

Nachschlagewerk: nein

Amtliche Sammlung: nein

258 017

53

StVG § 17

1. Bei der Schadensabwägung ist von der Gesamtheit der für die Entstehung des Schadens bedeutsamen konkreten Umstände auszugehen. Das Fehlen von Schranken an einem Bahnübergang braucht daher nicht immer die Schadensabwägung zum Nachteil der beteiligten Eisenbahn ausschlaggebend zu beeinflussen.
2. Bei der Schadensabwägung ist neben der für den Unfall ursächlich gewordenen objektiv fehlerhaften Fahrweise eines Kraftfahrers auch der Grad seines jeweiligen Verschuldens zu berücksichtigen.

BGH, Urt.v. 21. November 1958 - VI ZR 238/57 - OLG Schleswig

Verkündet am 21. 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

der P. [REDACTED] Versicherungsanstalt S. [REDACTED]
[REDACTED], S. [REDACTED] / [REDACTED], vertreten durch den General-
direktor Dr. W. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die K. [REDACTED] Aktiengesellschaft K. [REDACTED] in F. [REDACTED]
[REDACTED], M. [REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand
Hans M. [REDACTED] in K. [REDACTED] und Dr. Oskar S. [REDACTED] in F. [REDACTED],

Beklagte; Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. November 1958 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels,
Dr. K.E. Meyer, Hanebeck und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivil-
senats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in
Schleswig vom 20. Juli 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auf-
gelegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Klägerin haft- und kaskoversicherte Zimmermeister Albert H. befuhr am 24. Mai 1952 mit seinem Personenwagen Mercedes-Diesel mit vier Fahrgästen die Bundesstraße in Richtung P. Gegen 14.40 Uhr kreuzte er kurz vor Elmschenhagen einen schienengleichen Übergang der von der Beklagten betriebenen K. Kleinbahn. Der Bahnübergang liegt in einer längeren aber sanften Kurve. Die Straße fällt von beiden Seiten nach dem Übergang etwas ab. Zur Unfallzeit waren auf der rechten Straßenseite zunächst ein Dreiecksschild mit Lokomotive und sodann in jeweils etwa 62 m Abstand die üblichen drei Warnbaken vor dem Bahnübergang angebracht. Fünf Meter vor dem Bahnübergang stand ein Warnkreuz mit einer Blinkanlage, die 90 Zeichen in der Minute gibt und durch einen Kontakt auf rot umgeschaltet wird, sobald sich ein Zug der Kreuzung auf 300 m nähert. Auch auf der linken Straßenseite befanden sich drei Warnbaken. Rechts der 7,20 m breiten Fahrbahn, in Richtung P. gesehen, verläuft ein 3,5 m breiter Radweg und daneben ein 3,3 m breiter Gehweg. Auf der Grenze zwischen beiden befindet sich die erwähnte Blinkanlage. Auf der linken Straßenseite verläuft ein 4,5 m breiter Fußweg.

Der Fahrer H. bemerkte beim Heranfahren an den Bahnübergang nicht, daß sich von rechts aus Richtung K. ein Güterzug näherte. Es kam auf dem Bahnübergang zum Zusammenstoß zwischen dem Güterzug und dem Personenwagen. Dabei wurde H. schwer verletzt und die vier Fahrgäste getötet. Der Personenwagen wurde erheblich beschädigt.



H [REDACTED] ist durch das Schöffengericht in Kiel wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Transportgefährdung und Verkehrsübertretung zu 6 Monaten Gefängnis verurteilt worden.

Die Klägerin hat behauptet, sie habe auf Grund des Versicherungsvertrages bisher Zahlungen in Höhe von insgesamt 32650 DM geleistet. Sie macht gegen die Beklagte Ausgleichsansprüche geltend, die ihrer Ansicht nach in der Person H [REDACTED] in Höhe von einem Drittel des entstandenen Schadens gegen die Beklagte entstanden und nach § 67 VVG auf sie übergegangen sind.

Zur Begründung dieser Ansprüche hat sie vorgetragen, sie müsse sich zwar ein gewisses Verschulden H [REDACTED] an der Entstehung des Unfalls anrechnen lassen. Dieses sei aber verhältnismässig geringfügig, da H [REDACTED] infolge Zusammentreffens einer Reihe ungünstiger Umstände die von der Beklagten angebrachten Warnzeichen übersehen habe. Andererseits sei die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr durch verschiedene Umstände erhöht worden. Die Betriebsgefahr des Personenwagens sei keinesfalls so erheblich gewesen, daß ihr gegenüber die von der Beklagten gesetzte Verursachung völlig ausser Betracht bleiben könnte.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie hat jedes Verschulden sowie eine erhöhte Betriebsgefahr auf ihrer Seite in Abrede gestellt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es hat zur Frage der Schadensabwägung ausgeführt, die Betriebsgefahr des Güterzuges sei zwar größer als die des Personenwagens. Der Bahnübergang stelle, obwohl er den gesetzlichen Vorschriften entsprechend gesichert sei, einen die allgemeine Betriebsgefahr der Bahn erhöhenden Umstand dar. Demgegenüber sei aber

die Betriebsgefahr des Personenwagens durch das grob verkehrswidrige und schwer schuldhaftes Verhalten H. derart erhöht worden, daß gegenüber der durch ihn gesetzten Schadensverursachung diejenige der Beklagten nicht mehr ins Gewicht falle.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht bei der Schadensabwägung nach § 17 StVG davon aus, daß die Betriebsgefahr eines mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/st den schienengleichen Übergang einer verkehrsreichen Bundesstraße überquerenden Güterzuges erheblich höher ist als die eines Personenwagens. Es prüft sodann, ob bei den Unfallbeteiligten Umstände festzustellen sind, die die Betriebsgefahr erhöht haben, wobei es hervorhebt, daß aus der behördlichen Genehmigung einer Bahnanlage nicht gefolgert werden könne, daß eine erhöhte Betriebsgefahr nicht vorliege (BGH VersR 1957, 166). Das Urteil führt aus, der Bahnübergang sei zwar nicht beschränkt, er sei aber übersichtlich sowohl für die Verkehrsteilnehmer auf der Straße wie für das Fahrpersonal der Bahn. Er sei ausserdem gesichert gewesen durch je drei Warnbaken zu beiden Seiten der Straße sowie durch ein Dreiecksschild und eine gut sichtbare Blinklichtanlage mit Warnkreuz auf der rechten Straßenseite. Diese Warnanlagen seien so beschaffen, daß sie kein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer übersehen könne. Auch sei kein schuldhaftes

oder auch nur sachwidriges Verhalten auf Seiten der Beklagten festzustellen. Eine Erhöhung der von ihr zu vertretenden Betriebsgefahr sei daher nicht anzunehmen.

Dagegen sei die Betriebsgefahr des Personenwagens durch eine ungewöhnlich grobe Fahrlässigkeit H. stark erhöht gewesen. Daß H. weder die vier Warnzeichen auf der rechten Straßenseite noch die Warnbaken auf der linken Seite noch das Blinklicht noch den herannahenden Güterzug bemerkt habe, lasse sich nur durch eine völlig sorglose, ja leichtfertige Fahrweise erklären. Den Güterzug habe H. bereits wahrnehmen können, als er, H., noch wenigstens 60 bis 65 m von dem Übergang entfernt gewesen sei. Seine Sicht auf den Übergang und auf die Warnanlage sei auch durch kein anderes Fahrzeug behindert gewesen. Endlich habe H. sich auch nicht durch das Anhalten der in seiner Richtung fahrenden sowie der entgegenkommenden Fahrzeuge auf der anderen Seite des Übergangs, das ihn hätte stutzig machen müssen, warnen lassen. Umstände, die das Versagen H. entschuldigen könnten oder sein Verschulden geringer erscheinen ließen, seien nicht ersichtlich. Die grob verkehrswidrige und leichtfertige Fahrweise H. sei für den Unfall derart überwiegend ursächlich gewesen, daß demgegenüber die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr der Bahn völlig zurücktrete. Es sei daher gerechtfertigt, H. im Verhältnis zur Beklagten mit dem ganzen Schaden zu belasten und ihm einen Ausgleichsanspruch zu versagen.

Diese Schadensabwägung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die Ausführungen des Urteils zur Betriebsgefahr der Eisenbahn stehen entgegen der Meinung der Revision nicht in Widerspruch zu der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des erkennenden Senats. Beide haben in ständiger Rechtsprechung

ausgesprochen, daß das Fehlen von Schranken an bahngleichen Übergängen bei der Schadensabwägung zwar stets als gefahrerhöhender Umstand zu berücksichtigen, nicht aber, daß es in jedem Falle der Eisenbahn als erhöhte Betriebsgefahr anzulasten sei. Sie haben immer wieder betont, daß bei der Abwägung von der Gesamtheit der konkreten Umstände des Einzelfalls auszugehen ist, die für die Entstehung des Schadens ursächlich geworden sind (BGH VersR 1956, 490; 1956, 656; 1957, 166; RG VAE 1939, 283; 1937, 37). Der erkennende Senat hat in der Entscheidung VersR 1957, 166 hervorgehoben, daß das Fehlen von Schranken durch besondere Maßnahmen der Eisenbahn mehr oder weniger ausgeglichen werden kann. Mit dieser Entscheidung ist es zwanglos zu vereinbaren, wenn im vorliegenden Falle das Berufungsgericht angenommen hat, mit Rücksicht auf die Übersichtlichkeit des Bahnübergangs, die Ermässigung der Geschwindigkeit des Güterzugs auf 30 bis 35 km, die besonders ins Auge fallenden beiderseitigen Warnbaken und nicht zuletzt die gut sichtbare Blinkanlage könne der Beklagten eine erhöhte Betriebsgefahr nicht angelastet werden.

Das Berufungsgericht hat bei der Prüfung der Frage, ob die von der Beklagten getroffenen Sicherungsmaßnahmen ausreichend seien, erwogen, unter gewissen Umständen erscheine eine Blinklichtanlage für den Kraftfahrzeugverkehr vorteilhafter als eine Schranke. Diese von der Revision beanstandete Erwägung ist jedoch für die Schadensabwägung nicht von entscheidender Bedeutung. Für die Schadensabwägung kommt es nicht auf die Frage an, ob generell unter Berücksichtigung der Belange der Eisenbahn und der Kraftfahrer eine Blinkanlage oder eine Schranke vorteilhafter ist, sondern nur darauf, was im konkreten Falle unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere der von der Eisenbahn getroffenen

Sicherungsmaßnahmen für die von ihr zu vertretende Betriebsgefahr zur Abwägung zu stellen ist.

Entgegen der Meinung der Revision geben die Ausführungen des Berufungsgerichts keinen Grund zu der Annahme, es habe bei der Schadensabwägung das Verschulden H. in rechtsfehlerhafter Weise doppelt eingeworfen. Bei der Schadensabwägung sind in erster Linie die von den Parteien gesetzten Ursachen des Schadens, insbesondere eine objektiv fehlerhafte Fahrweise, durch die die Betriebsgefahr beeinflusst wird, zu berücksichtigen. Trifft den Fahrer auch ein Verschulden, so fällt das als weiterer nach § 17 StVG zu beachtender Umstand zu seinen Ungunsten ins Gewicht. Die gleiche verkehrswidrige Fahrweise ist also je nach dem Verschulden bei der Schadensabwägung schwerer oder leichter zu bewerten.

Die Revision rügt weiter zu Unrecht, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Klägerin in der Klagschrift Zeugenbeweis dafür erboten habe, daß ein vor dem Bahnübergang haltender Ford-Lastwagen H. die Sicht auf das Blinklicht versperre und die genau auf das Blinklicht scheinende Sonne die Sicht erheblich behindere. Die Revision übersieht, daß die Zeugen in der ersten Instanz zu dem Beweisthema vernommen worden sind. Die Folgerungen aus der Vernehmung sind grundsätzlich mit der Revision nicht angreifbar. Im übrigen haben diese Zeugen das Beweisthema nicht bestätigt, im wesentlichen sogar das Gegenteil von dem bekundet, was die Klägerin in ihr Wissen stellte.

Die weiteren Rügen der Revision bewegen sich auf dem Gebiet der ihr verschlossenen richterlichen Beweiswürdi-

gung und der Schadensabwägung, die, wie bereits dargelegt, einen Rechtsirrtum nicht erkennen läßt.

Die Revision war nach alledem mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Hanebeck

Engels

Heinr. Meyer

Dr. K. E. Meyer