

- 1) Gesetz: BGB § 823 Abs 1

Rechtssatz: Der Unternehmer einer Eisenbahn hat in eigener Verantwortung zu prüfen, ob mit den von der Aufsichtsbehörde angeordneten Maßnahmen den Erfordernissen zur Sicherung eines Bahnübergangs Genüge geschehen ist.

Ob es ihm zum Verschulden gereicht, keine weitergehenden Sicherungsvorkehrungen getroffen zu haben, darf nicht aus der Rückschau von einem späteren Unfall, sondern muß von der Sachlage aus beurteilt werden, wie sie sich vorher darstellte.

- 2) Gesetz: ZPO §§ 286, 139

Rechtssatz: Begründet es einen Verstoß gegen §§ 286, 139 ZPO, wenn das Gericht in einem Schadensersatzprozeß die Aktenanforderung eines Sozialversicherungsträgers nicht als Hinweis auf einen Rechtsübergang nach § 1542 RVO in Betracht zieht?

Aktenzeichen: VI ZR 177/56

Urteil des BGH vom 2. Juli 1957 - OLG Koblenz

VI ZR 177/56

Verkündet

am 2. Juli 1957

_____, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle.

I m N a m e n d e s V o l k e s
I n d e m R e c h t s s t r e i t

der D _____, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion T _____ in T _____,

Beklagten, Berufungsklägerin und Berufungsbeklagten,
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt _____ -

g e g e n

- 1) die Witwe Wendelin K _____, Barbara geb. P _____,
- 2) den minderjährigen Michael K _____, geboren am
_____ 1944,
- 3) den minderjährigen Johann K _____, geboren am
_____ 1947,
- 4) den minderjährigen Franz K _____, geboren am
_____ 1953,

zu 2) bis 4) gesetzlich vertreten durch ihre Mutter,
die Klägerin zu 1), sämtlich in W _____ Kreis S _____
_____ Nr _____,

Kläger, Berufungskläger und Berufungsbeklagte,
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. _____ -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 25. Juni 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundes-
richter Dr. Engels, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird unter ihrer
Zurückweisung im übrigen das Urteil des 1. Zivilse-
nats des Oberlandesgerichts in Koblenz vom 30. Mai
1956 teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

- 2 -

Die Berufungen der Parteien gegen das Grund- und
Teilurteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts in
Trier vom 28. Juni 1955 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden gegeneinander
aufgehoben; die Kosten der Revision werden zu einem Sechstel
den Klägern und zu fünf Sechsteln der Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 25. November 1953 gegen 17.15 Uhr fuhr Wendelin K■■■■, der Ehemann der Klägerin zu 1 und Vater der Kläger zu 2 bis 4, auf seinem Zündapp-Motorrad mit 196 ccm Hubraum auf der Obermoselstraße in der Richtung Wasserliesch-Konz. Die Straße wird von dem Anschlußgleis des französischen Militärlagers Granahöhe auf einem höhengleichen unbeschränkten Überweg gekreuzt. Während sich K■■■■ dem Überweg bei abgeblendetem Licht mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 bis 45 km/st näherte, überquerte eine aus Lokomotive und vier Güterwagen bestehende Rangierabteilung nach Abgabe eines Warnzeichens mit der Dampfpfeife unter Betätigung des Läutewerks von links her die Straße. K■■■■ fuhr auf den letzten Güterwagen auf und wurde so schwer verletzt, daß er am folgenden Tage starb.

Bei dem Übergang handelt es sich um einen Privatgleisanschluß, der von der Beklagten unterhalten und auf dem der Verkehr von ihr abgewickelt wird. Der Übergang war durch Warnkreuz, das Zeichen "unbeschränkter Bahnübergang" und durch Ankündigungsbaken gekennzeichnet. Anfänglich war in der landespolizeilichen Genehmigung des Anschlusses vom 3. Oktober 1951 dem Unternehmer der Anschlußbahn auferlegt gewesen, vor jedem Befahren der Kreuzung zu veranlassen, daß eine Person mit roter Flagge, bei Dunkelheit mit roter Lampe den Straßenverkehr aus beiden Richtungen warne. Doch war dies auf Antrag der französischen Dienststelle durch die Bezirksregierung im Juli 1952 dahin geändert worden, daß kein Sicherungsposten mehr aufgestellt zu werden brauchte, wenn Warnbaken, die zunächst nicht vorgesehen und vorhanden waren, angebracht würden.

Die Kläger verlangen von der Beklagten Ersatz des ihnen durch den Tod des Ernährers entgangenen Unterhalts, der Beerdigungskosten und des entstandenen Sachschadens.

Sie haben vorgebracht, die Sicherungsvorkehrungen hätten bei dem starken Verkehr auf der Straße den Erfordernissen nicht genügt, da besonders nach Eintritt der Dunkelheit die Sichtverhältnisse sehr ungünstig seien; ohne seitliche Beleuchtung sei ein die Straße überquerender Zug wegen des dunklen Hintergrundes der Saar- und Moselberge und wegen der täuschenden Lichtwirkung der Lagerlampen neben der Straße auf ausreichende Entfernung nicht erkennbar. Die Kläger sind der Ansicht, die Beklagte habe ihre Verkehrssicherungspflicht mangelhaft erfüllt und dadurch den Unfall verschuldet.

Die Beklagte hat das Vorbringen der Kläger bestritten und die Meinung vertreten, ein Schuldvorwurf könne sie schon darum nicht treffen, weil allen in der geänderten polizeilichen Genehmigung bezeichneten Sicherungsvorkehrungen Genüge geschehen sei. Als der Zug die Straße überquert habe, sei auch jede gebotene Sorgfalt angewendet worden. Der Zug habe vor dem Übergang zunächst gehalten und sei mit Schrittgeschwindigkeit erst weitergefahren, nachdem sich der Rangiermeister davon überzeugt habe, daß die Straße frei gewesen sei. Der Unfall sei auf das eigene Verschulden des Verunglückten zurückzuführen, da er ungeachtet der Verkehrs- und Warnzeichen und trotz Kenntnis der Örtlichkeit mit abgeblendetem Licht und überhöhter Geschwindigkeit an den Gefahrenpunkt herangefahren sei und dann zu spät oder fehlerhaft reagiert habe.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grunde nach zur Hälfte aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung der

Beklagten nach den Haftpflichtgesetzen für begründet erklärt und die weitergehende Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten gegen dieses Urteil zurückgewiesen und auf die Berufung der Kläger, die ihre vollen Klageansprüche unter Berücksichtigung einer von dem Rangiermeister Johann Sch[REDACTED] in Konz ausgebrachten Forderungspfändung weiterverfolgt haben, abändernd dahin entschieden, daß die Ansprüche dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt seien.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte nach wie vor die Abweisung der Klage.

Die Kläger beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1) Da sich der Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet hat, liegen unstreitig die Voraussetzungen für eine Schadenshaftung der Beklagten als der Unternehmerin des Eisenbahnbetriebes nach § 1 HaftpflG und § 1 SHaftpflG vor. Darüber hinaus hat das Berufungsgericht - anders als das Landgericht - die Schadensersatzpflicht der Beklagten auch nach § 823 Abs 1 BGB für begründet gehalten.

Zu dieser Beurteilung ist das Berufungsgericht auf Grund folgender Feststellungen gelangt:

Die Sicht auf den Bahnübergang ist an sich eine weite Strecke frei. Bei Dunkelheit verschwinden aber die Konturen eines die Straße kreuzenden Güterzuges vor dem dunklen Hintergrund; auch ein in Bewegung befindlicher Zug bleibt praktisch völlig unsichtbar, bis er von einer fremden Beleuchtungsquelle angestrahlt wird. Die Lichter der vor dem

Übergang wartenden oder den Übergang überquerenden Lokomotive lassen sich für einen Verkehrsteilnehmer, der sich dem Übergang in der Fahrtrichtung des Verunglückten nähert, nicht klar als Zeichen eines kreuzenden Zuges erkennen, weil sie sich schräg auf ihn zubewegen und bei dem gekrümmten weiteren Verlauf der Straße leicht mit der Beleuchtung eines entgegenkommenden Fahrzeugs verwechselt werden können. Die helle Beleuchtung des neben der Straße befindlichen Lagers wirkt in hohem Maße irritierend und irreführend, derart, daß ein neben der Straße im hellen Licht des Lagers aus der Dunkelheit sichtbar werdender Güterwagen wegen der völligen Unsichtbarkeit der folgenden Wagen den Eindruck erweckt, als bilde er den Zugschluß. Einem mit Abblendlicht fahrenden Kraftfahrzeug wird das Vorhandensein eines Hindernisses auf der Fahrbahn erst erkennbar, wenn das dem eigentlichen Scheinwerferlicht voranleuchtende Streulicht die sich über die Straße bewegenden Räder des Zuges erfaßt und schemenhaft sichtbar macht. Der Zug ist als solcher erst erkennbar, wenn der Scheinwerfer den Unterbau der Wagen erfaßt. Die Entfernung von dem Übergang beträgt alsdann etwa 20 m.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß der Beklagten bei dieser Sachlage eine schuldhafte Vernachlässigung ihrer Verkehrssicherungspflicht zur Last falle, die für den Unfall ursächlich geworden sei. Zwar habe sie den landespolizeilich angeordneten Betriebsbedingungen genügt; auch seien die Sicherheitsbestimmungen, die einzuhalten gewesen seien, von den Bediensteten der Beklagten gewahrt worden. Daß seit der Festsetzung der Betriebsbedingungen die zugrunde liegenden allgemeinen Verhältnisse sich wesentlich verändert hätten und die Beklagte aus diesem Grunde zu einer Überprüfung genötigt gewesen wäre, sei

nicht anzunehmen. Unabhängig hiervon habe die Beklagte aber, so hat das Berufungsgericht ausgeführt, auch eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht getroffen, der zufolge sie bei der Eröffnung und Führung eines Gefahren einschließenden Betriebes die für sie erkennbaren, Dritten erwachsenden vermeidbaren Gefährdungen habe abstellen müssen, soweit das nach Lage der Dinge zumutbar gewesen sei. Die Beklagte sei verpflichtet gewesen zu prüfen, ob bei Dunkelheit die Sichtverhältnisse an der Übergangsstelle eine ausreichende Erkennbarkeit des Verkehrsvorgangs gewährleisteten. Daß sie diese Prüfung unterlassen und nicht, wie es auf Grund des Ergebnisses einer örtlichen Prüfung leicht hätte geschehen können, zur Beleuchtung des Übergangs und der passierenden Züge eine Lampe an der Beleuchtungsanlage des Lagers angebracht habe, falle ihr als Verschulden zur Last.

Diese Würdigung ist, wie der Revision zugegeben werden muß, nicht frei von rechtlichen Bedenken.

Zutreffend ist das Berufungsgericht allerdings davon ausgegangen, daß die allgemeine Verkehrssicherungspflicht dessen, der eine Gefahrenquelle schafft, auch für die Beklagte gilt, wenn sie einen Überweg über eine öffentliche Straße für den Eisenbahnbetrieb in Anspruch nimmt. Richtig ist auch, daß die Beklagte dieser Verkehrssicherungspflicht nicht darum enthoben ist, weil die Anlage landespolizeilich genehmigt worden ist und die Bedingungen erfüllt worden sind, die ihr von der Landespolizei auferlegt worden sind. Die Genehmigung ist aber gemäß §§ 43 ff des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (GS S 225) in einem Verfahren erteilt worden, in dem von der Landespolizeibehörde bereits geprüft worden ist, in welcher Weise auf den "Schutz gegen schädliche Einwirkungen der

Anlage und des Betriebes" Bedacht genommen (§ 45 Abs 2 des Gesetzes) und durch welche Maßnahmen daher den Gefahren vorgebeugt werden mußte, die sich aus dem Betrieb der Eisenbahn auf dem Überweg für die Teilnehmer an dem allgemeinen Verkehr auf der Straße ergeben konnten (vgl Eger, Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen, 2. Aufl S. 431, 85). Eine gleiche Prüfung ist auch der im Juli 1952 ausgesprochenen Änderung der Genehmigungsbedingungen vorausgegangen. Die Prüfungen haben im Ergebnis dazu geführt, daß weitere Maßnahmen als die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/st durch die den Überweg befahrenden Rangierabteilungen und die Aufstellung der Warnkreuze nach § 18 BO, der Warnzeichen nach § 3 StVO Anlage 1 Bild 6 und der Ankündigungsbaken nach Bild 7 ff nicht verlangt worden sind; man hat diese Vorkehrungen zur Sicherung des Übergangs als ausreichend angesehen und die ursprüngliche Forderung, jeweils einen Warnposten abzustellen, für die Zeit nach Anbringung der Ankündigungsbaken ausdrücklich fallen gelassen. Dies darf bei der Untersuchung der Frage, ob der Beklagten eine schuldhaft Vernachlässigung ihrer Verkehrssicherungspflicht zur Last fällt, nicht unbeachtet bleiben. Zwar war sie nicht davon befreit, in eigener Verantwortung zu prüfen, ob mit den von der Aufsichtsbehörde angeordneten Maßnahmen den Verkehrserfordernissen Genüge geschehen war. Ein Verschulden würde ihr aber nur dann angelastet werden können, wenn sie erkannt hätte, daß es bei den landespolizeilichen Prüfungen an einer erschöpfenden und einwandfreien Beurteilung der eine Abschirmung erfordernden Gefahrenmomente gefehlt hat, ohne daß sie von sich aus die notwendigen weiteren Sicherungsvorkehrungen traf, oder wenn sie bei Anwendung der verkehrserforderlichen Sorgfalt die Unzulänglichkeit der landespolizeilichen Prüfungen und die Notwendigkeit weiterer Sicherungsmaßnahmen hätte erkennen müssen.

Der Beklagten kann nicht zum Vorwurf gemacht werden, sich einer eigenen Prüfung der Sicherungsfrage entschlagen zu haben, hat sie doch über die von der Landespolizei geforderten Maßnahmen hinaus nach dem unstreitigen Inhalt der von ihr erlassenen Bestimmungen über den Betriebs- und Verkehrsdienst für den Privatgleisanschluß durch Aufstellung von Läute- und Pfeiftafeln beiderseits des Überwegs Vorsorge dafür getroffen, daß bei seiner Benutzung die entsprechenden akustischen Signale abgegeben wurden, und weiter ausdrücklich angeordnet, beim Befahren des Überwegs sei besonders darauf zu achten, daß sich kein Straßenfahrzeug dem Überweg nähere; könne das Freisein des Überwegs nicht mit Sicherheit erkannt werden, so habe die Rangierabteilung vorher anzuhalten.

Entgegen der Meinung des Berufungsgerichts läßt der von ihm festgestellte Sachverhalt aber auch nicht schon den Schluß zu, daß die Beklagte bei der von ihr vorgenommenen Überprüfung die gebotene Sorgfalt außer acht gelassen hat. Hiergegen spricht bereits die Tatsache, daß sie die erwähnten zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen für erforderlich gehalten und durchgeführt hat. Freilich hat sie keine noch weiter gehenden Vorkehrungen getroffen und insbesondere nicht die vom Berufungsgericht als notwendig bezeichnete Beleuchtung des Übergangs veranlaßt. Ob sie die von der landespolizeilichen Behörde angeordneten Sicherheitsmaßnahmen in dieser Hinsicht als ergänzungsbedürftig hätte ansehen müssen, darf indes nicht aus der Rückschau von dem eingetretenen Unfall aus beurteilt werden, sondern muß von der Sachlage aus gewürdigt werden, wie sie sich der Beklagten in der Zeit vorher darstellte. So betrachtet, nahm die Gefahr, die sich hier verwirklicht hat, unter den Gefahrenmöglichkeiten, die durch den Eisenbahnbetrieb auf dem Übergang hervorgerufen werden konnten, aber keinen solchen Platz

ein, daß sie sich dem vorsorgenden Beschauer besonders hätte aufdrängen müssen. Der Hinweis des Berufungsgerichts auf die Entscheidung RG SeuffA 93 Nr 29 geht in diesem Zusammenhang fehl. Dort hat es sich um einen Fall gehandelt, bei dem an dem Eingang zu einer Eisenbahnbrücke, die zugleich den Zugang zu einer neben ihr gelegenen Fußgängerbrücke bildete, aus ungewöhnlichem Anlaß ein Massenandrang von Personen zu erwarten war, der bei dem Eisenbahnverkehr über die Brücke besondere Sicherungsmaßnahmen erforderte. Hiermit ist der vorliegende Sachverhalt in keiner Weise vergleichbar. Unrichtig ist auch die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die an der Straße aufgestellten Warnzeichen nur eine Warnung vor der durch den Überweg gebildeten "Gefahrenstelle an sich" bedeutet, nicht aber auch einen Hinweis auf die Gefahren in sich geschlossen hätten, die von der Benutzung des Überwegs durch einen die Straße kreuzenden Eisenbahnzug für den Verkehr auf der Straße ausgehen. Sinn und Zweck der Ankündigungsbaken, des Warnzeichens "Unbeschränkter Bahnübergang" mit der auf ihm abgebildeten rauchenden Lokomotive und des Warnkreuzes in unmittelbarer Nähe vor dem Übergang sind im Gegenteil gerade der warnende Hinweis darauf, daß sich der Verkehrsteilnehmer einer Gefahrenstelle nähert, die dadurch gekennzeichnet ist, daß hier an einem unbeschränkten Übergang die Eisenbahn die Straße kreuzt, daß mit der Vorbeifahrt eines Zuges zu rechnen ist und der Straßenbenutzer sich daher dem Übergang nur mit der Aufmerksamkeit und Sorgfalt nahen darf, die ihn instande setzt, die Annäherung und Vorbeifahrt eines Zuges rechtzeitig zu erkennen und vor dem Übergang gegebenenfalls anzuhalten. Dem Berufungsgericht kann auch darin nicht gefolgt werden, daß die akustischen Warnsignale eines den Übergang benutzenden Zuges, das Pfeifen und Läuten der Lokomotive, nicht für motorisierte Verkehrsteilnehmer ebenso bestimmt seien wie für andere Benutzer der Straße. Besteht die Möglichkeit, daß

ein Kraftfahrer die Signale wegen des Motorengeräusches seines Fahrzeugs nicht wahrnimmt, so muß er seine Aufmerksamkeit um so mehr anspannen, damit ihm die Annäherung eines Zuges nicht entgeht. Es trifft daher nicht zu, daß die Beklagte bei der Prüfung der Sicherheitsfrage die genannten Sicherungsvorkehrungen nicht in dieser ihrer vollen Bedeutung hätte in Rechnung ziehen dürfen. Die Besonderheit der Gefahr, der hier der Ehemann und Vater der Kläger zum Opfer gefallen ist, lag freilich darin begründet, daß bei Dunkelheit wegen des störenden und irreführenden Einflusses der Lagerbeleuchtung ein die Straße befahrender Zug für einen mit Abblendlicht fahrenden Kraftfahrer erst erkennbar wird, wenn dieser bereits bis auf etwa 20 m an den Übergang herangekommen ist. Grundsätzlich darf ein Kraftfahrer aber keine höhere Fahrgeschwindigkeit einhalten, als daß er innerhalb seiner Sichtweite sein Fahrzeug anzuhalten vermag, dies selbst dann, wenn ein unvermutetes Hindernis auf seiner Fahrbahn in seinen Gesichtskreis eintritt (BGH LM Nr 3 zu § 9 StVO; Nr 7 zu § 222 StGB; Nr 6 zu § 9 StVO StS u.a.). Selbstverständlich ist der Urheber eines Hindernisses darum nicht von der Verpflichtung befreit, Sicherungen gegen die von dem Hindernis ausgehenden Gefahren zu treffen. Bei den eigentümlichen besonderen Verhältnissen an dem Übergang mag daher auch eine Verpflichtung der Beklagten bestehen, den Übergang bei Dunkelheit während der Benutzung durch einen Zug besonders zu beleuchten. Der Beklagten kann aber nicht schon zum Verschulden gereichen, daß sie vor dem Unfall die Notwendigkeit noch weiterer als der bereits vorhandenen und beobachteten Sicherungsmaßnahmen nicht erkannt und nicht für die vom Berufungsgericht als notwendig bezeichnete Beleuchtung gesorgt hat.

Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts trifft hier nach die Beklagte nur die Gefährdungshaftung nach den oben erwähnten Haftungsgesetzen.

3) Da es sich bei dem vom Verunglückten benutzten Kraftrad um ein Leichtmotorrad gehandelt hat, galt für ihn nach der damaligen Rechtslage nicht die Gefährdungshaftung nach § 7 KrFzG (jetzt StVG). Ihm ist aber, wie die Kläger in der Revisionsinstanz nicht mehr in Zweifel ziehen, ein eigenes Verschulden an seinem Unfall zur Last gefallen, das die Kläger sich als seine Rechtsnachfolger und als mittelbar Geschädigte entgegenhalten lassen müssen (vgl. §§ 254, 846 BGB, § 3 SHaftpflG). Zutreffend hat das Berufungsgericht sein Verschulden darin gesehen, daß er, der eine Fahrgeschwindigkeit von 40 bis 45 km/st gehabt hat und nach der Überzeugung des Berufungsgerichts mit nicht wesentlich verminderter Geschwindigkeit auf den Zug aufgefahren ist, bei der Annäherung an die Kreuzung ungeachtet der Warnzeichen seine Fahrgeschwindigkeit nicht entscheidend herabgemindert hat, obwohl er damit hätte rechnen müssen, daß ein Zug kommen und sein Erscheinen ihm unter Umständen erst kurz vor der Kreuzung erkennbar werden könnte. Um sich pflichtgemäß überzeugen zu können, ob kein Zug sich näherte, und gegebenenfalls vor dem Warnkreuz anhalten zu können, hätte er bis zu dem Punkt, an dem er - etwa 20 m vor dem Übergang - völlige Klarheit über die Lage erlangte, seine Fahrgeschwindigkeit auf etwa 20 km/st herabsetzen müssen.

Doch hat das Berufungsgericht dem Verunglückten zugute gehalten, daß er nach dem allgemeinen Eindruck der Örtlichkeit, bei der an sich gegebenen Übersichtlichkeit der Kreuzung, mit Rücksicht auch auf die Beleuchtung des Lagers, auf Grund seiner Ortskenntnis eher damit habe rechnen dürfen, daß ein kreuzender Zug auf größere Entfernung deutlich erkennbar sein würde, als daß ihm ein Zug als unbeleuchtetes Hindernis seine Fahrbahn verlege; hierauf habe er nicht gefaßt zu sein brauchen; infolge der Eigenart der Örtlichkeit sei er bei der Wahrnehmung des Gesamtvorganges des kreuzenden

Zuges einem nur durch bewußte Überlegung zu überwindenden täuschenden Eindruck ausgesetzt gewesen. Bei der geringen Benutzungsfrequenz des Anschlußgleises lasse sich nicht feststellen, daß der Verunglückte vorher bereits die Durchfahrt eines Zuges in der Dunkelheit zu beobachten Gelegenheit gehabt habe.

Diese Würdigung läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Die Revision mißversteht die Ausführungen des Berufungsurteils, wenn sie bemängelt, das Berufungsgericht habe verkannt, daß sich der Verunglückte unter Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an seine Sichtweite in jedem Falle auf die Notwendigkeit eines Anhaltens vor den Gleisen habe einstellen müssen. Das Berufungsgericht hat deutlich genug zum Ausdruck gebracht, daß es von diesen Anforderungen nicht abgegangen ist. Was es demgegenüber zugunsten des Verunglückten in Betracht gezogen hat, bezieht sich auf die irreführende Wirkung des von den Lagerlampen auf die Straße fallenden Lichtscheins, der die Erkennbarkeit eines die Straße ohne eigene Beleuchtung überquerenden Zuges in einer dem Verunglückten nicht nachweisbar bekannten Weise unter Hervorrufung eines täuschenden Eindrucks ungewöhnlich erschwerte. Ohne Rechtsverstoß hat es hierin einen Umstand erblickt, der das Verschulden des Verunglückten geringer erscheinen läßt.

Ob es, wie das Berufungsgericht meint und die Revision bezweifelt, üblich ist, an höhengleichen Schienenübergängen mit abgeblendetem Licht zu fahren, mag dahingestellt bleiben; der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt bietet keinen Anhalt für die Annahme, daß es dem Verunglückten als Verschulden anzurechnen sei, nicht mit vollem Scheinwerferlicht gefahren zu sein. Nach den Aussagen seines Bruders bei der polizeilichen Vernehmung in den vom Berufungsge-

richt beigezogenen und zum Gegenstand der Verhandlung gemachten Ermittlungsakten 8 Is 11/54 StA Trier kamen ihm andere Fahrzeuge entgegen. Die Feststellungen des Berufungsgerichts erlauben andererseits aber auch wieder keinen Schluß darauf, ob der Verunglückte, wie die Revision zu bedenken gibt, hätte bemerken müssen, daß durch den Zug der Ausblick auf entgegenkommende Fahrzeuge versperrt war und die Güterwagen sich bewegten. Soweit die Revision der Auffassung des Berufungsgerichts entgegentritt, daß dem Verunglückten ein Überhören der akustischen Signale nicht zum Vorwurf gemacht werden könne, weil derartige Signale vorwiegend für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer bestimmt seien, hat das Berufungsgericht dennoch keinen Zweifel daran gelassen, daß es dem Verunglückten als Verschulden angerechnet hat, sich nicht mit der gebotenen Sorgfalt überzeugt zu haben, ob auch kein Zug den Übergang befuhr, vor dem er hätte haltmachen müssen.

4) Das Berufungsgericht ist hiernach insofern einem Rechtsirrtum unterlegen, als es für die Haftung der Beklagten die Begrenzung durch den Haftungsrahmen der Haftpflichtgesetze zu Unrecht verneint hat und bei der Abwägung der beiderseits zu vertretenden Unfallursachen auf Seiten der Beklagten außer der Betriebsgefahr, die von dem die Straße kreuzenden Eisenbahnzug unter den obwaltenden Umständen ausgegangen ist, auch ein Verschulden der Beklagten in Ansatz gebracht hat. Der Irrtum hat das Berufungsgericht dazu geführt, die Schadensverteilung des Landgerichts dahin abzuändern, daß die Beklagte nicht nur die Hälfte des nach den Haftpflichtgesetzen ersetzbaren Schadens, sondern zwei Drittel allen Schadens zu tragen habe. Diese Entscheidung kann nicht bestehen bleiben. Da sämtliche für die Schadensabwägung in Betracht kommenden Unterlagen gegeben sind, ist der Senat in der Lage, selbst darüber zu entscheiden, in welchem Verhältnis die Parteien den Schaden zu tragen

haben. In Anbetracht des Ausmaßes der zur Auswirkung gelangten Betriebsgefahr der Eisenbahn einerseits und der von dem Verunglückten schuldhaft gesetzten Unfallursachen einschließlich der Betriebsgefahr seines Leichtmotorrades und des Grades seiner Schuld andererseits erscheint es sachgerecht und angemessen, die Entscheidung des Landgerichts wieder herzustellen.

5) Die Revision macht noch geltend, die Kläger erhielten auf Grund des tödlichen Unfalls ihres Ernährers von der Brühler Knappschaft Leistungen aus der Sozialversicherung, so daß in Höhe dieser Leistungen ihre Schadensersatzansprüche nach § 1542 RVO mit dem Quotenvorrecht des Versicherungsträgers auf die Knappschaft übergegangen seien. Hierbei handelt es sich jedoch um ein neues tatsächliches Vorbringen, mit dem die Beklagte im Revisionsverfahren nicht gehört werden kann. Zwar hat die Brühler Knappschaft in dem von der Revision angezogenen formularhaften Schreiben vom 18. Februar 1956 an das Landgericht zur Durchführung eines Ersatzanspruchs gemäß § 1542 RVO um Überlassung der Gerichtsakten gebeten. Die Prozeßparteien haben aber nichts darüber vorgetragen, daß die Kläger Versicherungsleistungen erhielten. Im Gegenteil hatten die Kläger in der Klageschrift behauptet, sie erhielten nichts, weil ihr Ernährer in Luxemburg berufstätig gewesen sei. Nur der Tatsachenvortrag der Parteien kann aber Grundlage der Entscheidung sein. Sollte die Revision die Rüge eines Verstoßes gegen die Bestimmung des § 286 ZPO, die eingangs der Revisionsbegründung neben anderen Gesetzesbestimmungen summarisch als verletzt bezeichnet worden ist, auf die Nichtbeachtung dieses Schreibens bezogen wissen wollen, so wäre die Rüge daher unbegründet. Das gleiche würde auch von der Rüge eines Verstoßes gegen § 139 ZPO gelten. Die Aufklärungs-

pflicht des Gerichts geht nicht so weit, daß es die Parteien auf Grund einer Äußerung von dritter Seite wie hier zur Einführung eines weiteren Sachvortrags anhalten müßte.

Den Parteien bleibt es unbenommen, in dem nachfolgenden Verfahren über die Höhe der Ansprüche beim Landgericht den Rechtsübergang nach § 1542 RVO zur Geltung zu bringen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 ZPO.

MeiB Bundesrichter Dr.Engels Hanebeck Dr.Bode Dr.Hauß
ist beurlaubt und an
der Unterschrift ver-
hindert. MeiB