

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVG § 17 Abs 1 Satz 2

Rechtssatz: Bei einem durch mehrere Kraftfahrzeuge verursachten Unfall stehen die Ansprüche der beteiligten Kraftfahrzeughalter auf Ausgleichung des ihnen entstandenen Schadens einander selbständig gegenüber. Entsprechendes gilt bei Unfall durch Kraftfahrzeug und Eisenbahn. Die Auffassung des Reichsgerichts, daß die Schadensausgleichung erst nach Errechnung des Gesamtschadens stattfinden könne, wird abgelehnt.

Aktenzeichen: VI ZR 156/53

Urteil des BGH vom 27. Oktober 1954 OLG Frankfurt/Main

VI ZR 156/53

Verkündet am 27. Oktober 1954
 [REDACTED], Justizassistent 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 den Präsidenten
 der Eisenbahndirektion in K [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und
 Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Karl M [REDACTED] in F [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und
 Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
 mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 1954 unter Mitwir-
 kung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundes-
 richter Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Hanebeck und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
 des 1. Zivilsenats in Kassel des Oberlandes-
 gerichts Frankfurt/Main vom 14. April 1953
 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten
 auferlegt.

Von Rechts wegen

74

- 2 -

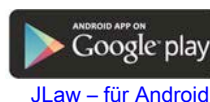
Tatbestand:

Am 6. April 1949 gegen 5.45 Uhr näherte sich auf einer Leerfahrt von Bielefeld nach Pforzheim der von dem Fahrer B███ gelenkte Lastzug der Klägerin, bestehend aus Motorwagen und zwei Anhängern mit einer Gesamtlänge von 22 m, auf der Bundesstraße 252 dem Dorf Twiste. Kurz vor dem Dorf überquert die etwa 7 m breite Straße bei km 31,0 die eingleisige Nebenbahn Warburg - Marburg in einem schienengleichen unbeschränkten Bahnübergang. Nachdem die Straße der Bahnlinie eine längere Strecke fast parallel gelaufen ist, führt sie in einer flachen S-Kurve mit einem spitzen Winkel von etwa 45 ° über die Bahngleise, um alsdann die frühere Richtung wieder einzuschlagen.

Dem Lastzug kam jenseits des Übergangs ein Lastkraftwagen entgegen. Da die beiden Fahrzeuge nicht genügend Raum hatten, um auf dem Bahnübergang aneinander vorbeizufahren, verlangsamte B███ zunächst seine Fahrt, setzte sie dann aber mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 10 km/st fort, als er bemerkte, daß der entgegenkommende Lastkraftwagen kurz vor dem Übergang anhielt. Bei der Weiterfahrt wurde der Lastzug hinter dem Motorwagen von einem aus Richtung Warburg mit einer Geschwindigkeit von 35 bis 40 km/st herankommenden Personenzug erfaßt. Der Lokomotivführer He███ hatte, von dem Lokomotivheizer Wi███ auf den Lastzug aufmerksam gemacht, etwa 300 m vor dem Übergang die Fahrgeschwindigkeit des Zuges von 40 auf 30 km/st herabgesetzt, auf das von Wi███ beobachtete Abstoppen des Lastzuges hin aber die Bremsen wieder gelöst. He███ hatte auch von etwa 400 vor dem Bahnübergang an Pfeif- und Läutesignale gegeben; doch hatte B███ diese bei dem herrschenden Gegenwind in dem Führerhaus mit den geschlossenen Fenstern nicht wahrgenommen. Obwohl He███ erneut bremste, als der Lastzug wider Erwarten nicht anhielt, konnte er den



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Eisenbahnzug, zumal die Strecke in seiner Fahrtrichtung etwas abfällt, erst etwa 25 m hinter dem Übergang zum Stehen bringen. Der Eisenbahnzug schleuderte die mitgerissenen Anhänger des Lastzuges auf die linke Böschung, während der Motorwagen auf der anderen Seite etwa 35 m hinter dem Übergang in umgekehrter Fahrtrichtung zum Stehen kam. Lastzug und Lokomotive wurden erheblich beschädigt.

Zum Ersatz des ihr infolge der Beschädigung des Lastzuges entstandenen Schadens hat die Klägerin die Beklagte auf Zahlung von 16 199 DM nebst Zinsen in Anspruch genommen, widerklagend hat die Beklagte von der Klägerin Schadensersatz in Höhe von 5009,53 DM nebst Zinsen verlangt.

Die Klägerin sieht die Ursache des Unfalls darin, daß die Beklagte es schuldhaft unterlassen habe, den Übergang mit Schranken oder einer Warnanlage zu versehen, obwohl der Übergang unübersichtlich sei und reger Verkehr auf ihm geherrscht habe. Die Beklagte führt den Unfall darauf zurück, daß Bacher es schuldhaft versäumt habe, sich vor dem Befahren des Übergangs davon zu überzeugen, ob sich auch kein Zug näherte. Er sei auf der Fahrt von Pforzheim nach Bielefeld und zurück überbeansprucht gewesen.

Durch Zwischenurteil vom 18. Juni 1952 hat das Landgericht den Klageanspruch dem Grunde nach zu 3/4 und den Widerklageanspruch zu 1/4 für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten unter ihrer Zurückweisung im übrigen die Ansprüche der Klage und der Widerklage dem Grunde nach je zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage und die Verurteilung der Klägerin nach dem Begehren der Widerklage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Bei dem Erlaß des Zwischenurteils über den Grund der mit Klage und Widerklage erhobenen Ansprüche sind die Vor- dergerichte davon ausgegangen, daß es sich bei dem wechselseitigen Verlangen nach Leistung von Schadensersatz um selbständige, einander gegenüberstehende Ansprüche handelt. Im Gegensatz hierzu hat das Reichsgericht in einem solchen Falle, wenn bei einem Unfall mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt und beide Fahrzeughalter für den verursachten Schaden haftbar sind, die Auffassung vertreten, daß für die nach § 17 Abs 1 Satz 2 KrfzG (jetzt StVG) vorzunehmende Ausgleichung des Schadens, der beiden entstanden ist, zunächst der Schaden in seiner Gesamtheit zu errechnen und dann erst festzustellen sei, wer von ihnen dem anderen einen Unterschiedsbetrag zu zahlen habe (RG HRR 1935 Nr 1159; RGZ 160, 148 [151/152]). Für den Schadensausgleich bei einem durch Kraftfahrzeug und Eisenbahn verursachten Unfall würde nach dieser Auffassung gemäß § 17 Abs 2 KrfzG das gleiche gelten. Wie der erkennende Senat in seinem Urteil vom 28. April 1954 (NJW 1954, 1197 = VersR 1954, 304) ausgeführt hat, wäre es nach dieser Auffassung rechtlich nicht möglich, Ansprüche beider Beteiligten dem Grunde nach - wenn auch mit Einschränkung - für gerechtfertigt zu erklären, da nur für einen von ihnen ein Ausgleichungsanspruch gegen den anderen in Betracht käme. Der Senat hat es in der erwähnten Entscheidung offen gelassen, ob der Ansicht des Reichsgerichts zu folgen ist; in dem damals entschiedenen Falle ergab sich die Unzulässigkeit eines derartigen Zwischenurteils daraus, daß der Beklagte seine aus dem Unfall entstandenen Schadensersatzansprüche zur Aufrechnung gestellt hatte. Im vorliegenden Falle lassen Tatbestand des Berufungsurteils und Sitzungsprotokoll nicht ersehen, daß eine Auf-

rechnung erklärt worden sei (§ 561 Abs 1 ZPO). Die umstrittene Frage bedarf daher hier der Entscheidung. Der Senat vermag sich dabei der Ansicht des Reichsgerichts nicht anzuschließen.

Das Reichsgericht hat die von ihm vertretene Auffassung darauf gegründet, daß zwischen den beteiligten Fahrzeughaltern durch die beiderseitige Verursachung des Unfalls bei einem Schaden, der ihnen selbst erwachsen ist, ebenso ein Gemeinschaftsverhältnis entstehe, wie dies nach § 426 BGB der Fall ist, wenn ein Dritter Schaden erleidet, für den die mehreren Fahrzeughalter gesamtschuldnerisch haften (RG HRR 1935, Nr 1159; RGZ 92, 143 [153]; 140, 415 [419]). Es ist aber etwas anderes, ob ein Dritter bei dem Unfall zu Schaden kommt, oder ob der Schaden die beteiligten Fahrzeughalter selbst trifft. Ist nur diesen selbst ein Schaden entstanden, so kann von einem Gesamtschuldverhältnis, das unter ihnen bestände, keine Rede sein. Der Bestimmung des § 17 Abs 1 Satz 2 KrfzG kann auch keineswegs entnommen werden, daß ein Gemeinschaftsverhältnis der beteiligten Fahrzeughalter als Grundlage für die Ausgleichung anzusehen sei und erst der Gesamtschaden festgestellt werden müsse, bevor entschieden werden könne, ob und in welchem Umfang eine Schadensersatzpflicht unter ihnen besteht. Ausdrücklich ist in dieser Vorschrift nur für den Fall, daß einem der beteiligten Fahrzeughalter ein Schaden entstanden ist, Bestimmung getroffen und die Haftpflicht geregelt worden, die für einen anderen von ihnen eintritt. Hat auch dieser Schaden erlitten, so gilt die Bestimmung umgekehrt auch für ihn. Danach sind es aber selbständige Ansprüche, die den geschädigten Fahrzeughaltern gegeneinander zustehen. Es spricht nichts dafür, daß das Gesetz den Schadensausgleich nur im Wege einer Generalabrechnung über den Gesamtschaden

gewollt habe. Ein Schadensausgleich ließe sich auf diese Weise auch nur durchführen, wenn der Schaden der beteiligten Fahrzeughalter bereits seinem vollen Umfang nach feststeht. Hat der Unfall zu Schäden geführt, die sich wie etwa die Folgen einer Körperverletzung möglicherweise erst fortlaufend entwickeln, oder läßt sich der Schaden aus sonstigen Gründen nicht schon abschließend überblicken, so führt die Auffassung des Reichsgerichts zu praktisch unannehmbaren Ergebnissen. Sie ist daher auch von der Rechtsprechung und dem Schrifttum zunehmend abgelehnt worden (vgl OLG Karlsruhe, JW 1933, 1667 = DAR 1933 Sp 151; OLG Stuttgart VersR 1952, 205; OLG Oldenburg NJW 1953, 1514 = VRS 1953, 335; Levis RdK 1933, 120; Geigel Haftpflichtprozeß 7. Aufl S 110/111; Proelss VersR 1954, 1; Wussow Unfallhaftpflichtrecht 5. Aufl S 278/279; aa - wie RG - Wussow 4. Aufl S 254; Müller Straßenverkehrsrecht 18. Aufl S 365/366; Walter in Kraftverkehrsrecht von A - Z Stichwort "Ausgleichspflicht" Erläuterungen 1 Bl 10; Rost VAE 1939, 385 ff).

II.

Das Berufungsgericht hat die Voraussetzungen für eine Schadenshaftung der Beklagten sowohl nach § 1 SHpflG als auch nach § 823 Abs 2 BGB in Verbindung mit §§ 18 Abs 3, 46 Abs 5 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBBO) als gegeben angesehen.

Daß die Haftbarkeit nach § 1 SHpflG bejaht worden ist, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Auch die Revision erhebt insoweit keine Einwendungen.

Sie wendet sich aber dagegen, daß das Berufungsgericht die Beklagte auch nach § 823 Abs 2 BGB für haftbar gehalten hat.

1. Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt:

Wenn auch bei der Anlegung der Bahnstrecke vor 1900 der ungesicherte Wegübergang genehmigt worden sei, so habe der zunehmende Verkehr doch Gefahren mit sich gebracht, denen die Beklagte habe Rechnung tragen müssen. Nach einer Verkehrszählung vom 8. bis 10. März 1950 hätten im Tagesdurchschnitt von 5 bis 21 Uhr 588 Kraftfahrzeuge, 44 Fuhrwerke, 476 Radfahrer und 134 Fußgänger den Übergang benutzt; unstreitig habe sich bei einer Verkehrszählung, über die der Waldecker Kurier am 9. September 1949 berichtet habe, ein Tagesdurchschnitt von 721 Kraftfahrzeugen ergeben. Der Übergang biete dem Straßenverkehr besondere Schwierigkeiten. Nachdem eine Böschung zunächst die Sicht auf den Bahnkörper verdeckt habe, könne ein Fußgänger von der Kurve an, etwa 30 bis 40 m vor dem Übergang, die Bahnstrecke in Richtung Warburg zwar etwa 500 m weit übersehen. Da die Straße in spitzem Winkel auf die Bahnstrecke treffe, gestalten sich die Sichtverhältnisse für einen in Richtung Twiste fahrenden Kraftfahrer aber besonders ungünstig. Allerdings sei es dem Fahrer eines Personenkraftwagens möglich, durch Rück- und Seitenfenster die von Warburg kommende Bahnstrecke noch genügend weit einzusehen. Bei einem Lastkraftwagen aber, der infolge der Aufbauten keine Sichtmöglichkeit nach rückwärts gewähre, könne der Fahrer nach dem Ergebnis der vom Berufungsgericht angestellten Fahrversuche selbst bei einem nicht besonders breiten Kastenaufbau von keinem Teil der Straße aus vor der Annäherung an den Wegübergang die Bahnstrecke weiter als 27 m übersehen. Von dem etwa 9 m vor den Schienen befindlichen Warnkreuz an, wo die Sicht genau 27 m betrage, bis unmittelbar vor den Gleisen sinke sie sogar auf nur 18 m. Von dem Sitz des Beifahrers aus lasse sich

die Bahnstrecke bei geschlossenen Fenstern nur wenige Meter weiter überblicken. Der Fahrer eines Lastkraftwagens könne den Bahnkörper daher nur dann genügend weit übersehen, wenn er entweder aussteige oder nach rechts auf den Sitz des Beifahrers rücke, das Fenster öffne und sich weit hinauslehne. Auch in diesem letzteren Falle sei aber ein Zusammenstoß mit einem Eisenbahnzug gegebenenfalls nicht vermeidbar, da nach den bei den Fahrversuchen getroffenen Feststellungen vom Anhalten am Warnkreuz bis zum Überqueren der Gleise mit einem 22 m langen Lastzug je nach Anzugsvermögen und Schwere des Lastzuges 45 bis 55 Sekunden vergingen, ein Eisenbahnzug aber bei einer Geschwindigkeit von 40 km/st in 55 Sekunden 610,5 m zurücklege, während die Sicht selbst bei Hinauslehnen aus dem Lastkraftwagen nicht größer als 500 m sei. Weiter werde der Verkehr über den Übergang auch dadurch erschwert, daß bei der geringen Straßenbreite von nur 7 m und der S-förmigen Kurve zwei mit Anhänger fahrende Lastkraftwagen den Übergang nicht gleichzeitig passieren könnten. Selbst wenn einem Lastkraftwagen nur ein Personenkraftwagen begegne, sei Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit vonnöten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. In Anbetracht dieser schwierigen örtlichen Verhältnisse reiche die Verkehrsdichte aus, um die Annahme zu rechtfertigen, daß die Aufmerksamkeit der die Straße benutzenden Verkehrsteilnehmer häufiger von der Beobachtung der Bahnstrecke stark abgelenkt werde. Der Übergang müsse daher im Sinne der §§ 18 Abs 3 und 46 Abs 5 EBB0 als verkehrsreich angesprochen werden. Danach sei die Beklagte aber zu besonderer Sicherung des Übergangs verpflichtet gewesen. Daß eine Sicherung notwendig geworden sei, würde den Beamten der Beklagten bei genügender Sorgfalt auch erkennbar gewesen sein. Sie hätten es nicht nur auf Verkehrsteilnehmer abstellen dürfen, bei denen die Verhältnisse günstiger seien, sondern auch den zahlenmäßig bedeutsamen Lastkraftwagenverkehr in

Betracht ziehen müssen, der wegen der Größe und Unbeholfenheit der Fahrzeuge besondere Schwierigkeiten aufgabe. Die Anforderungen, die an die Sicht zu stellen seien, müßten nach den Verkehrsteilnehmern bemessen werden, deren Verhältnisse am ungünstigsten lägen. Es begründe die Haftung der Beklagten wegen fahrlässiger Verletzung der als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs 2 BGB anzusehenden genannten Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung, daß ihre Beamten weder für die Anbringung von Schranken, Warnlichtern oder sonstigen Sicherungsvorkehrungen gesorgt noch auch die Bewachung des Übergangs vor Annäherung und Vorbeifahrt eines Zuges veranlaßt hätten.

2. Diese Erwägungen lassen sich in ihrem rechtlichen Ergebnis nicht beanstanden.

a) Wenn die Revision geltend macht, daß es ein Akt der Staatshoheit sei, über die Gestaltung eines Bahnübergangs zu entscheiden, und daß daher die Gerichte nicht befugt seien zu prüfen, ob ein Bahnübergang verkehrsreich und in weiterem Maße zu sichern gewesen sei, als es der im Planfeststellungsverfahren getroffenen Bestimmung entsprochen habe, so ist demgegenüber an den Grundsätzen festzuhalten, die der erkennende Senat in Fortführung der Rechtsprechung des Reichsgerichts in seinem Urteil vom 21. November 1953 (BGHZ 11, 175 /178 ff/) ausgesprochen hat. Es geht hier nicht darum, ob bei der Anlegung der Eisenbahnstrecke vor mehr als 50 Jahren mit Recht von der Anbringung von Schranken oder sonstigen Sicherungsvorkehrungen abgesehen worden ist. Es fragt sich vielmehr, ob die seinerzeit getroffenen Sicherungsmaßnahmen angesichts der inzwischen eingetretenen Zunahme und Motorisierung des Verkehrs den Erfordernissen zur Unfallzeit noch genügten und ob, wenn dies nicht der Fall ist, der Beklagten

darum eine schuldhafte Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht zur Last fällt, weil es ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter unterlassen haben, unter Hinwirken auf eine etwa erforderliche Genehmigung der Aufsichtsbehörde für eine weitere Sicherung des Übergangs zu sorgen, obwohl sie bei sorgfältiger Prüfung die Notwendigkeit hierzu hätten erkennen können und müssen. Im Rahmen dieser Untersuchung unterlag es der selbständigen Prüfung des Berufungsgerichts, ob es sich um einen verkehrsreichen Übergang handelte.

b) Die Revision tritt der Annahme des Berufungsgerichts entgegen, daß es sich um einen verkehrsreichen Übergang gehandelt habe.

Das Berufungsgericht ist indessen zutreffend davon ausgegangen, daß als verkehrsreich ein Übergang dann zu gelten hat, wenn der Verkehr auf ihm häufiger so stark ist, daß der Wegebenutzer der Beobachtung der Bahnstrecke keine hinreichende Aufmerksamkeit mehr zuwenden kann (RGZ 148, 303 [309]; RG JW 1937, 1776). Es liegt im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet, wenn das Berufungsgericht bei der Würdigung des Sachverhalts dazu gelangt ist, diese Begriffsmerkmale als gegeben zu erachten und das Vorliegen eines verkehrsreichen Übergangs zu bejahen.

aa) Die Revision meint freilich, das Berufungsgericht habe seine Beurteilung auf falschen Grundlagen aufgebaut; es habe unberücksichtigt gelassen, daß nach der Währungsreform erst im Laufe des Jahres 1949 die Zunahme der Motorisierung eingesetzt habe; die Revision weist darauf hin, daß die Verkehrszählung vom 8. bis 10. März 1950 erst fast ein Jahr nach dem Unfall stattgefunden hat.

Nach dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe kann es jedoch keinem Zweifel unterliegen, daß es das Berufungsgericht nicht auf die Verkehrsdichte vom März 1950, sondern auf die Verhältnisse zur Unfallzeit im April 1949 abgestellt hat. Schon daß es außer den Ergebnissen der Verkehrszählung vom März 1950 auch diejenigen der Zählung vor dem 9. September 1949 angeführt hat, läßt erkennen, daß es sich die allein zur Verfügung stehenden Zahlen dieser späteren Überprüfungen nur dazu hat dienen lassen, sich ein Bild davon zu verschaffen, welchen Umfang der von ihm selbst als zunehmend gekennzeichnete Verkehr zur Unfallzeit gehabt hat. Der Zunahme des Verkehrs ist sich das Berufungsgericht unzweifelhaft bewußt gewesen und es spricht nichts dafür, daß es etwa dem Irrtum unterlegen wäre, der Verkehrsumfang sei in der Zeit nach dem Unfall unverändert geblieben. Das Berufungsgericht war nicht genötigt, die allgemein bekannten Tatsachen der Entwicklung der Motorisierung in Deutschland nach der Währungsreform noch besonders herauszustellen.

bb) Unbegründet sind weiter die Bedenken, die von der Revision dagegen erhoben werden, daß das Berufungsgericht bei seiner Untersuchung die namentlich für Lastkraftwagenfahrer bestehenden ungünstigen Sichtverhältnisse mit in Betracht gezogen hat. Die Revision meint, die Frage der Übersichtlichkeit eines Übergangs sei von der seines Verkehrsreichums streng zu trennen.

Allerdings wird in den §§ 18, 46 EBO hinsichtlich der für Übergänge zu treffenden Sicherungsmaßnahmen unterschieden je nachdem, ob es sich um verkehrsreiche oder verkehrsarme und übersichtliche oder unübersichtliche Übergänge handelt. Ist ein Übergang übersichtlich, so braucht er bei Nebenbahnen nicht durch Schranken oder Warnlichter oder auf an-

dere Weise gesichert zu werden, wenn die Eisenbahnfahrzeuge dort mit keiner größeren Geschwindigkeit als höchstens 15 km/st fahren, mag der Übergang verkehrsarm oder verkehrsreich sein. Daraus, daß der Übersichtlichkeit als solcher besondere Bedeutung zukommt, ist aber nicht zu schließen, daß die Sichtverhältnisse bei der Beurteilung der Frage, ob der Übergang ein verkehrsreicher ist, auszuschalten wären. Da es für die Bewertung eines Übergangs als eines verkehrsreichen entscheidend ist, daß bei häufiger auftretendem starken Verkehr die Aufmerksamkeit der Wegebenutzer von der Beobachtung der Bahnstrecke abgelenkt wird, ist es unumgänglich, auch die Beschaffenheit des Übergangs in Betracht zu ziehen. Denn die Aufmerksamkeit des Wegebenutzers wird um so mehr von der Beobachtung der Bahnstrecke abgezogen, je mehr sie durch die örtlichen Gegebenheiten des Übergangs in Anspruch genommen wird. Verkehrserschwerungen hindern den glatten Ablauf des Verkehrs und führen zu Verkehrsverdichtungen. Während bei gleicher Zahl von Verkehrsteilnehmern ein ohne Schwierigkeiten zu passierender Übergang nicht verkehrsreich zu sein braucht, kann sich ein anderer wegen der dort bestehenden Verkehrsbehinderungen als in hohem Maße verkehrsreich darstellen. Zu den Umständen, die sich als verkehrshemmend und verkehrsverdichtend auswirken, gehören aber vor allem Sichtbehinderungen. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Übergang verkehrsreich ist, sind unter den örtlichen Verhältnissen daher gerade auch die Sichtverhältnisse zu berücksichtigen (Finger, Eisenbahngesetze 2. Aufl EBB0 § 18 Anm 5).

cc) Daß das Berufungsgericht gegen die Denkgesetze verstoßen habe, indem es die von ihm getroffenen Feststellungen über die Sichtverhältnisse bei der Würdigung des Übergangs als eines verkehrsreichen mit in die Waagschale geworfen hat, kann der Revision nicht zugegeben werden.

Es handelte sich nicht darum, daß sich ein Wegebenutzer die für alle anderen bestehenden Sichtmöglichkeiten durch irgendwelche Manipulationen selbst beschnitten hätte, vielmehr zieht es der Umstand, daß die Straße spitzwinkelig über die Bahngleise führt, nach sich, daß die Sicht für alle Kraftwagenfahrer mit Linkssteuerung auf die schräg rechts von hinten herankommende Bahnstrecke erschwert ist, in ganz besonderem Maße aber für alle Fahrer von Lastkraftwagen mit Aufbauten. Solche Fahrzeuge mögen vom Standpunkt der Beklagten aus unzweckmäßig sein; sie sind aber zugelassen und machen einen großen Teil der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge aus. Daß bei der Beurteilung der Verkehrsmäßigkeit eines Bahnübergangs ihnen und ihrer minder günstigen Sichtmöglichkeit Rechnung zu tragen ist, hat das Berufungsgericht mit Recht hervorgehoben.

dd) Soweit die Revision der Würdigung des Berufungsgerichts unter Hinweis auf die von der Deutschen Reichsbahn herausgegebenen Richtlinien zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegübergängen entgegentritt, sind ihre Angriffe gegenstandslos, da das Berufungsgericht nur zu dem Schluß gelangt ist, daß der Übergang verkehrsreich ist. Darauf, ob er im Sinne der §§ 18, 46 EBO auch als unübersichtlich zu gelten hatte, brauchte es nicht anzukommen, da bereits die Tatsache, daß es sich um einen verkehrsreichen Übergang handelte, die Anbringung von Schranken oder Warnlichtern oder anderweitige Sicherungsmaßnahmen erforderlich machte.

c) Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht angenommen, daß es der Beklagten als schuldhafte Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht zur Last fällt, daß ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter nicht für die nötige

Sicherung gesorgt haben. Es war ihre Aufgabe, sich über die Verkehrsverhältnisse an dem Übergang unterrichtet zu halten. Wenn das Berufungsgericht ausgeführt hat, sie hätten erkennen müssen, daß der Übergang unter Berücksichtigung der besonders ungünstigen örtlichen Verhältnisse als verkehrsreich anzusehen sei, so liegt darin keine Überspannung der Anforderungen an die von ihnen aufzuwendende verkehrserforderliche Sorgfalt.

Die Revision greift diese Würdigung im Hinblick darauf an, daß bei einer Ortsbesichtigung von Behördenvertretern der Übergang am 4. Oktober 1949 als verkehrsarm und übersichtlich bezeichnet worden ist und die gesetzlichen Forderungen als erfüllt angesehen worden sind, so daß nichts weiter zu veranlassen sei. Das Berufungsgericht hat diese Feststellungen als nicht überzeugend zurückgewiesen; sie seien nach dem Inhalt des Besichtigungsprotokolls nur sehr kurz und ohne nähere Begründung getroffen worden. Es sei ihnen auch entgegenzuhalten, daß die Sachlage vom Fußgängerstandpunkt aus beurteilt worden sei. Ein Blick aus einem Lastkraftwagen würde die Besichtigenden davon überzeugt haben, daß die Sichtverhältnisse bei Fahrzeugen dieser Art, die gerade für das Erkennen schwieriger Verkehrslagen nicht unberücksichtigt bleiben dürften, ganz offensichtlich schlechter seien als bei Fußgängern oder anderen Fahrzeugen. Daß die Besichtigung ein unzulängliches Ergebnis gehabt habe, hätten die Beamten der Beklagten genau so erkennen müssen, wie es für die Gerichte bei den angestellten Versuchen offensichtlich gewesen sei.

Hiergegen lassen sich keine rechtlich begründeten Einwendungen erheben. Zwar ist, worauf die Revision hinweist, nach dem Inhalt des Besichtigungsprotokolls vom 4. Oktober 1949 bei der Besichtigung eines benachbarten Übergangs beobachtet worden, wie sich Kraftfahrer dem Übergang näher-

ten und ihn überquerten, ohne nach links oder rechts zu sehen und die Geschwindigkeit zu ermäßigen. Daraus ergibt sich aber nicht, daß sich die Kommission darüber vergewissert hätte, wie sich die Sichtverhältnisse für Kraftfahrer, zumal die Fahrer von Lastkraftwagen, bei der Annäherung an den hier in Betracht kommenden Übergang darstellten.

Ob das Berufungsgericht, wie die Revision meint, übersehen hat, daß sich die von ihm aus dem Besichtigungsprotokoll entnommene, von der Auffassung der übrigen Teilnehmer an der Besichtigung abweichende Stellungnahme des Landrats in Korbach nur auf den benachbarten Übergang bezog, kann dahingestellt bleiben, da es sich bei diesem Hinweis des Berufungsgerichts nur um eine beiläufige Bemerkung handelt, die ersichtlich keine für die Entscheidung erhebliche Bedeutung gehabt hat.

III.

Auf Seiten der Klägerin liegen, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, die Voraussetzungen für eine Schadenshaftung nach § 7 Abs 1 KrftzG vor.

Die Revision hält außerdem entgegen dem Berufungsurteil auch eine Haftung der Klägerin nach § 831 BGB für gegeben. Sie ist der Ansicht, das Berufungsgericht habe den der Klägerin offenstehenden Entlastungsbeweis darum nicht als geführt ansehen dürfen, weil die Klägerin ihrem Fahrer B. nicht die in der Tarifordnung für den Güterfernverkehr nach einer Arbeitsschicht von über 12 Stunden vorgeschriebene Ruhezeit von mindestens 9 Stunden gewährt habe und B. übermüdet gewesen sein müsse.

Die Revision kann hiermit nicht durchdringen.

Nach dem Vorbringen der Beklagten hatte B. die Fahrt von Pforzheim nach Bielefeld am 4. April 1949 morgens angetreten, nach der Ankunft am 5. April 1949 von 20 bis 22 Uhr abgeladen und sich bereits um 24 Uhr auf die Rückfahrt begeben. Das Berufungsgericht hat hierzu festgestellt, daß B. nach der Abfahrt von Bielefeld 5 Stunden in der Schlafkabine des Lastkraftwagens geschlafen hat, und es hat seiner Zeugenaussage Glauben geschenkt, daß er danach hinreichend ausgeruht gewesen ist. Für die hier zu entscheidenden Fragen hat es das Berufungsgericht daher für belanglos gehalten, ob die Klägerin gegen Vorschriften über die Regelung der Arbeitszeit verstoßen hat.

Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Braucht einem Fahrer eine etwaige Übermüdung auch nicht zum Bewußtsein zu kommen, so liegt es doch auf dem der Revision entzogenen Gebiet tatrichterlicher Beweiswürdigung, wenn das Berufungsgericht dem Zeugen geglaubt hat, ausgeruht gewesen zu sein. Bei der individuellen Verschiedenheit der menschlichen Natur und der Fähigkeit der Gewöhnung läßt sich auch kein allgemeiner Erfahrungssatz aufstellen, aus dem sich ableiten ließe, daß B., ein im Fernverkehr tätiger Berufskraftfahrer, der sich im Lenken des mit Schlafkabine ausgerüsteten Lastkraftwagens mit seinem Beifahrer abwechselte, auf jener Fahrt nicht genügend ausgeruht gewesen sein könne, nachdem er 5 Stunden geschlafen hatte.

IV.

Da auf beiden Seiten die Voraussetzungen für eine Schadenshaftung gegeben sind, hat das Berufungsgericht mit Recht eine Schadensausgleichung nach den in § 17 KrfzG - wie auch in § 8 SHpflG - ausgesprochenen Grundsätzen für geboten gehalten.

1. Bei der Untersuchung, inwieweit der Schaden von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist und ein Verschulden mitgewirkt hat, hat das Berufungsgericht zutreffend in erster Linie die von beiden Fahrzeugen ausgehende Betriebsgefahr in Betracht gezogen. Es hat erwogen, daß die allgemeine Betriebsgefahr des Eisenbahnzuges bei seiner größeren Geschwindigkeit und dem damit verbundenen längeren Bremsweg größer gewesen sei als die des Lastzuges, selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, daß die Länge des Lastzuges und die für die Sicht ungünstige Bauart des Motorwagens die Betriebsgefahr des Lastzuges erhöht hätten. Zu Lasten der Beklagten hat es das Berufungsgericht ferner gewertet, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn durch das Fehlen der für den verkehrsreichen Übergang gebotenen Sicherungseinrichtungen gesteigert gewesen ist und daß es der Beklagten als ein, wenn auch nur leicht fahrlässiges Verschulden zur Last fällt, ihre Anbringung unterlassen zu haben. Auf der anderen Seite hat das Berufungsgericht aber ein für den Unfall mitursächliches erhebliches Verschulden des Fahrers der Klägerin darin gesehen, daß er vor dem Übergang nicht angehalten und nach Öffnen des rechten Fensters Ausschau gehalten hat, ob auch kein Eisenbahnzug sich näherte. Auch habe er das etwa 100 bis 150 m entfernt stehende hochgestellte Einfahrtsignal unbeachtet gelassen, obwohl es ihm bei Beobachtung der Bahnstrecke in seiner Fahrtrichtung nach Twiste habe ins Auge fallen müssen. In Abwägung all dieser Umstände ist das Berufungsge-

richt zu der Auffassung gelangt, daß die Parteien den Schaden je zur Hälfte verursacht und zu tragen haben.

2. Die Revision verkennt nicht, daß die Abwägung Sache des Tatrichters ist und in der Revision nur daraufhin nachgeprüft werden kann, ob der Tatrichter die Abwägung nach zutreffenden rechtlichen Gesichtspunkten vorgenommen und die insoweit erheblichen Umstände vollständig und richtig berücksichtigt hat. Sie meint jedoch, daß das Berufungsurteil in dieser Hinsicht Anlaß zu Beanstandungen biete. Ihre Angriffe können indessen keinen Erfolg haben.

a) Da das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß festgestellt hat, daß der Übergang als verkehrsreicher nicht ordnungsmäßig gesichert gewesen ist, begegnet es auch keinen rechtlichen Bedenken, wenn das Berufungsgericht die Betriebsgefahr der Eisenbahn durch das Fehlen der Sicherungen als erhöht angesehen hat.

b) Daß die Beklagte bei ihren Sicherungsmaßnahmen auf Nachlässigkeiten habe Bedacht nehmen müssen, die im Verkehr eingerissen seien, kann dem Berufungsurteil nicht entnommen werden. Wenn das Berufungsgericht erwähnt hat, daß während der von ihm vorgenommenen Ortsbesichtigung keiner der vorbeikommenden Lastkraftwagen vor dem Übergang angehalten habe, so ist das nur zur Beleuchtung der Gefahren geschehen, denen der fließende Verkehr durch die besonders ungünstigen örtlichen Verhältnisse des Übergangs ausgesetzt ist. Nur das Fehlen der zur Sicherung des verkehrsreichen Übergangs erforderlichen Einrichtungen und das hierin liegende schuldhaftes Versäumnis der Beklagten hat das Berufungsgericht als mitursächlich für den Unfall in Betracht gezogen.

c) Wenn das Berufungsgericht ausgeführt hat, daß die Klägerin für das Verschulden ihres Fahrers nicht unmittelbar hafte, da der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB geführt sei, so hat es doch nicht verkannt, vielmehr zutreffend in Betracht gezogen, daß sie sich bei der Schadensausgleichung sein Verschulden als mitwirkende Unfallsursache unmittelbar zurechnen lassen muß. Die Rüge der Revision, daß §. 3 SHpflG unbeachtet geblieben sei, übersieht, daß sich das Berufungsgericht auf diese Bestimmung ausdrücklich bezogen hat.

d) Die Revision vermißt, daß es nicht als schuldhaftes Verhalten des Bacher in Anschlag gebracht worden ist, das Wagenfenster geschlossen gehalten und sich hierdurch außerstande gesetzt zu haben, die Warn- und Läutesignale der herannahenden Lokomotive wahrzunehmen. Indessen hat das Berufungsgericht die Tatsache, daß er das Fenster nicht geöffnet hat, sehr wohl als schuldhaft und für den Unfall ursächlich berücksichtigt. Hätte B. allein mit Öffnen des Fensters bereits durch Wahrnehmung der Pfeif- und Läutesignale das Herannahen des Zuges bemerken können, so hat es das Berufungsgericht weitergehend auch noch als schuldhaft, für den Unfall ursächliche Unterlassung angesehen, daß er sich nicht hinausgelehnt und Umschau gehalten hat. Danach geht es aber nicht an, mit der Revision sogar noch ein besonderes zusätzliches Verschulden darin zu erblicken, daß er nicht lediglich zwecks Wahrnehmung von Signalen das Fenster geöffnet hat.

Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Meiß Dr. Gelhaar Dr.K.E. Meyer Hanebeck Dr. Hauß