

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

2385 073

4p

1. Gesetz: ZPO § 253

Rechtssatz: Auch wenn die Klageschrift ohne Terminbestimmung förmlich zugestellt worden ist, ist die Klage wirksam erhoben.

2. Gesetz: ZPO §§ 521, 529

Rechtssatz: Der Kläger ist als Berufungsbeklagter nicht gehindert, in einem Teilurteil nicht erledigte und daher noch im ersten Rechtszuge anhängige Ansprüche mit der Anschlussberufung in die Berufungsinstanz zu bringen.

3. Gesetz: ZPO §§ 264, 268 Nr 2

Rechtssatz: Stützt der Kläger die Klage im ersten Rechtszuge lediglich auf das Reichshaftpflichtgesetz, während er im zweiten Rechtszuge ohne Änderung seines Sachvortrags auf Grund der Vorschriften über unerlaubte Handlungen erhöhte Ansprüche geltend macht, so liegt hierin keine Klageänderung, sondern eine Erweiterung des Klageantrags in der Hauptsache.

4. Gesetz: BGB § 823; EBO § 18 (3)

Rechtssatz: Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht der Bahn in bezug auf einen unbeschränkten Bahnübergang kann auch dann gegeben sein, wenn die Aufsichtsbehörde die Anlage des Wegübergangs genehmigt und vor dem viele Jahre später erfolgenden Unfall eine Abänderung der Anlage und eine weitere Sicherung nicht gefordert hatte.

Aktenzeichen: VI ZR 130/52

LG Münster

Urteil des BGH vom 21. November 1953

OLG Hamm

Verkündet am  
21. November 1953  
Romacker, Justizangestellter  
als Urkundsbeamter der Geschäfts-  
stelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Eisenbahn-  
direktion M [REDACTED] in M [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin, Anschlussberufungsbe-  
klagten und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Kaufmann Ewald P [REDACTED] in D [REDACTED], N [REDACTED]strasse [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten, Anschlussberufungs-  
kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt 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  
9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 10.  
Juni 1952 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten auf-  
erlegt.

Von Rechts wegen

41

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger fuhr am 16. Februar 1948 abends gegen 20.30 Uhr mit seinem beladenen aus Motorwagen und Anhänger bestehenden und von ihm selbst geführten Lastzug von Dissen kommend auf der damaligen Reichs-, jetzigen Bundesstrasse 68 in Richtung Osnabrück. Kurz hinter der Ortschaft Timmern kreuzt die Strasse auf einem damals unbeschränkten und auch nicht durch Blinklichter gesicherten schienengleichen Überweg die eingleisige Bahnlinie Osnabrück - Bielefeld. Von Dissen aus gesehen bildet die Strasse mit der Bahnlinie einen spitzen Winkel, während der Bahnübergang selbst rechtwinklig angelegt ist. Auf der Kreuzung kam es zu einem Zusammenstoß zwischen dem Motorwagen des Klägers und einem aus Richtung Osnabrück kommenden Personenzug der Beklagten. Hierbei wurde der Motorwagen völlig zertrümmert und der Anhänger beschädigt. Der Beifahrer des Klägers wurde getötet, der Kläger selbst erheblich verletzt. Wegen dieses Unfalles begehrt der Kläger von der Beklagten Schadenersatz.

Er hat am 15. Dezember 1950 eine Klage auf Verurteilung der Beklagten zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von mindestens 4.000 DM und eines weiteren Betrages von 47.685,73 DM nebst Zinsen sowie auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz allen weiteren Schadens eingereicht. Diese Klage ist ohne Terminbestimmung der Beklagten am 18. Dezember 1950 zugestellt worden. Dem in der Klageschrift enthaltenen Antrag des Klägers auf Bewilligung des Armenrechts hat das Landgericht nur für einen bezifferten Anspruch von 20.000 DM und für den Feststellungsantrag stattgegeben, soweit sich der Antrag auf die Ersatzpflicht im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes bezog. Die Beschwerde gegen diesen



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

Beschluss blieb erfolglos. Deraufhin hat der Kläger am 4. August 1951 einen als Klage bezeichneten Schriftsatz vom 3. August 1951 eingereicht, in dem er Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 20.000 DM nebst Zinsen und Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz allen weiteren Schadens begehrt hat. Auf den Hinweis des Landgerichts, dass sich der Feststellungsantrag nicht im Rahmen der Armenrechtsbewilligung halte, hat der Kläger durch Schriftsatz vom 8. August 1951 den Feststellungsantrag dahin eingeschränkt, dass er lediglich Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz des weiteren Schadens im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes beansprucht hat. Die Schriftsätze vom 3. und 8. August 1951 sind der Beklagten mit der Terminsladung am 14. August 1951 zugestellt worden. Im Termin sind nur die eingeschränkten Anträge gestellt worden.

Das Landgericht hat den bezifferten Anspruch im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes dem Grunde nach zu drei Vierteln für gerechtfertigt erklärt, soweit er nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen ist, und festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes allen weiteren durch den Unfall in Zukunft noch entstehenden Schaden zu drei Vierteln zu ersetzen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten gegen dieses Urteil zurückgewiesen und auf die Anschlussberufung des Klägers das Urteil des Landgerichts abgeändert, den bezifferten Anspruch des Schriftsatzes vom 3. August 1951 dem Grunde nach ohne Einschränkung zu drei Vierteln für gerechtfertigt erklärt,

soweit er nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen ist, und die begehrte Feststellung ohne Einschränkung zu drei Vierteln getroffen, soweit Ansprüche nicht auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen sind.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter, während der Kläger um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

1.) Wenngleich in der am 15. Dezember 1950 eingereichten Klageschrift auch um die Bewilligung des Armenrechts nachgesucht war, ergab sich doch aus den ausdrücklichen Erklärungen des Klägers, die Klage werde zur Unterbrechung der Verjährung erhoben und ihre Zustellung beantragt und er bitte, zunächst die Klageschrift zuzustellen und erst dann über den Antrag auf Bewilligung des Armenrechts zu entscheiden, mit aller Deutlichkeit, dass die als Klage bezeichnete Eingabe vom 12. Dezember 1950 nach dem Willen des Klägers nicht als Armenrechtsgesuch, sondern als Klageschrift behandelt werden sollte. Mit der am 18. Dezember 1950 erfolgten förmlichen Zustellung dieser Klageschrift war die Klage erhoben und die Rechtshängigkeit der in dieser Klageschrift enthaltenen Anträge eingetreten. Zwar war zur Zeit der Klagezustellung entgegen der Vorschrift des § 216 ZPO noch kein Termin zur mündlichen Verhandlung bestimmt worden; auch war § 261 a ZPO nicht beachtet, nach dem dem Beklagten die Klageschrift mit der Terminsladung zuzustellen ist. Diese Verstösse sind je-

doch auf die Wirksamkeit der Zustellung der Klage ohne Einfluß. Allerdings wird im Schrifttum u.a. von Jung (DRiZ 1953, 38 mit Nachw.) und auch in der Rechtsprechung (OLG Celle NdsRpfl 1952, 209) die Ansicht vertreten, dass eine Zustellung der Klage ohne Terminbestimmung und Ladung als wirkungslos angesehen werden müsse. Der erkennende Senat vermag sich dieser Meinung nicht anzuschließen. Nach § 253 Abs 1 ZPO erfolgt die Erhebung der Klage durch Zustellung eines Schriftsatzes, der Klageschrift. Wird also ein Schriftsatz, dessen Inhalt den in § 253 Abs 2 ZPO näher angegebenen Anforderungen an eine Klageschrift entspricht, dem Beklagten förmlich zugestellt, so ist damit nach dem Wortlaut des Gesetzes die Klage erhoben. Dass die Terminbestimmung unterblieben ist und die Ladung zum Termin nicht gleichzeitig erfolgt, kann an diesem Ergebnis nichts ändern, denn das Gesetz lässt für die Klageerhebung die Zustellung der Klageschrift genügen. Die in BGHZ 4, 328 3357 und in dem Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 29. September 1952 - III ZR 376/51 - (Leitsatz mit Anmerkung der Schriftleitung abgedruckt in NJW 1952, 1377) ausdrücklich offen gebliebene Frage, ob die Zustellung einer Klage vor Terminbestimmung und ohne Terminladung eine wirksame Klageerhebung ist, die auch in dem in NJW 1952, 1375 abgedruckten Urteil des Bundesgerichtshofs nicht entschieden worden ist (vgl die Berichtigung der Schriftleitung in NJW 1953, 80), ist daher in Einklang mit Arndt (DRiZ 1952, 130) und Stein-Jonas-Schönke (ZPO 17. Aufl § 253 Anm IV) zu bejahen.

Die Rechtssache ist somit im Umfange der Anträge der ursprünglichen Klageschrift rechtshängig geworden (§ 263 ZPO). Dass die späteren Schriftsätze des Klägers vom 3. und 8. August 1951 nur eine Einschränkung der ursprünglichen Klageanträge und keine teilweise Klagerücknahme enthalten, ist in dem Urteil des Berufungsgerichts zutreffend ausgeführt worden. Damit ist die Verjährung

für sämtliche in der ursprünglichen Klageschrift geltend gemachten Ansprüche unterbrochen. Zur Zeit der am 18. Dezember 1950 erfolgten Klagezustellung waren Ansprüche aus unerlaubter Handlung, auf die die Klage ausdrücklich gestützt war, noch nicht verjährt, da die Dreijahresfrist des § 852 BGB in diesem Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war. Die Verjährungseinrede der Beklagten kann daher schon aus diesem Grunde nicht durchgreifen, und es bedarf deshalb nicht der Erörterung, ob die Einrede auch aus den von dem Berufungsgericht angestellten Erwägungen keinen Erfolg haben könnte.

2.) Die Zulässigkeit der Anschlussberufung des Klägers, die das Berufungsgericht ohne nähere Begründung bejaht hat, ist von dem erkennenden Senat von Amts wegen nachzuprüfen. Gegen die Zulässigkeit der Anschlussberufung können hier deshalb Bedenken bestehen, weil nach Einschränkung der Anträge des Klägers die weitergehenden Ansprüche noch beim Landgericht anhängig geblieben sind, so dass das Urteil des Landgerichts, das nur über die eingeschränkten Anträge entschieden hat, trotz der Bezeichnung als Endurteil in Wahrheit nur ein Teilurteil ist. Der Kläger war nicht gehindert, in dem Teilurteil nicht erledigte und daher noch beim Landgericht anhängige Ansprüche mit der Anschlussberufung in die Berufungsinstanz zu bringen. Der Gesichtspunkt der Rechtshängigkeit scheidet zwischen zwei Instanzen desselben Rechtzuges aus, und das Berufungsgericht ist deshalb grundsätzlich befugt, die Entscheidung über einen Anspruch auch dann an sich zu ziehen, wenn eine Entscheidung des Gerichts erster Instanz insoweit noch nicht ergangen ist, sondern der betreffende Anspruch nach Erlass eines Teilurteils bei ihm anhängig geblieben war (Stein-Jonas-Schönke, 17. Aufl § 529 Anm IV 2 d; vgl auch RGZ 148, 131 [133] und BGHZ 8, 383 [385]). Das Berufungsgericht war daher nicht gehindert, sachlich über die Anschlussberufung zu entscheiden.

3.) Die Revision wendet sich dagegen, dass das Berufungsgericht ein Verschulden der Beklagten an dem Unfall bejaht und sie aus §§ 823, 831 BGB für schadensersatzpflichtig angesehen hat. Die Revision erhebt in diesem Zusammenhang die Rüge, die Erörterung eines angeblichen Verschuldens der Beklagten habe in der Berufungsinstanz gar nicht stattgefunden, die Verhandlung vor dem Berufungsgericht habe sich nach der Einlegung der Anschlussberufung auf die Frage der Zulässigkeit der Klageänderung beschränkt, zumal die Beklagte die Unzulässigkeit der Klageänderung ausdrücklich gerügt habe.

Diese Rüge ist unbegründet. Eine Klageänderung lag entgegen der Ansicht der Revision nicht vor. Der Sachverhalt, auf Grund dessen der Kläger seine Ansprüche geltend macht, war bereits in der Klageschrift vom 12. Dezember 1950 vorgetragen worden. Allerdings hatte er im ersten Rechtszug mit Rücksicht auf den Armenrechtsbeschluss des Landgerichts aus diesem Sachverhalt nur die Rechtsfolge hergeleitet, dass die Beklagte ihm auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes schadensersatzpflichtig sei. Wenn er im zweiten Rechtszug aus den vorgetragenen Tatsachen eine andere Rechtsfolge hergeleitet und seine Ansprüche nicht mehr auf den Umfang des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes beschränkt hat, so liegt hierin keine Klageänderung, vielmehr hat der Kläger lediglich ohne Änderung des Klagegrundes seinen Klageantrag in der Hauptsache erweitert. Nach § 268 Abs 2 ZPO ist eine solche Erweiterung der Klage nicht als Klageänderung anzusehen. Dass über den erweiterten Antrag des Klägers zur Hauptsache verhandelt worden ist, ergibt das Protokoll vom 3. Juni 1952 vor dem Berufungsgericht.

4) Die Ausführungen des angefochtenen Urteils zur Frage des Verschuldens der beklagten halten den Angriffen der Revision gegenüber ebenfalls stand.

a) Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die Beklagte die ihr an dem in Frage stehenden Eisenbahnübergang obliegende Verkehrssicherungspflicht verletzt habe, weil sie es zu Unrecht unterlassen habe, den Bahnübergang zu sichern. Über die Sicherung von Wegübergängen enthält § 18 (3) EBO folgende Vorschrift:

"Verkehrsreiche Wegübergänge sind mit Schranken oder Warnlichtern zu versehen oder in anderer Weise zu sichern. Bei übersichtlichen Wegübergängen ist dies nicht erforderlich, wenn dort die Eisenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h fahren."

Während die Revision in Abrede stellt, dass der hier in Frage stehende Wegübergang verkehrsreich und unübersichtlich gewesen sei und daher habe gesichert werden müssen, hat das Berufungsgericht dies angenommen und hierzu im einzelnen ausgeführt: Es könne sein, dass der hier in Frage kommende Übergang bei seiner Errichtung unter Berücksichtigung der damaligen Verkehrsverhältnisse den gegebenen Umständen entsprochen habe und die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten seinerzeit voll erfüllt gewesen sei. Dieser Sachverhalt entbinde die Beklagte aber nicht von der Verpflichtung, im Laufe der Zeit immer wieder zu prüfen, ob der Zustand eines solchen Bahnüberganges auch noch zeitgemäss sei oder zur weiteren Sicherung des Verkehrs etwas getan werden müsse. In dieser Hinsicht habe es die Beklagte bei dem hier in Frage stehenden Bahnübergang an der nötigen Sorgfalt fehlen lassen, sonst hätte sie, durch frühere Unglücksfälle darauf hingewiesen,

sich schon bald nach Kriegsende sagen müssen, dass zur Sicherung der Strassenverkehrsteilnehmer an dieser Stelle weitere Massnahmen erforderlich gewesen seien. Der Strassenverkehr sei auf diesem Wegübergang in der Zeit nach Kriegsende ausserordentlich stark gewesen. Die Zugfolgedichte, die nicht bekannt sei, könne dabei ausser Betracht bleiben. Der Bahnübergang sei nach seiner Anlage wenig übersichtlich, so dass die Beklagte schon bald nach Kriegsende diesem Bahnübergang habe besondere Beachtung widmen und ihn besser sichern müssen. Da sie dies nicht getan habe, habe sie schuldhaft gehandelt und hafte daher dem Kläger auf Schadensersatz.

b) Diese Erwägungen des Berufungsgerichts sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Auf sie würde es allerdings dann nicht ankommen, wenn ein Verschulden der Organe der Beklagten schon deshalb entfallen würde, weil die Aufsichtsbehörde vor dem Unfall andere Sicherungsmassnahmen als die vorhandenen an dem Bahnübergang nicht verlangt hat. Der Umstand, dass die Aufsichtsbehörde die Anlage des Wegüberganges, wie sie zur Zeit des Unfall bestand, genehmigt und vor dem Unfall eine Abänderung der Anlage und eine weitere Sicherung nicht gefordert hatte, vermag die Beklagte jedoch nicht schlechthin zu entlasten (Böhmer, Reichshaftpflichtgesetz [1950] § 1 XXV Anm 6 mit Nachweisen). Gerade wenn die Stellungnahme der Aufsichtsbehörde viele Jahre zurückliegt, wovon mangels entgegenstehender Behauptungen der Beklagten das Berufungsgericht mit Recht ausgegangen ist, ist es Aufgabe der verfassungsmässig berufenen Vertreter der Beklagten, sorgfältig zu prüfen, ob die angeordneten und beobachteten Sicherungsmassnahmen noch ausreichend sind oder eine wesentliche Zunahme des Verkehrs stattgefunden hat, die eine weitere Sicherung erforderlich erscheinen lässt. Mindestens hätten die zuständigen Vertreter der Beklagten innerbetrieblich anordnen müs-

sen, sie über eine wesentliche Änderung der Verkehrslage zu unterrichten, damit sie rechtzeitig in die Lage versetzt wurden, die erforderliche Prüfung vorzunehmen. Hätte eine solche Prüfung, wenn sie vorgenommen worden wäre, bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt dazu führen müssen, die Notwendigkeit weiterer Sicherungsmassnahmen zu bejahen, so liegt eine Fahrlässigkeit der Beklagten darin, dass sie vor dem Unfall nichts getan hat, um eine bessere Sicherung des Wegüberganges zu bewirken (Böhmer aaO Anm 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12; RGJW 1931, 870 Nr 15; RGZ 169, 376 3807; anscheinend im Grundsatz übereinstimmend auch Biermann: Sachschadenhaftpflichtgesetz 3. Aufl S 152 ff bes Anm 44). Das in DR 1944, 36 Nr 16 abgedruckte Urteil des Reichsgerichts steht der hier vertretenen Auffassung nicht entgegen, denn es betrifft den Sonderfall, dass die Aufsichtsbehörde erst kurz vor dem Unfall die Notwendigkeit von Sicherungsmassnahmen an einem Wegübergang ausdrücklich verneint hat. Bei der dort gegebenen Sachlage konnte allerdings von einem Verschulden der verfassungsmässig berufenen Vertreter der Bahn nicht die Rede sein. Diese Entscheidung spricht deshalb nicht gegen die vom erkennenden Senat vertretene Ansicht, dass die verfassungsmässig berufenen Vertreter der Bahn die Entwicklung des Verkehrs an den Wegübergängen sorgfältig zu prüfen haben und es ihnen zum Verschulden gereicht, wenn sie es unterlassen haben, auf weitere Sicherungsmassnahmen bedacht zu sein, obwohl sie bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt zu dem Ergebnis hätten gelangen müssen, dass angesichts des Anwachsens des Verkehrs an dieser Stelle die bisherigen Sicherungsmassnahmen nicht mehr genügten; insbesondere gilt dies dann, wenn ein verkehrsarmer Übergang im Laufe der Zeit verkehrsreich geworden ist und die Organe der Beklagten diese Tatsache hätten erkennen können und müssen. Dem lässt sich auch nicht entgegenhalten, dass es in einem derartigen Fall Sache der Aufsichtsbehörde sei, eine An-

derung herbeizuführen (Meyer, VAE 1941, 133, Anm zu einem dort unter Nr 166 abgedruckten Urteil des Oberlandesgerichts in Braunschweig, das den gegenteiligen Standpunkt vertritt). Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Verkehrssicherungspflicht auch an den Übergängen Aufgabe der Beklagten ist. Sie selbst ist also dafür verantwortlich, dass die Wegübergänge entsprechend der besonderen Eigenart der Anlage den Erfordernissen des dort herrschenden Verkehrs angepasst und ausreichend gesichert werden. Sind dazu Veränderungen der Anlage erforderlich, so kann die Beklagte diese zwar nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde durchführen. Das entbindet die Beklagte jedoch nicht von der Pflicht, alsbald Sicherungsmassnahmen zu ergreifen, die sich ohne Veränderung der Anlage treffen lassen, z.B. durch die Aufstellung eines Warnpostens, der bei Herannahen von Eisenbahnzügen den Strassenverkehr durch Warnzeichen hierauf aufmerksam zu machen hat. Ausserdem trifft die Bahn die Verpflichtung, nach den Umständen notwendige genehmigungspflichtige Sicherungsmassnahmen alsbald von sich aus bei der Aufsichtsbehörde anzuregen und auf die Genehmigung einer hierdurch erforderlich werdenden Änderung der Anlage hinzuwirken. Sie handelt fahrlässig, wenn sie derartige Bemühungen unterlässt, obwohl die Notwendigkeit einer weiteren Sicherung des Wegüberganges erkennbar ist, und darauf vertraut, die Aufsichtsbehörde werde schon von sich aus eingreifen. Die Tatsache, dass die Aufsichtsbehörde vor dem Unfall keine weiteren Sicherungsmassnahmen verlangt hat, steht mithin der Annahme, dass derartige Massnahmen erforderlich gewesen sind und dass die Beklagte es schuldhaft unterlassen hat, für eine weitere Sicherung des Wegüberganges zu sorgen, nicht entgegen.

c) Ob der Wegübergang verkehrsreich war, unterlag der selbständigen Prüfung des Berufungsgerichts (Böhmer aaO § 1 XXV Anm

4). Nach seinen Feststellungen war der Verkehr auf der hier in Frage stehenden Kreuzung der Bahn mit einer Bundesstrasse, die die Großstädte Bielefeld und Osnabrück verbindet und sich in gutem Zustand befand, nach Kriegsende stark angewachsen. Das Berufungsgericht hat sich hierzu die Angabe des Sachverständigen Wexler in seinem in dem Strafverfahren erstatteten Gutachten zu eigen gemacht, dass am 14. Juli 1948, also nur rund fünf Monate nach dem Unfall, zu einer Zeit, als sich die nach der Währungsreform eingetretene Erhöhung der deutschen Kraftfahrzeugproduktion auf den Strassenverkehr noch nicht ausgewirkt hatte, der Bahnübergang von mehr als 150 Kraftfahrzeugen im Laufe von zwei Stunden passiert worden ist. Zu Unrecht wendet sich die Revision gegen den vom Berufungsgericht aus dieser Feststellung gezogenen Schluss, dass der Wegübergang verkehrsreich gewesen sei. Nach den Richtlinien zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegübergängen in Schienenhöhe (RÜW) gilt ein Wegübergang dann als verkehrsreich, wenn der Verkehr auf dem Wege häufiger so stark ist, dass die Wegbenutzer der Bahnstrecke nicht mehr ausreichend Aufmerksamkeit zuwenden können. Es kommt also entgegen der Ansicht der Revision nicht darauf an, ob gerade zur Zeit des Unfalls die Aufmerksamkeit des verunglückten Kraftfahrers durch andere Wegbenutzer abgezogen war, sondern massgebend sind die allgemeinen Verkehrsverhältnisse an dem Wegübergang. Ob bei dieser Prüfung auch der Verkehr auf der Bahnlinie in Betracht zu ziehen ist, wie Besser (Kommentar zu den Eisenbahnbau- und Betriebsordnungen 5. Aufl Anm zu § 18 (3) EBO S 59) annimmt, kann hier deshalb auf sich beruhen, weil jedenfalls auch bei schwachem Bahnverkehr ein Wegübergang dann als verkehrsreich angesehen werden muss, wenn der Strassenverkehr recht erheblich ist, wie es bei dem hier in Frage stehenden Wegübergang einer stark befahrenen, zwei Großstädte verbindenden und in gutem Zustand befindlichen Bundesstrasse nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Fall gewesen ist. Es

unterliegt daher keinen Bedenken, dass das Berufungsgericht den Wegübergang als verkehrsreich angesehen hat.

d) Da der Wegübergang verkehrsreich war, hatte die Beklagte nach § 18 (3) EBO die Verpflichtung, Sicherungsmassnahmen zu treffen. Diese Verpflichtung traf die Beklagte entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts ohne Rücksicht darauf, ob der Wegübergang übersichtlich gewesen ist. Übersichtliche, verkehrsreiche Übergänge brauchen nur dann nicht gesichert zu werden, wenn dort die Eisenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h fahren. Darauf, dass eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung von der Beklagten angeordnet gewesen ist, kann sie sich deshalb nicht berufen, weil nach den Feststellungen des Berufungsgerichts fast alle Züge diesen Bahnübergang mit zu hohen Geschwindigkeiten passiert haben. Nach Sinn und Wortlaut des § 18 (3) EBO kann es aber nicht darauf ankommen, welche Geschwindigkeit von der Beklagten vorgeschrieben ist, entscheidend ist vielmehr allein, welche Geschwindigkeit von den Eisenbahnfahrzeugen tatsächlich im Regelfall eingehalten worden ist. Und diese Geschwindigkeit hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts mit Ausnahme von kurzen Zeiträumen unmittelbar nach Unfällen, die sich an dieser Stelle ereignet hatten, 15 km/h überschritten.

Da die Umstände, die den Wegübergang zu einem verkehrsreichen stempelten, und die eingerissene Unsitte der Überschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 15 km/h an dieser Stelle nach den Feststellungen des Berufungsgerichts den verfassungsmässigen Vertretern der Beklagten nicht hätten verborgen bleiben können, wenn diese die erforderliche Sorgfalt angewandt hätten, ist das Verschulden der Beklagten in bezug auf die Verletzung

ihrer Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des hier in Frage stehenden Wegüberganges vom Berufungsgericht mit Recht bejaht worden.

5) Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, dass der Kläger die Beklagte auch aus § 831 BGB auf Schadensersatz in Anspruch nehmen könne, weil der Lokomotivführer des Zuges, mit dem der Kläger zusammengestossen ist, den Wegübergang nicht mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 15 km/h passiert habe und die Beklagte die Fahrweise ihrer Lokomotivführer an der Unfallstelle nicht laufend und hinreichend überwacht habe. Auf den von der Beklagten angetretenen Entlastungsbeweis, dass sie bei der Auswahl und allgemeinen Überwachung des Lokomotivführers, der den Zug geführt hat, die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, komme es daher bei dieser Sachlage nicht an.

Diese Ausführungen werden von der Revision zu Unrecht mit der Erwägung bekämpft, nach den im Strafverfahren getroffenen Feststellungen sei die Geschwindigkeitsüberschreitung für den Unfall nicht ursächlich gewesen.

Wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat und die Revision auch nicht in Zweifel zieht, vermag die Beklagte angesichts der vom Berufungsgericht festgestellten Tatsache, dass trotz der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung die Lokomotivführer allgemein ausser in Zeiten unmittelbar nach Unfällen mit einer höheren als der zugelassenen Geschwindigkeit gefahren sind den Entlastungsbeweis hinsichtlich der Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt bei der Auswahl und ausreichenden Überwachung des Lokomotivführers des Unfallzuges nicht zu führen. Die Beklagte würde daher von ihrer Haftung aus § 831 BGB nur dann frei werden, wenn sie den Nachweis erbringen könnte, dass der Schaden

auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Der Beweis dafür, dass der Unfall mit denselben schweren Folgen auch eingetreten wäre, wenn der Zug nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h gefahren wäre, liegt also der Beklagten ob. Dieser Beweis ist aber nach Lage der Sache von ihr nicht erbracht worden. Zwar mag es fraglich erscheinen, worauf es im Strafverfahren gegen den Lokomotivführer allein ankam, ob der Unfall vermieden worden wäre oder einen wesentlich anderen Verlauf genommen hätte, wenn der Zug mit geringerer Geschwindigkeit gefahren wäre. Jedenfalls hat aber das Berufungsgericht, wie sich aus dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils ergibt, wenn das Berufungsgericht dies auch nicht ausdrücklich ausgesprochen hat, nicht die Feststellung treffen können, dass das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit auf die Entstehung und den Verlauf des Unfalls ohne Einfluss gewesen ist. Diese Feststellung wäre aber zur Entlastung der Beklagten erforderlich gewesen.

6) Aus dem Fehlen des Geschwindigkeitsmessers an der Lokomotive ist entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten der Vorwurf eines Verschuldens von dem Berufungsgericht nicht gemacht worden. Dieser Umstand ist vielmehr nur als erhöhte Betriebsgefahr bei der Abwägung zulässigerweise berücksichtigt worden.

7) Die Revision wendet sich schliesslich dagegen, dass das Berufungsgericht bei der von ihm durchgeführten Abwägung § 17 StVG angewandt hat, sie ist der Ansicht, für die Schadensverteilung hätten die Umstände, aus denen das Berufungsgericht eine erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn hergeleitet hat, ausser Betracht zu bleiben, weil die Beklagte infolge Verjährung der Ansprüche weder aus dem Reichshaftpflichtgesetz noch aus dem Sachschadenhaftpflichtgesetz entschädigungspflichtig sei.

Auch dieser Angriff geht fehl. Das Reichsgericht hat in ständiger Rechtsprechung angenommen, dass bei Beteiligung eines Kraftfahrzeugs an einem Unfall für die vom Tatrichter vorzunehmende Abwägung auch dann § 17 StVG massgebend ist, wenn sich Ansprüche gegen den verklagten Ersatzpflichtigen nur aus §§ 823 ff BGB herleiten lassen (vgl RGJW 1937, 1769 mit zustimmender Anmerkung von Müller und Müller, Strassenverkehrsrecht 17. Aufl § 17 StVG Anm C I a 4 b <sup>1</sup> mit weiteren Nachweisen). Dieser Rechtsprechung hat sich der Bundesgerichtshof ausdrücklich angeschlossen (VerKSaml 4, 164 [167]; vgl auch BGHZ 6, 319 [322]). Der erkennende Senat sieht keinen Anlass, von dieser wohlbegründeten Rechtsprechung abzugehen.

8) Es ist auch nicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht die von ihm im einzelnen hervorgehobenen Umstände zu Lasten der Beklagten als für den Unfall ursächliche erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn gewertet hat. Die Revision erhebt in diesem Zusammenhang folgende Angriffe:

a) Der Hinweis auf den spitzen Winkel sei hier deshalb verfehlt, weil der Zug sich nicht in einem spitzen Winkel zu der Strassenkreuzung genähert habe, sondern aus der Gegenrichtung herangekommen sei, so dass der Kläger nicht habe rückwärts zu schauen brauchen.

Die Revision übersieht hierbei, dass ein Kraftfahrer, der sich dem Übergang in einem spitzen Winkel nähert, damit rechnen muss, dass ein Zug aus derselben Richtung wie das Kraftfahrzeug herankommen kann. Er muss sich daher auf alle Fälle auch nach

rückwärts umschauen und wird dadurch naturgemäss in der Beobachtung eines aus der Gegenrichtung, also schräg von vorn kommenden Zuges behindert. Die spitzwinklige Anlage des Wegüberganges bildet daher für jeden in derselben Richtung wie der Kläger fahrenden Kraftfahrer infolge der Erschwerung der Beobachtung des Zugverkehrs aus dieser Richtung, die durch seitliches Zurückschauen erfolgen muss, auch dann eine erhöhte Gefahr, wenn tatsächlich der Zug nicht aus dieser, sondern aus der Gegenrichtung sich nähert.

b) Das Fehlen eines Geschwindigkeitsmessers dürfe nicht zum Nachteil der Bahn ins Gewicht fallen; vor der Währungsreform habe ein erheblicher Materialmangel bestanden und die Beklagte sei zur Bewältigung der ihr übertragenen Verkehrsaufgaben gezwungen gewesen, auch nicht mit Geschwindigkeitsmessern ausgestattete Maschinen zu verwenden.

Auch dieser Angriff geht fehl. Die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes wurde durch das Fehlen des Geschwindigkeitsmessers an der Lokomotive objektiv erhöht, da hierdurch die Gefahr einer Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit vergrössert wurde. Auch wenn die Beklagte kein Verschulden daran trifft, dass die Lokomotive nicht mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet war, konnte daher dieser die Betriebsgefahr objektiv erhöhende Umstand bei der Abwägung zu Ungunsten der Beklagten berücksichtigt werden; es kommt hierbei nicht darauf an, aus welchem Grund die Lokomotive nicht mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet war (vgl. BGH NJW 1951, 358 Nr 8).

Das angefochtene Urteil hält somit in allen Punkten einer Nachprüfung stand, so dass die Revision der Beklagten zurückzuweisen war.

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers      Dr. Gelhaar      Hanebeck

Dr. Bode                      Dr. Hauß