

2186 087

VI ZR 216/61

V e r k ü n d e t
am 5. Juni 1962
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 Transportunternehmers Alexander D [REDACTED], E [REDACTED], K [REDACTED]
straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten,
Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion E [REDACTED], B [REDACTED]

Klägerin, Berufungsklägerin,
Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 5. Juni 1962 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck,
Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm (Westf.)
vom 13. Juli 1961 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte befuhr am 29. November 1957 gegen 10.40 Uhr mit seinem Lastzug die Landstraße von Burlo nach Oeding und stieß beim Überqueren der eingleisigen, von Winterswyk nach Borken führenden Bahnlinie mit einem Güterzug zusammen, der von rechts aus Richtung Burlo kam. Die Lokomotive - eine Diesellok - stieß hinter dem Fahrerhaus gegen den Lastkraftwagen, riß die beiden Fahrzeuge - Triebwagen und Anhänger - auseinander und schleuderte sie beiseite. Die Lokomotive sprang aus den Schienen und kam etwa 100 m weiter zum Stehen.

Der Bahnübergang ist unbeschränkt. Etwa 250 m vor ihm sind auf beiden Straßenseiten Warnzeichen (wie Bild 6 der Anlage zur StVO) aufgestellt. Etwa 200 m vor dem Übergang befindet sich ein Überholverbotszeichen. Unmittelbar vor dem Übergang ist eine Blinkanlage - mit einem Warnkreuz - angebracht, die beim Nahen eines Zuges rot aufleuchtet und durch weißes Licht den Straßenbenutzern anzeigt, daß die Strecke frei ist. Nach rechts, von wo der Güterzug kam, ist die Bahnstrecke stellenweise schlecht einzusehen. Durch einen Bauernhof, eine Hecke und einen Baumhof wird die Sicht bis etwa 30 m vor dem Übergang ganz oder teilweise behindert. Zur Zeit des Unfalls stand kurz vor dem Übergang auf der rechten Seite nahe bei den Gleisen noch ein Bahnwärterhäuschen.

Die Klägerin hat für ihren Schaden den Beklagten verantwortlich gemacht. Sie hat behauptet: Der Güterzug habe eine Geschwindigkeit von höchstens 45 km/st gehabt, was den Vorschriften entspreche. Etwa 100 bis 200 m vor dem Übergang

- 3 -

habe der Lokomotivführer ein Typhonsignal gegeben, um auf die Annäherung des Zuges hinzuweisen. Der Beklagte sei mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/st auf den Bahnübergang zugefahren und habe die Blinkanlage nicht beachtet, die rotes Blinklicht gezeigt habe und bei den bestehenden Witterungsverhältnissen gut sichtbar gewesen sei. Die Klägerin meint, bei diesem grobfahrlässigen Verhalten des Beklagten könne die Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht entscheidend ins Gewicht fallen; der Beklagte sei vielmehr verpflichtet, ihr den gesamten Schaden zu ersetzen.

Sie hat eine Zahlung von 50.000 DM, die von dem Haftpflichtversicherer des Beklagten geleistet worden ist, teils auf ihren eigenen Schaden (84.766,03 DM) und teils auf den Schaden der Niederländischen Eisenbahn (18.800 DM) verrechnet, deren Wagen ebenfalls bei dem Unfall beschädigt worden sind. Mit der Klage verlangt sie von dem Beklagten 53.566,03 DM als Ersatz ihres restlichen Schadens.

Der Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten und geltend gemacht: Er sei mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/st auf den Bahnübergang zugefahren. Die Blinklichtanlage habe nicht funktioniert; er habe weder rotes noch weißes Licht gesehen. Sollte die Anlage aber intakt gewesen sein, so habe er das rote Licht wegen des Sonneneinfalls nicht sehen können. Den Güterzug habe er nicht sehen können, weil die Sicht nach rechts behindert sei. Auf der kurzen Sichtstrecke von etwa 11 bis 12 m vor dem Bahnwärterhäuschen habe ihm zur Beobachtung nur eine Sekunde zur Verfügung gestanden. Dabei habe er auch noch nach links

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



sehen und prüfen müssen, ob sich von dort ein Zug näherte. Ein Warnsignal der Lokomotive habe er nicht gehört. Ihn treffe daher kein Verschulden. Jedenfalls müsse die Klägerin sich die Betriebsgefahr des Güterzuges anrechnen lassen, die dadurch erhöht worden sei, daß sie holländisches Personal verwendet und angeordnet habe, daß der Zugführer auf der Lokomotive rechts stehe, so daß es ihm nicht möglich sei, Beobachtungen nach links zu machen. Da der Zug erst nach 100 m zum Stehen gekommen sei, müsse er schneller als zulässig gefahren sein.

Das Landgericht hat den Klageanspruch zu 4/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Berufung des Beklagten hatte keinen Erfolg. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht die volle Haftung des Beklagten dem Grunde nach bejaht.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision bezweifelt nicht, daß der Beklagte für den Schaden der Klägerin einzustehen hat, möchte die Haftung aber auf die Hälfte des Schadens beschränkt wissen. Mit diesem Bestreben kann sie keinen Erfolg haben.

I. Rechtsirrtumsfrei hat das Berufungsgericht die Hauptursache des Unfalls darin gesehen, daß der Beklagte grob fahrlässig die Verkehrspflichten verletzt hat, die ihm als Kraftfahrer bei der Annäherung an den unbeschränkten Bahnübergang oblagen. Er mußte hierbei besondere Aufmerksamkeit anwenden (§ 3 a Abs. 6 StVO) und seine Fahrweise, vor allem seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er in der Lage blieb, sein Fahrzeug vor einem herankommenden Zug rechtzeitig anzuhalten (§§ 9 und 3 a StVO; § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung). Diese Pflichten hat der Beklagte verletzt, obwohl er die örtlichen Verhältnisse kannte, also wußte, daß der Übergang unbeschränkt und die Sicht auf die Bahnanlage streckenweise behindert war, obwohl er schon von weitem durch die amtlichen Verkehrszeichen und später durch die Blinklichtanlage an die Beachtung seiner Pflichten erinnert und obwohl er nach der Feststellung des Berufungsgerichts etwa 100 m vor den Gleisen auch noch von seinem neben ihm sitzenden Schwiegersohn auf den Bahnübergang hingewiesen und zur Vorsicht ermahnt wurde. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die Blinkanlage intakt war und daß das Aufblinken auch bei Sonnenschein ab 20 m vorher klar zu erkennen war. Nach den weiteren Feststellungen des Berufungsgerichts hätte der Beklagte schon 60 m vor dem Übergang bei einem Blick nach rechts durch die damals unbelaubten Bäume und über die Hecke hinweg sehen können, daß der Zug sich näherte. 30 m vor dem Übergang war die Sicht nach rechts bis zu dem Bahnwärterhäuschen (mindestens 15 m) völlig frei. Nach links konnte der Beklagte, da er dorthin Sicht hatte, schon mit einem kurzen Blick feststellen, daß von dort kein Zug herankam. Da die Straße ebenfalls frei

war, konnte er seine ganze Aufmerksamkeit nach rechts wenden. Das Berufungsgericht macht ihm zum Vorwurf, daß er alle Möglichkeiten, den Unfall zu vermeiden, unterlassen hat und mit einer zu hohen Geschwindigkeit - 40 bis 45 km/st - an den Übergang herangefahren ist.

Auf der anderen Seite hat das Berufungsgericht berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr der Bahn aus verschiedenen Gründen über das gewöhnliche Maß hinaus gesteigert war: einmal durch die schlechten Sichtverhältnisse nach rechts bis etwa 60 m vor dem Übergang, ferner dadurch, daß die Wirkung der Blinklichtanlage erst auf eine Entfernung von 20 m einwandfrei zu erkennen war, und schließlich dadurch, daß der Lokomotivführer auf seinem Platz keine Beobachtungsmöglichkeit nach links hatte. Es hat ausgeführt: All das könne den entscheidenden Gesichtspunkt nicht ausräumen, daß der Beklagte alle Gefahrenumstände des Bahnübergangs gekannt habe. Er habe sich auf die ihm bekannte Gefahrenlage, die ihm auch noch durch mehrere Hinweise zum Bewußtsein gebracht worden sei, einstellen müssen. Er habe schon durch eine verhaltene Fahrweise und durch das Einhalten einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/st den Unfall vermeiden können. Da er durch sein Verhalten alle Voraussetzungen für den Unfall gesetzt habe, sei der Unfall im wesentlichen von ihm allein verursacht worden. Es sei daher angebracht, ihm den vollen Schaden der Klägerin aufzuerlegen.

II. 1. Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe es verabsäumt, die Unfallursachen gegeneinander abzuwägen und habe daher § 254 BGB durch Nichtanwendung

verletzt. Allerdings ist in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils weder der hier anzuwendende § 17 StVG noch der gleichlautende § 254 BGB ausdrücklich erwähnt. Das rechtfertigt indes nicht die Annahme, daß das Berufungsgericht diese Bestimmungen übersehen habe. Es hat die einzelnen Umstände, die nach seiner Überzeugung auf beiden Seiten zu der Entstehung des Unfalls beigetragen haben, nicht nur einander gegenübergestellt, sondern hat sie auch gegeneinander abgewogen. Damit ist dem § 17 StVG Genüge getan.

2. Die Revision irrt, wenn sie meint, das Berufungsgericht habe die Tatsache, daß der Beklagte die Örtlichkeit und die Gefahrenumstände des Bahnübergangs gekannt habe, zum Anlaß genommen, selbst der erhöhten Betriebsgefahr der Eisenbahn jede Bedeutung abzusprechen. Es hat nicht verkannt, daß auch die hohe Betriebsgefahr der Bahn eine der Unfallursachen war, hat ihr aber gegenüber dem Unfallbeitrag des Beklagten, vor allem gegenüber dem Leichtsinne, mit dem er an den Übergang herangefahren ist, keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen. Daß es bei dieser tatrichterlichen Beurteilung besonderes Gewicht auf die Kenntnis gelegt hat, die der Beklagte von den örtlichen Verhältnissen hatte, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

3. Die von der Revision herangezogenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs sind ebenfalls nicht geeignet, die Abwägungsgründe des Berufungsurteils zu erschüttern. Allerdings ist 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 Kraftfahrers könne, auch wenn sie noch so groß sei, 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, die das Verhältnis zwischen der Bahn und einem verletzten Fahrgast betrifft, ist ausdrücklich auf den zu entscheidenden Fall abgestellt. Haben sich wie im vorliegenden Falle 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 es in vielen Fällen dieser Art angebracht sein wird, den Bahnunternehmer mit einem Teil des Schadens zu belasten. Aber auch hier kann, vor allem wenn den Kraftfahrer ein grobes Verschulden trifft und daher die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs ebenfalls erheblich erhöht war, die Abwägung in dem Sinne ausfallen, daß der Fahrer des Kraftfahrzeugs den vollen Schaden der Bahn zu tragen hat (vgl. das Urteil des BGH vom 28. Oktober 1958 - VI ZR 192/57 - VersR 1959, 49 (51)).

4. Unbegründet ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe die Behauptung des Beklagten nicht beachtet, daß aus der Ausrollstrecke der Güterwagen auf eine höhere Geschwindigkeit des Zuges als die von der Klägerin zugestandenen 45 km/st geschlossen werden müsse. Zu diesem Vorbringen hat sich das Berufungsgericht ersichtlich die Auffassung des Landgerichts zu eigen gemacht, das in seinem Ur-

teil hierzu ausgeführt hat: Aus der Tatsache, daß die ersten Wagen des Güterzuges nach dem Unfall etwa 100 m hinter dem Bahnübergang standen, könne nicht geschlossen werden, daß die Geschwindigkeit des Zuges höher als 40 bis 45 km/st gewesen sei. Die Lokomotive sei sofort entgleist und zur Seite gestürzt. Wenn die beladenen Güterwagen noch weitergerollt seien, so deute das nicht darauf hin, daß der Zug mit einer größeren Geschwindigkeit gefahren sei. Dieser tatrichterlichen Würdigung konnte sich das Berufungsgericht anschließen, ohne daß es verpflichtet gewesen wäre, hierzu einen Sachverständigen zu hören.

5. Schließlich kann der Revision auch nicht zugegeben werden, daß sich das Berufungsgericht in Widersprüche verwickelt habe, die zu einer Aufhebung des angefochtenen Urteils führen müssten. Wenn das Berufungsgericht ausführt, der Beklagte habe auf der letzten Strecke - ab 30 m vor dem Übergang - offensichtlich seine Sorgfaltspflichten gröblich verletzt, so ist das schon deshalb richtig, weil der Beklagte von hier aus freie Sicht nach rechts hatte und den heranfahrenden Zug ohne Schwierigkeit hätte sehen können.

6. Soweit das Berufungsgericht die Tatsache, daß der Lokomotivführer keine Beobachtungsmöglichkeit nach links hatte, als einen die Betriebsgefahr der Bahn erhöhenden Umstand angesehen hat, bestehen Bedenken, ob dieser Umstand den Unfallablauf beeinflußt hat. Selbst wenn der Lokomotivführer den an den Übergang heranfahrenden Lastzug bemerkt hätte, durfte er zunächst darauf vertrauen, daß der Fahrer dieses Fahrzeugs den Vorrang des Zuges achten und rechtzei-

tig vor dem Bahnübergang anhalten werde. Zu den ihm möglichen Gegenmaßnahmen wäre er erst verpflichtet gewesen, als Umstände erkennbar wurden, die eine Verletzung des Vorrechts der Bahn erkennen ließen (Urteile des BGH vom 9. Mai 1961 - VI ZR 163/60 - VRS 21, 14 Nr. 11 und vom 27. November 1961 - 4 StR 312/61 - VRS 22, 141 Nr. 65). Ob sich der Unfall in diesem Zeitpunkt noch hätte vermeiden lassen, ist äußerst zweifelhaft und vom Berufungsgericht nicht geprüft worden. Das kann aber den Bestand des Berufungsurteils nicht beeinträchtigen, denn der Beklagte ist durch dieses Unterlassen nicht beschwert.

Da das angefochtene Urteil keinen ihn benachteiligenden Rechtsfehler erkennen läßt, war seine Revision zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner