

V e r k ü n d e t
am 27. November 1958
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

des G [REDACTED], Allgemeine Versicherungs AG in K [REDACTED],
von W [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch den Vorstand Dr. H. G [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagten, Anschlußberu-
fungsklägerin, Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Eisenbahn-
direktion K [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin, Anschlußberufungs-
beklagte, Revisionsbeklagte und Anschluß-
revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 7. November 1958 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinschewers, Dr. K.E. Meyer, Dr. Bode,
Dr. Haus und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Anschlußrevision
der Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats
in Freiburg des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom
27. Juni 1957 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten der Revisionsinstanz werden der
Klägerin vier Fünftel, der Beklagten ein Fünftel aufer-
legt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Juni 1951 wurde ein Omnibus der C [REDACTED]-Touren-GmbH in K [REDACTED] gegen 17.53 Uhr beim Kreuzen eines unbeschränkten Bahnübergangs bei Stühlingen von dem aus Weizen kommenden Personenzug P 1745 der Beklagten erfaßt und vollständig zertrümmert. Der Unfall führte zum Tode von sieben Personen, 14 weitere wurden verletzt. Die Klägerin hat vertragsgemäß der C [REDACTED]-Touren-GmbH den Schaden am Omnibus ersetzt. Sie ist der Ansicht, daß die Beklagte für mindestens zwei Drittel des Schadens aufzukommen habe und daß diese Forderung gemäß § 67 VVG auf sie übergegangen sei. Nach der ursprünglichen Ansicht der Klägerin ist der Schaden nicht nur dadurch im wesentlichen verursacht worden, daß es sich um einen unbeschränkten Bahnübergang gehandelt hat, sondern auch durch ein Versagen der Warnlichtanlage, die zudem auf Grund eines technisch unzureichenden und veralteten Überwachungssystems nicht rechtzeitig und ausreichend unter Kontrolle gestanden habe. Mit der Klage hat die Klägerin zunächst einen Teilbetrag von 6100 DM geltend gemacht.

Die Beklagte hat Klageabweisung verlangt. Sie hat behauptet, der Unfall sei allein durch die Unaufmerksamkeit des Omnibusfahrers N [REDACTED] entstanden, der die deutlich sichtbare Blinklichtanlage, die vorherigen Warnbaken und auch den weithin erkennbaren Zug übersehen habe. Ein Bahnübergang, der so gesichert sei, wie die Unfallstelle, bedeute, auch wenn er nicht beschränkt sei, keine erhöhte Betriebsgefahr.

Das Landgericht ist der Auffassung, die Beklagte müsse ein Viertel des der C [REDACTED]-Touren-GmbH entstandenen Schadens ersetzen. Da der eingeklagte Teilbetrag von 6100 DM

- 3 -

innerhalb dieser Quote liege, hat es dem Klageantrag entsprochen.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Berufung eingelegt. Sie hat vorsorglich mit einer Schadensforderung von 3856,70 DM aufgerechnet, die ihr selbst aus dem Unfall entstanden sei.

Die Klägerin hat um Zurückweisung der Berufung gebeten und Anschlußberufung eingelegt, mit der sie ihren Anspruch auf 17464,66 DM = zwei Drittel ihres Schadens, erweitert hat.

Das Berufungsgericht hat angenommen, daß die Beklagte ein Fünftel, die Klägerin aber vier Fünftel des Schadens tragen müßten. Die zur Aufrechnung gestellten Ansprüche der Beklagten hat es nur teilweise anerkannt. Die Ansprüche der Klägerin sind der Höhe nach unstreitig. Daher hat das Berufungsgericht der Klägerin nur 3302,86 DM zuerkannt, im übrigen die Klage abgewiesen.

Die Klägerin wendet sich mit der Revision, die Beklagte mit der Anschlußrevision gegen dieses Urteil. Die Klägerin erstrebt Verurteilung der Beklagten im Rahmen der Anschlußberufung, die Beklagte völlige Klageabweisung. Beide Parteien erbitten die Zurückweisung der gegnerischen Revision.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß das rote Blinklicht der Warnanlage richtig gegeben worden ist und von dem Fahrer des Omnibusses hätte erkannt werden können. Es hat der Entscheidung weiter zugrunde gelegt, daß die behaupteten Unzulänglichkeiten in der Fernkontrollanlage, selbst wenn sie vorgelegen hätten, für den Unfall nicht ursächlich gewesen sein würden. Es ist sodann davon ausgegangen, daß das Überfahren der Warnanlage auf einem Verschulden des Kraftwagenführers beruht. Gegen diese Darlegungen bestehen keine rechtlichen Bedenken. Insoweit werden auch von beiden Parteien keine Rügen erhoben. Beide Streitteile wenden sich jedoch gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensverteilung.

Das Berufungsgericht ist bei der Schadensverteilung davon ausgegangen, daß die Gefahr des Bahnbetriebes gegen die des Omnibusses abzuwägen ist, es hat auch das Verschulden des Kraftwagenführers berücksichtigt. Auf Grund der Abwägung aller Umstände und unter Berücksichtigung der §§ 7, 17, 10 bis 13 KfG (heute StVG) in Verbindung mit § 1 SHpflG hat es der Klägerin vier Fünftel des Schadens auferlegt. Zwischen den Parteien ist nur noch streitig, ob alle in Betracht zu ziehenden Umstände berücksichtigt und ordnungsgemäß abgewogen worden sind. Das Berufungsgericht hat bei Würdigung der von der Beklagten zu vertretenden Umstände ausgeführt, die Betriebsgefahr der Bahn sei - bezogen auf einen an die Kreuzung herannahenden Omnibus - bei Warnlichtsicherung des Straßenübergangs nicht größer als bei

Schrankensicherung. Nicht anders als beim Warnlicht wirke die geschlossene Schranke bei einem großen Omnibus im wesentlichen als psychisches Hindernis. Beachte der Fahrer die Schranke nicht, werde sie vom Kraftwagen durchbrochen werden und nicht hindern, daß dieser mit dem Zug zusammenstoße. Daß die Schranke nicht sicher als psychisches Hindernis wirke, ergebe sich aus den immer wiederkehrenden Fällen, in denen Schranken von Kraftfahrzeugen durchbrochen würden. Allerdings sei die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß ein die Warnlichter nicht beachtender Fahrer doch durch die mitten im Wege befindliche Schranke zum Halten veranlaßt werde. Andererseits werde es aber auch Fahrer geben, die auf das Warnlicht besser ansprächen als auf die Schranke.

Die Klägerin bekämpft diese Auffassung und vertritt den Standpunkt, daß die Schranke doch eine wesentlich wirksamere Sicherung des schienengleichen Bahnübergangs darstelle als die seitlich angebrachte Warnlichtanlage. Nur ein Kraftfahrer, der überhaupt nicht auf die Fahrbahn achte, könne die Schranken überfahren, während das Übersehen des roten Warnlichts viel eher vorkomme. Mit der Revision möchte die Klägerin erreichen, daß bei der Beklagten nicht nur die einfache, sondern die erhöhte Betriebsgefahr Berücksichtigung finde.

Nach Ansicht des Senats ist es im Rahmen der vorliegenden Entscheidung nicht erforderlich, in einer umfassenden Würdigung die Vorzüge und Mängel der beiden Sicherungssysteme abzuwägen. Zuzugeben ist natürlich, daß kein Sicherungssystem die Gefahren des schienengleichen Bahnübergangs ganz abwenden kann. Ob aber wirklich generell bei der Warnlichtanlage die Gefahr des Zusammenstoßes zwischen Kraftwagen (Omnibus) und Eisenbahn nicht größer ist als bei der Schrankensicherung, erscheint dem Senat auch unter Berück-

sichtigung der Ausführungen des Berufungsgerichts als fraglich. Stellt man die Würdigung, wie es bei der Abwägung erforderlich ist, auf die besonderen Umstände des vorliegenden Falles ab, so ist jedenfalls festzustellen, daß das Warnlicht hier auf einen sonst vorsichtigen und zuverlässigen Fahrer nicht gewirkt hat, während es nicht ausgeschlossen werden kann, daß eine die Fahrbahn sperrende Schranke diesen Fahrer zum rechtzeitigen Halten veranlaßt hätte. Angesichts der Gefährlichkeit solcher, wenn auch durch eine Warnlichtanlage gesicherten Übergänge, auf denen schnellfahrende Züge den laufenden Straßenverkehr kreuzen, ist es bei Zusammenstößen, wie dem vorliegenden, gerechtfertigt, die Bedeutung der für den Unfall ursächlichen Betriebsgefahr, wie sie von der Bahn nach den Haftungsgesetzen zu vertreten ist, bei der Abwägung mit einigem Gewicht im Sinne einer gesteigerten Betriebsgefahr einzusetzen. Das braucht natürlich nicht auszuschließen, daß die Haftung der Bahn im Einzelfall entfällt, wenn auf Seiten des Kraftfahrers und der von ihm zu vertretenden Betriebsgefahr besonders erschwerende Umstände vorliegen.

Das Berufungsgericht hat in dem Verhalten des Omnibusfahrers zutreffend einen groben und schwerwiegenden Verstoß gegen die Verkehrsregeln gesehen und dabei die konkreten Umstände, die bereits im landgerichtlichen Urteil im einzelnen festgestellt waren, ausreichend gewürdigt. Es ist auch nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht dem Umstand Bedeutung beigemessen hat, daß der Führer des Omnibusses, der als sehr vorsichtiger Fahrer bekannt ist, im übrigen immer ruhig und ausgeglichen fuhr. Stünde nicht eine einmalige Verkehrswidrigkeit zur Erörterung, sondern hätte der Fahrer auch sonst die Gebote der Verkehrsordnung und der Rücksichtnahme außer acht gelassen, so könnte diesem Umstand im Sinne einer Steigerung des Verschuldens Bedeutung zukommen. Den

auf die Person des Fahrers bezogenen Erwägungen subjektiver Zurechnung kommt aber im Rahmen der Abwägung nur eine begrenzte Bedeutung zu. In erster Linie ist auf die objektiven Umstände abzustellen, die zum Unfall geführt haben. Angesichts des groben Verkehrsverstoßes, den hier der Fahrer des Omnibusses begangen hat und der in erster Linie ursächlich für den Zusammenstoß war, kann es nicht gebilligt werden, daß das Berufungsgericht aus der günstigen Würdigung der allgemeinen Fahrerqualitäten des Omnibusfahrers die Folgerung zieht, dessen Verschulden "nähere sich der allgemeinen Betriebsgefahr". Davon kann rechtlich keine Rede sein.

Die Beanstandungen, die aus rechtlichen Gesichtspunkten gegen einzelne Ausführungen der Urteilsgründe des Berufungsgerichts zu erheben sind, nötigen jedoch nicht zu einer Aufhebung des Berufungsurteils. Da die tatsächlichen Umstände, soweit sie überhaupt aufklärbar sind, feststehen, kann der Senat die Abwägung selbst vornehmen. Die von der Beklagten zu vertretende Gefahr ihres Betriebes fällt dabei zwar mit einigem Belang ins Gewicht. Ihr steht jedoch die weit stärkere Gefährdung gegenüber, die von dem Omnibus gesetzt worden ist, der infolge grober Verkehrswidrigkeit seines Fahrers trotz deutlich kenntlicher Sicherung auf die gefährdete Stelle einfuhr. Es kommt weiter hinzu, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Geschwindigkeit des Omnibusses angesichts der gefährlichen Kreuzungsstelle, auf die durch Warnbaken aufmerksam gemacht war, selbst dann zu hoch gewesen wäre, wenn das rote Warnlicht nicht geleuchtet hätte. Eine Verteilung des Schadens dahin, daß der Omnibusfahrer und Halter vier Fünftel zu tragen haben und die Beklagte mit einem Fünftel zu beteiligen ist, erschien dem Senat angemessen. Im

Ergebnis war daher die Abwägungsentscheidung des Berufungsgerichts zu bestätigen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 97, 92 ZPO.

Dr. Kleinewefers

BR Dr. K.E. Meyer ist beurlaubt
und daher verhindert zu unter-
schreiben.

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Dr. Hauß

Heinr. Meyer