

Verkündet
am 28. Oktober 1958
Romacker, Just. Ang.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2338 074

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

1. der Firma Arthur D. [REDACTED] KG, vertreten durch den alleinigen
Gesellschafter, Kaufmann Arthur D. [REDACTED] in H. [REDACTED],
M. [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Franz P. [REDACTED] in H. [REDACTED], K. [REDACTED]-
weg [REDACTED],

Beklagte, Berufungskläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die R. [REDACTED]-Eisenbahnen AG, vertreten durch den Vorstand
in S. [REDACTED], H. [REDACTED]weg [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 28. Oktober 1958 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. K.E. Meyer,
Dr. Bode und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 9.
Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm i.W. vom
2. Juli 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsrechtszuges werden zu 1/3 den
Beklagten als Gesamtschuldern und zu 2/3 dem Zweit-
beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. September 1954 gegen 7.30 Uhr kam es auf dem Langewanneweg in Hamm an dem unbeschränkten schienengleichen Übergang der von der Klägerin betriebenen Eisenbahn zu einem Zusammenstoß zwischen einem Personenzug der Klägerin, der vom Bahnhof Hamm-Süd kam und in Richtung Hamm-Stadt fuhr, und einem Lastkraftwagen der Erstbeklagten. Dieser Wagen wurde von dem Zweitbeklagten gesteuert und hatte, aus Richtung Berge kommend, den Langewanneweg in nördlicher Richtung befahren. Auf seiner Fahrstrecke sind etwa 100 m vor dem Bahnübergang auf der rechten (östlichen) Straßenseite an einem Pfosten zwei amtliche Verkehrszeichen angebracht, von denen eines auf den unbeschränkten Bahnübergang hinweist (Bild 6 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung) und das andere eine Geschwindigkeit von über 20 km/st verbietet (Bild 21 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung). Ferner ist unmittelbar an dem Bahnübergang das Warnkreuz für unbeschränkten mehrgleisigen Übergang (Bild 4 b der Anlage zur Straßenverkehrsordnung) aufgestellt. Auf der rechten (östlichen) Seite der Straße liegt vor dem Bahnübergang ein Hof der Firma G. [REDACTED]. An ihn schließt sich ein Haus dieser Firma an, dessen nördliche Ecke 24 m von der Bahnstrecke entfernt ist. Von der Hausecke aus ist die Bahnstrecke in östlicher Richtung, also in der Richtung, aus welcher der Zug der Klägerin kam, auf eine Entfernung von 60 bis 65 m einzusehen. Der Lokomotivführer der Klägerin hatte schon bei der Abfahrt des Zuges (Dampflokomotive mit vier Personen- und einem Packwagen) in Hamm-Süd das Läutewerk der Lok in Tätigkeit gesetzt. Ferner hatte er etwa 150 m vor dem Übergang Langewanneweg ein langgezogenes Pfeifsignal und etwa 20 m vor dem Übergang noch einmal ein Pfeifsignal gegeben. Als sich die Spitze des Zuges,

- 3 -

der mit der zulässigen Geschwindigkeit von 15 km/st fuhr, in unmittelbarer Nähe des Übergangs befand, bemerkte der die südliche Seite beobachtende Heizer M. den von links herankommenden Lastkraftwagen der Beklagten. Er rief dem Lokführer zu: "Auto fest!" Bevor der Lokführer die Saugluftbremse betätigen konnte, wurde er durch den Anprall der Lokomotive umgeworfen. Nachdem er wieder aufgesprungen war und die Bremse bedient hatte, kam der Zug etwa 40 m hinter dem Bahnübergang zum Stehen. Die Lokomotive ist durch den Anprall des Lastkraftwagens aus den Schienen geworfen worden. Der Zweitbeklagte hatte, als er den Zug bemerkte, gebremst und den Lastkraftwagen nach links gelenkt. Der Wagen stieß nach einer Bremsspur von 15 m mit seiner rechten Vorderseite gegen die Lokomotive und wurde noch etwa 30 m von dem Zuge mitgeschleift. Der Zweitbeklagte, eine im Lastkraftwagen mitfahrende Person und ein Reisender wurden verletzt. An der Lokomotive, an zwei Personenwagen und an dem Lastkraftwagen entstand Sachschaden, der zum Teil erheblich ist.

Die Klägerin hat vorgetragen: Der Zweitbeklagte sei ortskundig und habe es bei der Annäherung an den Bahnübergang an der nötigen Aufmerksamkeit fehlen lassen. Er habe die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 20 km/st nicht beachtet. Daß er mit einer viel zu hohen Geschwindigkeit an den Bahnübergang herangefahren sei, ergebe sich schon aus der 15 m langen Bremsspur des Lastkraftwagens. Die Klägerin ist der Ansicht, nicht zum Schadensausgleich verpflichtet zu sein, weil der Unfall allein auf das grobfahrlässige Verhalten des Zweitbeklagten zurückzuführen sei und die Betriebsgefahr der Eisenbahn daher nicht ins Gewicht falle.

Sie hat ihren Schaden bis zur Höhe von 5000 DM von den Beklagten als Gesamtschuldner nach dem Straßenverkehrs-

**JLaw – Gesetze und Urteile**

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

gesetz verlangt und hierauf die von der Versicherungsgesellschaft der Beklagten gezahlten 3139,28 DM angerechnet. Den darüber hinausgehenden Schaden von 4332,64 DM hat sie gegen den Zweitbeklagten nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen geltend gemacht.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt. Sie sind der Meinung, die Klägerin müsse ein Drittel des entstandenen Gesamtschadens tragen, weil die Betriebsgefahr der Eisenbahn aus verschiedenen Gründen erhöht gewesen sei und die von dem Lastkraftwagen ausgegangene Betriebsgefahr bei weitem überstiegen habe. Zur Begründung dieser Ansicht haben sie vorgetragen: Der Zweitbeklagte sei mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 30 km/st an den Bahnübergang herangefahren. Seine Sicht nach rechts auf die Bahnstrecke sei wegen des Abstellplatzes der Firma G [REDACTED], der voll von Lastkraftwagen gestanden habe, und durch das daneben stehende Haus erheblich eingeschränkt gewesen. Deshalb habe weder der Zweitbeklagte den herannahenden Zug noch der Heizer den Lastkraftwagen auf der Straße sehen können. Auch das Läutewerk der Lokomotive habe der Zweitbeklagte in dem fahrenden Wagen bei geschlossenen Fenstern nicht hören können, weil damals starker Westwind geherrscht habe. Da er nicht bemerkt habe, daß ein Zug sich näherte, habe der Zweitbeklagte geglaubt, den unbeschränkten Bahnübergang ohne weiteres überqueren zu können.

Ferner haben die Beklagten geltend gemacht, bei Berücksichtigung ihres eigenen Schadens von 5321,43 DM, mit dem sie gegenüber der Klageforderung die Aufrechnung erklärt haben, und bei Berücksichtigung ihrer Zahlung von 3139,28 DM sei die Klägerin bereits klaglos gestellt.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Mit Recht haben Landgericht und Oberlandesgericht angenommen, daß die Klägerin von beiden Beklagten Ersatz ihres Schadens verlangen kann: von der Erstbeklagten nach § 7 StVG, weil der Unfall sich bei dem Betriebe ihres Lastkraftwagens ereignet hat und der Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 StVG nicht geführt ist, und von dem Zweitbeklagten nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen, weil er schuldhaft die Verkehrspflichten verletzt hat, die ihm als Kraftfahrer bei der Annäherung an den unbeschränkten Bahnübergang oblagen. Daß die Beklagten schadensersatzpflichtig sind, zweifelt auch die Revision nicht an. Sie wendet sich mit ihren Angriffen nur gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Ansprüche der Klägerin trotz der erhöhten Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht zu kürzen seien. Aber auch in diesem Punkte hält das Berufungsgericht jedenfalls im Ergebnis einer rechtlichen Prüfung stand.

Die Frage, ob und in welchem Umfang die Klägerin von den Beklagten Schadensersatz verlangen kann, hängt nach § 17 StVG von den Umständen, vor allem davon ab, inwieweit der

Schaden vorwiegend von dem Eisenbahnzug der Klägerin oder von dem Lastkraftwagen der Beklagten verursacht worden ist. Hiervon ausgehend hat das Berufungsgericht übereinstimmend mit dem Landgericht die Hauptursache des Unfalls in dem grob verkehrswidrigen Verhalten des Zweitbeklagten gesehen. Er mußte bei der Annäherung an den Bahnübergang besondere Aufmerksamkeit anwenden (§ 3 a Abs. 6 StVO) und durfte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st nicht überschreiten (§ 3 StVO). Beide Pflichten hat der Zweitbeklagte verletzt, obwohl er schon von weitem durch die amtlichen Verkehrszeichen an ihre Beachtung gemahnt wurde und obwohl er die örtlichen Verhältnisse kannte und wußte, daß der Übergang unbeschränkt und die Sicht auf die Bahnstrecke behindert war. Wie das Berufungsgericht feststellt, hätte der Zweitbeklagte bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit den herankommenden Zug bemerken müssen, als der Lastkraftwagen in Höhe der Nordwand des Gorschlütterschen Hauses, also noch gut 20 m von der Schienen^{an}lage der Bahn entfernt war. Von hier aus konnte der Wagen, wenn er die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/st einhielt, auch bei Berücksichtigung einer Reaktions- und Bremsansprechzeit von etwa einer Sekunde auf eine Entfernung von 10 m, also noch gut 10 m vor den Schienen zum Stehen gebracht werden. Im weiteren hat das Berufungsgericht dargelegt, daß die Angestellten der Klägerin (Lokführer und Heizer) den Zusammenstoß nicht verhindern konnten. Es hat daher bei der Abwägung der Unfallursachen nur die Betriebsgefahr der Eisenbahn zu Lasten der Klägerin in die Waagschale geworfen. Hierzu ist im Berufungsurteil ausgeführt: Für die Klägerin läge, wenn ihre Gleisanlage eine Straße und ihr Zug ein Omnibus gewesen wäre, ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG vor, so daß in einem solchen Falle die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges nicht zu ihren Lasten berücksichtigt werden könnte. Es entspreche daher der Sachlage,

daß sie sich auch im vorliegenden Fall die Betriebsgefahr ihres Zuges nicht als einen ihren Anspruch mindernden Umstand anrechnen lassen müsse. Aber auch wenn man diesen Ausführungen nicht folge, entspreche es doch der Billigkeit, bei der Abwägung nach § 17 StVG gegenüber einem grob leichtfertig handelnden Schädiger eine mitursächliche Betriebsgefahr, die nicht erheblich ins Gewicht falle, außer Betracht zu lassen.

Die für den Schadensausgleich wesentlichen Umstände festzustellen und zu würdigen, ist grundsätzlich dem Tatrichter vorbehalten. Das Revisionsgericht kann nur nachprüfen, ob er alle Unterlagen ordnungsgemäß ermittelt, sie bei der Abwägung verwertet und nicht gegen Rechtssätze verstoßen oder die Grenzen verletzt hat, die seiner Entscheidung durch die Denkgesetze und Erfahrungssätze gezogen sind. Nur wenn in dieser Hinsicht Rechtsfehler vorliegen und die Abwägung des Berufungsgerichts beeinflußt haben, kann sie mit der Revision erfolgreich angegriffen werden.

Nun gibt zwar die Erwägung, mit der das Berufungsgericht in erster Linie seine Schadensverteilung begründet, Anlaß zu rechtlichen Bedenken. Hiervon wird das Berufungsurteil aber in seinem Ergebnis nicht beeinträchtigt, denn die Hilfs-erwägungen des Berufungsgerichts sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden und rechtfertigen die ergangene Entscheidung.

Die Tatsache, daß ein Kraftfahrer beim Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses von der Haftung befreit ist (§ 7 Abs. 2 StVG), kann nicht stets ausreichen, um auch den Bahnunternehmer, dessen Schadensersatzpflicht im Gesetz an andere Voraussetzungen geknüpft ist, beim Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses ohne weiteres von der Haftung freizustellen. Die Haftung des Bahnunternehmers scheidet nach dem Haft-

pflichtgesetz nicht schon beim Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses, sondern erst dann aus, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Kommt also, wie im vorliegenden Falle, höhere Gewalt als Unfallursache nicht in Betracht, so ist die Haftung des Bahnunternehmers grundsätzlich zu bejahen. Daß der Unfall für ihn und seine Leute ein unabwendbares Ereignis war, mag zwar als einer der Umstände, die im Rahmen des § 17 StVG zu berücksichtigen sind, für die Abwägung von Bedeutung sein. Diese Tatsache kann aber allein noch nicht die Annahme rechtfertigen, daß der Bahnunternehmer nicht an der Schadenstragung zu beteiligen ist.

Bei seiner Hilferwägung hat das Berufungsgericht die Tatsache, daß der Unfall von den Angestellten der Klägerin nicht verhindert werden konnte, zutreffend im Zusammenhang mit den übrigen bei der Abwägung zu berücksichtigenden Umstände gesehen und gewertet. Die Angriffe, welche die Revision gegen diesen Teil des Berufungsurteils erhebt, sind nicht begründet.

1. Die Revision irrt mit ihrer Meinung, das Berufungsgericht habe dem Zweitbeklagten das Überhören der Pfeif- und Läutsignale der Bahn als Verschulden im Sinne des § 823 BGB angerechnet. Den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils ist nichts zu entnehmen, was einen solchen Schluß zuließe.

2. Soweit das Berufungsgericht den Nachweis für ein Verschulden des Lokomotivführers und des Heizers nicht als erbracht ansieht, gehört seine Würdigung überwiegend dem tatsächlichen Gebiet an. Sie läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Revision meint, das Lokpersonal habe berücksichtigen müssen, daß man die akustischen Signale bei den bestehenden Wetterverhältnissen nicht habe hören können und habe deshalb

so langsam fahren müssen, daß der Zug auf Sichtweite habe angehalten werden können. Mit dieser Forderung überspannt die Revision die Anforderungen, die an das Lokpersonal gestellt werden können. Sie übersieht, daß den Gefahren, die dieser unbeschränkte Bahnübergang mit sich brachte, schon weitgehend durch Vorsichtsmaßnahmen Rechnung getragen war und daß ein aufmerksamer Kraftfahrer bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit einen herankommenden Zug auch dann rechtzeitig bemerken mußte, wenn er dessen akustische Signale nicht hörte. Neben den schon erwähnten Maßnahmen (amtliche Warnzeichen, Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge auf 20 km/st) hatte die Klägerin auch für das Befahren dieses Übergangs durch ihre Züge eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/st festgesetzt. Daß ihre Züge an diesem Übergang aus Rücksicht auf leichtsinnige Kraftfahrer noch langsamer fahren müßten, kann von der Klägerin nicht verlangt werden.

3. Bei Prüfung der Frage, ob den Angestellten der Klägerin ein Verschulden zur Last zu legen ist, hat das Berufungsgericht u.a. ausgeführt: Das Lokpersonal, das nur zeitweise und auf bestimmte Abschnitte Sicht auf den Längsweg gehabt habe, habe darauf vertrauen können, daß die Verkehrsteilnehmer auf der Straße ihre Fahrweise vor dem Bahnübergang entsprechend der Beschilderung einrichten würden. Zu Unrecht macht die Revision demgegenüber geltend, der Vertrauensgrundsatz sei hier nicht anzuwenden, weil maßvolle Geschwindigkeitsüberschreitungen an der Tagesordnung seien. Die Feststellungen des Landgerichts und des Berufungsgerichts haben nichts dafür ergeben, daß der Zweitbeklagte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st nur mäßig überschritten habe. Das Berufungsgericht hat zwar nicht ausdrücklich festgestellt, von welcher Geschwindigkeit es ausgeht. Es hat sich aber ersichtlich die Feststellung

des Landgerichts zu eigen gemacht, daß die Geschwindigkeit des Lastkraftwagens mindestens 50 km/st betragen hat. Jedenfalls ist es erkennbar davon ausgegangen, daß der Lastkraftwagen bei der Länge der Bremsspur und der Wucht des Zusammenstoßes die zulässige Geschwindigkeit nicht nur maßvoll, sondern erheblich überschritten haben muß. Nimmt man hinzu, daß der Zweitbeklagte es auch an der nötigen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen, so ist die Annahme des Berufungsgerichts zu billigen, daß das Lokpersonal der Klägerin mit solch groben Verkehrswidrigkeiten eines Kraftfahrers nicht zu rechnen brauchte.

4. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Lokomotive beim Sichtbarwerden des Lastkraftwagens etwa 5 m von dem Übergang entfernt war. Hierzu rügt die Revision, das Berufungsgericht habe sich nicht mit der Aussage des Zeugen J. auseinandergesetzt. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Es war Sache der Beklagten, ein Verschulden des Lokpersonals, hier also zu beweisen, daß Lokführer oder Heizer den Lastkraftwagen in einer Entfernung hätten sehen können, in der es noch möglich war, den Unfall zu vermeiden. Diesen Beweis sieht das Berufungsgericht auf Grund der Aussagen des Zeugen R. und M. nicht als geführt an. Nach den Aussagen dieser Zeugen war die Lokomotive, als der Lastkraftwagen sichtbar wurde, schon bis auf wenige Meter an den Übergang herangekommen und der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden. Es spricht nichts dafür, daß das Berufungsgericht bei seiner Würdigung die Aussage des J. übersehen hat. Es hat sie zwar nicht ausdrücklich angeführt, hat sie aber ersichtlich angesichts der Aussagen der übrigen Zeugen und des sonstigen Ergebnisses der Beweisaufnahme nicht für ausreichend erachtet, um aus ihr auf ein Verschulden des Lokführers oder des Heizers schließen zu können. Hiernach ist kein Rechtsverstoß

darin zu ersehen, daß das Berufungsgericht sich mit der Aussage des J. nicht ausdrücklich auseinandergesetzt hat (vgl. BGHZ 3, 162 [175]).

5. Gegenüber der Hilferwägung des Berufungsgerichts weist die Revision weiter darauf hin, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn aus mehreren Gründen erhöht war. Sie meint, in einem solchen Falle müsse auch der Bahnunternehmer mindestens zum Teil zum Schadensausgleich herangezogen werden. Hierin kann der Revision nicht gefolgt werden. Daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn hier in mehrfacher Hinsicht über das gewöhnliche Maß hinaus gesteigert war, hat auch das Berufungsgericht nicht verkannt oder übersehen. Es hat vielmehr ersichtlich in dieser Frage die Ausführungen des Landgerichts gebilligt und sich zu eigen gemacht. Hiernach war die Betriebsgefahr der Bahn erhöht, weil der Bahnübergang keine Schranken hatte, weil die Sicht auf die Bahnstrecke behindert war und weil die Läute- und Pfeifsignale der Lokomotive wegen des am Unfallmorgen herrschenden starken Westwindes nicht zu hören waren. Diese die Betriebsgefahr erhöhenden Umstände waren durch die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen (Warnzeichen, Warnkreuz und Geschwindigkeitsbegrenzungen für Eisenbahn und Kraftfahrzeug) nur zum Teil ausgeglichen. All dies hat das Berufungsgericht bei seiner Abwägung berücksichtigt, denn es hat ersichtlich die Betriebsgefahr der Bahn ebenso wie das Landgericht in dem Maße herangezogen, in dem sie sich bei dem Unfall ausgewirkt hat. Daß es gleichwohl mit Rücksicht auf das grob verkehrswidrige Verhalten des Zweitbeklagten und die dadurch erheblich erhöhte Betriebsgefahr des Lastkraftwagens der Klägerin ihren gesamten Schaden zugebilligt hat, lag im Rahmen einer rechtsfehlerfreien tatrichterlichen Würdigung. Es gibt keinen Rechtssatz, der besagt, die erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn müsse

stets dazu führen, den Bahnunternehmer wenigstens mit einem Teil des Schadens zu belasten. Allerdings ist für das ähnlich liegende Verhältnis zwischen dem verletzten Fahrgast und der Bahn versucht worden, aus dem Urteil des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 11. Dezember 1950 (- III ZR 94/50 - NJW 1950, 110 Nr. 3) den Grundsatz abzuleiten, eine Fahrlässigkeit des Verletzten, auch wenn sie noch so groß sei, könne die vom Bahnunternehmer zu vertretende Betriebsgefahr nicht völlig ausschalten. Einen solchen Rechtssatz gibt es aber nicht; er ist auch in dem Urteil des III. Zivilsenats nicht ausgesprochen. Diese Entscheidung ist vielmehr ausdrücklich auf den zu entscheidenden Fall abgestellt. Haben sich bei dem Unfall Umstände ausgewirkt, die die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes über das gewöhnliche Maß hinaus gesteigert haben, so sind sie bei der Abwägung nach § 17 StVG selbstverständlich mit heranzuziehen. Es ist der Revision auch zuzugeben, daß der Bahnunternehmer in vielen Fällen dieser Art an der Schadenstragung zu beteiligen sein wird. Aber auch hier kann, vor allem wenn den am Unfall beteiligten Kraftfahrer ein grobes Verschulden trifft und daher auch die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs erheblich erhöht war, die Abwägung in dem Sinne ausfallen, daß Halter und Fahrer des Kraftfahrzeugs den vollen Schaden der Bahn zu tragen haben (vgl. Bode VersR 1957, 696).

6. Schließlich macht die Revision unter Hinweis auf das Urteil BGHZ 12, 213 noch geltend: Die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten habe abgestuft werden müssen. Da die Erstbeklagte nur aus dem Straßenverkehrsgesetz in Anspruch genommen und verurteilt worden sei, könne ihr das Verschulden des Zweitbeklagten bei der Abwägung nicht in vollem Umfang zur Last gelegt werden, sondern nur im Rahmen der Betriebsgefahr des Lastkraftwagens. Das Berufungsgericht

habe aber nur nach dem Verschulden des Zweitbeklagten und der Betriebsgefahr der Eisenbahn abgewogen. Diese Rüge geht ebenfalls fehl. Zwar hängt die Frage des Schadensausgleichs im Verhältnis der Klägerin zur Erstbeklagten vorwiegend von den Betriebsgefahren der an dem Unfall beteiligten Fahrzeuge m.a.W. davon ab, in welcher Weise und in welchem Umfang einerseits der Eisenbahnzug der Klägerin und andererseits der Lastkraftwagen der Erstbeklagten an der Entstehung des Unfalls ursächlich beteiligt waren. Daneben ist aber auch ein ursächliches Verschulden zu berücksichtigen. Bei der Gegenüberstellung der Betriebsgefahren von Bahn und Kraftfahrzeug fällt somit das verkehrswidrige Verhalten des Fahrers eines der beiden Fahrzeuge ebenfalls ins Gewicht, denn hierdurch wird, wie der Bundesgerichtshof wiederholt ausgesprochen hat, die allgemeine Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs oder der Eisenbahn erhöht (vgl. die von Gelhaar in DAR 1954, 265 [272] angeführten Entscheidungen). Das Berufungsgericht konnte daher mit Rücksicht auf die erheblich erhöhte Betriebsgefahr des verkehrswidrig fahrenden Lastkraftwagens nach § 17 StVG zu dem Ergebnis kommen, daß auch die Erstbeklagte im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes voll für den Schaden der Klägerin einzustehen hat. Seine Ausführungen sind im Zusammenhang mit den Darlegungen des Landgerichts zu lesen und nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe dahin zu verstehen, daß die Betriebsgefahr der Bahn gegenüber der erheblich erhöhten Betriebsgefahr des Lastkraftwagens so sehr zurücktritt, daß es gerechtfertigt ist, der Klägerin ihren vollen Schaden zuzubilligen. In diesem Sinne ist das Ergebnis, zu dem das Berufungsgericht bei seiner Abwägung gekommen ist, rechtlich nicht zu beanstanden.

Da das Berufungsurteil auch im übrigen keinen Rechtsfehler erkennen läßt, war die Revision der Beklagten zurückzuweisen.

Bei der Kostenentscheidung war zu berücksichtigen, daß die Beklagten in verschiedenem Umfang an der Revision beteiligt sind (§§ 97, 100 Abs. 2 ZPO).

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr.K.E. Meyer

Dr. Bode

Heinr. Meyer