

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ: nein

---

13

BGB § 254 Ba; StVG § 17; HaftpflG § 4

Zur Anrechnung der "Betriebsgefahr" beim Zusammenstoß  
eines Autokrans mit einer Schienenbahn auf die Quote  
des für den Unfall mitverantwortlichen Deliktsschuldners,  
der weder Halter oder Fahrer des Kraftfahrzeugs noch  
Unternehmer des Bahnbetriebes ist.

BGH, Urt.v. 3. Februar 1981 - VI ZR 290/79 - OLG Düsseldorf  
LG Duisburg

13

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 290/79

URTEIL

Verkündet am

3. Februar 1981

Freudenstein,  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der AKZ-Auto-Kran-Zentrale H [REDACTED] GmbH,  
vertreten durch ihren Geschäftsführer Norbert J. [REDACTED],  
O. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die T. [REDACTED] AG, vormals August-T. [REDACTED]-Hütte AG,  
vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder Dr. S. [REDACTED]  
und Dr. Z. [REDACTED], D. [REDACTED],
2. ...
3. den Obermeister Manfred T. [REDACTED],  
R. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Januar 1981 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Klägerin wird unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen das Urteil des 15. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 7. November 1979 aufgehoben, soweit es zum Nachteil der Klägerin über ihre Ansprüche gegen den Drittbeklagten erkannt hat.

Die Berufung des Drittbeklagten gegen das Grundurteil des Landgerichts Duisburg vom 28. Juni 1978 wird zurückgewiesen.

II. Von den Gerichtskosten des Revisionsverfahrens hat die Klägerin  $\frac{3}{4}$ , der Drittbeklagte  $\frac{1}{4}$  zu tragen. Von den außergerichtlichen Kosten des Revisionsverfahrens trägt die Klägerin die der Erstbeklagten ganz, die des Drittbeklagten zu  $\frac{3}{4}$  und  $\frac{3}{4}$  der eigenen. Der Drittbeklagte trägt  $\frac{1}{4}$  der eigenen außergerichtlichen Kosten sowie  $\frac{1}{4}$  der außergerichtlichen Kosten der Klägerin.

Von Rechts wegen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

### Tatbestand

Die Klägerin, ein Spezialunternehmen für Kraneinsätze und Schwerlasttransporte, nimmt den Drittbeklagten (im folgenden: Beklagten) auf Ersatz für Schäden an ihrem Autokran in Anspruch, der beim Einsatz auf dem Betriebsgelände der T■■■■ AG, bei der der Beklagte als Obermeister angestellt war, mit einem Kokslöschwagen zusammengestoßen ist.

Dem Rechtsstreit liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Die Klägerin hatte im April 1975 im Zuge von Arbeiten auf dem Werksgelände der T■■■■ AG (hier: die Erstbeklagte) den Kran der dort ebenfalls mit Montage und Ladungsaufgaben beschäftigten Firma SKV-S■■■■-Kranverleih-GmbH (hier: die frühere Zweitbeklagte) mietweise überlassen; als Kranführer hatte sie den bei ihr beschäftigten P. abgestellt. Am 30. April 1975 forderte die Kokerei der Erstbeklagten den Kran zur Auswechslung eines Rahmens an einem Ofen der Batterie 6 an. Für die Einweisung des Krans am Ofen war der Beklagte zuständig. Nach Behauptung der Klägerin besichtigten dieser und P. zunächst den Einsatzort; dabei soll Einverständnis darüber erzielt worden sein, daß P. mit dem Kran die in dem Bereich der vor der Ofenwand befindliche Gleisanlage, über die der automatisch betriebene Löschwagenverkehr lief, überqueren sollte. Nach Darstellung des Beklagten hat eine Vorbesichtigung nicht stattgefunden; er will P. nur aufgefordert haben, ihm nachzufolgen, und die Absicht gehabt haben, den Kran zur Auswechslung des Rahmens noch vor den Schienen in Stellung bringen zu lassen. Der Beklagte lotste P. bis

zu der vor den Gleisen befindlichen Absperrung. Dort gab er ihm mit der Hand ein Haltzeichen; darauf löste er die Kette der Absperrung und rollte einen der Halte-  
ständer weg. P. faßte dies als Freigabe zur Weiterfahrt auf und brachte den Kran im Schienenbereich in Stellung. In diesem Augenblick kam der bis zu der dem Beklagten zugesagten Einstellung des Betriebs noch ausstehende beladene Löschwagen heran und stieß mit dem Kran zusammen. Dieser wurde dabei schwer beschädigt.

Die Klägerin hat von dem Beklagten - ebenso wie von der Erst- und Zweitbeklagten - Erstattung der Reparatur- und Überführungskosten sowie des Ausfallschadens verlangt; sie hat ihren Schaden auf 98.573,21 DM beziffert.

Das Landgericht hat die Ansprüche gegen alle drei Beklagten dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Gegen das Urteil haben beide Seiten Berufung eingelegt. Das Berufungsgericht hat die Berufung der Klägerin sowie die der Erstbeklagten zurückgewiesen und auf die Berufung des Beklagten dessen Einstandspflicht für den Schaden auf 1/3 herabgesetzt.

Mit ihrer Revision erstrebt die Klägerin die Verurteilung des Beklagten in vollem Umfang. Ihre gegen die Erstbeklagte gerichtete Revision hat der erkennende Senat gemäß Beschluß vom 28. Oktober 1980 nicht angenommen.

## Entscheidungsgründe

### I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts hat der Beklagte der Klägerin 1/3 ihres der Höhe nach unstreitigen Schadens zu ersetzen, weil er die Beschädigung ihres Krans verschuldet habe (§ 823 Abs. 1 BGB).

1. Das Verschulden des Beklagten sieht das Berufungsgericht darin, daß er als der für das Einweisen des Krans Verantwortliche durch sein Verhalten dem Kranführer P. Anlaß zu Mißverständnissen über den Zeitpunkt des Hineinfahrens in den Gleisbereich und die Aufstellung des Krans am Einsatzort gegeben habe. Er habe keine klaren Angaben über die genaue Einsatzstelle und den Weg dahin gemacht, sondern P. lediglich angewiesen, ihm mit dem Kran nachzufolgen, und zur Eile gemahnt. Deshalb habe er damit rechnen müssen, daß P. die Beseitigung der Absperrung vor den Schienen durch ihn als Freigabe des Bereichs zum Hineinfahren auffassen werde und den Kran nach eigenen Vorstellungen in eine ihn für seine Montage geeignet erscheinende Stellung auf den Schienen bringen würde. Er habe deshalb die Gleisabsperrung nur wegräumen dürfen, wenn er zuvor P. auf den noch ausstehenden Löschwagen hingewiesen und zum Anhalten und Warten aufgefordert hätte; zumal ihm die Gefahren des Betriebs der Löschzüge aus der Dienstanweisung seines Arbeitgebers vom 8. März 1974 hätten bekannt sein müssen.

All das läßt keinen Rechtsfehler erkennen und wird auch von der Revision als ihr günstig nicht angegriffen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts muß sich die Klägerin jedoch nach § 254 Abs. 1 BGB, § 17 StVG als Halterin des Krans dessen um ein Mitverschulden ihres Kranführers P. gesteigerte Betriebsgefahr zu-rechnen lassen.

Das Berufungsgericht erwägt: Zwar sei zu Gunsten der Klägerin davon auszugehen, daß sich der Beklagte bei einer Vorbesichtigung der Einsatzstelle mit der Aufstellung des Krans im Schienenbereich und nicht, wie der Beklagte behauptet habe, vor den Schienen ein-verstanden erklärt habe. Jedoch stehe fest, daß bei der Vorbesichtigung nicht darüber gesprochen worden sei, wann P. in den Schienenbereich habe einfahren dürfen. Angesichts der Gefährlichkeit seines Fahr-manövers habe dieser eine ausdrückliche, unmißverständ-liche Anweisung des Beklagten zur Einfahrt abwarten und bis dahin dessen zuvor gegebenes Haltegebot beachten müssen.

Die Nachlässigkeit des Beklagten und die von P. wiege etwa gleich schwer. Beide hätten zuvor eine Ab-sprache herbeiführen müssen, um solches Mißverständnis auszuschließen. Die Klägerin müsse sich jedoch die Be-triebtsgefahr ihres Autokrans anrechnen lassen, während den Beklagten die Betriebsgefahr des Löschzugs nicht belaste. Deshalb brauche dieser der Klägerin nur 1/3 ihres Schadens zu ersetzen.

## II.

Mit dieser Begründung hält das Berufungsgericht den Revisionsangriffen nicht durchweg stand.

1. Zutreffend geht das Berufungsgericht allerdings davon aus, daß sich die Klägerin ihren Ersatzansprüchen gegen den Beklagten in entsprechender Anwendung von § 254 Abs. 1 BGB nicht nur die allgemeine Betriebsgefahr ihres bei dem Betrieb beschäftigten Autokrans, sondern auch ein etwaiges Fehlverhalten von P. bei der Bedienung des Fahrzeugs als gefahrerhöhenden Umstand entgegenhalten lassen muß. Das folgt aus ihrer Einstandspflicht als Halterin für die Betriebsgefahren des Krans (§ 7 Abs. 1 StVG), die auch zu berücksichtigen ist, wenn sich der Fahrzeughalter in der Rolle des Geschädigten befindet. Daß dies nicht nur in den Fällen gilt, in denen der Schädiger ebenfalls als Halter eines Kraftfahrzeugs oder Unternehmer einer Eisenbahn in Anspruch genommen wird (§ 17 StVG), sondern wenn er wie hier für den Fahrzeugschaden nach § 823 BGB in anderer Eigenschaft verantwortlich ist, entspricht gefestigten Rechtsprechungsgrundsätzen (BGHZ 12, 124, 128 ff; Senatsurt. vom 30. Mai 1972 - VI ZR 38/71 = VersR 1972, 959; zu Unrecht a.A. Böhmer JZ 1973, 390). Nach diesen Grundsätzen hat sich der Halter einen die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs erhöhenden Fehler des Fahrzeugführers auch dann zurechnen zu lassen, wenn dieser nicht als sein Verrichtungsgeselle angesehen werden kann oder der Halter sich von dessen Fehlverhalten nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB entlasten könnte. Denn Zurechnungsgrund für den Verursachungsanteil ist in diesen Fällen nicht ein eigenes Verschulden des Halters, sondern sein Einstehenmüssen für das Halten des Fahrzeugs und die sich bei dessen Betrieb ergebenden Gefahren. Auf das Vorbringen, mit dem die Revision die Gehilfenstellung von P. in Zweifel zieht und den von der Klägerin angetretenen Entlastungs-

beweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB als übergangen rügt, kommt es deshalb nicht an.

Die Einstandspflicht der Klägerin als Halterin bestand auch bei Arbeiten mit dem Kran auf dem Werks-  
gelände der Kokerei (vgl. Senatsurteil vom 10. Okto-  
ber 1972 - VI ZR 104/71 = VersR 1973, 83). Umstände,  
die dagegen sprechen, daß sie im Zeitpunkt des Unfalls  
Halterin des Autokrans gewesen ist, werden von der  
Revision nicht aufgezeigt und sind auch sonst nicht  
ersichtlich. Die im Berufungsrechtszug vertretene  
Meinung der Klägerin, daß die Haltereigenschaft wegen  
der Leitungsbefugnis, die der Arbeitgeber des Beklagten  
während des Einsatzes auf dem Werksgelände gehabt habe,  
auf diesen übergegangen sei, trifft nicht zu. Der Halter  
verliert nicht die insoweit maßgebende wirtschaftliche  
Zuständigkeit über sein Kraftfahrzeug schon dadurch,  
daß er die Bestimmung über seinen Einsatz einem anderen  
überläßt. Ebensowenig hatte die Klägerin ihre Halter-  
eigenschaft durch die mietweise Überlassung des von  
ihrem eigenen Arbeitnehmer gefahrenen Krans an die  
Firma SKV-S██████-Kranverleih-GmbH aufgegeben. Das  
hat die Klägerin auch nie in Frage gestellt.

2. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht  
dem Kranfahrer P. vorgeworfen, den Zusammenstoß mit  
dem Löschzug mitverschuldet zu haben.

a) Erfolglos wehrt sich die Revision gegen die  
Würdigung des Berufungsgerichts, P. habe den Umstand,  
daß der Beklagte die Absperrung vor dem Schienenbe-

reich weggeräumt habe, nicht ohne weiteres entnehmen dürfen, daß er sich nunmehr gefahrlos mit dem Kran in unmittelbarer Nähe der Schienen bewegen könne. Nach den insoweit nicht angegriffenen tatrichterlichen Feststellungen hatte er sich mit dem Beklagten nicht darüber verständigt, wann der Kran in den Schienenbereich einfahren durfte. Daß diesem Zeitpunkt besondere Bedeutung für den gefahrlosen Einsatz des Krans am Koksofen angesichts des Automatikbetriebs der Löschzüge zukam, mußte aber auch ihm vor Augen stehen. Schon das Landgericht hat nämlich festgestellt, daß ihm die Betriebsverhältnisse der Kokerei, auf deren Gelände er nach eigenen Bekundungen mehrere Jahre hindurch Einsätze gefahren hatte, bekannt waren. Er mußte deshalb wissen, daß er mit dem Kran in den Schienenbereich nur dann gefahrlos hineinfahren konnte, wenn dafür gesorgt war, daß der Verkehr der Löschzüge während des Aufenthalts des Krans in dem Gefahrenbereich ruhte. Hierüber hatte er sich aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts durch Absprache mit dem Beklagten nicht vergewissert. Die erforderliche Gewißheit konnte ihm auch nicht das Verhalten des Beklagten an der Absperrung verschaffen: immerhin hatte dieser ihm vor der Absperrung Halt geboten. Der Grund dafür war für ihn bei verständiger Würdigung nicht offensichtlich: Das Haltegebot konnte gegeben worden sein, weil vor einer Weiterfahrt des Krans die Absperrung entfernt werden mußte; es konnte aber auch, wie es in Wahrheit auch gemeint war, den Zweck haben, zunächst den letzten Löschwagen abzuwarten, mit dem, wie der Beklagte wußte, noch zu rechnen war. Die letztere Bedeutung lag auch aus der Sicht von P. besonders nahe, weil auch nach seiner Kenntnis der Verhältnisse der Einsatz, wie ausgeführt, in eine kritische Phase eintrat.

Unter den gegebenen Umständen durfte er jedenfalls nicht sicher sein, daß die Aufforderung zum Anhalten nur wegen der Absperrung gegeben war. Daß sich der Beklagte nach seinem Haltegebot daran gemacht hatte, die Absperrung wegzuräumen, konnte die Unklarheiten über den richtigen Zeitpunkt des Einsatzes für P. nicht beseitigen. Die Absperrung mußte in jedem Falle entfernt werden; auch wenn P. mit der Weiterfahrt noch warten sollte, hatte das Vorgehen des Beklagten seinen Sinn. Schließlich kann die Revision für sich auch nichts aus dem Umstand herleiten, daß der Beklagte bei der Vorbesichtigung P. zur Eile gemahnt hatte; diese allgemein gegebene Anweisung war von P. nicht ohne weiteres dahin aufzufassen, daß er auch nach Erreichen der Absperrung sofort mit dem Einsatz des Krans am Ofen beginnen sollte und sich um den Löschzugverkehr nicht zu kümmern brauchte. All das hätte dieser nur annehmen dürfen, wenn er sich durch Rücksprache mit dem Beklagten über den Löschzugverkehr ein genaues Bild hätte machen können. An dieser Voraussetzung fehlte es jedoch.

b) Der Revision kann auch nicht darin gefolgt werden, daß P. die Durchführung des Einsatzes ganz in die Hand des Beklagten legen und sein Augenmerk allein darauf richten durfte, "unbedingt und auf schnellstmögliche Weise" die Anordnung des Beklagten zu befolgen. Die Sorge für einen gefahrlosen Einsatz des Krans an der Arbeitsstelle war Sache auch des P.; auch er hatte sich durch Verständigung mit dem Beklagten darüber zu vergewissern, wann der Kran gefahrlos in den Schienenbereich einfahren konnte, und durfte sich ohne diese Absprache nicht mit der Vorstellung beruhigen, es sei schon dafür gesorgt, daß der Löschzug-

verkehr während der Arbeit ruhen werde. Unter dem Eindruck, daß es zu dieser Klarstellung nicht gekommen war, mußte er sich überlegen, wie er das Vorgehen des Beklagten verstehen sollte. Er konnte sich nicht darauf verlassen, dieser werde ihm über das Haltegebot hinaus einen deutlicheren Hinweis gegeben haben, wenn noch mit dem Erscheinen eines Löschwagens zu rechnen war.

3. Rechtsfehlerhaft sind jedoch die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht die Quote bemißt, die sich die Klägerin nach § 254 Abs. 1 BGB zurechnen lassen muß.

a) Allerdings ist die Abwägung der Verursachungsanteile für die Schadensentstehung, nach der sich die Bemessung der von der Klägerin selbst zu tragenden Schadensquoten nach § 254 BGB in erster Linie richtet, grundsätzlich Aufgabe des Tatrichters, der insoweit durch § 287 ZPO besonders freigestellt ist. Deshalb ist es revisionsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht das Fehlverhalten des P., das sich die Klägerin nach den vorstehenden Ausführungen zurechnen lassen muß, im Vergleich mit der dem Beklagten vorzuwerfenden Nachlässigkeit für gleich schwer ansieht. Zutreffend ist das Berufungsgericht dabei davon ausgegangen, daß sowohl dem Beklagten als auch P. nur die festgestellten Umstände angelastet werden können. Danach steht im Vordergrund der Abwägung das Mißverständnis über den genauen Zeitpunkt für das Einfahren des Krans in den Schienenbereich. Zu dem Unfall wäre es nach den insoweit von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht gekommen, wenn beide zuvor eine klare Absprache darüber getroffen hätten, auf welches Zeichen hin P.

mit dem Kran in die Nähe der Gleisanlage vorfahren sollte. Es nicht zu diesem Mißverständnis kommen zu lassen, war aber, wie ausgeführt, die Aufgabe nicht nur des Beklagten, sondern auch von P. So gesehen hat das Berufungsgericht die Grenzen seines tatrichterlichen Ermessens nicht überschritten, wenn es das Verschulden jeder Seite für gleich schwer wertet. Auf den Umstand, daß der Beklagte zuvor P. zur Eile gemahnt und nach seinem eigenen Vorbringen zumindest nicht ausdrücklich darauf hingewiesen hat, er solle nicht über die Gleise fahren, sondern den Kran vor den Schienen abstellen, ist das Berufungsgericht eingegangen. Wenn die Revision hieraus eine andere Bewertung der Verschuldensanteile herzuleiten sucht, begibt sie sich auf das ihr verschlossene Gebiet tatrichterlicher Würdigung.

b) Demgegenüber ist es verfehlt, wenn das Berufungsgericht zwar der Klägerin die Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs, nicht aber dem Beklagten die Betriebsgefahr des Löschwagens angerechnet und deshalb diesem eine geringere Quote als der Klägerin angelastet hat, obwohl nach Ansicht des Berufungsgerichts die von beiden Unfallfahrzeugen ausgehenden Gefahren gleich hoch anzusetzen sind.

Der Beklagte muß sich aufgrund seines festgestellten Verschuldens bei der Abwägung nach § 254 BGB alle Gefahren zurechnen lassen, die sich in dem Zusammenstoß des Löschzugs mit dem Kranwagen verwirklicht haben. Dazu gehören auch die Gefahren aus dem Betrieb des Löschzugs, die sich im Unfall ausgewirkt haben, ebenso die sich im Zusammenstoß verwirklichenden "Be-

triebsgefahren" des Autokrans. Das gilt ohne Rücksicht darauf, daß im Streitfall der Löschzug (zufällig) zu dem Betrieb gehörte, für den er selbst tätig war. Diese "Betriebsgefahren" haben insoweit an den Unfallursachen teil, die sich der Beklagte aufgrund seines Verschuldens zurechnen lassen muß und die als solche bei der Abwägung nach § 254 BGB auch ihm anzulasten sind. Daß grundsätzlich nur der Unternehmer der Eisenbahn für deren Betriebsgefahr einzustehen hat, hat für die Haftung Dritter nur Bedeutung, solange diesen nicht aus einem anderen Zurechnungsgrund als dem der für den Bahnbetrieb durch das Haftpflichtgesetz geschaffenen Gefährdungshaftung die Verwirklichung dieser Betriebsgefahr zuzurechnen ist. Soweit sie aber die Verwirklichung der Betriebsgefahr aufgrund ihres Verschuldens zu verantworten haben, müssen sie auch für dieses Unfallrisiko einstehen. Deshalb ist der Beklagte auch bei der Abwägung der Verursachungsanteile nach § 254 Abs. 1 BGB von den Betriebsgefahren des Löschzuges nicht freigestellt.

4. Daraus ergibt sich, daß die Bemessung der Schadensquote für den Beklagten nicht bestehen bleiben kann.

Aufgrund des feststehenden Sachverhalts kann der erkennende Senat die Schadensquote selbst bemessen. Da davon auszugehen ist, daß das Fehlverhalten des Beklagten gleich schwer wiegt wie das des Kranführers P., für das die Klägerin einzustehen hat, ist es angemessen, beiden Parteien einen gleich großen Anteil an dem Unfallschaden zuzumessen. Dieser Auffassung ist auch das Landgericht gewesen.

Auf die Revision der Klägerin war deshalb unter  
Zurückweisung ihres Rechtsmittels im übrigen das Urteil  
des Landgerichts insoweit wiederherzustellen.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann