

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 262/64

URTEIL

Verkündet am

7. Oktober 1966
Kriegl, Justiz-
hauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion in H[REDACTED], J[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Berufsgenossenschaft N[REDACTED] und G[REDACTED].
M[REDACTED], A[REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihren Hauptgeschäftsführer,

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Oktober 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Heinr. Meyer, Dr. Pfretzschner und Dr. Nüßgens

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom 21. Oktober 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Verkaufsleiter Alfred L. ist am . 1957 gegen 21.08 Uhr in Hi am Bahnübergang der Straße S über die Bahnstrecke Hi - Br mit seinem Motorrad tödlich verunglückt. Die Klägerin, bei der L. gegen Unfall versichert war, hat der Witwe und den beiden Kindern des L. ein Sterbegeld gewährt und zahlt an sie eine Unterhaltsrente. Mit der Klage macht sie gegen die Beklagte die nach § 1542 RVO auf sie übergegangenen Ersatzansprüche der Hinterbliebenen geltend.

L. hatte von der B Straße kommend den nördlichen Teil der gradlinig verlaufenden Straße S in südlicher Richtung befahren. Die Straße war bis zu der Stelle, an der die eingleisige Bahnstrecke Hi - Br die Straße kreuzt, unbebaut und

- 3 -

unbeleuchtet; die Fahrbahn war in einer Breite von etwa 3,50 m mit Schotter befestigt. Auf ihrer östlichen Seite war die Straße bebaut und in Abständen durch Straßenlaterne-
nen beleuchtet. Der Bahnübergang war durch eine fernbediente Schranke ohne Hängegitter gesichert und hatte keine eigene Beleuchtung. Auf den Übergang wurde im nördlichen Teil der Straße etwa 55 m vor dem Übergang durch das dreieckige Warnschild mit Gatter und kurz vor den Schranken durch das Warnkreuz hingewiesen.

Lang war seit mehreren Monaten in der B [REDACTED] Straße beschäftigt und kannte die Straße mit dem Bahnübergang. Als er an jenem Abend auf der Fahrt von der Arbeitsstätte zur Wohnung sich dem Übergang näherte, regnete es. Die Schranken waren für einen aus Richtung Br [REDACTED] herankommenden außerplanmäßigen Güterzug geschlossen. L [REDACTED] fuhr mit seinem Motorrad gegen den nördlichen Schrankenbaum. Er prallte mit dem Oberkörper gegen die Schranke und wurde später auf der gegenüberliegenden Seite des Bahndamms mit einem Schädelbasisbruch und einem Bruch der Halswirbelsäule tot aufgefunden. Das Motorrad ist unter den Schrankenbäumen hindurchgerollt und lag ebenfalls auf der anderen Seite des Bahnübergangs. An ihm war nur der Rückspiegel beschädigt.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte sei nach dem Reichshaftpflichtgesetz und wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auch nach § 823 BGB verpflichtet, den Unfallschaden zu ersetzen. Sie hat geltend gemacht: Der Bahnübergang habe bei geschlossenen Schranken beleuchtet werden müssen, weil es sich um eine verkehrsreiche Straße gehandelt habe. Zudem seien die herabgelassenen Schranken wegen der örtlichen Verhältnisse nur schwer zu erkennen gewesen. Vor allem seien die von der

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



B[REDACTED] Straße kommenden Verkehrsteilnehmer durch eine hinter dem Bahnübergang befindliche Straßenlampe geblendet worden, so daß sie die ohne Hängegitter versehenen Schrankenbäume erst im letzten Augenblick hätten bemerken können.

Mit Rücksicht auf ein etwaiges Mitverschulden des Alfred L[REDACTED] hat die Klägerin nur ein Drittel des Schadens geltend gemacht. Sie hat von der Beklagten 3 005,80 DM nebst Zinsen sowie ab 1. Oktober 1959 monatlich 112 DM verlangt und zwar in Höhe von 44,80 DM bis zur eventuellen Wieder-
verheiratung der Witwe L[REDACTED], längstens bis zum 2. Juni 2001, in Höhe von 33,60 DM bis zum 6. Oktober 1973 und in Höhe von weiteren 33,60 DM bis zum 21. Oktober 1975.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat erwidert: Zu einer Beleuchtung der Schranken habe kein Anlaß bestanden, weil der Übergang nicht verkehrsreich gewesen sei (§ 49 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung). Die beiden Schrankenbäume seien auch bei Dunkelheit leicht zu erkennen gewesen. Außerdem werde durch die üblichen Warnzeichen rechtzeitig auf den Bahnübergang aufmerksam gemacht. Lang habe den Bahnübergang von seinen täglichen Fahrten von und zur Arbeitsstätte und aus den Geschäftsfahrten für seine Arbeitgeberin genau gekannt. Sein Unfall sei nur darauf zurückzuführen, daß er unaufmerksam und zu schnell gefahren sei. Gegenüber seinem groben Verschulden trete die Betriebsgefahr der Bahn völlig zurück.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat mit seinem Urteil vom 18. November 1961 die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Auf die Revision der Klägerin ist das Berufungsurteil durch das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 5. März 1963 (veröffentlicht in NJW 1963 Seite 1107) aufgehoben und die Sache zur anderweitigen

Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden. In seinem neuen Urteil hat das Oberlandesgericht auf die Berufung der Klägerin das Urteil des Landgerichts geändert und die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Hiergegen richtet sich die Revision der Beklagten. Sie erstrebt mit ihrem Rechtsmittel die Wiederherstellung des die Klage abweisenden landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, daß die Voraussetzungen des § 1 HpflG für eine Schadenshaftung der Beklagten gegeben sind. Fährt, wie im vorliegenden Falle, ein Kraftfahrzeug gegen eine Bahnschranke, die wegen eines herankommenden Zuges geschlossen worden ist, so ist der Schaden des Kraftfahrers im Sinne des § 1 HpflG "bei dem Betriebe" der Eisenbahn entstanden. Das ist schon im ersten Revisionsurteil näher dargelegt worden.

Darüber hinaus hat das Berufungsgericht aber auch die Schadensersatzpflicht der Beklagten aus § 823 BGB bejaht. Es hat ausgeführt: Die Beklagte habe ihre Pflicht zur Sicherung des Verkehrs schuldhaft verletzt. Sie habe nicht für eine Beleuchtung der geschlossenen Schranken gesorgt, obwohl diese Sicherungsvorkehrung notwendig gewesen sei, weil die geschlossenen Schranken nur sehr schwer zu erkennen gewesen seien und deshalb ein besonderer Gefahrenzustand bestanden habe.

Dem Alfred L. hat das Berufungsgericht als eigenes Verschulden an seinem Unfall angerechnet, daß er die bei Annäherung an einen Bahnübergang erforderliche besondere Aufmerksamkeit außer acht gelassen, seine Geschwindigkeit nicht vermindert und sich nicht rechtzeitig und hinreichend mit Hilfe der Beleuchtungseinrichtung seines Motorrades vergewissert hat, ob der Bahnübergang gesperrt war.

Bei der Abwägung nach § 17 StVG ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß das Verschulden des L. und die Betriebsgefahr seines Motorrades das Verschulden der Beklagten und die Betriebsgefahr der Eisenbahn überwiege, so daß es gerechtfertigt sei, die Ersatzpflicht der Beklagten entsprechend dem Antrag der Klägerin auf ein Drittel zu beschränken.

II. Diese Abwägung des Berufungsgerichts ist rechtlich nicht zu beanstanden. Was die Revision dagegen vorbringt, kann nicht durchgreifen.

1. Sie wendet sich in erster Linie gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Beklagte die geschlossenen Schranken bei Dunkelheit beleuchten müssen. Das Berufungsgericht hat diese Pflicht zur Beleuchtung auf Grund der folgenden Feststellungen bejaht, die es in einem Augenscheinstermin an Ort und Stelle sowie auf Grund des sonstigen Beweisergebnisses rechtsirrtumsfrei getroffen hat:

Für einen von Norden sich nähernden Verkehrsteilnehmer, der mit Abblendlicht fährt, sind die ohne Hängegitter versehenen geschlossenen Schrankenbäume ohne Anstrahlung durch ein Oberlicht erst zu erkennen, wenn er auf wenige Meter herangekommen ist und dort ihre Silhouette wahrnehmen kann.

Der Wegbenutzer bewegt sich aus dem Dunkel des nördlichen Straßenteils auf die in größeren Abständen von Straßenlampen stückweise erhellte, in den Zwischenstücken aber dunkle Fahrbahn des hinter dem Bahnübergang liegenden südlichen Teils der Straße. Dabei erscheint der unausgeleuchtete Fahrbahnteil zwischen den Strahlungsbereichen der dem Bahnübergang am nächsten stehenden und der nächstfolgenden Straßenlampe als ein waagrecht verlaufendes breites dunkles Band, vor dem sich die beiden geschlossenen Schrankenbäume überhaupt nicht abheben. Vor diesem eigenartigen Hintergrund kann der geschlossene Bahnübergang leicht als unverschlossen erscheinen, zumal die dem Wegbenutzer zugewandte Rundung des nördlichen Schrankenbaumes in vollständigem Dunkel liegt. Es lag daher schon bei klarer Nacht die Gefahr nahe, daß ein Wegbenutzer die Schranken für unverschlossen hielt. Diese Gefahr wurde noch erhöht, wenn, wie am Unfalltage, der Regen die Sicht zusätzlich beeinträchtigte und der Wegbenutzer der von den Straßenlampen ausgehenden irritierenden Blendwirkung ausgesetzt war.

Diese Feststellungen rechtfertigen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Beklagte verpflichtet war, den Verkehr auf der Straße vor dieser besonderen Gefahr zu schützen. Diese Pflicht ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht desjenigen, der eine Gefahrenquelle schafft. Sie gilt auch für den Bahnunternehmer, wenn er einen Übergang über eine öffentliche Straße für den Eisenbahnbetrieb in Anspruch nimmt (Urteil des BGH vom 2. Juli 1957 - VI ZR 177/56 - VersR 1957, 588). Bei der großen Gefahr, die der Bahnübergang bei Dunkelheit für die Straßenbenutzer heraufbeschwor, hat das Berufungsgericht mit Recht gefordert, daß die Beklagte die geschlossenen Schranken bei Dunkelheit hätte beleuchten müssen. Daß es mit dieser Forderung die an die Verkehrssicherung zu stellenden Anforderungen überspannt habe, kann der Revision nicht zugegeben werden.

Allerdings war die Straße S [REDACTED] nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht verkehrsreich, so daß die Pflicht zur Beleuchtung des Bahnübergangs nicht aus § 49 Abs. 2 EBB0 hergeleitet werden kann. Der Verkehr war aber, wie das Berufungsgericht feststellt, auch nicht ganz unbedeutend; er wickelte sich zwischen zwei Außenbezirken des Stadtgebietes ab und war, wie auch die Revision einräumt, in den Zeiten des Berufsverkehrs umfangreicher. Die Straße war jedenfalls nicht so unbedeutend, daß die Beklagte hätte davon abschen können, den außergewöhnlichen Gefahren des Bahnübergangs vorzubeugen.

Das Berufungsgericht hat nicht geprüft, ob sich vor oder nach dem Unfall des Alfred L [REDACTED] an dem Bahnübergang S [REDACTED] weitere Unfälle dieser Art ereignet haben. Das ist nicht zu beanstanden, denn diese Frage konnte ungeklärt bleiben, weil sie für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht von Bedeutung war. Die Beklagte war unabhängig davon, ob es an dem Übergang schon zu Unfällen gekommen war, verpflichtet, die Verhältnisse an dem Übergang zu überprüfen. Wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, hätte eine pflichtgemäße Prüfung zu der Erkenntnis führen müssen, daß die geschlossenen Schranken wegen der schlechten Sichtverhältnisse die Gefahr eines Auffahrunfalls nahelegten. Die Beklagte durfte sich nicht damit beruhigen, daß die Benutzer der Straße bei der Annäherung an Bahnübergänge und bei ihrer Benutzung besondere Aufmerksamkeit anzuwenden haben (§ 3 a Abs. 6 StVO). Das enthob sie bei einem so erheblichen Gefahrenzustand, wie er hier bestand, nicht von der Pflicht, ihrerseits das zum Schutze des Straßenverkehrs Erforderliche zu veranlassen.

2. Mit ihren weiteren Rügen macht die Revision geltend, das Berufungsgericht habe das Verschulden des L [REDACTED] in seiner

Bedeutung für den Unfall verkannt. Sie meint, L. treffe ein so schweres Verschulden, daß demgegenüber die Betriebsgefahr der Bahn völlig zurücktrete. Auch in diesem Punkte können ihre Angriffe keinen Erfolg haben.

Der Revision ist zuzugoben, daß L. ein grobes Verschulden trafe, wenn er mit Fernlicht und mit unverminderter Geschwindigkeit gegen die geschlossene Schranke gefahren wäre. Davon kann aber nicht ausgegangen werden, denn es ist nicht festgestellt, daß Lang bei der Annäherung an den Bahnübergang das Fernlicht eingestellt hatte. Bei der Abwägung nach § 17 StVG dürfen nur tatsächlich bewiesene Umstände herangezogen werden. Da für das Maß des Verschuldens, das dem Motorradfahrer zur Last zu legen ist, die Beklagte beweispflichtig ist, müssen Zweifel, die in dieser Hinsicht bestehen, zu ihren Lasten gehen. Läßt sich also nicht mehr feststellen, ob L. mit Fernlicht gefahren ist, so kann dieser Umstand nicht zu seinem Nachteil berücksichtigt werden. Daher ist das Berufungsgericht bei seiner Abwägung mit Recht davon ausgegangen, daß L. bei der Annäherung an den Übergang das Abblendlicht eingeschaltet hatte.

Daß L. ortskundig war und den Bahnübergang kannte, gleichwohl aber seine Pflichten aus § 3 a StVO verletzt hat und mit einer zu hohen Geschwindigkeit gefahren ist, hat das Berufungsgericht als wesentliche Faktoren für das Entstehen des Unfalls angesehen und berücksichtigt. Eine Schadensteilung dahin, daß die Beklagte nur für 1/3 des Schadens aufzukommen hat, berücksichtigt das Maß der von beiden Seiten zu vertretenden Umstände in einer Weise, die rechtlich nicht zu beanstanden ist.

Demnach war die Revision der Beklagten zurückzuweisen.
Die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels hat nach § 97
ZPO die Beklagte zu tragen.

Hanebeck

Dr. Bode

Meyer

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüssgens