

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 157/64

URTEIL

Verkündet am
21. Dezember 1965
Kriegl,
Justizhauptsekr.

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

gegen

1.
2.
4.

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Dezember 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Nüßgens

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 26. Mai 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kraftdroschkenbesitzer Karl G., Ehemann der Beklagten Ella G. und Vater der übrigen Beklagten, befuhr am 12. April 1957 mit seinem Volkswagen die Dammstraße in Moorsee in Richtung auf die Nord-Südstraße. Neben ihm saß der Schweizer Wilhelm H., den er nach Kiel zum Ankauf eines Volkswagen befördern sollte. Als G. auf der Dammstraße an die Kreuzung mit dem Bahnkörper der Klägerin herankam, näherte sich von rechts aus Richtung Bocksee ein Triebwagen der Klägerin mit einer Geschwindigkeit von 40 km/st. Der Triebwagenführer T. sah den Wagen G. erst, als der Triebwagen höchstens 100 m und wenigstens 40 m von der Kreuzung entfernt war. Er bremste nicht, G. hielt direkt vor dem Gleis an und

- 3 -

fuhr plötzlich wieder an. Als sich der Volkswagen mitten auf dem Gleis befand, wurde er von dem Triebwagen erfaßt. G. und sein Fahrgast H. wurden getötet. Der Volkswagen erlitt Totalschaden; der Triebwagen wurde beschädigt.

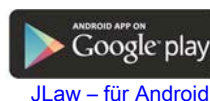
G. war mit seinem Wagen von seinem Gehöft in Moorsee gekommen, das unmittelbar rechts in dem Winkel liegt, den die Dammstraße mit der Eisenbahnstrecke bildet. Etwa 150 m vor der Kreuzung stand zur Unfallzeit ein Schild, das die Geschwindigkeit auf der Straße auf 10 km/st begrenzte. Für einen Kraftfahrer, der aus Richtung Moorsee kommt, ist der Bahnübergang schwer einzusehen, weil sich auf der rechten Seite das Gehöft des G. befindet. 13 m vor den Schienen ist ein Triebwagen erst zu sehen, wenn dieser noch 39 m von der Kreuzung entfernt ist. Befindet sich der Betrachter 10 m vor dem Gleis, so ist ein Triebwagen sichtbar, der sich 68 m vor der Kreuzung befindet. Bei einer Entfernung von 7 m vor dem Gleis ist die Strecke vom Fahrersitz eines Personenkraftwagens auf 400 m einzusehen und 5,5 m vor dem Gleis kann man die Strecke ganz überblicken. Der Übergang war weder durch Schranken noch durch Blinksignale gesichert. An ihm stand damals 5,50 m vor den Schienen ein Warnkreuz nach Bild 4 e der Anlage zur StVO. Für die Fahrzeuge der Klägerin war vor dem Übergang die Abgabe von Warnsignalen angeordnet, nicht aber eine Ermäßigung der Geschwindigkeit vorgeschrieben.

Die Klägerin hat die Beklagten als Erben des Karl G. auf Schadensersatz in Anspruch genommen und zur Begründung vorgebracht: G. habe den Unfall allein verschuldet. Gegenüber seinem Verschulden falle die Betriebsgefahr ihres Triebwagens nicht ins Gewicht. Weder sie noch ihren Fahrer T. treffe eine Schuld an dem Unfall.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Mit der Klage hat die Klägerin von den Beklagten 9 526,24 DM nebst Zinsen als Ersatz für die Schäden an ihrem Triebwagen verlangt.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie bestreiten nicht, daß Karl G. den Unfall verschuldet hat, sind aber der Ansicht, die Klägerin und ihren Fahrer T. treffe ebenfalls ein Verschulden an dem Unfall, mindestens müsse sich die Klägerin die von ihrem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr anrechnen lassen. Ferner haben die Beklagten mit einem Anspruch auf Ersatz der Beerdigungskosten und auf Schadensersatz für die Zerstörung des Volkswagens in Höhe von 4 000 DM aufgerechnet.

Schließlich haben die Beklagten Widerklage erhoben mit dem Antrag, die Klägerin zur Zahlung von 6 300 DM zu verurteilen.

Mit dieser Widerklage haben die Beklagten den Ausgleichsanspruch geltend gemacht, der von der F. Versicherungs-AG an sie abgetreten worden ist. Die Versicherungsgesellschaft hat als Haftpflichtversicherer des Karl G. an die Hinterbliebenen des bei dem Unfall ums Leben gekommenen Wilhelm H. 9 900 DM als Schadensersatz nach § 844 Abs. 2 BGB und an die Landesversicherungsanstalt Schleswig-Holstein 9 000 DM zur Abfindung der Rückgriffansprüche gezahlt, die die Landesversicherungsanstalt nach § 1542 RVO als Rechtsnachfolger der Hinterbliebenen des H. geltend gemacht hat. Die F. Versicherungs-AG ist der Ansicht, die Klägerin habe 1/3 ihrer 18.900 DM betragenden Aufwendungen nach § 426 BGB auszugleichen. Sie hat den nach § 67 VVG auf sie übergegangenen Ausgleichsanspruch in Höhe von 6 300 DM an die Beklagten abgetreten.

Die Klägerin hat um Abweisung der Widerklage gebeten.

Das Landgericht war der Ansicht, daß der Schaden zu 3/4 von den Beklagten und zu 1/4 von der Klägerin zu tragen ist. Es hat der Klägerin auf die Klage hin 6 144,68 DM zugesprochen. Auf die Widerklage hat es die Klägerin verurteilt, an die Beklagten 4 725 DM zu zahlen. Im übrigen sind Klage und Widerklage abgewiesen worden.

Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Mit der Revision erstrebt die Klägerin, daß die Widerklage in vollem Umfang abgewiesen und der Klage stattgegeben wird, soweit das Landgericht sie abgewiesen hat. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Schadensverteilung des Landgerichts gebilligt. Zutreffend ist es davon ausgegangen, daß die Beklagten als Rechtsnachfolger des Karl G. nach den §§ 823 BGB und 7 StVG für den Schaden der Klägerin einzustehen haben, daß aber auch die Klägerin nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes hierfür verantwortlich ist, weil der Unfall sich bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet hat und nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.

Bei der Abwägung nach § 17 StVG hat das Berufungsgericht zu Lasten der Beklagten berücksichtigt, daß Karl G. nicht am Warnkreuz gehalten hat, wie § 3 a Abs. 5 StVO es vorschreibt, sondern bis dicht an die Schienen herangefahren ist. Es stellt fest, daß G. den Triebwagen rechtzeitig gesehen hat und schon am Warnkreuz hätte halten können. Den ursächlichen Zusammenhang zwischen dieser schuld-

haften Verletzung der Verkehrspflichten und dem Unfall bejaht das Berufungsgericht mit der Erwägung, daß G■■■■■, wenn er schon am Warnkreuz, also 5,50 m vor den Schienen gehalten hätte, seinen Wagen bei einem versehentlichen Wiederanfahren noch rechtzeitig wieder zum Halten hätte bringen können. Dabei nimmt es ebenso wie das Landgericht an, dieses Wiederanfahren, daß ein Zeuge als ein "Anrucken" bezeichnet habe, sei darauf zurückzuführen, daß Germann beim Anhalten den Gang nicht herausgenommen, sondern nur ausgekuppelt habe. Sein Fuß müsse dann während des Haltens vom Kupplungspedal abgeglitten sein. Da hierdurch die Kupplung wieder eingeschaltet worden sei, habe der Wagen sich mit Standgas ruckweise vorwärts bewegt und auf die Schienen gestellt. Dieser zweite Fehler sei ebenfalls für den Unfall ursächlich geworden. Er habe sich aber nur deshalb mit so schweren Folgen auswirken können, weil Germann unter Verletzung des § 3 a Abs. 5 StVO zu nahe an den Schienen gehalten habe.

Der Klägerin hat das Berufungsgericht die Betriebsgefahr ihres Triebwagens angelastet und dabei berücksichtigt, daß der Bahnübergang nicht mit Schranken versehen war. Das Fehlen der Schranken, so wird im Berufungsurteil weiter ausgeführt, sei der Klägerin zwar nicht als Verschulden anzurechnen, weil es sich nicht um einen verkehrsreichen Übergang gehandelt habe, es habe aber die Betriebsgefahr der Bahn erhöht und habe sich auch bei dem Unfall ausgewirkt, denn bei einem mit Schranken versehenen Übergang wäre G■■■■■ gar nicht in die Lage gekommen, auf den Bahnkörper selbst und bis unmittelbar an die Schienen heranzufahren. Sein Wagen wäre vielmehr vor den Schranken und damit in dem erforderlichen Sicherheitsabstand von den Schienen zum Halten gekommen. Wenn er von hier aus durch versehentliches Einschalten der Kupplung wieder angefahren wäre, wäre der Unfall vermieden worden, weil der Wagen sich nur mit Standgas, also mit geringer Kraft fortbewegte und deshalb die Schranke nicht hätte durchbrechen können.

Das Berufungsgericht knüpft sodann an die Rechtsprechung an, nach der es auch bei erhöhter Betriebsfahr der Bahn gerechtfertigt sein kann, den vollen Schaden dem Fahrer des Kraftfahrzeugs aufzuerlegen, wenn ihn ein grobes Verschulden an dem Unfall trifft. Es hält eine solche Verteilung des Schadens im vorliegenden Falle nicht für angebracht, weil dem Karl G. keine grobe Fahrlässigkeit zur Last zu legen, sein Verschulden vielmehr nicht besonders schwer zu werten sei. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts ist gegenüber dem Verschulden des G. bei der Verteilung des Schadens auch zu berücksichtigen, daß die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes über das gewöhnliche Maß hinaus gesteigert war. Das Berufungsgericht hat daher den Beklagten mit Rücksicht auf das Verschulden des G. den größeren Teil des Schadens auferlegt, aber auch die Klägerin mit 1/4 des Unfallschadens belastet.

II. Die Abwägungsgründe des Berufungsgerichts sind entgegen der Meinung der Revision rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Revision bezweifelt nicht, daß sich das Fehlen von Schranken bei dem Unfall ausgewirkt hat. Sie ist aber der Ansicht, daß es sich hierbei nicht um eine adäquate Bedingung des Erfolgs gehandelt habe. Im Sinne der Adäquanzlehre sei zu fragen gewesen, ob das Fehlen der Schranken das Heranfahren bis unmittelbar an den Gleiskörper generell in nicht unerheblicher Weise ermöglicht habe. Für die Beantwortung dieser Frage habe auf das überwiegende Verhalten von Kraftfahrern abgestellt und berücksichtigt werden müssen, daß das Überfahren des Warnkreuzes ein vorsätzlicher Verstoß gegen das Verkehrsgebot des § 5 a Abs. 5 StVO gewesen sei.

Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Ein adäquater Kausalzusammenhang ist gegeben, wenn ein Umstand im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen geeignet war, den Erfolg herbeizuführen (u.a. Urteile des BGH vom 16. Februar 1960 - VI ZR 62/59 - VersR 1960, 596 und vom 14. Juni 1960 - VI ZR 111/59 - VersR 1960, 924). Daß Kraftfahrer vor einem unbeschränkten Bahnübergang nicht am Warnkreuz anhalten, sondern näher an die Schienen heranfahren, ist keineswegs ungewöhnlich. Es liegt auch nicht fern, daß ein Fahrer, der annimmt, alsbald weiterfahren zu können, bei eingeschaltetem Gang auskuppelt und dann aus Versehen den Fuß vom Kupplungspedal nimmt. Da die Möglichkeit eines Unfalls, wie er hier eingetreten ist, an einem unbeschränkten Bahnübergang generell in nicht unerheblicher Weise erhöht ist, kann nicht zweifelhaft sein, daß das Fehlen der Schranken nicht nur eine *conditio sine qua non*, sondern auch eine adäquate, der Klägerin also zuzurechnende Bedingung des Erfolges war.

Mit einer weiteren Rüge wendet sich die Revision dagegen, daß das Berufungsgericht das Verhalten des G [REDACTED] nicht als grob fahrlässig bewertet hat. Sie irrt, wenn sie meint, das Berufungsurteil lasse nicht erkennen, welche Vorstellungen das Berufungsgericht von dem Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit gehabt habe. Nach dem Urteilszusammenhang ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß grobe Fahrlässigkeit vorliegt, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt worden und das unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen (BGHZ 10, 14 sowie die Urteile des BGH vom 19. Januar 1959 - III ZR 194/57 - VRS 16, 105 = VersR 1959, 348 und vom

28. Februar 1963 - III ZR 207/61 - VersR 1963, 652). Es hat es offensichtlich nicht für erforderlich gehalten, diese allgemein anerkannte Begriffsbestimmung ausdrücklich zu wiederholen. Hat das Berufungsgericht aber den Begriff der gewöhnlichen Fahrlässigkeit zutreffend beurteilt und auch das Wesen der groben Fahrlässigkeit richtig erkannt, so gehört die Frage, ob im Einzelfall eine Fahrlässigkeit als einfach oder als grob zu beurteilen ist, im wesentlichen zur tatrichterlichen Würdigung, deren Nachprüfung dem Revisionsgericht grundsätzlich verschlossen ist (u.a. BGHZ 10, 14, das oben genannte Urteil vom 19. Januar 1959 aaO sowie die Urteile des BGH vom 27. November 1962 - VI ZR 10/62 - VersR 1963, 241 und vom 17. Januar 1963 - III ZR 173/61 - VersR 1963, 711). Allerdings wäre es ein zu beachtender Rechtsfehler, wenn das Berufungsgericht Umstände unberücksichtigt gelassen hätte, die für die Beurteilung dieser Frage von Bedeutung sind. Das wird indes von der Revision zu Unrecht gerügt. Sie meint, es habe berücksichtigt werden müssen, daß G. in unmittelbarer Nähe der Unfallstelle gewohnt hat und ihm die Örtlichkeit daher bestens vertraut gewesen sei, so daß es besonders schwer wiege, wenn er nicht einmal die durchschnittliche Vorsicht eines Kraftfahrers vor einem Bahnübergang beobachtet habe. Daß ein Kraftfahrer die örtlichen Verhältnisse kennt und einen unbeschränkten Bahnübergang mit seinen Sichtverhältnissen genau kennt, ist gewiß für das Maß seines Verschuldens von Bedeutung, wenn er trotz seiner Ortskenntnisse nicht die nötige Vorsicht und Aufmerksamkeit walten läßt und deshalb einen sich nähernden Zug übersieht. Die Ortskenntnis des Kraftfahrers kann aber keine maßgebende Rolle spielen, wenn er, wie es bei Karl G. der Fall war, den Zug bemerkt und deshalb mit seinem Fahrzeug bereits angehalten hat. Das Verschulden G. liegt auf einer anderen Ebene und hat mit seiner Kenntnis der Örtlichkeit nichts zu tun. Es ist daher kein Rechtsfehler darin zu sehen

daß das Berufungsgericht diesem Umstand bei der Beurteilung des den Karl G. [REDACTED] treffenden Verschuldens keine entscheidende Bedeutung beigemessen hat.

Auch im übrigen sind gegen die Erwägungen des Berufungsgerichts zur Abwägung keine rechtlichen Bedenken zu erheben. Daher ist die auf dieser Abwägung beruhende Verteilung des Schadens für das Revisionsgericht bindend.

Demgemäß war die Revision der Klägerin zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Nüßgens