

Verkündet am 7. Oktober 1960  
Kriegl, Justizobersekretär  
als Urkundsbeamter der  
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

- 1) der Firma N [REDACTED] Schrauben- und Mutterwerke,  
jetzt: N [REDACTED] Maschinen- und Schraubenwerke Aktien-  
gesellschaft, P [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmit-  
glieder Direktor E [REDACTED] und Direktor Dr. Ing. M [REDACTED] in  
P [REDACTED],
- 2) den Kraftfahrer Erhard M [REDACTED], G [REDACTED], G [REDACTED] Str. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten, zu 1) Anschluß-  
berufungsklägerin und zu 1) und 2) Revisions-  
klägern,

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

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahn-  
direktion Hannover, diese vertreten durch ihren Präsidenten  
in H [REDACTED], J [REDACTED] Straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin, Anschlußberufungs-  
beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-  
liche Verhandlung vom 27. September 1960 unter Mitwirkung  
der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. K.E. Meyer, Hanebeck,  
Dr. Bode und H. Meyer

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Beklagten zu 1 wird das Urteil  
des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle  
vom 29. Juli 1959 teilweise aufgehoben und wie  
folgt neu gefaßt:

1. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil  
der 5. Zivilkammer des Landgerichts in Hannover  
vom 12. Dezember 1957 geändert:

Der Klageanspruch wird gegen beide Beklagte,  
gegen die Beklagte zu 1 jedoch nur im Rahmen des  
Straßenverkehrsgesetzes, zu 5/6 dem Grunde nach  
für gerechtfertigt erklärt.

2. Die weitergehende Berufung der Klägerin und die Anschlußberufung der Beklagten zu 1 werden zurückgewiesen.
3. Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsrechtszuges bleibt dem Schlußurteil des Landgerichts vorbehalten.

II. Die weitergehende Revision der Beklagten zu 1, die Revision des Beklagten zu 2 und die Anschlußrevision der Klägerin werden zurückgewiesen.

III. Die Kosten der Revisionsinstanz werden wie folgt verteilt: Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten der Klägerin tragen die Klägerin  $\frac{6}{11}$ , die Beklagten zu 1) und 2) gesamtschuldnerisch  $\frac{2}{55}$ , der Beklagte zu 2) weitere  $\frac{23}{55}$ ; im Verhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1) trägt die Klägerin jedoch  $\frac{13}{14}$ , im Verhältnis zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 2) der Beklagte zu 2)  $\frac{5}{6}$ .

Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) tragen die Klägerin  $\frac{13}{14}$ , die Beklagte zu 1)  $\frac{1}{14}$ , von den außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2) die Klägerin  $\frac{1}{6}$ , der Beklagte zu 2)  $\frac{5}{6}$ .

Von Rechts wegen

- 3 -

**Tatbestand:**  
-----

Am 7. August 1954 kam es gegen 22.30 Uhr beim Bahnhof Rethen/Leine auf dem schienengleichen Wegeübergang der Landstraße Pattensen/Rethen über die Eisenbahnstrecke Hannover-Göttingen zu einem Zusammenstoß zwischen dem aus Richtung Hannover kommenden D-Zug D 82 (Alpen-Nordsee-Express) und einem auf der Fahrt von Rohrsen (bei Hameln) nach Peine befindlichen Krantransport, dessen Zugmaschine der beklagten Aktiengesellschaft gehörte und der von dem Beklagten M. gesteuert wurde. Dabei entgleisten die Zuglokomotive und der Tender mit allen, der nachfolgende Postwagen mit den ersten beiden Achsen. Für die erheblichen Schäden an der Lokomotive verlangt die Klägerin von den Beklagten etwa 56.000 DM Schadensersatz.

Mit dem Transport des sehr großen Baukranes war die Beklagte von der Eigentümerin des Kranes, der Firma Friedrich H. in P. beauftragt. Die Beklagte, die derartige Kräne herstellt, beauftragte mit der Überführung des Kranes ihren Kraftfahrer M. (Bekl. zu 2), der schon oft für die Beklagte derartige Krantransporte ausgeführt hatte. Der Lastzug bestand aus einer starken Hanomag-Zugmaschine, einem zweiachsigen Lastwagenanhänger, auf dem das Vorderende des Kranes drehbar gelagert war, und einem von einem besonderen Fahrer gesteuerten einachsigen Unterwagen, auf dem das hintere Ende des Kranes ruhte.

Für die Durchführung des Transportes hatte das Straßenverkehrsamt des Landkreises P. auf Antrag der Firma H. eine Sondergenehmigung erteilt (§§ 5, 47 StVO, 32, 70 StVZO). In ihr war die Länge des Fahrzeuges einschließlich Ladung mit 25 m angegeben und der Fahrweg wie folgt vorgeschrieben: "Bundesstraße 217 von Hameln-Rohrsen über Springe bis Steinkrug; von Steinkrug Landstraße erster Ordnung über Hüpde bis zur Bundesstraße 3 bis Pattensen,

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  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

von dort Landstraße erster Ordnung über Rethen, Wassel, Bundesstraße 65 bis Peine". Der Transport sollte nach der Genehmigung durch eigene Begleitkräfte gesichert werden.

Als der Beklagte am Nachmittag des 7. August 1954 zur Durchführung des Transportes in Rohrsen eintraf, stellte er fest, daß die in der Sondergenehmigung angegebene Länge des Transportes - 25 m - nicht zutraf. Tatsächlich hatte das Fahrzeug einschließlich Ladung eine Länge von 36,25 m. Der Beklagte setzte sich deshalb mit der Verkehrspolizei in Hannover fernmündlich in Verbindung, wies auf diese Unstimmigkeit hin und bat um Gestellung eines Begleitkommandos der Polizei. Mit der Gestellung dieses Kommandos wurde der dritte motorisierte Verkehrszug in Nienburg beauftragt. Als die Polizeibeamten - Polizeihauptwachtmeister W. [REDACTED] als Führer des Kommandos und Polizeihauptwachtmeister Sk. [REDACTED] als Begleiter und Fahrer - gegen 18,20 Uhr in Rohrsen erschienen, wies der Beklagte auch sie darauf hin, daß der Transport erheblich länger sei als in der Genehmigung angegeben war. Die beiden Polizeibeamten übernahmen es trotzdem, den Krantransport mit ihrem Kraftwagen (Volkswagen) zu begleiten. Zwischen ihnen und dem Beklagten wurde vereinbart, daß er hinter dem Polizeifahrzeug herfahren solle. Nachdem sich der Transport wegen der Ortsunkenntnis der Polizeibeamten bei Steinkrug einmal verfahren hatte und deshalb wenden mußte, traf er kurz vor 22.30 Uhr am Bahnübergang bei Rethen ein. Dort führt die von dem Kranzug benutzte Landstraße Pattensen-Rethen in einer schwachen Krümmung und leicht ansteigend an die Westseite des Bahnübergangs heran. Sie überquert den etwa 13 m breiten zweigleisigen Bahnübergang in west-östlicher Richtung und gabelt sich unmittelbar hinter dem Übergang nach Norden und Süden in zwei Teile, die fast rechtwinklig zum Bahnübergang (also parallel zu den Schienen) verlaufen und leicht abfallend in die Bundesstraße 6 (Hannover-Hildesheim)

einmünden. Südwestlich des Bahnübergangs, aber ganz in seiner Nähe befindet sich das Schrankenwärterhaus, von dem aus die beiden Schranken des Bahnüberganges bedient werden. Als sich das Begleitfahrzeug der Polizei dem Bahnübergang näherte, waren die Schranken geschlossen, weil gerade ein Güterzug durchfuhr. Das Begleitfahrzeug hielt in einigem Abstand (etwa 14 m) vor der Schranke an und blieb dort auch noch stehen, als der diensttuende Schrankenwärter Helmut He [REDACTED] nach der Durchfahrt des Güterzuges die Schranken wieder geöffnet hatte. Polizeihauptwachmeister W [REDACTED] wollte den Krantransport, der ein Stück hinter dem Kraftwagen der Polizei zurückgeblieben war, zunächst herankommen lassen. Als das geschehen war, überquerte er mit seinem Wagen in schneller Fahrt den Bahnübergang und hielt jenseits des Übergangs an. Der Krantransport folgte dem Polizeifahrzeug und fuhr mit Schrittgeschwindigkeit im ersten Gang über den Bahnübergang. Der Schrankenwärter He [REDACTED] hatte sich nach dem Öffnen der Schranke in sein Wärterhaus begeben, um dort den Fernspruch über die Durchfahrt des aus Richtung Hannover erwarteten D 82 durch den Bahnhof Wülfel abzuhören. Als ihm diese Durchfahrt gemeldet war, begab er sich an die neben dem Wärterhaus stehenden Windenböcke, um die Schranken zu schließen. Das war ihm aber nicht mehr möglich, weil inzwischen die Zugmaschine des Krantransportes bereits unter der westlichen Schranke auf dem Bahnkörper angelangt war. In diesem Zeitpunkt hatte der D-Zug den Block Grasdorf, der etwa 2000 m vom Bahnübergang entfernt liegt, bereits passiert. He [REDACTED], der jetzt erkannte, daß er sich um einen sehr langen Transport handelte, rief den Begleitern des Krantransportes - das waren neben dem Beklagten M [REDACTED] fünf weitere Personen - mehrmals sinngemäß zu: "Weiterfahren! Weiterfahren! Der D-Zug kommt!" Der Kranlastzug fuhr langsam weiter. Als der Schrankenwärter in den fol-

genden Sekunden erkannte, daß der Krantransport die Gleise vor dem Eintreffen des D-Zuges nicht mehr rechtzeitig räumen würde, lief er an den Fernsprecher und gab dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Rethen die Warnmeldung: "Betriebsgefahr! Haltet Züge an!" Daraufhin stellte der Fahrdienstleiter sofort das Hauptsignal - es befindet sich 220 m vor dem Bahnübergang - auf Halt. Der Lokomotivführer des D 82, der schon von sich aus bemerkt hatte, daß auf dem Bahnübergang irgendetwas nicht in Ordnung sei, sah das Signal auf Halt fallen, als der Zug sich noch etwa 200 m vor diesem Signal befand. Er leitete eine Schnellbremsung sowie Sandstreuung ein und betätigte die Zusatzbremse der Lokomotive. Hierdurch wurde die Fahrgeschwindigkeit des D-Zuges, die bis dahin etwa 85 bis 90 km/st betragen hatte, bis zum Erreichen des Bahnübergangs auf etwa 40 km/st herabgemindert. Mit dieser Geschwindigkeit fuhr die Lokomotive auf den Unterwagen des Krantransportes auf. Durch den Anprall wurde der Unterwagen und der darauf ruhende Kran um 90 Grad herumgeschleudert. Die Fahrer und Begleiter des Krantransportes waren kurz vor dem Zusammenstoß von dem Fahrzeug abgesprungen.

Die Klägerin macht für ihren Schaden die Beklagten verantwortlich und hat zur Begründung vorgetragen:

Die verklagte Aktiengesellschaft sei schon deshalb verantwortlich, weil bei der Beantragung der Sondergenehmigung die Länge des Krantransportes nicht richtig angegeben worden sei. Bei Angabe der richtigen Maße wäre die Genehmigung nicht für den eingeschlagenen Fahrweg erteilt, sondern vorgeschrieben worden, daß der Transport über die Autobahn und Bundesstraßen geführt wurde. Die Beklagte habe die Sondergenehmigung prüfen und ihrem Fahrer Weisungen für den Fall geben müssen, daß die Genehmigung nicht in Ordnung war.

Der Beklagte M. habe den Krantransport überhaupt nicht durchführen dürfen, weil keine ordnungsgemäße Sondergenehmigung vorgelegen habe. Er habe aber auch auf der Fahrt schuldhaft verkehrswidrig gehandelt. Ihm sei der Bahnübergang bei Rethen bekannt gewesen. Da es sich hier um eine der meistbefahrenen, wenn nicht gar die am meisten befahrene Strecke im Bezirk der Bundesbahndirektion Hannover gehandelt habe, habe er mit regem Zugverkehr rechnen müssen. Der Beklagte habe deshalb den vorausfahrenden Polizeibeamten nicht ohne weiteres folgen dürfen, sondern habe sich, bevor er den Übergang befuhr, mit ihnen und dem Schrankenwärter in Verbindung setzen müssen, um zu klären, ob zum gefahrlosen Überqueren des Übergangs genügend Zeit zur Verfügung stand. Der Beklagte habe auch nicht geprüft, ob es mit einem derart langen Transport überhaupt möglich war, den Bahnübergang zu überqueren.

Für sie selbst sei, so trägt die Klägerin weiter vor, der Unfall ein unabwendbares Ereignis gewesen. Den Schrankenwärter He. treffe kein Verschulden. Er habe die Schranken rechtzeitig schließen wollen. Infolge der Dunkelheit habe er nicht sehen können, daß sich ein ungewöhnlich langer Lasttransport näherte. He. habe, als er die Gefahr erkannte, in vorbildlicher Weise alles zur Abwendung des Unfalls Erforderliche getan, insbesondere rechtzeitig die Warnmeldung "Betriebsgefahr" gegeben.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten und geltend gemacht: Das Begleitkommando der Polizei habe die tatsächliche Länge des Fahrzeugs gekannt und habe den Transport genehmigt. Hierzu seien die Polizeibeamten ermächtigt gewesen. Der Beklagte M. sei nicht verpflichtet gewesen, sich vor dem Überqueren des Bahnübergangs mit dem Schrankenwärter in Verbindung zu setzen und zu klären, ob der Übergang zu dieser Zeit ohne Gefahr überquert werden konnte. Das sei allenfalls Aufgabe der Polizeibeamten

gewesen. Da der Beklagte mit ihnen vereinbart habe, er solle dem Polizeiauto folgen und da die Polizei die Sicherung und Absperrung übernommen habe, habe er sich auf die Maßnahmen der Polizei verlassen dürfen. Den Bahnübergang habe er genau gekannt. Es sei ohne weiteres möglich gewesen, ihn mit dem Krantransport in Schrittgeschwindigkeit zu überqueren.

Die Beklagten sind der Ansicht, der Unfall sei ausschließlich auf das Verschulden des Schrankenwärters He [REDACTED] zurückzuführen. Dessen Unaufmerksamkeit ergebe sich schon daraus, daß er den beleuchteten Krantransport nicht gesehen habe. He [REDACTED] habe nach der Durchfahrt des Güterzuges die Bahnschranken nicht wieder öffnen dürfen oder habe sie früher wieder schließen müssen.

Soweit die Klage auf § 831 BGB gestützt wird, hat die Beklagte für ihren Fahrer den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB angetreten.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, soweit sie gegen den Fahrer (Beklagten [REDACTED]) gerichtet ist und hat den Klageanspruch gegen die Halterin des Fahrzeugs (Beklagte zu 1) im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch gegen beide Beklagte zu fünf Sechsteln dem Grunde nach bejaht. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen.

Mit der Revision erstreben die Beklagten die Abweisung der gesamten Klage. Die Klägerin hat sich der Revision angeschlossen. Sie verfolgt ihren vollen Klageantrag gegen beide Beklagte weiter.

Entscheidungsgründe:

A. Zur Haftung des Beklagten M.

I. Das Berufungsgericht hat sich nicht ausdrücklich zu der Frage geäußert, ob der Beklagte nicht schon deshalb für den Schaden der Klägerin einzustehen hat, weil er die Fahrt ohne eine ordnungsgemäße Erlaubnis durchgeführt hat. Ersichtlich hat es aber in dieser Frage die Auffassung des Landgerichts gebilligt, daß der Beklagte unter diesem Gesichtspunkt nicht zur Verantwortung gezogen werden kann, weil ihn insoweit kein Verschulden trifft.

Nach § 5 StVO bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen, deren Abmessungen ungewöhnlich groß sind, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde. Solche Fahrzeuge können die Flüssigkeit und die Sicherheit des Straßenverkehrs empfindlich beeinträchtigen. Deshalb ist der Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit gegeben worden, den Einsatz ungewöhnlich schwerer oder umfangreicher Fahrzeuge im Einzelfall auszuschließen oder auf bestimmte, genau festzulegende Straßen und Zeiten zu beschränken (vgl. die Allg. Verw. V. zu § 5 StVO). Nun hatte die Firma H. zwar eine Genehmigung des Straßenverkehrsamts des Landkreises P. erwirkt. Diese Genehmigung entsprach aber nicht den zu stellenden Anforderungen, denn in ihr war nur ein Transport mit einer Gesamtlänge von höchstens 25 m, nicht aber die Fahrt mit einem erheblich längeren Fahrzeug genehmigt. Die Beklagten oder die Firma hätten sich daher erneut an das Straßenverkehrsamt des Landkreises P. wenden müssen, um eine ordnungsgemäße Genehmigung zu erwirken. Dieses Amt hätte, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, die Genehmigung des 36,25 m langen Krantransportes von anderen Bedingungen abhängig gemacht, insbesondere einen anderen Fahrweg vorgeschrieben, sodaß es nicht zum Unfall gekommen wäre.

Das Landgericht hat dem Beklagten keinen Vorwurf daraus gemacht, daß er sich nicht an die zuständige Straßenverkehrsbehörde, sondern an den Kommandeur der Schutzpolizei in Hannover gewandt und um Abstellung eines polizeilichen Begleitkommandos gebeten hat. Es hat ausgeführt: Die zur Begleitung des Transportes abgeordneten Polizeibeamten hätten die Divergenz zwischen der tatsächlichen Länge des Transportes sowie den Angaben in der schriftlichen Genehmigung gekannt und gleichwohl keine Bedenken gegen die Durchführung des Transportes gehabt. Unter diesen Umständen seien die an einen Kraftfahrer zu stellenden Anforderungen überspannt, wenn man von ihm verlangen wolle, daß er trotzdem die Fahrt habe unterlassen sollen. Das Landgericht hat unentschieden gelassen, ob Polizeihauptwachtmeister W. berechtigt war, unter diesen Umständen die Begleitung des Transportes zu übernehmen oder ob er die Fahrt hätte unterlassen müssen. Es meint, den Beklagten treffe jedenfalls kein Verschulden, denn er habe davon ausgehen dürfen, daß der Mangel in der schriftlichen Genehmigung gedeckt sei durch die Billigung der zur Transportbegleitung abkommandierten Polizeibeamten. Dieser Ansicht des Landgerichts ist zuzustimmen. Ersichtlich hat auch das Berufungsgericht sie gebilligt.

II. Bei Prüfung der Frage, ob der Beklagte sich auf der Fahrt selbst verkehrsrichtig verhalten hat, ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, daß der Fahrer eines so ungewöhnlich langen und schwerfälligen Fahrzeugs verpflichtet ist, besondere Sorgfalt walten zu lassen. Das ist zu fordern, weil sich aus der Art und der Beschaffenheit eines derartigen Transportes besondere Gefahren für den Straßenverkehr ergeben. Je gefährlicher ein Verkehrsmittel für andere Verkehrsteilnehmer ist, desto größere Sorgfalt muß sein Führer anwenden. Diese erhöhte Sorgfaltspflicht gilt in besonderem Maße, wenn

der Fahrer gezwungen ist, mit seinem langen, langsamen und schwerfälligen Fahrzeug eine stark befahrene Bahnstrecke zu überqueren. Hier kann sich für ihn die Verpflichtung ergeben, daß er sich mit dem Schrankenwärter in Verbindung setzt, um zu klären, ob für das Überqueren des Bahnübergangs genügend Zeit zur Verfügung steht. Das ergibt sich aus der Grundregel des § 1 StVO, die der Kraftfahrer auch gegenüber dem Zugverkehr zu beachten hat. Er muß sich daher vor und beim Überqueren einer Bahnstrecke so verhalten, daß der Bahnverkehr nicht gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Für den jetzt zu entscheidenden Fall hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß der Beklagte diese seine Pflichten verletzt hat. Wie es - dem Sachverständigen Prof. Dr. Klein folgend - feststellt, konnte das Überqueren des Bahnübergangs beim Bahnhof Rethen 5 bis 6 Minuten in Anspruch nehmen, weil bei einem derartigen Transport nicht nur mit einem zügigen Ablauf, sondern auch mit gewissen Schwierigkeiten und Zwischenfällen gerechnet werden muß. Der Beklagte kannte den Bahnübergang und wußte, daß es sich um eine stark befahrene Bahnstrecke handelt. Unter diesen Umständen bedeutet es keine Überspannung der an einen Kraftfahrer zu stellenden Anforderungen, wenn das Berufungsgericht von ihm verlangt hat, daß er sich vor dem Befahren des Bahnübergangs bei dem Schrankenwärter hätte erkundigen müssen, ob bei der Zugfolge, wie sie für die nächste Zeit zu erwarten war, genügend Spielraum für das Überqueren des Bahnübergangs verblieb. Hätte er das getan, so wäre ihm, wie das Berufungsgericht feststellt, mit Sicherheit das Befahren des Bahnübergangs untersagt worden, weil der D-Zug 82 sich bereits dem Übergang genähert hatte.

Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, daß die Anwesenheit des polizeilichen Begleitkommandos den Beklagten nicht von der Verpflichtung befreite, durch eine Fühlungnahme mit dem Schrankenwärter sicherzustellen, daß der Krantransport den Bahnübergang ohne Gefahr überqueren konnte. Gewiß war es, wie der Revision zuzugeben ist, Aufgabe der den Transport begleitenden Polizeibeamten, andere Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren des Transportes zu bewahren und diesem großen und schwerfälligen Fahrzeug den Weg so gut wie möglich frei zu machen. Es mag auch sein, daß es zu diesem Aufgabenbereich der Polizei auch gehörte, das gefahrlose Überqueren des gefährlichen Bahnübergangs sicherzustellen und zu diesem Zweck mit dem Schrankenwärter Fühlung zu nehmen. Unter den Verhältnissen, wie sie hier festgestellt sind, konnte der Beklagte sich aber nicht darauf verlassen, daß die Polizeibeamten dieser ihrer Verpflichtung nachgekommen waren. Ihm war bekannt, daß die Polizeibeamten die örtlichen Verhältnisse nicht kannten und deshalb in Steinkrug zunächst einen falschen Weg eingeschlagen hatten. Hiernach konnte der Beklagte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, nicht damit rechnen, daß die Polizeibeamten von sich aus die besonderen Schwierigkeiten kannten, die sich gerade bei der Überquerung dieses Übergangs ergaben, und daß sie sich deshalb vor dem Überqueren der Bahnstrecke mit dem Schrankenwärter in Verbindung gesetzt hatten. Das Berufungsgericht ist daher rechtsirrtumsfrei zu dem Ergebnis gekommen, daß der Beklagte selbst verpflichtet war, dafür zu sorgen, daß er die verkehrsreiche Bahnstrecke mit dem Krantransport überqueren konnte, ohne sich und andere zu gefährden. Da er die besondere Sorgfaltspflicht, die ihm in dieser Lage oblag, verletzt hat, ist er nach § 823 BGB verpflichtet, den Schaden der Klägerin zu ersetzen.

B. Zur Haftung der beklagten Aktiengesellschaft.

Da der Fahrer der Beklagten den Schaden der Klägerin widerrechtlich verursacht hat, haftet die Beklagte nach § 831 BGB, wenn sie nicht nachweist, daß sie bei der Auswahl und Überwachung ihres Fahrers sowie bei der Vorbereitung und Leitung der Fahrt die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Entgegen der Ansicht des Landgerichts, das diesen Entlastungsbeweis als geführt ansieht, ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß dieser Beweis gescheitert sei. Dabei hat es jedoch, wie der Beklagten zuzugeben ist, zu hohe Anforderungen an die Entlastungspflicht der Beklagten gestellt.

1) Zu Unrecht wirft das Berufungsgericht der Beklagten vor, daß sie sich um die Erteilung der erforderlichen Sondergenehmigung habe kümmern müssen. Diese Genehmigung war, wie die Beklagte wußte, von der Eigentümerin des zu befördernden Kranes, der Firma H. bereits beantragt. Es wäre daher überflüssig gewesen, wenn die Beklagte sich ebenfalls um diese Genehmigung bemüht hätte. Es ist ihr auch kein Vorwurf daraus zu machen, daß sie die Genehmigung nicht überprüft hat. Sie konnte sich vielmehr darauf verlassen, daß ihr zuverlässiger Fahrer diese Prüfung vornahm, wie er es ja dann auch tatsächlich getan hat.

2) Das Berufungsgericht macht der Beklagten weiterhin zum Vorwurf, daß sie ihrem Fahrer nicht die erforderlichen Anweisungen gegeben habe, wie er sich zu verhalten habe, wenn die Sondergenehmigung in irgendeinem Punkte nicht in Ordnung war. Es meint, die Beklagte habe ihrem Fahrer die Weisung geben müssen, daß er im Falle solcher Schwierigkeiten unter keinen Umständen fahren dürfe, bis die zuständige Stelle, hier also das Straßenverkehrsamt Peine diese Schwierigkeiten behoben habe. Auch hierin kann dem Berufungsgericht nicht gefolgt werden. Zu solchen Anweisungen

an den Fahrer wäre die Beklagte nur verpflichtet gewesen, wenn sie Anlaß zu der Annahme gehabt hätte, daß die Genehmigung der Straßenverkehrsbehörde einen bedeutsamen Fehler enthalten könnte. Dafür ist aber nichts dargetan. Daß in einer solchen Genehmigung die Länge des Fahrzeugs unrichtig angegeben wird, ist ein so seltenes und außergewöhnliches Ereignis, daß die Beklagte mit dieser Möglichkeit nicht zu rechnen brauchte. Es kann ihr deshalb auch kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie ihren erprobten Fahrer für diesen Fall nicht mit besonderen Weisungen versehen hat.

3) Ebenso wie das Landgericht geht auch das Berufungsgericht davon aus, daß der Beklagte [REDACTED] für seine schwierige Aufgabe sorgfältig ausgewählt war und daß er bis zum Tage des Unfalls schon eine große Anzahl solcher Krantransporte ordnungsgemäß und ohne jeden Zwischenfall durchgeführt hat. Es nimmt auch an, daß die Beklagte ihren Fahrer anfangs häufiger, später jedoch nur noch gelegentlich überwacht hat, und meint, das sei bei der verantwortungsvollen und gefährlichen Aufgabe des Beklagten nicht ausreichend, vielmehr sei eine planmäßige, in unregelmäßigen Abständen erfolgende, unvermutete und häufige Kontrolle erforderlich. Hierin kann dem Berufungsgericht nicht gefolgt werden. Gewiß sind an die Sorgfaltspflicht eines Unternehmers im Interesse der Verkehrssicherheit besonders hohe Anforderungen zu stellen, wenn sich wie hier aus der Art und der Beschaffenheit der von ihm durchgeführten Transporte besondere Gefahren für den Straßenverkehr ergeben. Diese Anforderungen dürfen aber andererseits auch nicht überspannt werden. Im vorliegenden Falle hatte der Beklagte sich in längerer Praxis bewährt und als zuverlässiger Fahrer erwiesen. Er ist auch von auswärtigen Kunden immer wieder für solche Transporte angefordert worden. Es würde eine Überspannung der an einen Fahrzeughalter zu stellenden Anforderungen bedeuten, wenn man

unter diesen Umständen von ihm verlangen wollte, daß er seinen Fahrer häufig kontrolliert oder kontrollieren läßt.

4) Schließlich kann dem Berufungsgericht auch insoweit nicht zugestimmt werden, als es fordert, daß die Beklagte ihren Fahrer bei dem Krantransport vom 7. August 1954 besonders habe beaufsichtigen müssen, weil diese Fahrt nicht eigentlich für die Beklagte, sondern im Interesse der Firma H. durchgeführt worden sei. Das Berufungsgericht meint u.a., bei dieser Sachlage habe die Gefahr bestanden, daß der Beklagte, auch wenn er sich sonst als zuverlässig erwiesen habe, gleichgültiger als bei Fahrten für die eigene Firma zu Werke gegangen sei. Dieser Gedanke ist verfehlt. Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde die Beklagte hätte annehmen müssen, daß ihr sonst zuverlässiger Fahrer sich bei Transporten, die im Auftrage einer anderen Firma übernommen wurden, sorgloser verhalten würde, als er es bei den eigenen Transporten der Beklagten zu tun pflegte. Im Übrigen ist festgestellt, daß der Beklagte gerade bei der Fahrt vom 7. August 1954 umsichtig und gewissenhaft die Sondergenehmigung auf ihre Richtigkeit überprüft hat und, als sich deren Ordnungswidrigkeit ergab, von sich aus um die Gestellung eines polizeilichen Begleitkommandos gebeten hat. Konnte die Beklagte aber auf Grund ihrer bisherigen Überwachung von der Zuverlässigkeit ihres Fahrers überzeugt sein, so durfte sie ihm auch den von der Firma H. in Auftrag gegebenen Transport übertragen, ohne ihm hierzu neben dem Begleitpersonal, das die Firma H. stellte, noch eine besondere Aufsichtsperson mitgeben zu müssen. Das gilt um so mehr, als bei schwierigen Transporten so, wie es auch hier geschehen ist, ein Begleitkommando der Polizei für die Sicherung des Transportes und der anderen Verkehrsteilnehmer zu sorgen pflegte.

5) Hat die Beklagte aber alles getan, was von einem sorgfältigen Unternehmer derartiger Transporte hinsichtlich der Auswahl und Überwachung des Fahrers sowie der Leitung zu verlangen ist, so können der Klägerin gegen sie keine Ansprüche aus § 831 oder aus § 823 BGB zugebilligt werden. Vielmehr hat die Beklagte nur nach § 7 StVG und daher nur in den Haftungsgrenzen dieses Gesetzes für den Schaden der Klägerin einzustehen. Daß sie nach dieser Bestimmung ersatzpflichtig ist, ergibt der festgestellte Sachverhalt. Die Möglichkeit, sich nach § 7 Abs. 2 StVG zu entlasten, muß schon daran scheitern, daß der Fahrer der Beklagten, wie schon oben dargelegt wurde, bei der Überquerung des Bahnübergangs nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

C. Zur Schadensverteilung nach § 17 StVG.

I. Da der Schaden bei dem Zusammenstoß zwischen einem Kraftfahrzeug und einer Eisenbahn entstanden ist, ohne daß die Klägerin sich auf höhere Gewalt berufen kann (§ 1 RHG), hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes nach § 17 StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei dieser Abwägung der Unfallursachen hat das Berufungsgericht zu Lasten der Klägerin nur die hohe Betriebsgefahr des mit großer Geschwindigkeit herankommenden D-Zuges berücksichtigt. Es hat angenommen, daß weder den Schrankenwärter noch den Lokomotivführer eine Schuld an dem Unfall trifft. Das Berufungsgericht hält es daher für angemessen, daß die Klägerin nur einen geringen Teil ihres Schadens (ein Sechstel) selbst zu tragen hat, während der weitaus überwiegende Teil den Beklagten zur Last fallen müsse.

II. Die Revision der Beklagten beanstandet, daß das Berufungsgericht ein Verschulden des Schrankenwärters verneint hat.

Nach Ansicht des Berufungsgerichts durfte der Schrankenwärter Heimann nach der Durchfahrt des Güterzuges die Schranken wieder öffnen, weil bis zur Ankunft des D 82 noch etwa drei bis vier Minuten Zeit waren. Das Berufungsgericht hat sich die Auffassung des Sachverständigen Prof. Dr. Klein zu eigen gemacht, daß es genüge, wenn mit dem Schließen der Schranken etwa 50 Sekunden vor dem Eintreffen des D-Zuges begonnen wurde. Der Schrankenwärter habe nur dann mit dem Schließen der Schranken früher beginnen müssen, wenn besondere Umstände das erforderlich gemacht hätten. Solche Umstände seien aber für ihn aus folgenden Gründen nicht zu erkennen gewesen: Das zeitweilige Anhalten des Polizeifahrzeugs 14 m vor der Bahnschranke sei kein Anlaß gewesen, mit Herannahen eines besonders schwerfälligen und langen Transportes zu rechnen. Daß der Wagen der Polizei nach dem Überqueren des Bahnübergangs wieder angehalten habe, habe ebenfalls nicht die Vermutung nahe gelegt, daß aus Richtung Pettensen ein umfangreicher Transport zu erwarten sei, der den Bahnübergang blockieren könnte. Mit dem Herannahen eines derartig umfangreichen außergewöhnlichen Transportes habe der Schrankenwärter auch aus anderen Gründen nicht zu rechnen brauchen, denn bei der die Bahnstrecke überquerenden Straße handele es sich um eine Nebenstraße und zudem sei es schon 22.30 Uhr, also bereits dunkel und die Zeit des Hauptverkehrs vorbei gewesen. Der Krantransport habe nach vorne nur die übliche Beleuchtung der Zugmaschine gezeigt. Mehr sei aus dem Fenster des Schrankenwärterhäuschens vom Transport nicht zu sehen gewesen. Außerdem habe He [REDACTED] auch damit rechnen können, daß der Fahrer eines ungewöhnlichen und den Bahn-

übergang besonders lange in Anspruch nehmenden Transportes sich vorher mit ihm in Verbindung setzen würde. Nach alledem ist das Berufungsgericht zu der Ansicht gekommen, dem Schrankenwärter könne kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er mit dem Schließen der Schranken so lange gewartet habe, wie es sonst üblich gewesen sei. Als er sich an die Schrankenwinden begab, um die Schranken zu schließen, stand nach den Feststellungen des Berufungsgerichts für einen normalen Lastzug zur Überquerung des Bahnübergangs noch ausreichend Zeit zur Verfügung.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts sind rechtlich nicht zu beanstanden.

a) Die Revision des Beklagten meint, Herr [REDACTED] habe die Schranken bereits schließen müssen, als der D-Zug durch den Bahnhof Wulfel gefahren und daraufhin beim Übergang Rethen das Läutesignal ertönt sei. Hierin kann ihr nicht gefolgt werden. Der Bahnhof Wulfel ist von dem Bahnübergang Rethen 4,845 km weit entfernt. Nach den Berechnungen des Sachverständigen Prof. Dr. Ing. Massute, die von dem Gutachten Prof. Klein und dem Berufungsgericht gebilligt worden sind, benötigt der D-Zug für diese Strecke mehr als 3 Minuten. Daß die Schranken stets schon in diesem Zeitpunkt geschlossen werden, kann, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, unter den hier gegebenen Verhältnissen auch von einem gewissenhaften Schrankenwärter nicht erwartet werden.

b) Nach der Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst sind die Schranken "rechtzeitig vor der Vorbeifahrt jedes Zuges zu schließen". Wie der Senat schon in seinem Urteil vom 6. Juli 1956 (VI ZR 224/55 - VRS 11, 253 Nr. 108 = VersR 1956, 623) ausgeführt hat, ist dem Schrankenwärter darin, wann er im Einzelfall die Schranken zu schließen hat, in beschränktem Umfang ein Ermessens-

spielraum belassen. Das ist gerechtfertigt, weil die Art des die Übergänge benutzenden Verkehrs - von der langsam getriebenen Viehherde bis zu schnellen motorisierten Fahrzeugen - bei der Aufstellung von Dienstanweisungen, die jedes Ermessen ausschließen, zu einer unerwünschten Behinderung des Straßenverkehrs führen würde. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn den Beamten der Bahn insoweit ein gewisser Spielraum gelassen wird, um die Schranken im Rahmen der erforderlichen Sicherheitsgrenze nach eigenem Ermessen zu schließen.

Die Revision bekämpft die Ansicht des Berufungsgerichts, daß es für den Bahnübergang Rethen normalerweise ausreiche, wenn die Schranken etwa 50 Sekunden vor dem Eintreffen eines D-Zuges geschlossen werden. Ob diese Auffassung des Berufungsgerichts zu billigen ist, kann dahingestellt bleiben, denn es ist festgestellt, jedenfalls nicht widerlegt, daß He [REDACTED] im vorliegenden Falle für normale Verhältnisse rechtzeitig damit beginnen wollte, die Schranken zu schließen und nur durch den bereits unter den Schranken befindlichen Krantransport daran gehindert worden ist. He [REDACTED] hat erklärt, es sei am Bahnübergang Rethen üblich, die Schranken zu schließen, wenn ein D-Zug die Blockstelle Gradorf passiere. Das ist, wie Prof. Dr. Massute errechnet hat, <sup>etwa</sup> 1 1/2 Minuten bevor der Zug am Bahnübergang Rethen eintrifft. Am Unfalltag hat He [REDACTED], wie festgestellt ist, die Schranken jedenfalls so rechtzeitig schließen wollen, daß die normalerweise zu erwartenden Fahrzeuge nicht gefährdet wurden. Das ergibt sich auch schon daraus, daß selbst für das langsame und schwerfällige Fahrzeug der Beklagte beim Eintreffen des D-Zuges den Übergang schon weitgehend überquert hatte und daß eine Weiterfahrt von nur etwa 2 m genügt hätte, um den Unfall zu verhindern. Bei dieser Sachlage ist nicht nachgewiesen, daß He [REDACTED] die Schranken schon für normale

Verhältnisse zu spät hat schließen wollen. Nur wenn in dieser Hinsicht Verschulden nachgewiesen wäre, könnte es bei der Abwägung nach § 17 StVG zu Lasten der Klägerin in die Waagschale geworfen werden.

c) Daß He [REDACTED] sich nicht auf ein so ungewöhnliches Fahrzeug einzustellen brauchte, hat das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei dargelegt. Es hat auch mit Recht angenommen, daß He [REDACTED] als die gefährliche Lage zu erkennen war, alles getan hat, was von einem sorgfältigen Schrankenwärter zur Vermeidung oder Verminderung der Gefahr getan werden konnte.

d) Auch im übrigen lassen die Abwägungsgründe des Berufungsgerichts keinen Rechtsirrtum zum Nachteil der Beklagten erkennen.

e) Daß die Haftung der Beklagten zu 1 nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes bestehen bleibt, kann in ihrem Verhältnis zur Klägerin keine andere Schadensverteilung rechtfertigen, denn sie muß sich die Betriebsgefahr ihres schweren, unbeweglichen Fahrzeugs und insoweit auch das fehlsame Verhalten ihres Fahrers anrechnen lassen. Darauf hat auch das Berufungsgericht bei seiner Abwägung das entscheidende Gewicht gelegt.

III. Ebenso können die Angriffe keinen Erfolg haben, mit denen sich die Klägerin in ihrer Anschlußrevision dagegen wendet, daß das Berufungsgericht ihre Ansprüche um ein Sechstel gekürzt hat. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Klägerin müsse sich die hohe Betriebsgefahr des D-Zuges anrechnen lassen, auch wenn dessen Geschwindigkeit im Zeitpunkt des Zusammenstoßes bis auf 39 km/st vermindert worden sei. Dabei ist entgegen der Ansicht der Klägerin nicht übersehen worden, daß diese Mitverursachung durch die Eisenbahn nur durch das schuldhaft Verhalten der Beklagten wirksam werden konnte. Von

dieser Tatsache geht auch das Berufungsgericht bei seiner Abwägung aus. Die Art, wie es sie gewürdigt hat, ist mit der Revision nicht angreifbar, denn die Abwägung ist Sache des Tatrichters. Da seine Erwägungen aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden sind, ist der Senat an das Ergebnis der Abwägung gebunden,

IV. Nach alledem erweisen sich die Revision des Beklagten M. und die Anschlußrevision der Klägerin als unbegründet. Dagegen war die Haftung der Beklagten zu 1 auf ihre Revision nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes zu 5/6 dem Grunde nach zu bejahen und das angefochtene Urteil daher entsprechend zu ändern.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges waren zwischen den Parteien in dem Verhältnis zu verteilen, in dem sie mit ihren Rechtsmitteln unterlegen sind (§§ 97, 91, 92 ZPO). Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsrechtszuges hängt weitgehend von dem endgültigen Ausgang der Sache ab; sie war daher dem Schlusßurteil des Landgerichts vorzubehalten.

Dr. Kleinewafers Dr. K.E. Meyer Hanebeck Dr. Bode H. Meyer