

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZA 203/70

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

26. März 1972

K r i e g l ,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Deutschen B u n d e s b a h n ,
vertreten durch den Präsidenten der Bundesbahndirektion,
R [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

beklagte und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

die M [REDACTED]-Selbstversicherungs-Gesellschaft mbH,
D [REDACTED], G [REDACTED]-A [REDACTED]-Straße [REDACTED],
vertreten durch die Geschäftsführer Herwig L [REDACTED]
und Toni E [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 28. März 1972
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Weber, Dr. Bode,
Sonabend, Dunz und Scheffen

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das
Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts Nürnberg vom 30. September 1970 wird
zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Be-
klagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin nimmt als Kaskoversicherer der
Firma R[REDACTED]-K[REDACTED] GmbH R[REDACTED] (im folgenden:
R[REDACTED]-K[REDACTED]) die beklagte Bundesbahn auf Ersatz
des Schadens in Anspruch, den die genannte Firma
am 20. November 1961 durch ein Brandunglück auf dem
Güterbahnhof C[REDACTED] erlitten und den die Klägerin im
wesentlichen ersetzt hat.

Zu dem Brandunglück kam es dadurch, daß beim
Abfüllen von Benzin aus einem auf dem Ladegleis be-
reitgestellten Kesselwagen in einen Tanksattelzug
der Firma R[REDACTED]-K[REDACTED] der Ansaugschlauch zwischen
Kesselwagen und Pumpenaggregat des Tankwagens riß.

- 5 -

Das auslaufende Benzin entzündete sich durch die Hitze des Motors des Tankwagens, der die Ansaugpumpe betrieb, dadurch entstand eine Explosion. Das Fahrzeug brannte vollständig aus. Die beiden Fahrer der Firma R- K- befanden sich, als der Schlauch abriß, im Führerhaus. Ihre Bemühungen, das ausströmende Benzin abzustellen, waren erfolglos.

Die 13 m breite und 110 m lange Ladestraße kann vom Bahnhofsvorplatz aus befahren werden. Das Ladegleis verläuft parallel zum Rampengleis in ost-westlicher Richtung. Der Kesselwagen, aus dem Bezin abgefüllt wurde, befand sich - von dem östlichen Ende des Ladegleises aus gesehen - an siebenter Stelle von insgesamt 15 Güterwaggons, die in folgender Reihenfolge aufgestellt waren: ein Güterwaggon (Nr. 1), dann die für die Firma R-K- bestimmten sechs Kesselwaggons (Nr. 2 - 7) und anschließend acht Güterwagen (Nr. 8 - 15). Die sechs Kesselwaggons sollten von der Firma R-K- entleert werden. Deren Fahrer H- und B- (beide in blauen Aralanzügen) hatten zwischen 17.00 und 18.00 Uhr nach Einlösung des Frachtbriefes zunächst in zwei Kammern des Tankwagens aus dem Kesselwagen Nr. 3 abgefüllt. Dann fuhren sie das Fahrzeug vor den Kesselwagen Nr. 7, um die beiden anderen Kammern zu füllen.

Während des Abfüllvorgangs führte der Rangiermeister E- zusammen mit dem Führer der Rangierlok R- und dem Rangierbediensteten Ra- sowie dem zufällig anwesenden Zugmacher K- Rangierbewegungen auf dem Ladegleis aus; es sollten die ersten sechs



Waggons (Nr. 15-10) von dem Ladegleis abgezogen werden. Dazu war erforderlich, zwischen den Waggons Nr. 10 und 9 auszukuppeln. K [REDACTED] versuchte, die Kupplung zwischen den Waggons Nr. 10 und 9 auszuhängen, was ihm nicht gelang, weil die Kupplung gespannt war. Daraufhin gab E [REDACTED] dem Lokführer das Zeichen zum Aufdrücken, woraufhin dieser aufdrückte, bis er das Zeichen zum Halten erhielt, so daß K [REDACTED], der sich während des Aufdrückens zwischen den Puffern befand, aushängen konnte. Kurz darauf ereignete sich die Explosion des auslaufenden Benzins.

Die Klägerin hat behauptet, durch den Rangierstoß sei der Kesselwagen Nr. 7 mindestens etwa 1,50 m in östlicher Richtung zurückgestoßen worden. Dadurch sei der Ansaugschlauch gerissen.

Die Klägerin hat den Schaden reguliert. Ferner macht sie aufgrund einer Abtretung der Firma R [REDACTED]-K [REDACTED] deren übrige Schadensersatzansprüche aus dem Brandunglück geltend.

Die Beklagte hat bestritten, daß das Abreißen des Schlauches auf den Rangiervorgang zurückzuführen sei; die Rangierlok habe zum Auskuppeln nur leicht "aufdrücken" müssen; diese Bewegung habe sich nicht bis zu dem Kesselwagen fortgesetzt. Den Rangiermeister treffe kein Verschulden, weil die Fahrer ihm das für die Zeit nach Dienstschluß vorgesehene Abfüllen des Kesselwagens vorschriftswidrig nicht mitgeteilt hatten. Er habe darauf vertrauen dürfen, daß auf der Ladestraße kein dem Rangieren entgegenstehendes Hindernis vorhanden gewesen sei,

zumal er sich noch kurze Zeit vorher (17.30 Uhr) davon überzeugt gehabt hätte. Die beiden Fahrer des Tankwagens hätten den Frachtbrief erst nach 17.00 Uhr (Geschäftsschluß) eingelöst, entgegen der ihnen obliegenden Hinweispflicht aber nichts davon erwähnt, daß sie noch entladen wollten. Ferner hätten sie gegen mehrere andere Betriebsvorschriften verstoßen.

Das Landgericht hat, ausgehend von einem Mitverschulden der Fahrer des Tankwagens von 1/2, der Klage gegen die beklagte Bundesbahn zur Hälfte stattgegeben und die Klage im übrigen abgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben die Klägerin und die beklagte Bundesbahn Berufung eingelegt. Die Klägerin begehrt nunmehr von der Beklagten einen Gesamtbetrag von 133.481,86 DM nebst 5 % Zinsen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf die Berufung der Klägerin die Beklagte zur Zahlung von 4/5 des geltend gemachten Betrages nebst Zinsen verurteilt.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage in voller Höhe weiter.

Entscheidungsgründe

I.

1. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Rangierstoß die entscheidende auslösende Ursache für das Abreißen des Schlauches und damit für die Explosion und den Brand war. Dieser tatsächliche Ausgangs-

punkt wird von der Revision nicht angegriffen. Die rechtliche Grundlage für die von der Klägerin geltend gemachten Ansprüche sieht das Berufungsgericht nicht in § 839 BGB i.V. mit Art. 34 GG, sondern in §§ 823 ff, 89, 31 BGB mit § 67 VVG, bzw. § 398 BGB, da es dem Rangierbetrieb der Bundesbahn privatrechtlichen Charakter beimißt. Es hält, weil auf dem Bahnhof Cham die Überschneidungsmöglichkeit von Entladevorgang und Rangierbewegungen nicht geregelt gewesen sei, ein Organisationsverschulden der Organe der beklagten Bundesbahn wegen der ihr auf dem Bahngelände obliegenden Verkehrssicherungspflicht für gegeben. Denn die Beweisaufnahme habe ergeben, daß die beiden für einen Bahnhof typischen Bereiche des Lade- und Rangiervorganges ohne aufsichtliche Koordination nebeneinander hergelaufen seien; weder die Fahrdienstvorschriften noch das Bahnhofsbuch für C [REDACTED] enthielten genaue Anordnungen darüber, wie einer Überschneidung der beiden Vorgänge vorzubeugen war. Die in der bahnpolizeilichen Anordnung vorgeschriebene Mitteilung über den Zeitpunkt des Abfüllens sei wirkungslos gewesen, weil es an einer dieser Mitteilungspflicht des Entladers entsprechenden Meldepflicht der Güterabfertigung an die für das Rangieren verantwortliche Stelle gefehlt habe. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei unklar geblieben, wer bei den auf dem Bahnhof C [REDACTED] herrschenden Verhältnissen Empfänger der dem Entlader obliegenden Mitteilung gewesen sei; die Vorschrift benenne nur die "Güterabfertigung". In dem mit dieser Bezeichnung beschilderten Raum werde aber lediglich der zur Entladung erforderliche Frachtbrief eingelöst. Der für die Aushändigung des Frachtbriefes zuständige Beamte

(Bundesbahnassistent L [REDACTED]) habe erklärt, "es sei nicht üblich, daß ihm gemeldet werde, wenn noch abgefüllt wird" (Bl. 289 der Strafakten). Auch der Rangierleiter Eidenschink habe sich dahin geäußert, daß nach Dienstschluß noch Kesselwaggonen entladen worden seien, daß er aber niemals eine Mitteilung hierüber erhalten habe (Bl. 84 der Strafakten). Selbst auf Seiten der beklagten Bundesbahn habe über die Person des Empfängers der Mitteilung Unklarheit bestanden. Sie habe erstmalig im Schriftsatz vom 19. Mai 1969 vorgetragen, hierfür sei "der Lademeister für den Wagendienst und die Ladestraße" zuständig gewesen, der auch nach Dienstschluß noch im "Dienstraum" anwesend gewesen sei. Es sei jedoch unklar, um welchen Dienstraum es sich dabei handeln solle. Schließlich gebe auch die Bekundung des Bundesbahninspektors S [REDACTED] im Strafverfahren (Bl. 289 der Strafakten) "der Entlader müsse nach Einlösung des Frachtbriefes zum Ladehof gehen und sich von einem Bahnbediensteten den Waggon übergeben lassen", keinen Aufschluß über die Person des Empfängers der vom Entlader zu bewirkenden Mitteilung. Da in dem mit "Güterabfertigung" bezeichneten Raum kein zur Entgegennahme der geforderten Mitteilung zuständiger Beamter gewesen sei, könne die beklagte Bundesbahn den Fahrern des Tankwagens nicht anlasten, die vorgesehene Mitteilung unterlassen zu haben.

Zudem sei nach der tatsächlichen Handhabung auf dem Bahnhof C [REDACTED] das Funktionieren der verschiedenen Arbeitsvorgänge dem freien Spiel der Kräfte überlassen worden. Die Fahrer des Tankwagens hätten praktisch

zu jeder Tages- und Nachtzeit abladen können, ohne dies vorher mitgeteilt zu haben. Die beiden am Unfalltag eingesetzt gewesenen Fahrer seien auch nie von Bediensteten der Bundesbahn zur Abgabe einer Mitteilung angehalten worden. Auch habe der vorgefahrene Tankwagen und die in der Spezialtracht von "Aral" auftretenden Fahrer die Absicht des bevorstehenden Abfüllens hinreichend kenntlich gemacht.

2. Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Die rechtliche Grundlage für die Zuerkennung der geltend gemachten Schadensersatzansprüche ist gegeben. Ob die Klägerin diese Ansprüche nicht doch entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts aus dem Gesichtspunkt einer Fortwirkung gewisser frachtrechtlicher Verpflichtungen auch auf den Beförderungsvertrag hätte stützen können (RGZ 109, 150, 151; Finger, Eisenbahnverkehrsordnung 4. Aufl. § 82 Anm. 1 c, § 75 Anm. 1 n), kann offen bleiben. Eine solche zusätzliche Haftungsgrundlage hat sich jedenfalls nicht zum Nachteil der Beklagten ausgewirkt. Ohne Rechtsfehler findet das Berufungsgericht die rechtliche Grundlage der Haftung nicht in § 839 BGB i.V. mit § 831 BGB oder mit Art. 34 GG, sondern unmittelbar in den §§ 823 ff, 89, 31 BGB.

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung kommt dem Betrieb der Bundesbahn auch im Rangierdienst - mit Ausnahme der bahnpolizeilichen Tätigkeit - grundsätzlich privatrechtlicher Charakter zu (RGZ 161, 341, 348; 162, 364, 366; BGHZ 2, 37, 41; 6, 304, 309; BGH Urt. v. 28. März 1963 - III ZR 222/61 - VersR 1963, 925).

Zwar kann gleichwohl bei einer über die allgemeine Verkehrssicherungspflicht hinausgehenden besonderen Verkehrssicherungspflicht, wie sie für den Rangierdienst in § 84 der auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBBO), der Eisenbahnsignalordnung (ESO) und der Eisenbahnverkehrsverordnung (EVO) beruhenden Fahrdienstvorschriften (§ 1 Abs. 1 FV) niedergelegt ist, eine Amtspflicht begründet sein, die auch dem Zweck dient, das Interesse des einzelnen wahrzunehmen und damit dem tätig gewordenen Beamten einem Dritten gegenüber obgelegen hat (Urt. v. 28. März 1963 aaO). Dies hätte zur Folge, daß durch Anwendung des § 839 BGB die persönliche Haftung des Rangierbeamten aus § 823 BGB entfielen. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung aber nicht auf Verletzung einer sondern, sich aus den Fahrdienstvorschriften ergebenden Verkehrssicherungspflicht der Bahnbeamten abgestellt, sondern die Verletzung einer der der beklagten Bundesbahn selbst obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht (§ 823 Abs. 1 BGB) bejaht.

b) Die Revision wendet sich gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, es liege ein Organisationsverschulden der Beklagten vor. Sie meint, das Berufungsgericht habe die Organisation von Güterabfertigung und Rangierwesen verkannt. Es handele sich um verschiedene und voneinander getrennte Aufgabenbereiche. Die Güterabfertigung sei ein Teil des Eisenbahnverkehrsdienstes, der die rechtliche und persönliche Grundlage der Beförderungsverträge für Personen und Güter erstelle und die Verträge abschließe und durchführe. Dagegen gehöre

das Rangierwesen zum Betriebsdienst, der den Fahrdienst, das Fahrplanwesen, die Betriebsüberwachung usw. umfasse. Der Rangierdienst habe die Aufgabe, die Züge zu bilden und die Eisenbahnfahrzeuge auf den Bahnhöfen und Anschlußstellen an die Bedarfsstellen (Ladegleise) zu bringen. Diese beiden Aufgabenbereiche seien klar voneinander abgegrenzt. Weder könne und dürfe sich die Güterabfertigung um ein Rangieren kümmern, noch könne dem Rangierdienst eine Aufgabe aus dem Bereich der Güterabfertigung zugewiesen werden.

aa) Diese Ausführungen der Revision treffen nicht den Kern der Begründung des Berufungsurteils. Auch das Berufungsurteil will nicht die Aufgabenbereiche von Güterabfertigung und Rangierdienst vermengen; ihm geht es nur um die Prüfung, ob und wie die beklagte Bundesbahn auf dem Bahnhof C im Rahmen der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht die Gefahr von Überschneidungen der beiden Arbeitsbereiche bedacht und geregelt hat. Hier war gerade das zeitliche Zusammentreffen von Entladevorgang und Rangierbewegung die eigentliche und entscheidende Ursache des Brandschadens. Zu Recht stellt das Berufungsgericht darauf ab, daß solche Überschneidungsmöglichkeit voraussehbar und vermeidbar war. Dies verkennt auch die Revision nicht, wenn sie ausführt, ein zur Entladung bereitgestellter Wagen habe durch das Rangieren allerdings dann betroffen werden können, wenn Rangiervorschriften mißachtet wurden. Die Revision meint indes, dieser Gefahr habe die Bundesbahn bereits dadurch ausreichend vorgebeugt, daß sie in ihren Fahrdienstvorschriften den Rangierleiter für verpflichtet erklärt habe, sich zu vergewissern, ob durch die geplante Rangierbewegung

eine Entladung beeinträchtigt werden könnte und entsprechende zur Vermeidung der Gefährdung geeignete Maßnahmen zu treffen.

Diese sich aus § 84 Abs. 1 und 3 FV ergebende Pflicht des Rangierleiters war aber für sich allein nicht geeignet, die Gefahr von Überschneidungsmöglichkeiten zu vermeiden. Wie die beklagte Bundesbahn selbst geltend gemacht hat, würde es eine Überforderung des Rangierleiters bedeuten, wenn er unmittelbar vor jeder Rangierbewegung die zu rangierenden Wagen abschreiten müßte. Dies bewirkte insbesondere bei langen Zügen einen unverhältnismäßig hohen Zeitaufwand, der zudem nicht einmal gewährleisten würde, daß sich die Lage nicht zwischenzeitlich veränderte. Mit Recht verlangt das Berufungsgericht, daß weitere, zur Vermeidung einer Überschneidung von Entladevorgang und Rangierbewegung geeignete Maßnahmen hinzutreten. Gerade der Entladevorgang ist durch eine auf demselben Gleis, auf dem der Waggon zum Entladen bereitgestellt ist, durchgeführte Rangierbewegung in besonderer Weise gefährdet. Das gilt, wie keiner weiteren Begründung bedarf, vor allem beim Abfüllen benzingefüllter Kesselwagen. Das Berufungsgericht fordert darum zu Recht, daß die Bundesbahn im Rahmen der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht dafür Sorge zu tragen hatte, daß der Rangierleiter von jeder bevorstehenden Entladung Kenntnis erhielt. Von dieser Pflicht geht auch die Revision aus, wenn sie geltend macht, diese notwendige Unterrichtung des Rangierleiters sei Sache des Lademeisters gewesen.

bb) Soweit es sich bei solchen Entladungen um das Abfüllen von Benzin und dergleichen handelt, ist zwar in § 3 der "Bahnpolizeilichen Bestimmungen über das Abfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahngelände" vorgeschrieben, daß der Unternehmer der Güterabfertigung den beabsichtigten Zeitpunkt des Abfüllens mitzuteilen habe. Damit wären - wenigstens für diesen Bereich - die organisatorischen Maßnahmen für eine Unterrichtung des Rangierleiters dann getroffen gewesen, wenn die Weiterleitung der Mitteilung an ihn gesichert war. Es mag dahinstehen, ob die vom Berufungsgericht gegen dieses Verfahren erhobenen Bedenken durchgreifen und ob vor allem bei den Fahrern des Tankwagens Unkenntnis darüber bestand, welche Person Empfänger dieser Mitteilung war. Die Revision verweist hierzu auf den Schriftsatz der Beklagten vom 19. Mai 1969, in welchem sie - erstmalig allerdings und ohne Beweisantritte - behauptet hat, den beiden Fahrern sei bekannt gewesen, daß sie die Mitteilung über die nach Dienstschluß beabsichtigte Entladung an den Lademeister für den Wagendienst zu machen hätten; auf einen Hinweis des Gerichtes nach § 139 ZPO würde die Beklagte klargestellt haben, daß sich dessen Dienstraum nur wenige Meter von der Güterabfertigung entfernt befand und daß ihm der Frachtbrief auszuhändigen war.

Auf dieses Vorbringen der Beklagten kommt es nicht an. Denn der entscheidende Grund, weshalb das Berufungsgericht eine Verletzung der der Bundesbahn obliegenden Verkehrssicherungspflicht bejaht, liegt darin, daß nach den im angefochtenen Urteil getroffenen

Feststellungen die Anordnung über die Mitteilungspflicht (§ 3 aaO) nicht eingehalten und deren Beachtung bei den Fahrern H [REDACTED] und B [REDACTED] niemals angemahnt worden ist. Das Berufungsgericht führt hierzu im einzelnen aus: Es sei allgemein bekannt gewesen, daß die auf dem Ladegleis bereitgestellten Kesselwagen für die Firma R [REDACTED]-K [REDACTED] bestimmt waren; die Fahrer hätten bei den etwa 14-tägig stattfindenden Entladungen praktisch zu jeder Tages- und Nachtzeit abladen können und auch abgeladen, ohne hierüber jemals eine Mitteilung zu machen. Zudem hätten der große Tanksattelzug, der neben dem Ladegleis vorgefahren war, und der Umstand, daß die den Frachtbrief einlösenden, in einer Spezialtracht von "Aral" auftretenden Fahrer bei dem - wie es im Berufungsurteil heißt - fast familiären Betrieb auf dem kleinstädtischen Bahnhof C [REDACTED] die Absicht des Abfüllens hinreichend deutlich gemacht.

Schon diese Ausführungen, die rechtsfehlerfrei und von der Revision im einzelnen nicht angegriffen sind, tragen die Entscheidung. Darum kann dahingestellt bleiben, ob die zusätzliche Erwägung des Berufungsgerichts zu billigen ist, es sei auch noch versäumt worden, dem Stellwerkswärter die Aufgabe zuzuweisen, bei seiner Weichenstellung für Rangievorgänge zugleich darauf zu achten, daß durch das Rangieren nicht ein Entladevorgang gefährdet werde.

II.

1. Das Berufungsgericht rechnet der Klägerin einen eigenen Haftungsanteil ihrer Rechtsvorgängerin nach §§ 254 Abs. 1, 831 BGB, 17 Abs. 2 StVG in Höhe

von 1/5 an. Denn die beiden Fahrer des Tankwagens hätten es schuldhaft unterlassen, den bereitgestellten Kesselwagen durch Vorlegeklötze nach beiden Fahrtrichtungen zu sichern, wie dies in § 3 der bereits angeführten bahnpolizeilichen Bestimmungen vorgeschrieben sei. Diese Unterlassung sei für die Entstehung des Schadens mitursächlich geworden. Ihr Verschulden sei allerdings dadurch gemindert, daß das Fehlen solcher Vorlegeklötze niemals beanstandet worden sei. Weitere Pflichtverletzungen seien den Fahrern jedoch entgegen dem Vorbringen der Beklagten nicht anzulasten.

Das zuvor dargelegte, aber nur als geringfügig zu wertende Verschulden zuzüglich der vom Tanksattelzug ausgehenden Betriebsgefahr - der Brand habe sich "beim Betrieb" des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zugetragen - sei mit 1/5 Schadensanteil zu bewerten. Bei der Abwägung der beiderseitigen Schadensverursachung müsse berücksichtigt werden, daß die von der Rangierlok und den unterlassenen Sicherungsmaßnahmen ausgegangene Betriebsgefahr ungleich größer sei als die im wesentlichen zu berücksichtigende vom Tanksattelzug ausgehende Betriebsgefahr. Dessen Gefahren lägen maßgeblich darin, daß der Motor zum Betrieb der Ansaugpumpe eingeschaltet gewesen sei und jene Hitze entwickelt habe, die zur Entzündung des ausströmenden Bezins geführt habe.

2. Auch diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision stand.

a) Die Revision meint, die mit Schriftsatz der Beklagten vom 19. Mai 1969 behauptete Kenntnis der beiden Fahrer von der Person jenes Bahnbeamten, dem das bevorstehende Abfüllen mitzuteilen war, habe bei Prüfung ihres Mitverschuldens auch berücksichtigt werden müssen. Dem kann nicht beigespflichtet werden. Selbst wenn eine diesbezügliche Unterlassung der Fahrer festzustellen wäre, wofür die Beklagte die Beweislast träge, hält sich die Erwägung des Berufungsgerichts, ihnen könne im Hinblick auf den formlosen und "familiären" Ablauf des Ladebetriebes kein Vorwurf daraus gemacht werden, eine ausdrückliche und wörtliche Mitteilung über die beabsichtigte Entladung des Kesselwagens unterlassen zu haben, im Rahmen tatrichterlicher Beweiswürdigung. Ein allgemeines Verbot des Inhalts, daß nach Dienstschluß (17 Uhr) nicht mehr entladen werden dürfe, bestand entgegen dem Vorbringen der Revision nicht; jedenfalls war es nicht Gegenstand der durch Aushang mitgeteilten bahnpolizeilichen Anordnungen und wurde auf dem Bahnhof C [REDACTED] nicht so gehandhabt. Dem Hinweis, daß brennbare Flüssigkeiten in der Regel nur bei Tageslicht abzufüllen sind, konnten die Fahrer des Tankwagens nicht entnehmen, daß das Abfüllen bei Dunkelheit verboten sein solle. Im Gegenteil ergibt sich aus § 5 Satz 2 der genannten **Anordnungen**, daß ein Abfüllen bei Dunkelheit durchaus vorgesehen war, wenn auch nur ausnahmsweise. Da die Voraussetzungen eines solchen Ausnahmefalles in der Bestimmung nicht näher umschrieben waren, kann es den Fahrern zumindest bei den auf dem Bahngelände des Bahnhofs C [REDACTED] herrschenden Gepflogenheiten nicht als

Verschulden angelastet werden, wenn sie einen solchen Ausnahmefall für sich in Anspruch nahmen. Daß die Fahrer gegen die für das Abfüllen bei Dunkelheit vorgeschriebene Beleuchtungspflicht verstoßen hätten, wird von der Beklagten nicht mehr behauptet.

b) Das Berufungsgericht führt aus, die Unterlassung der angeblich vorgeschriebenen Absperr- und Warnungsmaßnahmen während des Abfüllens sei für den Unfall nicht ursächlich geworden, da der Rangierleiter die Ladestraße ohnehin nicht eingesehen habe. Dem hält die Revision entgegen, das Berufungsgericht habe übersehen, daß damals der Zugmacher K. [REDACTED] zum Entkuppeln der Wagen quer über den Ladehof gekommen sei. Die Revision räumt aber selbst ein, daß K. [REDACTED] sogar den großen Tanksattelzug nicht gesehen habe. Inwiefern dann nach der Lebenserfahrung anzunehmen ist - wie die Revision meint -, daß ihm Warnungszeichen aufgefallen wären, ist nicht überzeugend. Daher braucht dem Umstand nicht weiter nachgegangen zu werden, daß es in § 8 Abs. 3 des von der Klägerin mit der Berufungsbegründung überreichten Original-Aushangs jener "Bahnpolizeilichen Anordnungen" heißt: "Beim Abfüllen in Tankwagen ... ist keine Absper- rung erforderlich" - eine Bestimmung, die in der von der Beklagten mit Schriftsatz vom 15. Dezember 1966 und mit Schriftsatz vom 20. August 1969 überreichten Abschrift fehlt.

c) Daß sich die beiden Fahrer während des Abfüllens im Führerhaus aufgehalten hatten, kann ihnen entgegen der Ansicht der Revision nicht darum als Verschulden angelastet werden, weil sie verpflichtet gewesen wären,

sich zur Wahrnehmung eines etwaigen Rangiervorgangs auf dem Entladegleis außerhalb des Führerhauses aufzuhalten. Sie brauchten mit einer so pflichtwidrigen Maßnahme der Bediensteten der Beklagten nicht zu rechnen. Dies ist auch nicht daraus zu folgern, daß sie bemerkt hatten, daß rangiert wurde. Der Rangiervorgang ist auf einem Bahngelände nichts Außergewöhnliches. Den Bekundungen der beiden Fahrer im Strafverfahren (Bl. 85 ff) ist nicht zu entnehmen, daß sie etwa eine Rangierbewegung auf dem Entladegleis bemerkt hatten. B [REDACTED] hat im Gegenteil betont, es sei auf der anderen Seite des Bahnhofs rangiert worden. Ohne einen besonderen Anhaltspunkt für eine gefährliche Lage kann es den während des Abfüllvorgangs mit vielen Aufgaben betrauten Fahrern nicht zugemutet werden, darauf zu achten, ob die Bediensteten der Bundesbahn ihre Dienstpflichten einhielten. Entgegen der Ansicht der Revision oblag den Fahrern auch nicht deshalb eine erhöhte Sorgfaltspflicht, weil sie ohne Erlaubnis abgefüllt hätten. Ein Verbot zum Abfüllen war den Fahrern, wie bereits dargelegt, zumindest nicht bekannt gemacht worden.

3. Ohne Erfolg beanstandet die Revision das Ergebnis der Abwägung der beiderseitigen Schadensverursachung.

Ob das Berufungsgericht die Abwägung der beiderseitigen Schadensverursachung im Hinblick auf die Mitbeteiligung des Tankwagens nach § 17 Abs. 2 StVG zu beurteilen hatte oder, weil der Tankwagen möglicherweise nicht mehr "im Betrieb" war, nur nach § 254 BGB, kann offen bleiben. Die Klägerin muß, weil sie bereits nach

§ 254 BGB für das Verschulden ihrer beiden Fahrer ein-
stehen muß, ohnehin nach dieser Vorschrift auch und
zwar in erster Linie für die auf ihren Tankwagen zurück-
zuführende Mitverursachung, also dessen Gefährlichkeit,
einstehen. Somit hat das Berufungsgericht zutreffend die
von der Rangierlok und die von dem Sattelzug ausgehenden
Gefahren gegeneinander abgewogen. Ein Rechtsfehler ist
insoweit entgegen dem Vorbringen der Revision nicht er-
sichtlich.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe
dem Umstand, daß der Abfüllvorgang bei laufendem Motor
geschah, nicht hinreichend Rechnung getragen. Das
Berufungsgericht hat diesen Gesichtspunkt aber aus-
drücklich erörtert. Die Revision rügt ferner, das Be-
rufungsgericht habe bei Würdigung des Umstandes, daß
der Kesselwagen nicht durch Vorlegeklötze **sichergestellt**
war, das im Strafverfahren erstattete Gutachten des
Dipl.Ing. E. [REDACTED] vom 20. November 1963 außer Betracht
gelassen und damit § 286 ZPO verletzt. Die Rüge ist un-
begründet. Wenn das Berufungsgericht demgegenüber auf-
grund des vom Landgericht eingeholten Gutachtens der
Technischen Hochschule A. [REDACTED] dem unterlassenen Unter-
schieben von Vorlegeklötzen darum kein Gewicht beimißt,
weil sich die technischen Daten wegen zu vieler unbe-
kannter Größen nicht mehr aufklären lassen, so hält sich
auch dies im Rahmen tatrichterlicher Beweiswürdigung.
Die Revision trägt bei ihrem auf die Strafacten gestützten
Vorbringen dem Umstand nicht genügend Rechnung, daß im
Strafverfahren schon jedes mögliche Mitverschulden der
beiden Tankwagenfahrer die Schuld des dort angeklagten
Rangierleiters mindern mußte, während im vorliegend zu

entscheidenden Schadensersatzrechtsstreit die Beklagte beweisen mußte, daß den beiden Fahrern ein schadensursächlich gewordenes Mitverschulden zur Last fällt.

Schließlich war nicht festzustellen, daß das Berufungsgericht bei der Abwägung der beiderseitigen Schadensverursachung die von ihm im Rahmen des Organisationsverschuldens mitberücksichtigte angebliche Unklarheit der Anweisungen an den Stellwerkswärter als einen das Verschulden der beklagten Bundesbahn erhöhenden Faktor gewertet hat; dies ergibt sich aus dem letzten Satz der Begründung zu III des angefochtenen Urteils.

Dr. Weber

Dr. Bode

Sonnabend

Scheffen

Bundesrichter Dunz
ist beurlaubt, daher
verhindert zu unter-
schreiben.

Dr. Weber