

für das Nachschlagewerk
Nicht für die Amtliche Sammlung

1. Gesetz: ZPO § 286 (Anscheinsbeweis)

Rechtssatz: Unterläßt ein Lokführer entgegen einem Gebot der Signalordnung der Bundesbahn vor einem unbeschränkten Bahnübergang das Pfeifsignal und ereignet sich an der Gefahrenstelle ein Unfall, so ist in der Regel anzunehmen, daß dieser Verstoß gegen die Signalordnung mitursächlich für den Unfall war.

2. Gesetz: StVG § 17

Rechtssatz: Zum Schadensausgleich nach einem Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn.

Aktenzeichen: VI ZR 209/56

Urteil des BGH vom 18 Oktober 1957 OLG Stuttgart

31
VI ZR 209/56

V e r k ü n d e t
am 18. Oktober 1957
[REDACTED], 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 Haftpflichtverbandes der D [REDACTED] I [REDACTED] V [REDACTED]
in H [REDACTED], F [REDACTED]straße [REDACTED]

Klägers, Berufungsbeklagten, Anschluß-
berufungsklägers und Revisionsklägers,

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

gegen

die De [REDACTED], vertreten durch die Eisenbahn-
direktion in S [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin, Anschluß-
berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. September 1957 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer,
Martin, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stutt-
gart vom 13. Juni 1956 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger
auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 2. Februar 1951 kam es in Geislingen / Steige auf der Heidenheimer Straße am unbeschränkten Bahnübergang der Nebenbahnlinie Geislingen - Wiesensteig zu einem Zusammenstoß zwischen einem vom Bahnhof Geislingen kommenden Personenzug der Beklagten und einem aus Richtung Heidenheim kommenden Personenkraftwagen (Volkswagen) der Firma V■■■■, He■■■■. Während der Fahrer des Kraftwagens, Hermann Hi■■■■, unverletzt blieb, kam der Fabrikdirektor Dr.ing. Fritz S■■■■ aus D■■■■, der als Fahrgast in dem Wagen saß, bei dem Unfall ums Leben.

Der Kläger wurde als Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer der Firma V■■■■ und des Fahrers Hi■■■■ von den Hinterbliebenen des Getöteten (Witwe und Sohn) in Anspruch genommen. Er hat mit ihnen wegen ihrer Ansprüche aus § 844 BGB einen Abfindungsvergleich geschlossen und die Vergleichssumme von 110.000 DM an sie gezahlt. Mit der Klage macht er die nach § 67 VVG auf ihn übergegangenen Ausgleichsansprüche seiner Versicherungsnehmer gegen die Beklagte geltend.

Der Kläger hat vorgebracht, die Beklagte hafte nach dem Reichshaftpflichtgesetz und sei daher dem Kläger ausgleichspflichtig; die Betriebsgefahr der Bahn sei aus verschiedenen Gründen erhöht gewesen. Er hat bei der Bemessung der Klageansprüche ein Mitverschulden des Kraftfahrers Hi■■■■ in Rechnung gestellt und daher von der Beklagten nur die Hälfte der Vergleichssumme sowie die Hälfte der 777,40 DM betragenden Kosten eines Zivilprozesses, zusammen also 55.388,70 DM (55.000 + 388,70 DM) verlangt.



Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und geltend gemacht: Bei dem Unfall habe sich nur die normale Betriebsgefahr der Bahn ausgewirkt. Dieser Betriebsgefahr stehe ein Verschulden des Dr. St[REDACTED] und ein grobes Verschulden des Kraftfahrers Hi[REDACTED] gegenüber. Dr. St[REDACTED] habe den Fahrer aufgefordert, schneller zu fahren. Hi[REDACTED] habe sich vor dem Bahnübergang entweder gar nicht oder nur ungenügend umgeschaut, sonst hätte er den sich nähernden Zug rechtzeitig bemerken müssen. Hi[REDACTED] sei auch verpflichtet gewesen, bei der Annäherung an den Überweg das Wagenfenster zu öffnen, um etwaige Zugsignale vernehmen zu können. Da er das unterlassen hat, sei die Betriebsgefahr des Personenkraftwagens erhöht gewesen. Neben dem Verschulden des Dr. St[REDACTED] und des Fahrers Hi[REDACTED] und neben der erhöhten Betriebsgefahr des Kraftwagens müsse die von ihr zu vertretende Betriebsgefahr des Eisenbahnzuges außer Betracht bleiben.

Das Landgericht hat den Anspruch des Klägers auf Ersatz der Hälfte des aus dem Unfall entstandenen Schadens zu vier Fünfteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat den Klageanspruch nur zu zwei Fünfteln für begründet gehalten, mit Ausnahme des Betrages, den der Kläger den Hinterbliebenen für die Kosten der Rechtsverfolgung erstattet hat.

Mit der Revision verfolgt der Kläger sein volles Klagebegehren weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Hinterbliebenen des beim Unfall getöteten Dr. St. von den Versicherungsnehmern des klagenden Haftpflichtverbandes - der Halterin und dem Fahrer des Volkswagens - und von der Beklagten als Gesamtschuldern Schadensersatz verlangen konnten, von der Firma V. (Halterin) nach §§ 831, 844 BGB, von dem Fahrer H. nach § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 222 StGB und von der Beklagten nach dem Reichshaftpflichtgesetz. Soweit der Kläger den Schaden der Hinterbliebenen ersetzt hat, ist der Ausgleichsanspruch, der seinen Versicherungsnehmern (Halterin und Fahrer) nach § 17 Abs. 2 und § 18 Abs. 3 StVG gegen die Beklagte zustand, nach § 67 VVG auf ihn übergegangen. Diesen rechtlichen Ausgangspunkt des Berufungsurteils zweifelt auch die Revision nicht an.

II. Mit Recht hat das Berufungsgericht dem Kläger die Erstattung der Kosten versagt, die in dem Rechtsstreit zwischen den Hinterbliebenen des Dr. St. und den Versicherungsnehmern des Klägers entstanden sind. Die §§ 17 Abs. 2 und 18 Abs. 2 StVG scheiden als rechtliche Stützen dieses Klageanspruchs aus, weil es sich hierbei nicht um Unfallschäden handelt, die nach den genannten Vorschriften zwischen mehreren Schädigern auszugleichen sind. Der Ausgleichsanspruch umfaßt nur Schadensersatzleistungen, die die Gesamtschuldner dem Verletzten oder dem Erben des Getöteten schulden (vgl. RGZ 92, 143, 148). Hierzu gehören aber nicht die Prozeßkosten, die in dem Rechtsstreit des Geschädigten gegen einen der mehreren Schädiger entstanden sind.

Die Revision will den Anspruch auf Erstattung der Prozeßkosten aus den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag herleiten. Hierin kann ihr nicht gefolgt werden. Mit der Rechtsverteidigung gegen die Klage der Hinterbliebenen des Dr. St. haben die Halterin des Kraftfahrzeugs und der Fahrer eine nur sie betreffende Angelegenheit erledigt, nicht aber ein Geschäft der Beklagten geführt. Daher kann der Kläger die Prozeßkosten nicht nach §§ 677, 683, 670 BGB von der Beklagten ersetzt verlangen.

III. Hinsichtlich des weiteren Klagebetrages von 55.000 DM hängt die Frage, ob und in welchem Umfang der Kläger von der Beklagten Schadensausgleichung verlangen kann, nach §§ 17 Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG von den Umständen, vor allem davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Eisenbahnzug der Beklagten oder den Volkswagen der Firma V. verursacht worden ist. Bei der hiernach erforderlichen Abwägung sind beide Vordergerichte davon ausgegangen, daß zunächst die allgemeine Betriebsgefahr der an dem Unfall beteiligten Fahrzeuge, sodann etwaige die Betriebsgefahr berührende Umstände, insbesondere ein verschuldetes oder unverschuldetes aber sachwidriges Verhalten der Betriebsunternehmer oder ihrer Angestellten zu berücksichtigen und danach die Quoten der Ausgleichung zu bestimmen sind. Dieser Ausgangspunkt ist rechtlich zutreffend; er wird auch von der Revision nicht beanstandet.

Bei der Anwendung dieses Grundsatzes hat das Berufungsgericht zu Lasten der Beklagten die an sich größere Betriebsgefahr der aus einer Tenderlok, elf Personen- und einem Packwagen bestehenden und mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/st fahrenden Eisenbahnzuges sowie ferner in die Wagschale geworfen. Daß der Unfall sich an einem unbeschränkten

und nicht mit einer Warnanlage versehenen Übergang ereignet hat. Es hat im Anschluß an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 29. September 1952 - III ZR 65/52 - VRS 5, 38 Nr. 8) ausgeführt, auch wenn das Fehlen dieser Sicherungsmaßnahmen nicht zu beanstanden sei, so bedeute es doch für die Verkehrsteilnehmer auf der Straße eine erhöhte Gefährdung, die auf die Beschaffenheit der Bahnanlage zurückzuführen sei und die daher der Betriebsgefahr der Bahn zugerechnet werden müsse (vgl. auch die Urteile vom 8. Juni 1956 - VI ZR 102/55 - VersR 1956, 656 und vom 11. Januar 1957 - VI ZR 233/55 - VRS 12, 172 Nr. 79 = VersR 1957, 166). Dagegen hat das Berufungsgericht angenommen, daß bei der Abwägung keine weiteren Umstände zu Lasten der Bahn in die Wagschale fallen. Auf Seiten des Klägers hat das Berufungsgericht erwogen, daß die allgemeine Betriebsgefahr des mit etwa 20 km/st fahrenden Volkswagens an sich geringer sei; es hat aber weiter berücksichtigt, daß Hi [REDACTED] bei der Annäherung an den unbeschränkten Bahnübergang die Fenster seines Wagens nicht geöffnet hatte. Wie das Berufungsgericht feststellt, hätte Hi [REDACTED] bei offenem Fenster die Zugsignale nicht überhören können. Die Hauptursache des Unfalls hat das Berufungsgericht übereinstimmend mit dem Landgericht in dem grob verkehrswidrigen Verhalten Hi [REDACTED] gesehen. Er kannte den Übergang von zwei früheren Fahrten her und hatte nach seinem eigenen Vorbringen auch am Unfalltag die Kennzeichnung des unbeschränkten Bahnübergangs gesehen: je drei Ankündigungsbaken rechts und links der Straße in den vorgeschriebenen Entfernungen von 240, 160 und 80 m vom Übergang, ferner ein in 80 m Entfernung vom Übergang aufgestelltes, rot umrandetes dreieckiges Warnschild mit der Abbildung einer Lokomotive sowie der Entfernungsangabe 80 m und schließlich ein doppeltes Warnkreuz 5 m vor der ersten Schiene. Daß Hi [REDACTED] den von links sich nähernden Zug nicht rechtzeitig gesehen hat, kann nach der Überzeugung des Berufungsgerichts bei den

von ihm festgestellten örtlichen Verhältnissen nur damit erklärt werden, daß er in hohem Maß uns aufmerksam war. Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachung des Unfalls hielt das Berufungsgericht es für angemessen, dem Kläger nur ein Fünftel des Gesamtschadens - zwei Fünftel der eingeklagten Schadenshälfte zuzubilligen.

IV. Die Angriffe, die die Revision hiergegen erhebt, können keinen Erfolg haben.

1. Zu Unrecht rügt sie, das Berufungsgericht habe den Umständen, die bei der Abwägung zu Lasten des Klägers zu Gewicht fallen, zu starke Bedeutung beigelegt.

a) Daß eine Unaufmerksamkeit des Fahrers zum Unfall beigetragen hat, gibt auch die Revision zu. Sie meint, es sei aber zu beachten, daß ohne eine Fahrlässigkeit des Fahrers an sich überhaupt keine Mithaftung des Kraftfahrzeughalters und des Fahrers bestehe. Daher könne bei der Abwägung über das Maß der Haftung nur ein zusätzliches Verschulden beachtet werden. Das werde vom Berufungsgericht übersehen. Diese Ansicht der Revision kann nicht gebilligt werden. Die Vorschriften über den Schadensausgleich bei einem Zusammenstoß zwischen Eisenbahn und Kraftwagen sind auch dann anzuwenden, wenn dem Halter und dem Fahrer des Kraftfahrzeugs kein Verschulden nachzuweisen ist und sie nur nach dem Straßenverkehrsgesetz haften. Hat aber wie hier der Fahrer grob fahrlässig gehandelt, so war damit die Betriebsgefahr des Kraftwagens über das normale Maß hinaus gesteigert, wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zutreffend angenommen hat (vgl. die von Gelhaar in DAR 1954, 265, 272 angeführten Entscheidungen).

b) Zu Unrecht macht die Revision dem Berufungsgericht den Vorwurf, daß es die Denkgesetze verletzt habe, weil es bei der Bewertung des den Kraftfahrer treffenden Verschuldens nicht zwischen dem Verhalten des Fahrers beim Herannahen an den Überweg und seinem Verhalten kurz vor dem Unfall unterschieden habe. Das Berufungsgericht hat dem Fahrer nicht vorgeworfen, daß er kurz vor dem Unfall, also von dem Zeitpunkt an, in dem er den herankommenden Zug bemerkte, unrichtig gehandelt habe. Als Verschulden hat es ihm nur zur Last gelegt, daß er sich dem Bahnübergang trotz der vorhandenen Warnzeichen nicht mit der erforderlichen Aufmerksamkeit genähert habe. Es begegnet keinen Bedenken, daß das Berufungsgericht hierin eine grobe Fahrlässigkeit gesehen hat.

c) Aus welchem Grunde das Berufungsgericht die Ausführungen des Sachverständigen Hauser habe würdigen müssen, ist nicht einzusehen. Die Frage, ob und in welchem Umfang den Kraftfahrer ein Verschulden trifft, ist im wesentlichen eine Rechtsfrage, die allein das Gericht zu beurteilen hat. Es ist nicht verpflichtet, in den Entscheidungsgründen seines Urteils auf eine von seiner Rechtsansicht abweichende Meinung eines Sachverständigen näher einzugehen.

d) Schließlich ist entgegen der Meinung der Revision auch kein Rechtsfehler darin zu sehen, daß das Berufungsgericht angenommen hat, es sei bei der Abwägung auch zu berücksichtigen gewesen, daß der Kraftfahrer sich dem unbeschränkten Bahnübergang mit geschlossenen Fenstern genähert habe. Diese Annahme des Berufungsgerichts beruht auf der vom Berufungsgericht übernommenen Feststellung des Landgerichts, daß das Motorengeräusch des Wagens bei eingeschaltetem zweitem Gang schon erheblich war, und es durch die Heizungsanlage des Fahrzeugs noch so verstärkt war, daß die Pfeif- und Läutesignale des

Zuges im Innern des Wagens kaum vernehmbar waren. Daß das Berufungsgericht bei diesem Sachverhalt von einer erhöhten Betriebsgefahr des Kraftwagens ausgegangen ist, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

2. Mit ihren weiteren Angriffen wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Betriebsgefahr der Bahn nur durch das Fehlen von Schranken, nicht aber aus weiteren Gründen erhöht gewesen sei.

a) Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht der Beklagten keinen Schuldvorwurf daraus gemacht, daß sie den Übergang nicht durch Schranken oder eine Warnlichtanlage gesichert hat. Bei der Strecke Geislingen-Wiesensteig handelt es sich um eine Nebenbahnlinie, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km/st befahren wird. Nach § 18 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBBO) wäre die Beklagte verpflichtet gewesen, den Übergang mit Schranken oder Warnlichtern oder in anderer Weise zu sichern, wenn es sich um einen verkehrsreichen Übergang gehandelt hätte. Ein solcher lag jedoch nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vor. Dabei ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, daß ein Übergang dann als verkehrsreich zu gelten hat, wenn der Verkehr auf ihm häufig so stark ist, daß der Wegebenutzer die Bahnstrecke nicht mehr mit hinreichender Aufmerksamkeit beobachten kann (Urteil des BGH vom 27. Oktober 1954 - VI ZR 156/53 - insoweit nicht in BGHZ 15, 133, jedoch in VRS 8, 30 Nr. 12 und VersR 1955, 25 abgedruckt). Die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht diese Begriffsmerkmale nicht als gegeben erachtet und daher das Vorliegen eines verkehrsreichen Übergangs verneint, liegen im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet; sie sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Daß bei der Beurteilung der Frage, ob ein Übergang verkehrsreich ist,

unter den örtlichen Verhältnissen auch die Sichtverhältnisse zu berücksichtigen sind (siehe das schon angeführte Urteil des BGH vom 27. Oktober 1954 aaO), hat das Berufungsgericht entgegen der Meinung der Revision nicht verkannt. Es hat die Sichtverhältnisse in anderem Zusammenhang eingehend erörtert und ersichtlich angenommen, daß der Übergang auch bei Berücksichtigung der bestehenden Sichtverhältnisse nicht als verkehrreich anzusehen ist. Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß das Berufungsgericht bei dieser Beurteilung zu den vom Kläger angeführten Äußerungen der Behörden im einzelnen habe Stellung nehmen müssen. Von einer Verletzung des § 286 ZPO kann daher keine Rede sein.

b) Die Revision beanstandet weiter, daß das Berufungsgericht angenommen hat, an dem Bahnübergang sei die Sicht nur unwesentlich beeinträchtigt und daher keine ins Gewicht fallende Erhöhung der Betriebsgefahr der Bahn gegeben.

Auch in diesem Punkte gehört die Würdigung des Berufungsgerichts überwiegend dem tatsächlichen Gebiet an; sie zeigt keinen rechtlichen Irrtum. Das Berufungsgericht hat die Örtlichkeit eingehend besichtigt und auf Grund dieses Augenscheins seine Überzeugung gebildet. Dabei war es entgegen der Ansicht der Revision weder an anderslautende Äußerungen der Sachverständigen gebunden noch verpflichtet, einen weiteren Sachverständigen zuzuziehen. Zur Beurteilung der Frage, ob der Bahnübergang für einen stadteinwärts fahrenden Kraftfahrer unübersichtlich ist, dürfte es sich vielmehr die nötige Sachkunde selbst zutrauen, so daß es keines weiteren Sachverständigen bedurfte. Entgegen der Meinung der Revision war das Berufungsgericht auch nicht verpflichtet, sich zu dieser Frage im einzelnen mit den Gutachten der Sachverständigen auseinanderzusetzen. In den Entscheidungsgründen sind die leitenden

Gründe, die für die Überzeugung des Berufungsgerichts maßgebend waren, wiedergegeben. Damit ist den Anforderungen genügt, die an die Begründung des Urteils zu stellen sind.

Daß man bei einem Augenschein schärfer beobachten kann, als wenn man im fahrenden Kraftfahrzeug nicht im voraus weiß, was geschehen wird und wo die Gefahr zu suchen ist, ist der Revision zuzugeben. Dafür, daß das Berufungsgericht diesen Gesichtspunkt übersehen habe, fehlt aber jeder Anhalt.

Das Berufungsgericht hat auch berücksichtigt, daß die Sicht aus der Fahrtrichtung des Hi [REDACTED] nach rechts vorübergehend durch ein Haus beeinträchtigt war, das 8,60 m von der ersten Schiene des ersten Geleises entfernt steht. Es hat ersichtlich auch beachtet, daß die Aufmerksamkeit des Fahrers hierdurch zeitweise abgelenkt wird. Wenn es gleichwohl auf Grund seiner an Ort und Stelle getroffenen Feststellungen, vor allem wegen der Sichtmöglichkeit nach links, von wo die Gefahr drohte, in dem Vorhandensein des Hauses keinen Umstand gesehen hat, der bei der Abwägung zu Lasten der Bahn ins Gewicht fallen könnte, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

c) Nach § 46 Abs. 5 EBBO müssen verkehrsarme Bahnübergänge bei Nebenbahnen dann bewacht werden, wenn sie so unübersichtlich sind, daß die Bahnstrecke vom Warnkreuz aus nicht auf mindestens 30 m Entfernung eingesehen werden kann. Auch diese Vorschrift ist, wie das Berufungsgericht nach seinen an Ort und Stelle getroffenen Feststellungen rechtsirrtumsfrei angenommen hat, nicht verletzt. Es hat ohne Rechtsverstoß aus der Tatsache, daß sich an dem Übergang mehrfach Verkehrsunfälle ereignet haben, keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des § 46 Abs. 5 hergeleitet. Nach seinen Feststellungen

entspricht von 4 in der Aufstellung des Polizeiamtes Geislingen enthaltenen Verkehrsunfällen nur der des Kraftfahrers Breitschopf dem vorliegenden Unfall. Dieser Unfall beruht aber nach den unbestritten gebliebenen Darstellungen der Beklagten nur auf dem eigenen grob fahrlässigen Verhalten des Kraftfahrers. Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe hier wesentliches Parteivorbringen nicht berücksichtigt. Zwar ist die Behauptung des Klägers, noch am 10. August 1953 habe ein schwerer Unfall nur im letzten Augenblick verhindert werden können, in den Entscheidungsgründen des Berufungsurteils nicht ausdrücklich erwähnt. Das Berufungsgericht hat aber ersichtlich diesem Vorbringen keine entscheidende Bedeutung beigemessen, nachdem es sich selbst an Ort und Stelle ein Bild davon verschafft hatte, ob und wie weit der Bahnübergang unübersichtlich ist.

d) Des weiteren ist die Revision der Meinung, die Beklagte habe ihre Pflicht zur Verkehrssicherung verletzt, weil sie nicht dafür gesorgt habe, daß die Hecken, die die Sicht auf der linken Straßenseite beeinträchtigten, gestutzt und geschnitten wurden. Auch hierin kann der Revision nicht gefolgt werden. Ersichtlich ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß der Beklagten in diesem Punkte keine Pflichtverletzung zur Last zu legen ist, weil trotz der Hecke noch ausreichende Sichtmöglichkeit gegeben war. Auch hiergegen sind keine rechtlichen Bedenken zu erheben.

e) Mit Recht hat das Berufungsgericht ein Verschulden des Lokführers darin gesehen, daß er das Pfeifsignal, das er bei der LP - Tafel 200 m vor der Unfallstelle vorschriftsmäßig gegeben hatte, nicht kurz vor dem Übergang wiederholt hat, wie es die Signalordnung der Beklagten u.a. für den Fall vorschreibt, daß sich dem Übergang ein Fahrzeug nähert. Das

Berufungsgericht hat dieses Verschulden des Lokführers aber nicht zu Lasten der Beklagten berücksichtigt, weil es nicht für bewiesen hält, daß diese Unterlassung ursächlich für den Unfall war.

Diese Erwägung ist zwar im Ergebnis, nicht aber in der Begründung richtig, die das Berufungsgericht ihr gegeben hat. Es hat bei seinen Darlegungen die Regeln über den Anscheinsbeweis nicht beachtet, die anzuwenden sind, wenn wie hier zunächst nach der Lebenserfahrung die Vermutung dafür spricht, daß der Verstoß gegen die Signalordnung mitursächlich für den Unfall war. Die Signalordnung will mit ihrem Gebot an den Lokführer, in bestimmten Fällen kurz vor dem Übergang das Pfeifsignal zu wiederholen, einer typischen Gefährdungsmöglichkeit vorbeugen. Die Befolgung dieses Gebotes ist auch nach aller Erfahrung geeignet, einen Kraftfahrer, vor allem den unaufmerksamen Fahrer, auf das Herannahen eines Zuges aufmerksam zu machen und auf diese Weise einen Zusammenstoß zu vermeiden oder zumindest die Gefahr eines Zusammenstoßes erheblich herabzusetzen. Wird entgegen der Signalordnung in der Nähe des Übergangs kein Pfeifsignal gegeben und ereignet sich an der Gefahrenstelle ein Unfall, so ist in der Regel anzunehmen, daß der Verstoß gegen die Signalordnung zu dem Unfall beigetragen hat. Daher ist in dem zu entscheidenden Fall zunächst als erwiesen anzunehmen, daß zwischen dem Unterlassen der Abgabe des Pfeifsignals durch den Lokführer und dem Unfall ein ursächlicher Zusammenhang besteht. (Vgl. die Rechtsprechung des Senats in Fällen von Verstößen gegen die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften und der Beleuchtungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung: Urteile vom 10. November 1954 - VI ZR 154/55 - VersR 1955, 105, 22. Oktober 1955 - VI ZR 203/54 - VRG 9, 427 Nr. 180 = VersR 1955, 760, 8. Mai 1956 - VI ZR 48/55 - VersR 1956, 435, 8. Mai 1956 -

VI ZR 38/55 - VersR 1956, 492 - und 12. April 1957 -
VI ZR 79/56 - VRS 13, 13 Nr. 5 = VersR 1957, 429).

Der Irrtum des Berufungsgerichts kann jedoch nicht zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen, denn bei dem festgestellten Sachverhalt ist jedenfalls das Ergebnis, daß das Verschulden des Lokführers bei der Abwägung nicht zu Lasten der Beklagten berücksichtigt werden kann, rechtlich nicht zu beanstanden. Die Beklagte konnte den gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis durch den Nachweis von Tatsachen entkräften, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit ergibt, daß der nach der Lebenserfahrung gebotene Schluß auf den Ursachenzusammenhang zwischen dem Unterbleiben des Pfeifsignals und dem Unfall hier nicht berechtigt ist. Eine solche Tatsache ergibt sich aus der Feststellung des Berufungsgerichts, daß im Zeitpunkt des Unfalls der Lärm amerikanischer Panzer und weiterer Fahrzeuge zu hören war und daß hierdurch die Hörbarkeit der Pfeifsignale eines Zuges beeinträchtigt wurden, vor allem bei einem unaufmerksamen Fahrer. Hiermit ist der Anscheinsbeweis ausgeräumt und es verbleibt daher im Ergebnis bei der Annahme des Berufungsgerichts, daß der Kläger den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Lokführers und dem Unfall beweisen mußte. Daß das Berufungsgericht diesen Beweis nicht als geführt angesehen hat, unterliegt keinen rechtlichen Bedenken.

Nach alledem ist die Annahme des Berufungsgerichts, daß bei der Abwägung zu Lasten der Beklagten neben der allgemeinen Betriebsgefahr des Eisenbahnzuges nur das Fehlen der Schranken zu berücksichtigen ist, rechtlich nicht zu beanstanden.

3. Zusammenfassend ergibt sich, daß das Berufungsge-

richt alle für die Abwägung maßgebender Umstände berücksichtigt hat und die Gründe, auf denen seine Abwägung beruht, jedenfalls im Ergebnis einer rechtlichen Prüfung standhalten. Dann ist aber die Schadensverteilung selbst für das Revisionsgericht bindend.

Daher war die Revision des Klägers zurückzuweisen.

Die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels hat nach § 97 ZPO der Kläger zu tragen.

Dr. Kleinewefers

Dr. K. E. Meyer

Martin

Dr. Bode

Dr. Hauß