

VI. ZR. 257/54

Verkündet am 3. Dezember 1955
Malessa, Justizsekretär als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

I m N a m e n d e s . V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der D[REDACTED] Kreisbahn, Betriebsgesellschaft mit beschränk-
ter Haftung, vertreten durch ihren Geschäftsführer in D[REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Landwirt Josef K[REDACTED] in L[REDACTED] bei E[REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf
die mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 1955 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer,
Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Hauß

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts in Köln vom 15. Juni 1954 aufge-
hoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revision, an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 3. Juli 1948 fuhr der Kläger gegen 21.30 Uhr vor Eintritt der Dämmerung bei trockenem Wetter mit seinem 196 ccm-NSU-Motorrad auf der gepflasterten Bonner Straße in Zülpich (Bundesstraße 56) in Richtung Euskirchen. Kurz hinter dem Ortsausgang von Zülpich wird die Straße von der Eisenbahn der Beklagten auf einem unbeschränkten eingleisigen Übergang ungefähr rechtwinklig gekreuzt. Während sich der mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Kläger dem Übergang näherte, kam von rechts aus Richtung Embken mit der dem Lokomotivführer als höchstzulässig vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit von 5 km/st unter Abgabe von Läute- und Pfeifsignalen ein aus Lokomotive und Packwagen bestehender Zug der Beklagten. Der Kläger bremste, lenkte auch nach 17,5 m Bremsspur sein Motorrad kurz vor dem Gleis noch nach links, geriet aber dennoch vor die Lokomotive und wurde überfahren, nachdem er ein Stück mitgeschleift worden war. Er verlor das linke Bein bis zum Oberschenkel und das rechte Bein bis zum Knie.

Der Kläger hat behauptet, er sei mit nur mäßiger Geschwindigkeit gefahren; zum Bremsen habe er nach seiner Erinnerung nur die Fußbremse benutzt. Erst 20 m vor dem Übergang habe er den Zug der Beklagten bemerkt. Die Sicht nach rechts auf den Bahnkörper sei durch Bäume mit tief herabhängenden Zweigen, durch Gestrüpp und einen mannshohen Steinhaufen stark behindert gewesen. In ständiger Übung habe die Beklagte vorher bei der Vorbeifahrt eines Zuges einen Warnposten aufgestellt. Darauf habe er sich verlassen. Daß es nicht auch im vorliegenden Fall geschehen ist, macht er der Beklagten zum Vorwurf, zumal es sich um einen außerplanmäßigen Zug gehandelt habe. Auch erblickt er ein für den Unfall, jedenfalls aber für die Ausmaße des Unfalls ursächliches Verschulden des Lokomotivpersonals darin, daß der Zug nicht sofort gebremst worden ist.

- 3 -

Unter Einrechnung eines gewissen eigenen Verschuldens hält der Kläger die Beklagte für verpflichtet, ihm 2/3 der entstandenen Schäden zu ersetzen. Er hat auf Zahlung von 1142,76 DM geklagt, ein in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld, mindestens jedoch 5 000 DM gefordert und festzustellen beantragt, daß ihm die Beklagte auch den weiterhin entstandenen und noch entstehenden Schaden zu 2/3 zu ersetzen habe.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Sicht auf die Bahnstrecke in einer Weise behindert gewesen sei, die weitergehende Sicherungsmaßnahmen erfordert habe, als sie getroffen worden seien. Die Anlage des Übergangs sei von der zuständigen Bahnaufsichtsbehörde in der vorliegenden Form gutgeheißen worden. In den Jahren 1946/47 habe allerdings bei der Vorbeifahrt der Züge ein Warnposten auf der Straße Aufstellung genommen; sie habe das seinerzeit wegen des damaligen starken Verkehrs von Besatzungsfahrzeugen mündlich angeordnet; zur Unfallzeit hätten diese außergewöhnlichen Zeitverhältnisse aber nicht mehr bestanden. Die Lokomotive sei bei ihrer Höhe von insgesamt 4,75 m für den Kläger auf eine Entfernung von über 40 m vor dem Übergang sichtbar geworden; doch habe er nur nach links geschaut und nicht auch nach rechts, wie es seine Pflicht gewesen wäre. Wie die Länge seiner Bremsspur zeige, sei seine Fahrgeschwindigkeit erheblich übersetzt gewesen. Die Beklagte hat auch ein Verschulden des Lokomotivpersonals bestritten.

Das Landgericht hat die Schadenshaftung der Beklagten zu 1/2 für gerechtfertigt gehalten. Es hat den bezifferten Schadensersatzanspruch im Hinblick darauf abgewiesen, daß dem Kläger mehr als die Hälfte der in Betracht kommenden

**JLaw – Gesetze und Urteile**Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

Schäden von seiner Unfallberufsgenossenschaft ersetzt worden ist. Das Landgericht hat dem Kläger ein Schmerzensgeld von 10 000 DM zugesprochen und die erbetene Feststellung hinsichtlich der Hälfte der weiteren Schäden getroffen.

Die Berufung der Beklagten gegen dieses Urteil ist mit der Maßgabe zurückgewiesen worden, daß die festgestellte Ersatzpflicht nur gelte, soweit die Ansprüche nicht auf den Sozialversicherungsträger übergegangen seien.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die volle Abweisung der Klage.

Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat die Schadenshaftung der Beklagten nicht nur nach § 1 HaftpflG, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung für gegeben gehalten. Allerdings hat es eine Haftung nach § 831 BGB verneint, da die Beklagte den ihr nach dieser Bestimmung offenstehenden Entlastungsbeweis hinsichtlich Auswahl und Überwachung des Lokomotivpersonals erbracht habe. Dagegen hat es angenommen, daß dem für die Sicherung des Bahnübergangs zuständigen Organ der Beklagten ein eigenes für den Unfall ursächliches Verschulden zur Last fällt und die Schadenshaftung der Beklagten nach § 823 Abs 1 BGB begründet ist. Demzufolge hat es die Beklagte nach § 847 BGB auch zur Zahlung von Schmerzensgeld für verpflichtet erachtet.

Die Bejahung einer Schadensersatzpflicht nach § 1 HaftpflG begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Wenn den Kläger auch, wie das Berufungsgericht ausgeführt und er selbst eingeräumt hat, ein eigenes Verschulden an dem Unfall trifft, so ist das Berufungsgericht doch mit Recht davon ausgegangen, daß die Beklagte darum von der ihr in § 1 HaftpflG auferlegten Gefährdungshaftung nicht schlechthin befreit ist, sondern daß gemäß § 254 BGB die beiderseitige Unfallverursachung abzuwägen und der Schaden entsprechend zu verteilen ist. Hiergegen erhebt die Revision auch keine Einwendungen. Sie tritt aber der Annahme entgegen, daß die Beklagte auch nach § 823 Abs 1 BGB haftbar geworden sei.

2. Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt, es habe sich bei der Unfallstelle um einen außergewöhnlichen Gefahrenpunkt gehandelt. Der Überweg sei verkehrsreich und unübersichtlich gewesen. Für Straßenbenutzer, die sich dem Überweg in der Fahrtrichtung des Klägers näherten, sei die Sicht auf die Bahnstrecke nach rechts so beschränkt, daß die Fahrgeschwindigkeit der von dort kommenden Eisenbahnzüge auf 5 km/st habe beschränkt werden müssen, weil sonst die Sichtdreiecke nach den Richtlinien zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegübergängen in Schienenhöhe (RüW) nicht den in den Richtlinien festgesetzten Maßen entsprochen hätten. Wenn trotz der Bestimmungen in den §§ 18 Abs 3 und 46 Abs 5 BO - Schutzgesetzen im Sinne des § 823 Abs 2 BGB - der Überweg als unbeschränkter und unbewachter genehmigt worden sei, so müsse die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung geradezu als Voraussetzung für diese Ausnahmegenehmigung der Bahnaufsichtsbehörde angesehen werden. Gleichviel, ob die Genehmigung als Verwaltungsakt der Nachprüfung durch die Gerichte

entzogen sei oder nicht, könne sich die Beklagte auf sie darum nicht mit entlastender Wirkung berufen, weil ihre Voraussetzungen am Unfalltage nicht mehr vorgelegen hätten. Die ohnehin äußerst beschränkte Sicht auf die Bahnstrecke sei nämlich durch besondere Umstände noch weiter wesentlich beeinträchtigt gewesen, wenn nicht durch den auf der rechten Straßenseite lagernden, gut 1 m hohen Steinhaufen, so doch durch hohes Gestrüpp und insbesondere durch tief herabhängende Zweige der dort stehenden Bäume. Die als erforderlich anzusehenden Sichtdreiecke seien infolgedessen am Unfalltage nicht mehr vorhanden gewesen. Das Berufungsgericht hat daher ebenso wie das Landgericht die Beklagte als Urheberin der mit dem Bahnbetrieb eröffneten Gefahrenquelle für verpflichtet gehalten, wirksame Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Das Landgericht hatte gemeint, es sei notwendig gewesen, die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge von 5 km/st auf 3 km/st weiter herabzusetzen oder auf dem Überweg vor der Vorbeifahrt eines Eisenbahnzuges einen Warnposten aufzustellen. Demgegenüber hat das Berufungsgericht in einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung keine den bestehenden Verhältnissen angepaßte geeignete Maßnahme gesehen; es ist aber dem Landgericht darin beigetreten, daß die Beklagte einen Warnposten habe aufstellen müssen und daß es sich als ein für den Unfall ursächliches Verschulden des zuständigen Organs der Beklagten darstelle, nicht für eine Sicherung in dieser Weise gesorgt zu haben.

3. Den Angriffen, die von der Revision gegen diese Beurteilung erhoben werden, kann die Berechtigung teilweise nicht abgesprochen werden.

a) Das Berufungsgericht ist mit dem Kläger davon ausgegangen, daß für die Sicherung des Wegübergangs die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (BO) maßgebend gewesen seien. Demgegenüber hatte die Beklagte jedoch behauptet, daß für sie nicht die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 27. Juli 1928 gelte, sondern die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (vBO) vom 10. Februar 1943 (RGBl II, 31 ff) (Schriftsatz vom 2. September 1949, vom 24. Januar 1952 und vom 7. Dezember 1953 - Bl 43, 206, 391 der Akten). Wie die Revision mit Recht rügt, hat es das Berufungsgericht an einer Klärung dieser Frage fehlen lassen. Der von ihm festgestellte Sachverhalt gibt keinen Aufschluß darüber, ob die von der Beklagten betriebene Eisenbahn dem allgemeinen Verkehr dient (§ 1 BO) oder ob sie eine Eisenbahn des öffentlichen nichtallgemeinen Verkehrs oder bei Zugehörigkeit zu den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung nicht doch auch für sie eingeführt worden ist (§ 1 vBO). Worauf das Berufungsgericht seine Annahme gegründet hat, daß die BO bestimmend gewesen sei, hat es nicht dargelegt.

Indessen kommt diesem Mangel des Berufungsurteils entgegen der Meinung der Revision keine entscheidungserhebliche Bedeutung zu. Was die vBO über die Sicherung von Wegübergängen bestimmt, ist nicht wesentlich verschieden von dem, was für Nebenbahnen die BO vorschreibt. Die Revision irrt, wenn sie für den Geltungsbereich der vBO anders als für den der BO Schranken oder Warnanlagen selbst bei verkehrsreichen unübersichtlichen Wegübergängen nur dort für erforderlich hält, wo ein Übergang von der Eisenbahn mit mehr als 15 km/st befahren wird. Nach § 18 Abs 3 vBO sind vielmehr verkehrsrei-

che unübersichtliche Wegübergänge ohne Rücksicht auf die Fahrgeschwindigkeit der Züge mit Schranken oder Warnlichtern zu versehen; nur bei übersichtlichen verkehrsreichen Übergängen ist die Notwendigkeit derartiger Sicherungsanlagen daran geknüpft, daß sie von der Eisenbahn mit mehr als 15 km/st befahren werden. In § 46 Abs 5 vBO ist auch ebenso wie in § 46 Abs 5 BO bestimmt, daß verkehrsreiche Wegübergänge - ausgenommen die von Eisenbahnfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit bis 15 km/st befahrenen übersichtlichen Wegübergänge - bewacht werden müssen. Es ist daher gleichfalls irrig, wenn die Revision meint, selbst verkehrsreiche Übergänge brauchten nicht bewacht zu werden, wenn sie von der Bahn nur mit einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/st befahren würden.

Mögen sich die Erfordernisse zur Sicherung des Übergangs also nach der BO oder nach der vBO richten, so ist das Berufungsgericht bei der Beurteilung der Frage, ob die Beklagte Sicherungsmaßnahmen schuldhaft unterlassen hat, hiernach in jedem Falle doch von zutreffenden sachlichen Gesichtspunkten ausgegangen. Mit Recht hat es darauf abgestellt, ob der Übergang verkehrsreich und übersichtlich gewesen ist oder nicht.

b) Die Revision wendet sich vergeblich dagegen, daß der Übergang vom Berufungsgericht als unübersichtlich angesehen worden ist. Es ist frei von rechtlichen Bedenken und wird auch von der Revision nicht beanstandet, daß das Berufungsgericht die als Anweisung für die Reichsbahn- bzw. Bundesbahnstellen gedachten Richtlinien zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegübergängen in Schienenhöhe (RÜW) als Anhalt für seine Würdigung herangezogen

hat. Dem Gutachten des Reichsbahnrats Dipl.Ing. Horn in den zum Rechtsstreit beigezogenen Akten 3 Js 736/48 StA Bonn hat es entnommen, daß die nach den Richtlinien notwendigen Sichtdreiecke bei der auf 5 km/st gesetzten Fahrgeschwindigkeit der Züge zur Zeit der Messungen des Sachverständigen gerade noch festgestellt werden konnten. Unstreitig hatte die Beklagte inzwischen aber Gestrüpp und herabhängende Zweige entfernen lassen. Daß vor deren Beseitigung die ohnehin beschränkte Sicht nach rechts auf die Bahnstrecke weiterhin noch wesentlich beeinträchtigt gewesen ist, hat das Berufungsgericht auf Grund von Lichtbildern, die unmittelbar nach dem Unfall aufgenommen worden sind, in Verbindung mit den Aussagen der hierüber vernommenen Zeugen und den schon vom Landgericht bei seinen Ortsbesichtigungen getroffenen Feststellungen als erwiesen angesehen. Diese Würdigung läßt sich im Revisionsverfahren nicht damit angreifen, daß nicht nach Metern genau ausgemessen worden sei, von welchem Punkt der Straße bis zu welchem Punkt auf der Bahnlinie eine Blickmöglichkeit bestanden habe. Da das Gestrüpp und die Zweige nicht mehr vorhanden waren, konnten derartige Messungen über die durch sie herbeigeführten Sichtbehinderungen naturgemäß gar nicht mehr vorgenommen werden. Ohne daß es näherer ziffernmäßiger Festlegungen bedurfte, läßt sich bei den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen die Annahme nicht beanstanden, daß der Übergang unübersichtlich gewesen ist.

c) Bei Prüfung der Frage, ob der Übergang verkehrsreich gewesen ist, hat sich das Berufungsgericht zutreffend davon leiten lassen, daß entsprechend den Richtlinien (RÜW) als verkehrsreich ein Übergang dann zu gelten hat, wenn der Verkehr auf der Straße häufiger so stark ist,

daß ihre Benutzer der Bahnstrecke keine ausreichende Aufmerksamkeit mehr zuwenden können. Indessen findet, wie der Revision zuzugeben ist, die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Übergang verkehrsreich gewesen sei, in den von ihm getroffenen tatsächlichen Feststellungen keine hinreichende Grundlage.

Daß die vom Bahnübergang gekreuzte Bonner Straße eine Bundesstraße ist, besagt nichts über den Umfang des Verkehrs, der sich auf ihr abgewickelt hat. Die Parteien haben es hierüber an jeder näheren Angabe fehlen lassen. Nach dem Inhalt ihrer erstinstanzlichen Schriftsätze sind sie zwar von der Vorstellung ausgegangen, daß - wenigstens zu Zeiten - stärkerer Verkehr auf der Straße geherrscht hat. Zugegebenermaßen hat die Beklagte auch während des Krieges und in der ersten Zeit nach dem Kriege wegen des auf der Straße stattfindenden Verkehrs von Militärfahrzeugen - angeblich nur zur eigenen Sicherheit der Bahn - bei der Vorbeifahrt eines Zuges einen Warnposten herausgestellt. So ist es nach der von ihr hervorgehobenen Bekundung des Zeugen H. auch dann geschehen, wenn, wie bei einem Nürburgrennen, stärkerer Verkehr über die Straße gegangen ist. Daß die Straße allgemein in dem oben gekennzeichneten Sinne verkehrsreich gewesen sei, hat die Beklagte im Berufungsverfahren jedoch unter Bezugnahme auf eine Auskunft des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Köln ausdrücklich bestritten (Schriftsatz vom 7. Dezember 1953 Bl 391 f). Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Übergang zur Unfallzeit gemäß den Bestimmungen der BO oder vBO hätte gesichert werden müssen, läßt sich auf frühere Zeitverhältnisse nicht abstellen. Es kann auch einerseits

weder auf größere Verkehrsbeanspruchungen aus besonderen Anlässen noch andererseits darauf ankommen, ob der Unfall nach Tag und Stunde gerade zu einer verkehrsstillen Zeit geschehen ist, so etwa an einem Tage, an dem ausnahmsweise Verkehrsruhe geherrscht hat, wie es nach der Behauptung der Beklagten hier darum der Fall gewesen sein soll, weil damals der Kraftfahrzeugverkehr in der Britischen Besatzungszone von Samstagabend 18 Uhr bis Montagmorgen noch verboten gewesen sei. Entscheidend ist vielmehr, wie die allgemeinen Verkehrsverhältnisse am Bahnübergang um die allgemeine Zeit des Unfalls gewesen sind und ob zu dieser Zeit in häufiger Wiederkehr ein so starker Verkehr stattgefunden hat, daß die Teilnehmer am Verkehr nicht mehr in der Lage waren, auf die Bahnstrecke mit hinreichender Aufmerksamkeit zu achten (vgl. Urteil des Senats vom 21. November 1953, VersR 1954, 81 827 - insoweit in BGHZ 11, 175 nicht abgedruckt). Hierüber fehlt es vorliegend an tatsächlichen Feststellungen. Die Erwägung des Berufungsgerichts, daß im allgemeinen die Verkehrsverhältnisse im Sommer 1948 nicht wesentlich andere gewesen seien als in der ersten Nachkriegszeit, läßt es offen, wie die Sachlage hier gewesen ist, wo zum Unterschied von der sonstigen allgemeinen Verkehrsentwicklung Militärtransporte eine besondere Rolle gespielt haben.

Das Berufungsgericht hat den Schluß auf Verkehrsreichtum der Straße vor allem auch daraus ziehen zu können geglaubt, daß die Bahnaufsichtsbehörde genehmigt habe, den Übergang unbeschränkt und unbewacht zu lassen. Es meint, eine solche Genehmigung sei nicht notwendig gewesen, wenn es sich nur um einen verkehrsarmen Übergang gehandelt habe. Wie die Revision mit Recht rügt, unterliegt das Berufungsgericht hierbei dem Irrtum, als sei der Beklagten

eine Ausnahmegenehmigung erteilt worden. Eine solche Behauptung war in dem Vorbringen der Beklagten nicht enthalten. Die Beklagte hat lediglich vorgetragen, die Aufsichtsbehörde habe bisher nie für erforderlich gehalten und darum auch nicht verlangt, daß der Übergang mit Schranken oder einer Blinklichtanlage versehen werde (Schriftsatz vom 12. November 1952 Bl 276 GA), der Wegübergang sei jedes Jahr durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht oder dessen Beauftragten besichtigt und vor dem Unfall zuletzt noch am 17. März 1948 geprüft worden; bei dieser Prüfung sei der Übergang in Ordnung befunden und damit erneut genehmigt worden (Schriftsatz vom 7. Dezember 1953 Bl 396 f). Dieses Vorbringen kann nicht anders verstanden werden, als daß der Bahnübergang den Vorschriften entsprochen und die Aufsichtsbehörde dies anerkannt habe. Inwiefern bei einer solchen Sachlage die Annahme gerechtfertigt sein könnte, die Aufsichtsbehörde habe den Übergang als einen verkehrsreichen angesehen und er sei auch in der Tat verkehrsreich gewesen, ist nicht ersichtlich.

d) Bei den Feststellungen, die das Berufungsgericht bisher getroffen hat, läßt sich daher nicht aufrechterhalten, daß die Beklagte den Sicherungsanforderungen nach den für sie maßgebenden Bestimmungen der BO oder vBO nicht genügt habe. War der Übergang auch unübersichtlich, so brauchte sie ihn nach diesen Bestimmungen bei der Fahrgeschwindigkeit, mit der die Eisenbahnzüge den Übergang befuhren, doch nicht bewachen zu lassen, wenn er nicht verkehrsreich, sondern verkehrsarm war.

Allerdings kann der Unternehmer einer Eisenbahn auf Grund der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht über die

Bestimmungen der BO oder vBO hinaus verpflichtet sein, Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf einem Bahnübergang zu ergreifen, wenn sie sich im einzelnen Fall als notwendig erweisen, um außergewöhnlichen besonderen Gefahren vorzubeugen, die sich beim Betrieb der Eisenbahn ergeben können (vgl. RG SeuffA 93 Nr 29). Für irgendwelche Schlußfolgerungen in dieser Hinsicht bietet der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt aber keinen Anhalt.

Die Begründung des angefochtenen Urteils vermag hier nach die Annahme einer Schadensersatzpflicht der Beklagten aus § 823 Abs 1 BGB nicht zu tragen. Erst recht kann bei dem Mangel an hinreichenden Feststellungen zur Frage des Verkehrsreichtums am Bahnübergang auch der an sich näherliegende rechtliche Gesichtspunkt nicht durchgreifen, daß die Beklagte wegen Verstoßes gegen §§ 18, 46 BO oder vBO - beides Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs 2 BGB - nach dieser Bestimmung schadensersatzpflichtig geworden sein könnte.

Die beschränkte Haftung der Beklagten aus § 1 HaftpflG besteht unabhängig davon, ob ihre Schadensersatzpflicht weitergehend auch aus unerlaubter Handlung begründet ist oder nicht. Dennoch muß das Berufungsurteil in seiner Gesamtheit aufgehoben werden, weil das Berufungsgericht bei der Schadensverteilung, die es im Hinblick auf das mitwirkende Verschulden des Klägers an seinem Unfall vorgenommen hat, das vermeintliche Verschulden der Organe der Beklagten zu ihren Lasten in die Waagschale geworfen hat.

Da es zur Beurteilung der Frage, ob die Organe der Beklagten ein Verschulden am Unfall trifft und die Beklagte aus unerlaubter Handlung haftet, weiterer tatrich-

terlicher Erörterung und Feststellung bedarf, muß die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

4. Für die weitere Behandlung der Sache erscheinen folgende Bemerkungen angezeigt:

a) Sollte das Berufungsgericht zu Feststellungen gelangen, die den Übergang als verkehrsreich erscheinen lassen, so brauchte die Beklagte nach den Bestimmungen der §§ 18 Abs 3, 46 Abs 5 BO oder vBO zur Sicherung des Verkehrs auf dem Übergang nicht mehr zu veranlassen, als geschehen ist, solange die Sichtverhältnisse gewahrt blieben, wie sie in Anbetracht der Fahrgeschwindigkeit von nur 5 km/st, mit der die Eisenbahnzüge den Übergang befuhren, den Richtlinien zur Beurteilung der Übersichtlichkeit von unbeschränkten Wegübergängen in Schienenhöhe (RÜW) entsprachen. Da dies wegen des herangewachsenen Gestrüpps und der tief herabhängenden belaubten Zweige nicht mehr der Fall war, lagen die Voraussetzungen vor, unter denen nach den erwähnten Bestimmungen der BO und vBO an sich die dort vorgesehenen weiteren Sicherungsmaßnahmen hätten getroffen werden müssen. Zu fordern, daß wegen der Sichtbehinderungen durch das Gestrüpp und die Zweige der Übergang mit Schranken oder Warnlichtern hätte versehen werden müssen, würde freilich über Sinn und Zweck dieser Bestimmungen hinausgehen; es konnte und mußte genügen, wenn die notwendige Sicherung auf einfachere Weise gewährleistet wurde. Selbstverständlich wäre es das Wichtigste gewesen, den Bewuchs zu entfernen, wie es auf Veranlassung der Beklagten nach dem Unfall ja auch geschehen ist. Die Beklagte hat sich nach ihrem Vorbringen hierzu allerdings nicht für verpflichtet gehalten; sie hat den Stand-

punkt vertreten, dies sei nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßenbahnen vom 4. Juli 1939 (RGBl I, 1211) und der Durchführungsverordnung hierzu vom 5. Juli 1939 (RGBl I, 1215) Sache des Trägers der Straßenbaulast gewesen. Die Frage bedarf hier keiner Entscheidung. Denn solange nicht das Gestrüpp und die Zweige, gleichviel von wem, entfernt waren, fiel es der Beklagten zu, in geeigneter anderer Weise den Gefahren vorzubeugen, die dem Verkehr auf der Straße durch das Befahren des Übergangs mit ihren Eisenbahnzügen bei der ungenügenden Sichtbarkeit ihres Herannahens drohten. Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, die Beklagte unter diesen Umständen für verpflichtet zu halten, den Verkehr auf dem Übergang bei Vorbeifahrt eines Zuges durch Warnposten zu sichern.

b) Wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausgeführt hat, würde sich der Unfall nicht ereignet haben, wenn ein Warnposten vor dem Übergang auf der Straße gestanden hätte. Gelangt das Berufungsgericht bei der erneuten Verhandlung zu dem Ergebnis, daß der Übergang verkehrsreich und die Beklagte daher verpflichtet gewesen ist, einen Warnposten aufzustellen, so bestehen demnach, falls sich insoweit kein anderer Sachverhalt ergibt, keine rechtlichen Bedenken dagegen, die Ursächlichkeit der Verletzung dieser Sicherungspflicht für den Eintritt des Unfalls zu bejahen.

c) Unbedenklich wird das Berufungsgericht auch wieder als einen für die Betriebsgefahr der Eisenbahn bei der Abwägung bedeutsamen Umstand werten können, daß der Übergang stark unübersichtlich und nicht durch einen Warnposten gesichert gewesen ist. Zu Unrecht beruft sich die Revision

für ihre gegenteilige Meinung auf die Entscheidung des III. Zivilsenats vom 5. Juli 1951 (III ZR 70/50). In dem Fehlen eines Warnkreuzes an einem Übergang ist damals kein für die Abwägung erheblicher Umstand erblickt worden, weil sich der verunglückte Motorradfahrer auch bei Vorhandensein eines Warnkreuzes nicht anders verhalten haben würde als er es seinerzeit getan hatte. Hier hat das Berufungsgericht aber als erwiesen angesehen, daß der Kläger einen Warnposten nicht übersehen haben würde und daß es nicht zu dem Unfall gekommen wäre, wenn ein Warnposten auf der Straße Aufstellung genommen hätte. Wenn die genannte Entscheidung weiter auch das Fehlen von Schranken nicht als gefahrerhöhenden Umstand gewertet und hierzu ausgeführt hat, daß Schranken nicht so sehr gegenüber Unachtsamkeit schützen als vielmehr ortsunkundige Wegebenutzer vor einer überraschend auftauchenden Gefahr warnen sollen, so ist es in dem damals entschiedenen Falle jedoch von wesentlicher Bedeutung gewesen, daß es sich um eine übersichtliche Kreuzung gehandelt hat und eine Warnung durch Schranken gerade auch aus diesem Grunde nicht für erforderlich gehalten worden ist. Es hat also ein anderer Sachverhalt vorgelegen als hier; die Gedankengänge jener Entscheidung lassen sich auf den vorliegenden Fall nicht übertragen.

d) Das Berufungsgericht hat einen Umstand, durch den die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr erhöht worden ist, weiterhin darin gesehen, daß das Lokomotivpersonal zu spät gebremst habe; bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit hätten Lokomotivführer und Heizer den Zug wesentlich früher zum Stehen bringen können, als es tatsächlich der Fall gewesen sei; insbesondere habe der Heizer F. seine Beobachtung unmittelbaren Vorstehens

eines Unfalls an den Lokomotivführer Lützenkirchen so deutlich und laut machen müssen, daß dieser die Meldung trotz des Geräusches abgelassenen Dampfes habe verstanden und als Aufforderung sofortigen Anhaltens wegen dringender Gefahr habe auffassen können. Die Ausführungen lassen nicht klar erkennen, ob das Berufungsgericht ein Verschulden nur des Heizers oder auch des Lokomotivführers hat bejahen wollen, worin es gegebenenfalls das Verschulden des Lokomotivführers gesehen hat und ob es ein schuldhaftes Verhalten des Heizers etwa nur darin erblickt hat, daß er die Meldung nicht deutlich und laut genug gemacht hat, oder vielleicht auch darin, daß er die Gefahr eines Unfalls zu spät erkannt und nicht rechtzeitig genug gemeldet hat. Sollte das Berufungsgericht auf Grund der erneuten Verhandlung wiederum ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Lokomotivpersonals für gegeben halten, so wird es sich über die Umstände, aus denen es eine solche Annahme ableitet, näher auszusprechen haben.

e) Soweit sich das Berufungsgericht bei der Schadensabwägung mit den rechtlichen Voraussetzungen befaßt hat, die auf Seiten des Klägers in seiner ursächlichen Beteiligung an der Entstehung des Unfalls und in seinem Verschulden bestehen, lassen seine Ausführungen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Sie werden - bei unverändertem Sachverhalt - der erneuten Entscheidung in gleicher Weise zugrundegelegt werden können. Wenn die Revision geltend macht, daß bei der Schadensverteilung im angefochtenen Urteil das mitwirkende Verschulden des Klägers nicht die Würdigung gefunden habe, die seiner für den Unfall ursächlichen Bedeutung und Schwere zukomme, so bleibt es der Beklagten unbenommen, die hervorgehobenen Gesichtspunkte bei der erneuten

Verhandlung vor dem Berufungsgericht zur Geltung zu bringen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Dr. Kleinewefers

Dr. K.E. Meyer

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß