

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

38

HaftpflG § 1

2204 061

Fährt 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.

BGH, Urt. v. 5. März 1963 - VI ZR 15/62 - OLG Celle
IG Hildesheim

VI ZR 15/62

V e r k ü n d e t
am 5. März 1963
Hoffmeister, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten, M [REDACTED],
A [REDACTED], gesetzlich vertreten durch ihren Hauptge-
schäftsführer,

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten der
Bundesbahndirektion in H [REDACTED], J [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündli-
che Verhandlung vom 1. Februar 1963 unter Mitwirkung der Bun-
desrichter Dr. Kleinewofers, Dr. K.E.Meyer, Dr. Bode, Dr. Hauß
und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom
18. November 1961 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Ent-
scheidung, auch über die Kosten der Revision, an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 1. Oktober 1957 kam der Verkaufsleiter Alfred L. ums Leben, als er mit seinem Motorrad den Bahnübergang Sauteichsfeld der Bundesbahnstrecke Hildesheim-Braunschweig überqueren wollte. Die Klägerin, bei der L. gegen Unfall versichert war, hat der Witwe und den beiden Kindern des L. ein Sterbegeld gewährt und zahlt ihnen eine Unfallrente. Sie verlangt von der Beklagten Ersatz ihrer Leistungen mit dem Hinweis, daß die Ersatzansprüche der Hinterbliebenen nach § 1542 RVO auf sie übergegangen seien.

L. wollte an diesem Tage gegen 21.08 Uhr von seiner Arbeitsstätte in der Bavenstedter Straße in Hildesheim nach Feldbergen, seinem Wohnort fahren. Die Straße Sauteichsfeld, die er auf diesem Wege befuhr, ist in ihrem nördlichen Teil bis zu der Stelle, an der die eingleisige Bahnstrecke Hildesheim-Braunschweig die Straße kreuzt, ein beiderseits noch unbebauter, wenig befestigter und nicht beleuchteter Feldweg. Der jenseits des Bahnübergangs befindliche Teil der Straße ist auf der linken (östlichen) Seite mit Häusern bebaut, befestigt und beleuchtet. Der Bahnübergang ist durch eine fernbediente Schranke gesichert und hat keine eigene Beleuchtung. Er wird aber in gewissem Umfang durch eine Straßenlaterne beleuchtet, die sich in der Nähe und zwar bei dem ersten Hause des südlichen Teils der Straße befindet. Als L. die Straße Sauteichsfeld befuhr, war oder wurde die Schranke geschlossen, weil aus Richtung Braunschweig ein Güterzug herankam. L. fuhr mit seinem Motorrad gegen den nördlichen Schrankenbaum und wurde über die Schranke hinweg geschleudert. Später wurde er auf

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



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

der gegenüberliegenden Seite des Bahndammes mit einem Schädelbasisbruch und einem Bruch der Halswirbelsäule tot aufgefunden. Sein Motorrad wurde ebenfalls auf der anderen Seite des Bahnübergangs gefunden. An ihm war nur der Rückspiegel beschädigt.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte sei nach dem Reichshaftpflichtgesetz und auch wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht verpflichtet, den Unfallschaden zu ersetzen. Sie hat geltend gemacht: I. ■ sei nach dem Anprall gegen die Schranke noch von dem vorüberfahrenden Güterzug erfaßt worden. Aber selbst wenn das nicht der Fall gewesen sei, habe sich der Unfall im Sinne des § 1 HpflG bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet, denn das Schließen der Schranke habe in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Herannahen des Güterzuges, also mit einem Betriebsvorgang der Eisenbahn gestanden. Da die Straße schon damals ein verkehrsreicher öffentlicher Weg gewesen sei, habe der Bahnübergang bei geschlossenen Schranken beleuchtet werden müssen.

Mit der Klage hat die Klägerin 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 Wiederverheiratung der Klägerin, 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 um Klageabweisung gebeten. Sie hat geltend gemacht: Eine Haftung nach dem Reichshaftpflichtge-

setz entfalle, weil L nicht von dem Zug erfaßt worden sei. Zu einer Beleuchtung der Schranken habe kein Anlaß bestanden, denn es habe sich um keinen verkehrsreichen Bahnübergang gehandelt (§ 49 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung). Die beiden Schrankenbäume seien mit einem besonders gut sichtbaren, auch bei Dunkelheit leicht erkennbaren Rot-Weiss-Anstrich versehen gewesen. Außerdem werde durch die üblichen Warnzeichen rechtzeitig auf den Bahnübergang aufmerksam gemacht. Der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß L unaufmerksam und zu schnell gefahren sei. Er habe den Bahnübergang von seinen täglichen Fahrten von und zur Arbeitsstelle und aus den Geschäftsfahrten für seine Arbeitgeberin genau gekannt. Außerdem habe er nicht nur die geschlossene Schranke, sondern bei der Übersichtlichkeit der Bahnstrecke auch den herankommenden beleuchteten Zug sehen können.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht meint, die Beklagte könne nicht nach § 1 HpfLG zur Verantwortung gezogen werden, weil der Unfall des L sich nicht bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet habe. Diese Ansicht kann nicht gebilligt werden.

I ■ ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts gegen die bereits geschlossene Schranke gefahren und mit Schulter und Hals so heftig gegen den nördlichen Schrankenbaum gestoßen, daß er dabei die zu seinem Tode führenden Verletzungen erlitten hat. Er ist mit dem Güterzug der Beklagten nicht in Berührung gekommen. Dieser Unfallverlauf steht entgegen der Meinung des Berufungsgerichts nicht der Annahme entgegen, daß I ■ "bei dem Betriebe einer Eisenbahn" getötet worden ist, wie § 1 HpflG als Voraussetzung für die Gefährdungshaftung des Bahnunternehmers fordert.

Allerdings hat das Reichsgericht in älteren Entscheidungen die Ansicht vertreten, das Anrennen an eine herabgelassene Bahnschranke sei kein Unfall beim Eisenbahnbetrieb (u.a. Urteil vom 27. Mai 1909 in EE 26, 178 Nr. 145). Dabei hat es sich von der Erwägung leiten lassen, daß in einem solchen Falle die innere kausale Beziehung zu dem Eisenbahnbetrieb und dessen Gefahren fehle; die Sache sei nicht anders zu beurteilen als ein Zusammenstoß mit einem in der Nacht herabgelassenen Zollschlagbaum der Landstraße. Diese Betrachtungsweise beruht auf einer zu engen Auslegung des Betriebsbegriffes und wird dem Sinn und Zweck des § 1 HpflG nicht in ausreichendem Maße gerecht. Nach der heute herrschenden Auffassung ist nicht allgemein zu fordern, daß der Unfall durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Beförderungsmitteln nicht verbunden sind. Ein Betriebsunfall der Bahn liegt vielmehr auch dann vor, wenn ein unmittelbarer äußerer - örtlicher und zeitlicher - Zusammenhang zwischen einem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Eisenbahn be-

steht (BGHZ 1, 17; RGZ 126, 137 und 144 S. 206, 208). Dabei sind, wie der Senat in seinem zur Veröffentlichung vorgesehenen Urteil vom 15. Januar 1963 - VI ZR 75/62 - ausgesprochen hat, auch die der Vorbereitung und der Abwicklung der Beförderung dienenden Vorgänge dem Bahnbetrieb zuzurechnen, wenn sie im Zusammenhang mit wirklich ablaufenden Beförderungsvorgängen stehen. So liegt die Sache aber, wenn die Schranken an Bahnübergängen geschlossen werden, weil sich ein Zug nähert. Die Sperrung der Straße, die hierdurch herbeigeführt wird, soll Störungen und Gefahren, die sich an den Wegübergängen für die Eisenbahntransporte ergeben, verhindern und gleichzeitig den Straßenverkehr vor den aus dem Eisenbahnbetrieb drohenden Gefahren schützen. Sie dient daher der Durchführung der Bahntransporte und steht in engem Zusammenhang mit ihnen, so daß ein Unfall, der sich hierbei ereignet, ein Betriebsunfall der Bahn ist. Das kann entgegen einer im Schrifttum vertretenen Meinung nicht auf Unfälle beschränkt werden, die mit dem Herablassen und Öffnen der Schranken, also mit diesen Bewegungsvorgängen zusammenhängen. Vielmehr muß das Gleiche gelten, wenn die Schrankenbäume bereits zur Ruhe gekommen, die Schranken also völlig geschlossen sind. Mit dem Herablassen der Schranken beginnt ein einheitlicher Betriebsvorgang, der andauert, bis die Schranken wieder geöffnet sind. Diese einheitliche Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Durchfahren eines Zuges, dient also als Ganzes der Beförderungstätigkeit der Bahn. Führt also ein Kraftfahrzeug gegen eine Schranke, die wegen der Annäherung eines Zuges geschlossen ist, so steht ein solcher Unfall in so nahem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb, daß es gerechtfertigt ist, auch in diesem Falle § 1 HpflG anzuwenden (ebenso OLG Hamm MDR 1960, 140 Nr. 67; OLG Königsberg HRR 1937 Nr. 1527 = VAE 1937 und Wussow, Unfallhaft-

pflichtrecht 7. Aufl. Textziffern 733, 734. Anderer Ansicht sind: OLG Neustadt NJW 1953, 387 = VRS 5, 30; Biermann, Das Reichshaftpflichtgesetz 2. Aufl. § 1 Anm. 5; Böhmer, Das Reichshaftpflichtgesetz, 1950, § 1 Anm. 6 und VersR 1960, 197; Friese, Das Reichshaftpflichtgesetz 1950, § 1 Anm. B II 2 a und B II 3 c; Geigel, Der Haftpflichtprozeß 9. Aufl. S. 280 und 283 sowie Goltermann, Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Eisenbahnübergang mit Schranken Erl. 1 Anm. B I 1 und NJW 1953, 387).

II. Soweit das Berufungsgericht eine Schadenersatzpflicht der Beklagten aus § 823 BGB verneint, geben seine Ausführungen ebenfalls Anlaß zu rechtlichen Bedenken.

1. Nach dieser Bestimmung wäre die Beklagte zum Schadenersatz verpflichtet, wenn sie den Anforderungen nicht genügt hätte, die die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBBO) an die Sicherung derartiger Übergänge stellt, vor allem wenn der Bahnübergang am Sauteichsfeld nach § 49 Abs. 2 EBBO bei Dunkelheit hätte beleuchtet werden müssen, solange die Schranken geschlossen waren. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, aus dieser Vorschrift lasse sich keine Pflicht zur Beleuchtung des Übergangs herleiten, weil die Straße Sauteichsfeld kein verkehrsreicher Weg gewesen sei, wie § 49 Abs. 2 EBBO als Voraussetzung für die Beleuchtung des Übergangs fordere. Dabei hat es die Frage des Verkehrsreichtums nach den Verhältnissen beurteilt, wie sie in den Abendstunden nach 20.00 Uhr im allgemeinen bestanden haben. Es ist jedoch offen geblieben, ob dort zu anderen Zeiten, vor allem zur Zeit des Geschäftsschlusses der in der Nähe gelegenen Betriebe starker Verkehr geherrscht hat. Diese Betrachtungsweise ist zu eng. Will man dem Siche-

rungszweck, den § 49 Abs. 2 EBO verfolgt, gerecht werden, so muß eine Pflicht zur Beleuchtung der Schranke schon dann bejaht werden, wenn zu irgendeiner Zeit, in der es dunkel zu sein pflegt, dort häufiger so starker Verkehr war, daß die Straßenbenutzer der Bahnstrecke keine ausreichende Aufmerksamkeit mehr zuwenden konnten. Der Senat hat schon in seinem Urteil vom 3. Dezember 1955 - VI ZR 257/54 - VersR 1956, 99 darauf hingewiesen, daß es bei der Prüfung, ob eine Straße verkehrsreich ist, nicht darauf ankommt, daß sich der Unfall gerade zu einer verkehrstillen Zeit ereignet hat. Soweit aus dieser oder einer früheren Entscheidung (VI ZR 130/52 vom 21. November 1953, VersR 1954, 81) gefolgert werden könnte, der Verkehrsreichtum müsse im allgemeinen zur Unfallzeit bestanden haben, wird diese Auffassung nicht aufrechterhalten.

2. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts kann der Beklagten auch nicht vorgeworfen werden, daß sie ihre Pflicht zur Sicherung des Verkehrs aus anderen Gründen verletzt habe. Das Berufungsurteil geht zutreffend davon aus, daß der Unternehmer einer Eisenbahn auf Grund der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht über die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hinaus verpflichtet sein kann, Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf einem Bahnübergang zu treffen, wenn sich diese im einzelnen Fall als notwendig erweisen, um besonderen Gefahren des Bahnbetriebes vorzubeugen (Urteil des BGH vom 3. Dezember 1953 - VI ZR 257/54 - VersR 1956, 99). In diesem Zusammenhang ist festgestellt, daß die Schranken am Bahnübergang Sauteichsfeld bei Dunkelheit und ungünstigen Witterungsverhältnissen, wie sie zur Zeit, des Unfalls bestanden, schlecht zu sehen waren, was zum Teil darauf beruhte, daß die etwa 15 m am Bahnübergang entfernt stehende Straßenlaterne

eine gewisse Blendung bewirkte. Gleichwohl hält das Berufungsgericht eine Beleuchtung der Bahnschranke nicht für erforderlich. Es begründet das - neben anderen Erwägungen - in erster Linie damit, daß der Verkehr abends äußerst gering gewesen sei. Auch hier kommt es aber nicht, wie das Berufungsgericht anzunehmen scheint, auf den Verkehrsumfang an, wie er in den Stunden nach 20.00 Uhr dort üblich war. Für die Frage ob die Blendwirkung der Straßenlaterne eine Beleuchtung der Bahnschranke erforderte, ist es vielmehr ebenso wie im Rahmen des § 49 Abs. 2 EBBG auf die gesamte Zeit der Dunkelheit abzustellen. Die Abweisung der Klage läßt sich daher auch in diesem Punkte nicht mit den Gründen rechtfertigen, die das Berufungsgericht bisher seinem Urteil gegeben hat.

III. Nun hat das Berufungsgericht zwar hilfsweise auch eine Abwägung nach § 17 StVG vorgenommen und dabei unterstellt, daß der Beklagten ein gewisses Verschulden zur Last zu legen sei. Es ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die Beklagte, selbst wenn sie ein Verschulden treffe, nicht zum Schadensausgleich heranzuziehen sei, weil L. den Unfall ganz überwiegend durch sein eigenes Verschulden verursacht habe. Indes läßt sich das Berufungsurteil auch mit dieser Hilfsbegründung nicht aufrecht erhalten. Abgesehen von den Bedenken, die dagegen bestehen, die feststehende Verantwortung des einen Teils gegen ein unterstelltes Verschulden des anderen Teils abzuwägen (vgl. das Urteil des BGH vom 17.9.1962 - III ZR 212/61 - VersR 1962, 1103), legen die Ausführungen des Berufungsgerichts die Annahme nahe, daß es bei seiner Abwägung die Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht berücksichtigt und vor allem nicht beachtet hat, daß die von der Bahn ausgehende Gefahr durch die Blendwirkung der Straßenlaterne über das gewöhnliche Maß hinaus gesteigert war. Ob

dieser Zustand auf einem Verschulden der Beklagten beruht, läßt sich auf Grund der bisherigen Feststellungen nicht abschließend beurteilen. Da die Frage, ob die Beklagte ihre Pflicht zur Sicherung des Verkehrs schuldhaft verletzt hat, nochmals vom Tatrichter geprüft werden muß, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens hängt von dem endgültigen Ausgang der Sache ab und war daher dem Berufungsgericht vorzubehalten.

Dr. Kleinewefers

BR Dr. K.E.Meyer ist
beurlaubt und daher
verhindert zu unter-
zeichnen.

Dr. Bode

Dr. Kleinewefers

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner