfernung der damals vorhandenen Warnschilder getroffen und die Aufsichtsbehörde die Wegnahme mit Rücksicht darauf angeordnet hat, daß es ein bewachter Übergang sei. Ob im Jahre 1949 Warnkreuze erforderlich gewesen sind oder nicht, richtet sich nach den Verhältnissen, wie sie zu dieser Zeit bestanden haben. Bei der Sachlage, wie sie das Berufungsgericht für diesen Zeitpunkt festgestellt hat, waren aber Warnkreuze geboten.

Mit dieser Beurteilung hat sich das Berufungsgericht auch nicht etwa, wie die Revision meint, in Widerspruch zu der Bestimmung des § 13 GVG gesetzt. Bei Zweifeln, ob ein Wegeübergang verkehrsreich oder übersichtlich ist, entscheidet zwar nach § 18 Abs 3 vBO die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizei darüber, ob Schranken oder Warnlichter anzubringen sind. In gleicher Weise mag auch die Entscheidung der Aufsichtsbehörde darüber herbeigeführt werden können, ob von der Aufstellung von Warnkreuzen abgesehen werden kann. Eine solche Entscheidung hat aber für die hier maßgebliche Zeit nicht vorgelegen. Die Anordnung von 1939 war schon darum überholt, weil im Jahre 1949 die seinerzeit vorausgesetzte Überwachung des Übergangs nicht mehr bestanden hat. Es war Sache der Beklagten, von sich aus das Erforderliche zu tun, um den Sicherheitsvorschriften Genüge zu leisten. Wenn das Berufungsgericht bei der Abschätzung der Höhe der Betriebsgefahr untersucht hat, ob die Beklagte diesen Verpflichtungen nachgekommen ist, so bedeutet das nicht die Nachprüfung eines Verwaltungsakts (vgl RG VAE 1939, 283/284).

Es braucht hiernach auch nicht zu der Frage Stellung genommen zu werden, ob das Fehlen von Warnvorrichtungen der Eisenbahn dann nicht als ein gefahrerhöhender Umstand angesehen werden kann, wenn ihm eine Anordnung der Aufsichtsbehörde zugrunde liegt (so Biermann, Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Strassenbahnen für Sachschäden, 3. Aufl 1953 S 47/48; Wachtel VAE 1939, 345 ff; Finger VAE 1942, 86; Goltermann in Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Stichwort Eisenbahnübergang, Kennzeichnung und Sicherung, Erläut 1 Bl 4, Stichwort Eisenbahnübergang ohne Schranken, Erläut Bl 2, Stichwort Eisenbahnübergang, zivilrechtliche Haftung, Erläut Bl 2). Da die Anordnung von 1939 überholt war, war sie nicht geeignet, dem Fehlen der Warnkreuze die Bedeutung eines die Betriebsgefahr erhöhenden Umstandes zu nehmen.

Es begegnet auch keinen rechtlichen Bedenken, wenn das Berufungsgericht der Beklagten die Verletzung der Pflicht zur Aufstellung von Warnkreuzen als Verschulden angerechnet hat. Die berufenen Vertreter der Beklagten hätten durch geeignete Anordnungen dafür sorgen müssen, daß die Sicherungsvorschriften gewahrt wurden. Es fällt der Beklagten zur Last, dies unterlassen zu haben.

5. Die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Gefahrerhöhung durch die schuldhaft unterlassene Bewachung des Bahnübergangs lassen gleichfalls einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Revision macht zu Unrecht geltend, die Beklagte und ihre Angestellten hätten davon ausgehen können, daß sie, da nach Ansicht der Aufsichtsbehörde der Übergang weder verkehrsreich noch unübersichtlich gewesen sei, so hätten verfahren dürfen, wie wenn ein übersichtlicher und verkehrsarmer Übergang vorliege. Die Aufsichtsbehörde hat 1939 die Entfernung der Warnschilder angeordnet,

weil es ein bewachter Übergang sei. Die Beklagte konnte hieraus unmöglich entnehmen, daß die Aufsichtsbehörde eine Bewachung nicht für erforderlich gehalten habe. An der Ursächlichkeit der mangelnden Bewachung für den Unfall hat es entgegen der Ansicht der Revision auch nicht darum gefehlt, weil der Radfahrer J. [REDACTED] gewinkt hat. Wenn sich der Lastzugführer S. [REDACTED] durch diese Winkzeichen nicht zu grösserer Aufmerksamkeit hat bewegen lassen, so musste vom Berufungsgericht daraus nicht der Schluss gezogen werden, daß er auch den Warnzeichen eines auf dem Übergang aufgestellten Bahnbediensteten keine Beachtung geschenkt haben würde. Die Ursächlichkeit entfällt auch nicht darum, weil sich der Lokomotivführer fahrlässig falsch verhalten hat.

6. Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob es gerechtfertigt ist, an das Verhalten des Lokomotivführers B. [REDACTED] bei der Rangierfahrt andere Anforderungen zu stellen als bei einer Fahrt im Linienverkehr. Es kann dahingestellt bleiben, wie der Sachverhalt zu beurteilen wäre, wenn der Lokomotivführer sich auf einer fahrplanmässigen Linienfahrt befunden hätte. Daß er bei der Rangierfahrt, bei der es an der Bewachung des Bahnübergangs durch einen Mann der Rangierabteilung gefehlt hat, angesichts der drohenden Gefahr eines Zusammenstosses mit dem Lastkraftzuge trotz des an sich bestehenden Vorfahrtrechts der Eisenbahn die Geschwindigkeit des Zuges hätte vermindern und gegebenenfalls hätte anhalten müssen, ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum dargelegt worden. Wenn sich ein Lokomotivführer im Hinblick auf das Vorfahrtrecht der Eisenbahn im allgemeinen auch zunächst darauf verlassen kann, daß dem Übergang sich nähernde Strassenbenutzer durch seine Signale gewarnt sind und ihr Verhalten entsprechend einrichten werden (vgl. Müller, Strassenverkehrsrecht, 17. Aufl. Anm. C II 1 u. 3 zu § 13

Abs 5 StVO S 790, 791 unter Hinweis auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. September 1944 V 32.44), so hat das Berufungsgericht doch mit Recht aus der Besonderheit der Sachlage gefolgert, daß es dem Lokomotivführer bei dem Fehlen der notwendigen Bewachung des Übergangs durch einen Mann der Rangierabteilung zugefallen sei, an seiner Statt die Bewachungsaufgabe zu erfüllen, die es in sich schloss, es nicht bei den Pfeif- und Läutsignalen der Lokomotive bewenden zu lassen, sondern die Strassenbenutzer weitergehend zu warnen und den Zug trotz des an sich bestehenden Vorfahrtrechts notfalls zum Halten zu bringen. Auch die Annahme eines Verschuldens ist nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts rechtlich nicht zu beanstanden.

7. Bei der Erörterung der die Betriebsgefahr des Lastkraftzuges erhöhenden Umstände hat das Berufungsgericht ausgeführt, es betreffe nur Bahnübergänge, die durch Warnzeichen oder Warukreuze als solche kenntlich gemacht seien, wenn in § 9 Abs 2 StVO bestimmt ist, daß der Fahrzeugführer vor Eisenbahnübergängen seine Geschwindigkeit so einzurichten hat, daß er jederzeit in der Lage ist, rechtzeitig anzuhalten. Der Revision ist zuzugeben, daß dies nicht zutrifft. Die in § 9 Abs 2 StVO ausgesprochenen Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Fahrzeugführers gelten allgemein, nicht nur an Eisenbahnübergängen, wenn auch für diese in besonderem Masse. Das Fehlen von Sicherungsmaßnahmen an einem Eisenbahnübergang ändert nichts an der Sorgfaltspflicht der Teilnehmer am Strassenverkehr (RG VAE 1940, 185). Freilich kann einem Fahrzeugführer eine Verletzung dieser Sorgfaltspflicht nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn ihm der Eisenbahnübergang nicht oder erst so spät erkennbar geworden ist, daß er seine Fahrweise nicht mehr rechtzeitig entsprechend jenen Anforderungen

hat einrichten können. Das ist auch nach dem Zusammenhang der Ausführungen des Berufungsgerichts der Kern seiner Erwägungen. Es hat die Prüfung zutreffend darauf abgestellt, ob der Lastzugführer Soltwedel den Übergang und den sich nähernden Zug auch ohne Hinweiszeichen hätte erkennen können und müssen. Seine Beweiswürdigung lässt einen Verfahrensverstoss nicht erkennen und ist im Revisionsverfahren nicht angreifbar.

Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet und muss mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr.Klenewefers Dr.Gelhaar Hanebeck

Dr.Bode Dr.Hauß