

Nachschlagewerk: nein

Amtliche Sammlung: nein

KreuzungsGese vom 14. Juli 1939 (RGBl. 1211) § 8;
StVG § 17 Abs. 1

Die Beeinträchtigung der Erkennbarkeit der Warnbakens
durch angewehten Schnee ist der Betriebsgefahr der
Eisenbahn zuzurechnen.

BGH, Urt. v. 9. November 1965 - VI ZR 125/64 - OLG Bamberg
LG Coburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI_ZR_125/64

URTEIL

Verkündet am

9. November 1965

Kriegl,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, vertreten durch den Vorstand, B [REDACTED], R [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frh. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion N [REDACTED] in N [REDACTED] S [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. November 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Hauß, Meyer, Dr. Nüßgens

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Bamberg vom 28. Februar 1964 aufgehoben, soweit der Berufung der Beklagten stattgegeben worden ist.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Coburg vom 24. Mai 1963 wie folgt abgeändert:

Die Klageansprüche sind bis zur Höhe eines Drittels des den Hinterbliebenen des Maschinenmeisters Peter W. [REDACTED] aus dem Unfall vom 21. Januar 1960 entstandenen Schadens dem Grunde nach gerechtfertigt.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen und werden Berufung und Revision zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufungsinstanz trägt die Klägerin zu zwei Siebenteln, die Beklagte zu fünf Siebenteln. Die Kosten der Revisionsinstanz trägt die Klägerin zu drei Fünfteln und die Beklagte zu zwei Fünfteln.

Die Entscheidung über die Kosten des ersten Rechtzuges bleibt dem Landgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Klägerin versicherte Maschinenmeister Peter W. [REDACTED] fuhr am 21. Januar 1960 mit seinem Personewagen auf der Bundesstraße 173 in Richtung Hof. Beim Überqueren des unbeschränkten Bahnübergangs in Höhe der Ortschaft Oberrodach stieß er gegen 7 Uhr mit einem von links kommenden Personenzug der Beklagten zusammen und wurde ge-



tötet. Die Bundesstraße 173 verläuft in Fahrtrichtung Hof gesehen fast parallel zu der rechtsgelegenen, eingleisigen Nebenstrecke Kronach-Nordhalben der Beklagten und überquert diese bei Oberrodach in einem spitzen Winkel. 240 m, 160 m und 80 m vor dem Bahnübergang stehen die vorgeschriebenen Warnbaken nach Bild 7, 9 und 10 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung. Kurz vor dem Übergang stehen Warnkreuze nach Bild 4e der Anlage. Unmittelbar vor dem Standort der einstreifigen Baken zweigt von der Bundesstraße 173 nach rechts die Bundesstraße 303 ab, die ebenfalls die Bahnlinie kreuzt. Dieser Übergang ist durch eine Blinklichtanlage gesichert. Das Gelände ist eben. Im Zeitpunkt des Unfalls war es noch dunkel. In der Nacht hatte es geschneit. Ein Schneepflug hatte kurz vor dem Unfall die Straße geräumt. Die drei- und zweistreifigen Warnbaken waren schneebedeckt. Sichtbar waren auf den dreistreifigen Baken nach Bild 7 die Dreieckszeichen mit Lokomotive. Die einstreifigen Baken unmittelbar hinter der Abzweigung der Bundesstraße 303 waren frei von Schnee. Die beiden Warnkreuze am Übergang waren mit Ausnahme der linken unteren roten Ecke des rechts stehenden Kreuzes mit angewehtem Schnee bedeckt.

An dem Bahnübergang hatten sich in der Zeit von 1953 bis zum Unfall ein tödlicher und drei leichtere Verkehrsunfälle ereignet.

Die Klägerin verlangt mit der Klage Erstattung der Leistungen, die sie den Hinterbliebenen des getöteten Wahlig erbracht und noch zu erbringen hat. Sie hat vorgetragen, die Beklagte hafte für die Unfallfolgen sowohl nach dem Reichshaftpflichtgesetz als auch wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht. Es handele sich um einen verkehrsreichen Bahnübergang, der die Beklagte zu einer besonderen Sicherung verpflichtet habe. Der Übergang trage zudem wegen seiner unglücklichen Anlage in hohem Maße die Gefahr von Täuschungen in sich.

vor allem bei Nacht und für ortsunkundige Kraftfahrer. Die Warnbaken vor dem Übergang ließen nicht erkennen, daß sie für zwei getrennte Bahnübergänge gelten sollen. Die vor dem Unfallübergang nach rechts abzweigende Bundesstraße 303 sei trotz ihrer geringen Verkehrsbedeutung durch Blinklichter gesichert, die sich beim Nahen eines Zuges in Tätigkeit befänden. Ein Kraftfahrer müsse deshalb, auch wenn er die Baken sämtlich erkannt habe, annehmen, diese beträfen nur den mit Blinklichtern gesicherten Übergang; er könne nicht damit rechnen, daß kurz dahinter ein zweiter Übergang folge. Dies gelte besonders im vorliegenden Fall, weil die Warnzeichen verschneit gewesen seien. Die Täuschung werde dadurch erhöht, daß die Straße den Bahnkörper in spitzem Winkel überquere. Bei Nacht könne man aus größerer Entfernung weder den Übergang noch den Bahnkörper als solchen erkennen. Da der Zug in spitzem Winkel auf die Straße zufahre, seine Beleuchtung sehr schwach und seine Geschwindigkeit relativ niedrig sei, könne ein Kraftfahrer seine Bewegung nicht ohne weiteres erkennen. Es liege nahe, daß er die Lichter der Lokomotive als zu einem Gebäude, zur Straßenbeleuchtung oder einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug gehörig betrachte.

Die vier Unfälle der letzten Jahre seien ein Beweis für die ungenügende Sicherung des Übergangs.

Die Beklagte habe den Übergang durch eine Blinklichtanlage sichern müssen, zumal sie Übergänge mit viel geringerer Verkehrsbedeutung in dieser Weise gesichert habe. Außerdem habe sie eine Geschwindigkeitsbegrenzung für ihre Züge an dem Übergang anordnen müssen.

Dem Getöteten treffe zwar ein geringfügiges Mitverschulden. Dieses sowie die im Vergleich zur Eisenbahn verschwindend geringe Betriebsgefahr des Personenwagens wirkten sich

jedoch im Hinblick auf den hohen Unterhaltsschaden der Hinterbliebenen und das Quotenvorrecht der Klägerin auf deren Erstattungsanspruch nicht aus.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt und entgegnet, der Unfall sei durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht worden. Dieser habe bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang und den heran-nahenden Zug erkennen müssen. Ein Teil der aufgestellten Warnzeichen sei vollständig, die anderen zumindest in ihren Umrissen erkennbar gewesen. Der Übergang und die Strecke seien übersichtlich, so daß ein aus Richtung Nord-halben kommender Zug auf etwa 500 m erkannt werden könne. Wahlig habe die Lokomotive an ihrer Dreiecksbeleuchtung erkennen und die beleuchteten Personenwagen sehen müssen. Außerdem habe er die von dem Lokomotivführer abgegebenen Pfeif- und Läutsignale hören müssen. Da die Bundesstraße 173 von Kronach bis Unterrodten dauernd neben dem Bahngleis verlaufe, müsse ein Kraftfahrer immer mit einem Bahnüber-gang rechnen. Bei dem groben Verschulden des Kraftfahrers komme auch eine anteilige Schadenshaftung wegen der Be-triebsgefahr der Eisenbahn nicht in Betracht. Diese habe vielmehr völlig zurückzutreten, da der Kraftfahrer die Vor-fahrt mißachtet und am Warnkreuz nicht gehalten habe.

Die Beklagte treffe auch kein Verschulden. Es sei nicht ihre, sondern Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde gewesen, für die Freihaltung der Baken von Schnee zu sor-gen. Der Übergang sei ordnungsgemäß beschildert. Eine Pflicht zu weiterer Sicherung treffe sie nicht, da es sich nicht um einen verkehrsreichen Bahnübergang handele. Der Übergang der abzweigenden Bundesstraße 303 sei nur deshalb mit einem Blinklicht versehen worden, weil er im Gegensatz zum Unfall-Übergang unübersichtlich sei. Die früheren Unfälle an dem Übergang seien von den Kraftfahrern selbst verschuldet worden.

Im übrigen hätten sich hier nicht mehr Unfälle ereignet als an anderen beschränkten oder mit Blinklicht versehenen Übergängen. Eine Täuschung des Kraftfahrers über den Verlauf des Überganges scheide aus, da hinter der Abzweigung der Bundesstraße 303 noch die einstreifigen, damals schneefreien Warn-oaken und die Warnkreuze gestanden hätte.

Das Landgericht hat die Klageansprüche zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten die Klageansprüche nur insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, als sie sich in den Grenzen des von der Beklagten zu einem Viertel zu ersetzenden Unfallschadens halten.

Mir der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß die Beklagte nach § 1 HpflG für die Unfallfolgen haftet. Rechtsirrtumfrei verneint es ein Verschulden der Beklagten und ihres Lokomotivführers. Eine Haftung der Beklagten aus § 831 BGB hält es nicht für gegeben, weil der Lokomotivführer verkehrsrichtig gehandelt habe.

Bei der Schadensabwägung hat das Berufungsgericht zu Lasten der Beklagten die durch verschiedene Umstände erhöhte Betriebsgefahr des Personenzuges eingeworfen, der sich mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h dem weder durch Schranken noch durch Blinklicht gesicherten Bahnübergang näherte. Demgegenüber erachtet es die Unfallverursachung durch die

verkehrswidrige Fahrweise und das nicht unerhebliche Verschulden des Kraftfahrers Wahlig, der mit unverminderter Geschwindigkeit von 40 km/h den Übergang zu überfahren versuchte, als derart überwiegend, daß ihm eine Schadens-
teilung im Verhältnis von 1/4 zu 3/4 zu Lasten der Klä-
gerin angemessen erschien.

II. Die Schadensabwägung ist nicht in allen Punkten
frei von rechtlichen Bedenken.

1. Zum Verhalten des Lokomotivführers der Beklagten erwägt das Berufungsgericht zutreffend, er habe die vorge-
schriebenen Läut- und Pfeifsignale ordnungsmäßig gegeben.
Er habe auch den Personenwagen Wahligs rechtzeitig erkannt
und im Auge behalten; er habe die Notbremse gezogen und
Notsignal gegeben, sobald er mit einer Verletzung der Vor-
fahrt der Bahn durch Wahlig habe rechnen müssen.

Die Revision meint, es müsse dem Lokomotivführer als
Verschulden angelastet werden, daß er die Fahrgeschwindig-
keit von 40 km - die zugelassene Höchstgeschwindigkeit be-
trug 50 km - nicht noch weiter herabgesetzt habe. Er habe
sich sagen müssen, daß angesichts des Schnees die Warn-
zeichen verdeckt sein könnten und der Schnee den Schall
der Pfeif- und Läutsignale verschlucken könne. Damit über-
spannt die Revision die Anforderungen, die an einen Loko-
motivführer gestellt werden können. Es handelte sich, wie
das Berufungsgericht unangefochten feststellt, um einen
an sich übersichtlichen und i.S. des § 18 BBBO nicht ver-
kehrsreichen Bahnübergang, der durch die vorgeschriebenen
Warnbaken, Warndreiecke und Warnkreuze gesichert war. Unter
diesen Umständen durfte der Lokomotivführer im Hinblick auf
die besonderen Sorgfaltspflichten, die den Kraftfahrern nach
§§ 3a StVO, 79 BBBO an den Bahnübergängen obliegen, darauf
vertrauen, daß die Vorfahrt der Bahn beachtet werde. Die
Warnzeichen waren im übrigen unbestritten nur zum Teil mit

Schnee bedeckt und unkenntlich. Die Warndreiecke an den Baken 240 m vor dem Übergang waren gut sichtbar, die Baken 80 m vor dem Übergang völlig frei von Schnee und die Warnkreuze am Übergang immerhin an ihrer Form erkennbar, so daß ein Kraftfahrer bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang nicht übersehen konnte. Bei dem Hinweis auf die Feststellung des Berufungsgerichts, W. [REDACTED] habe die Pfeifsignale des Zuges nicht gehört, übersieht die Revision, daß nach dieser Feststellung das Überhören der Signale seinen Grund darin hatte, daß W. [REDACTED] mit geschlossenen Fenstern fuhr.

2. Aus den dargelegten Gründen kann auch der Meinung der Revision nicht beigetreten werden, die Beklagte habe an dem Übergang wenigstens für Schlechtwettertage (Schnee und Nebel) eine wesentliche Herabsetzung der Geschwindigkeit anordnen müssen. Wie das Berufungsgericht hierzu noch zutreffend darlegt, läßt die Tatsache, daß für den etwa 70 m entfernten, mit Blinklicht ausgestatteten Übergang auf der Bundesstraße 303 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 km/h vorgeschrieben ist, keinen Schluß auf die Notwendigkeit der gleichen Maßnahme für den Unfallübergang zu; denn der Übergang auf der B 303 ist unstreitig infolge der in unmittelbarer Nähe stehenden Häuser unübersichtlich.

3. Zutreffend legt das Berufungsgericht dar, der Bahnübergang habe nach § 18 Abs. 3 EBBO nicht durch Schranken oder Blinklicht gesichert werden müssen; denn der Übergang war nicht verkehrsreich i.S. dieser Vorschrift. Das wird auch von der Revision nicht angegriffen.

4. Eine über § 18 EBBO hinausgehende Pflicht der Beklagten zur Sicherung des Bahnübergangs mindestens mit einer Blinklichtanlage hat das Berufungsgericht ebenfalls ohne Rechtsirrtum verneint. Eine solche Verpflichtung kann bestehen, wenn sich eine Sicherungsmaßnahme als notwendig erweist, um außergewöhnlichen besonderen Gefahren vorzubeugen,

die sich beim Betrieb der Bahn ergeben können (vgl. Senatsurteil vom 3. Dezember 1955 - VI ZR 257/54 - VersR 1956, 99). Solche Gefahren hat das Berufungsgericht in rechtsfehlerfreier Würdigung als nicht gegeben erachtet. Es führt aus, die Sichtbehinderung durch Dunkelheit und Schnee sei keine außergewöhnliche und besondere Gefahr, vielmehr eine solche, mit der der Verkehr rechne und auf die er sich durch Anwendung erhöhter Aufmerksamkeit einstellen könne und müsse. Die bei Dunkelheit durchgeführte Ortsbesichtigung habe ergeben, daß ein aus Richtung Nordhalben kommender Zug schon mindestens 400 m vor dem Bahnübergang an der Dreiecksbeleuchtung der Lokomotive erkannt werden könne und nicht mit einem fahrenden Kraftwagen zu verwechseln sei. Der Umstand, daß von der mehrere Kilometer neben der Bahnlinie verlaufenden B 173 bis zur B 303 mindestens acht Straßen und Wege nach rechts abzweigten und die Bahnlinie kreuzten, könne und dürfe einen sorgfältigen Kraftfahrer nicht zu der Annahme veranlassen, daß die B 173 nicht auch selbst einmal die Bahn kreuze. Die drei- und zweistreifigen Warnbaken auf der B 173, die keinen Hinweis darauf trügen, daß sie für zwei Bahnübergänge Geltung hätten, könnten allenfalls einen ortsunkundigen Rechtsabbieger täuschen, der auf der B 303 die Bahn überqueren wolle. Das Warnlicht am Übergang der B 303 sei, wie die Ortsbesichtigung ergeben habe, sehr wenig auffällig und nicht geeignet, einen Kraftfahrer auf der B 173 soweit in der auf die Fahrbahn zu richtenden Aufmerksamkeit abzulenken, daß er die hinter der Abzweigung der B 303 an der B 173 stehenden einstreifigen Baken und die Warnkreuze übersehen könne, die auf einen Bahnübergang auf der B 173 hinwiesen. Die beiden kurz hintereinanderliegenden Bahnübergänge, von denen nur einer mit einer Blinklichtanlage versehen sei, begründeten danach keine außergewöhnliche Gefahr, weil ein Kraftfahrer bei Anwendung der erforderlichen, nicht einmal besonderen Sorgfalt den Bahnübergang auf der B 173 hinreichend sicher erkennen könne.

Die Angriffe der Revision, die dahin zielen, daß die Verkehrslage am Bahnübergang durchaus unklar und verwirrend gewesen sei und die Sicherung durch eine Blinklichtanlage erfordert habe, bewegen sich im wesentlichen auf dem ihr verschlossenen Gebiet der tatsächlichen Würdigung. Die von der Revision im einzelnen angeführten Gesichtspunkte sind vom Berufungsgericht eingehend erörtert und sachgerecht gewürdigt worden.

Unbegründet ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß sich ausweislich der von der Klägerin überreichten Lichtbilder Nr. 3 und 4 (GA 50) die einstreifigen Warnbaken in gleicher Höhe mit der Abzweigung der B 303 befänden und es daher sehr nahe liege, die rechte Bake als zur Bundesstraße 303 gehörig anzusehen. Die Lichtbilder sind nicht geeignet, die vom Berufungsgericht aufgrund einer Ortsbesichtigung getroffene Feststellung zu erschüttern, die Baken befänden sich kurz hinter der Abzweigung der B 303 und wiesen darauf hin, daß nunmehr auf der B 173 selbst ein Bahnübergang liege.

5. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, nach den dargelegten Verkehrsverhältnissen (gute Übersichtlichkeit des Bahnübergangs bei Tage, geringer Verkehr, vorschriftsmäßige Anbringung der Warnzeichen, keine Beeinträchtigung der auf die Fahrbahn zu richtenden Aufmerksamkeit durch die Blinklichtanlage auf der B 303) sei in der Tatsache, daß hier zwei Bahnübergänge verhältnismäßig dicht beieinander lägen, von denen nur einer mit einer Blinklichtanlage versehen sei, keine zusätzliche Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn zu erblicken, weil ein Kraftfahrer bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt durch die vorhandenen Warnzeichen auf den Bahnübergang der B 173 hingewiesen werde. Dem kann nicht zugestimmt werden. Stellte, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, die Gestaltung des Bahn-

übergangs und die Beschilderung auch keine außergewöhnliche Gefahrenlage dar, die ein Kraftfahrer bei Anwendung der durch die Umstände gebotenen Sorgfalt nicht hätte meistern können, so folgt daraus noch nicht, daß keine Erhöhung der Betriebsgefahr gegeben war. Vielmehr konnte ein Kraftfahrer, der nicht die durch die Verkehrslage gebotene gesammelte Aufmerksamkeit anwendete, durch die Gestaltung und Beschilderung des Überganges insbesondere unter den Umständen im Zeitpunkt des Unfalls (Sichtbehinderung durch Dunkelheit und Schneedecke, teilweise Unkenntlichkeit der Warnzeichen), einem Fehlschluß zum Opfer fallen kann, der ihn den Bahnübergang der B 173 nicht rechtzeitig erkennen ließ, wie es bei dem vorliegenden Unfall unstreitig der Fall war. Darin liegt aber eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn, die als generell geeignet angesehen werden muß, die Möglichkeit eines Schadenserfolges wie des eingetretenen nicht unerheblich zu begünstigen.

6. Weil nach § 8 des Kreuzungsgesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl. 1211) in Verbindung mit Art. 5 der ersten Durchführungsverordnung hierzu die Warnbaken von dem Träger der Straßenbaulast zu unterhalten sind, erblickt das Berufungsgericht in dem Umstand, daß die drei- und zweistreifigen Baken mit Schnee bedeckt waren und dadurch ihre Erkennbarkeit beeinträchtigt wurde, eine unfallursächliche Erhöhung der Betriebsgefahr des Personenwagens, nicht aber der Eisenbahn. Das wird von der Revision mit Erfolg als rechtsfehlerhaft beanstandet. Der Umstand, daß der Gesetzgeber die Unterhaltungspflicht für die Warnbaken dem Straßenbaulastträger auferlegt hat, ändert nichts daran, daß die Baken nach ihrer Zweckbestimmung zur Sphäre des Eisenbahnbetriebes gehören, vor dessen Gefahren sie in gleicher Weise warnen sollen wie Schranken, Blinklichtanlagen und Warnkreuze, deren Unterhaltung der Eisenbahn obliegt. Mit Recht hat das Berufungsgericht das Fehlen von Schranken an dem Bahnübergang und die Beeinträchtigung der Erkennbarkeit der Warnkreuze durch an-

gewehten Schnee allein der Betriebsgefahr der Eisenbahn als gefahrerhöhende Umstände zugerechnet. Dasselbe muß für die Warnbaken gelten, die dem gleichen Zweck dienen und in dem gleichen engen Zusammenhang mit dem Betriebe der Bahn stehen wie Schranken und Warnkreuze. Das Berufungsgericht hat daher die mangelnde Erkennbarkeit der Warnbaken als gefahrerhöhenden Umstand in die falsche Waagschale geworfen.

III. Die Schadensabwägung kann daher nicht bestehen bleiben. Der Senat kann die Abwägung selbst vornehmen, weil die tatsächlichen Grundlagen, soweit sie aufklärbar sind, feststehen.

Zu Lasten der Beklagten, die kein Verschulden zu vertreten und deren Lokomotivführer sich verkehrsrichtig verhalten hat, ist nur die für den Unfall ursächlich gewordene Betriebsgefahr ihres mit 40 km/h fahrenden Personenzuges einzuwerfen, die jedoch durch verschiedene Umstände erhöht war.

Eine nicht unerhebliche Erhöhung der Betriebsgefahr liegt zunächst in dem Fehlen von Schranken an dem Übergang, das durch keine anderen Sicherungsmaßnahmen ausgeglichen war (vgl. Senatsurteil vom 21. November 1958 - VI ZR 238/57 - LM § 17 StVG Nr. 13 a = VersR 1959, 333).

Die Betriebsgefahr der Bahn wurde weiter dadurch erhöht, daß infolge der Dunkelheit und der Schneedecke die Erkennbarkeit des Bahnkörpers und des Bahnübergangs beeinträchtigt wurde. Das ist auch für den Unfall ursächlich geworden, weil der Kraftfahrer Wahlig, wie das Berufungsgericht als unbestritten feststellt, den Übergang nicht erkannte und des Glaubens war, er werde auf der von ihm befahrenen Straße das Gleis nicht überqueren.

Wie bereits dargelegt, stellt die Beeinträchtigung der Erkennbarkeit der zwei- und dreistreifigen Warnbaken durch

angewehten Schnee ebenfalls eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn dar. Das gilt, allerdings in geringerem Maße, auch für die schneebedeckten Warnkreuze, die immerhin an ihrer Form zu erkennen waren.

Schließlich bedeutet die bereits geschilderte Anlage des Bahnübergangs in unmittelbarer Nähe des mit einer Blinklichtanlage versehenen Übergangs der B 303, wobei die B 173 nach längerem parallelen Verlauf die Bahn in einem Winkel von 45° schneidet, eine weitere Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn.

Zu Lasten der Klägerin ist neben der Betriebsgefahr des mit 40 km/h fahrenden Personenwagens, die durch verschiedene Umstände, insbesondere die verkehrswidrige Fahrweise Wahligs beträchtlich erhöht war, der Grad des für den Unfall ursächlich gewordenen Verschuldens des F hrers zu berücksichtigen.

Wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, wurde die Betriebsgefahr des Personenwagens in erheblichem Maße dadurch erhöht, daß der Fahrer infolge geschlossener Fenster und des Motorengeräuschs die Notsignale überhörte, die er nach der einwandfrei getroffenen Feststellung des Berufungsgerichts bei offenem Fenster und ohne das Motorengeräusch bereits hätte vernehmen können, als er noch etwa 50 bis 60 m von dem Übergang entfernt war.

Die Sichtbehinderung durch Dunkelheit und Schnee bedeutet nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für den Personenwagen eine Erhöhung der Betriebsgefahr; denn sie gehört entgegen der Meinung der Revision auch zum Gefahrenkreis des Kraftwagens, weil durch sie dem Fahrer die rechtzeitige Wahrnehmung von Hindernissen und Gefahren allgemein erschwert wird.

11

Die entschiedene Erhöhung der Betriebsgefahr des Kraftwagens ist in der verkehrswidrigen Fahrweise Wahligs zu erblicken, der ohne Rücksicht auf die Vorfahrt der Eisenbahn und unter Mißachtung seiner besonderen Sorgfaltspflichten nach § 3 a StVO trotz des herannahenden Zuges mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Übergang zufuhr und dadurch die überwiegende Unfallursache setzte.

Den Fahrer Wahlig trifft dabei ein für den Unfall ursächlich gewordenen erhebliches Verschulden. Für ihn waren zunächst die beiden Dreiecksschilder mit Lokomotive als Warnung vor einem Bahnübergang gut zu erkennen. War er, weil die Baken mit Schnee bedeckt waren, unsicher, in welcher Entfernung vor ihm der Bahnübergang lag, so verpflichtete ihn gerade das zu besonderer Aufmerksamkeit. Er mußte, zumal im Hinblick auf die Schneeglätte, seine Geschwindigkeit herabsetzen und die weiteren Warnschilder mit besonderer Sorgfalt beachten. Schon ohne Anwendung dieser besonderen Aufmerksamkeit mußte Wahlig sodann die einstreifigen Baken kurz hinter der Abzweigung der B 303 erkennen, die völlig schneefrei waren und auf den 80 m entfernten Übergang auf der B 173 hinführen. Wie bereits dargelegt, war nach der Feststellung des Berufungsgerichts die in Tätigkeit befindliche Blinklichtanlage an dem Übergang der B 303 so wenig auffällig, daß sie nicht geeignet war, die auf die Fahrbahn zu richtende Aufmerksamkeit zu beeinträchtigen. Wenn Wahlig trotzdem alle Warnzeichen übersah, so kann das nur auf eine Außerachtlassung der erforderlichen und ihm zumutbaren Sorgfalt zurückgeführt werden.

Hinzu kommt weiter, daß Wahlig, wie sich aus seiner unverminderten Fahrgeschwindigkeit bis zum Zusammenstoß ergibt, auch die schneebedeckten Warnkreuze, die zumindest in ihren Umrissen erkennbar waren, übersehen hat.

Schließlich hat sich W. das Herannahen des Zuges, der ihm von links in einem Winkel von 135 Grad entgegen kam und an der Dreiecksbeleuchtung der Lokomotive schon vor der einstreifigen Warnbake als solcher deutlich zu erkennen war, nicht zur Warnung dienen lassen und seine Fahrgeschwindigkeit beibehalten. Auch wenn er bis dahin zufolge Übersehens aller Warnzeichen nicht mit einer Kreuzung auf der B 173 rechnete, so hätte er die sich ihm darbietende Verkehrslage doch nun zum Anlaß nehmen müssen, vorsorglich seine Geschwindigkeit erheblich herabzusetzen.

Nach alledem hat W. mehrfach unter Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt gegen die Vorschriften der §§ 1, 3, 3 a, 9 StVO, 79 EBO verstoßen und dadurch die schon durch andere Umstände erhöhte Betriebsgefahr des Kraftwagens weiter beträchtlich erhöht und die weitaus überwiegende Unfallverursachung gesetzt.

Die im einzelnen dargelegte konkrete Betriebsgefahr der Eisenbahn und die dadurch gesetzten Unfallursachen treten gegenüber der Unfallverursachung durch den Kraftfahrer und dem nicht unerheblichen, für den Unfall ursächlichen gewordenen Verschulden des Fahrers Wahlig soweit zurück, daß eine Haftung der Beklagten zu 1/3 des Unfallschadens angemessen erscheint. Die vom Berufungsgericht der Beklagten angelastete Quote von 1/4 erscheint zu niedrig, weil es die Betriebsgefahr der Eisenbahn zu gering, die des Kraftwagens dagegen zu hoch bewertet hat. Die Urteile der Vorinstanzen waren dementsprechend abzuändern.

Soweit über die Kosten entschieden ist, beruht die
Entscheidung auf §§ 91, 92, 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Hauß

Meyer

Dr. Nüßgens