

VI ZR 26/59

Verkündet
am 9. Februar 1960

2219 100

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 Rh[REDACTED] Ba[REDACTED] AG in D[REDACTED], Wi[REDACTED]platz
[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,

Beklagten, Berufungsbeklagten, Anschlußberufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die M[REDACTED]-und Kl[REDACTED]-Be[REDACTED] (ge-
setzliche Unfallversicherung) in Dü[REDACTED], K[REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin, Berufungsklägerin, Anschlußberufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 9. Februar 1960 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Kleine-
wefers, Dr. Bode, Dr. Hauß und Heinrich Meyer

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Düsseldorf vom 27. November 1958 aufgehoben,

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der ortskundige Vorzeichner Johann V. aus Bü. befuhr am Morgen des . 1956 mit seinem Kraftrad die Bundesstraße (G. Straße) von N. nach D., um sich zu seiner Arbeitsstelle zu begeben. Um 6.55 Uhr stieß er in Höhe des Hauses Nr. mit dem fünften Wagen eines Güterzuges der Beklagten zusammen, der auf dem in einer leichten Mulde gelegenen, zu einem Industriebetrieb führenden Gleis von rechts her die Straße überquerte. Vogt starb an den Folgen der erlittenen Verletzungen. Auf die Kreuzung, die nicht durch Schranken oder Blinklichter gesichert ist, war durch die vorgeschriebenen Warnschilder aufmerksam gemacht. Die Straße war damals durch Gaslaternen beleuchtet. Der Lokomotivführer hatte, wie das durch § 5 Ziffer 5 der Dienstanweisung der Beklagten vorgeschrieben war, vor Überquerung der Straße angehalten und dann den aus sechs Güterwagen bestehenden Zug mit einer Geschwindigkeit von 15 km/st über die Straße fahren lassen. Ein Rangierer hatte sich auf der südlichen, V. abgekehrten Straßenseite aufgestellt und den Verkehr durch Lichtzeichen gewarnt. Er war beim Anfahren des Zuges einige Schritte mitgegangen und dann auf den Zug aufgestiegen. Das Zugpersonal bemerkte den Anprall des Motorrades nicht.

Die Klägerin und die Bu. f. A. haben an die Hinterbliebenen des Getöteten Versicherungsleistungen zu erbringen, deren Ersatz von der Beklagten verlangt wird. Die Bu. hat ihre Rückgriffsforderungen an die Klägerin abgetreten. Diese vertritt die Auffassung, die Organe der Beklagten hätten es schuldhaft unterlassen, die angesichts der Gefährlichkeit der Zugüberquerung erforderlichen Schutzmaßnahmen für den Straßenverkehr zu treffen. Die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr

- 3 -

sei besonders hoch, zumal auch das Zugpersonal schuldhaft das Überqueren des Zuges nicht ausreichend gesichert habe. Das Mitverschulden des Getöteten könne nur mit einem Drittel in Rechnung gestellt werden.

Die Klägerin hat beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 5.297,90 DM nebst Zinsen zu zahlen;
2. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin diejenigen Aufwendungen zu ersetzen, welche sie und die Bu [REDACTED] f. A [REDACTED] in B [REDACTED] Wi [REDACTED] auf Grund des tödlichen Unfalls des Johann V [REDACTED] vom [REDACTED] 1956 an dessen Hinterbliebene geleistet und noch zu leisten haben, soweit sich die Aufwendungen im Rahmen von zwei Drittel des nach § 3 RHG in Betracht kommenden Schadens der Hinterbliebenen halten, zeitlich beschränkt bis zum 9. Februar 1985.

Die Beklagte, die ein Verschulden ihrer Organe und ihres Personals bestreitet, ist der Ansicht, der Unfall sei ausschließlich auf die überhöhte Geschwindigkeit und die Unachtsamkeit des Kraftradfahrers zurückzuführen, der die auf seiner Fahrt zur Arbeitsstelle liegende Gleiskreuzung und ihre Gefahr genaugenkannt habe.

Das Landgericht hat durch Teil- und Grundurteil wie folgt entschieden:

Es wird festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin diejenigen Aufwendungen zu erstatten, welche sie und die Bu [REDACTED] f. A [REDACTED]



B- Wi- auf Grund des tödlichen Unfalls des Johann V- vom . 1956 an dessen Hinterbliebene geleistet und noch zu leisten haben, soweit sich die Aufwendungen im Rahmen von einem Viertel des nach § 3 RHG in Betracht kommenden Schadens der Hinterbliebenen halten, zeitlich beschränkt bis zum 9. Februar 1985. Der weitergehende Feststellungsanspruch wird abgewiesen.

Mit der Berufung hat die Klägerin um Erhöhung der Schadensquote auf zwei Drittel gebeten. Die Beklagte hat mit der Anschlußberufung Abweisung der Klage beantragt.

Das Berufungsgericht hat die Anschlußberufung zurückgewiesen und auf die Berufung der Klägerin die von der Beklagten zu ersetzende Schadensquote auf zwei Fünftel erhöht. Die Beklagte verfolgt mit ihrer Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, den Antrag auf Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat die gemäß § 17 StVG erforderliche Schadensabwägung dahin vorgenommen, daß die Beklagte die übergangenen Schadensersatzforderungen zu zwei Fünfteln zu befriedigen hat. Bei dieser Entscheidung war für das Berufungsgericht maßgebend, daß die Beklagte eine erhebliche, von ihrem Bahnbetrieb ausgegangene Gefährdung zu vertreten hat. Ausserdem macht das Berufungsgericht den Organen der Beklagten den Schuldvorwurf, nicht für eine wirksamere Sicherung des Straßenverkehrs während der Überquerung des Zuges gesorgt zu haben. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hätten auf beiden Seiten des Zuges mit Handlampen versehene Bedienstete der Beklagten stehen und den

Verkehr so lange warnen müssen, bis der letzte Wagen des Zuges die Fahrbahn der Straße verlassen habe. Andererseits berücksichtigt das Berufungsgericht, daß dem Getöteten eine grobe Fahrlässigkeit zur Last zu legen ist. Dieser hätte an der ihm angezeigten und bekannten Gefahrenstelle seine Fahrweise darauf einstellen müssen, daß ein Zug die Straße überqueren werde. Den ursächlichen Anteil an der Unfallentstehung, der auf die verkehrswidrige Fahrweise des Getöteten und die Betriebsgefahr seines Kraftrades entfällt, schätzt das Berufungsgericht höher ein als die von der Beklagten zu vertretenden Umstände. So ist es zu der Schadensverteilung von zwei Fünftel (Bahn) zu drei Fünfteln (Kraftrad) gekommen.

2. Die Revision beanstandet insbesondere, daß den Organen der Beklagten der Vorwurf eines Organisationsverschuldens gemacht worden ist. Der Angriff der Revision mußte im Ergebnis Erfolg haben. Zwar ist dem Standpunkt des Berufungsgerichts beizupflichten, der Bahnunternehmer werde noch nicht ohne weiteres durch den Nachweis entlastet, daß die für Straßenüberquerungen der Bahn angeordneten Sicherungsmaßnahmen den durch die Aufsichtsbehörde genehmigten Betriebsvorschriften entsprochen (BGHZ 11, 175 [77]). Doch muß in diesem Falle der Vorwurf, es seien schuldhaft weitere erforderliche Sicherungsvorkehrungen unterlassen worden, besonders sorgfältig begründet werden. Die Ausführungen des Berufungsurteils leiden zunächst darunter, daß sie auf die in den Eisenbahnbau- und Betriebsordnungen enthaltenen Rechtsvorschriften über Wegübergänge, ihre Sicherung und ihre Bewachung überhaupt nicht eingehen (vgl. etwa §§ 18, 46 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung; näherer Nachweis bei Goltermann: Die Kennzeichnung und Sicherung des Eisenbahnübergangs in Kraftfahrzeugrecht von A bis Z vgl. ferner BGH VersR 1956, 99 = VRS 10, 178). Soweit der hier

zur Erörterung stehende Eisenbahnübergang als unübersichtlich und verkehrsreich gekennzeichnet wird, bestehen mangels näherer Darlegungen Zweifel, ob das Berufungsgericht den verkehrsrechtlichen Sinn dieser Kennzeichnung erkannt hat, da im allgemeinen ein verkehrsreicher und unübersichtlicher Übergang durch Schranken oder eine Blinkanlage gesichert werden muß (vgl. Goltermann aaO, Erl. 1 Bl. 4-5). Geht man davon aus, daß nach den tatsächlichen Gegebenheiten rechtlich kein Zwang für eine Sicherung durch Schranken oder eine Blinkanlage bestand, so stellt sich die Frage, ob unter den besonderen örtlichen Verhältnissen mehr veranlaßt werden mußte, als es § 5 der genehmigten Dienstanweisung der Beklagten vorschreibt. In diesem Zusammenhang hätte das Berufungsgericht mindestens auf die unter Beweis gestellten Behauptungen über die damaligen Beleuchtungsverhältnisse an dem Eisenbahnübergang näher eingehen müssen, die nach dem Vortrag der Beklagten für die Erkennbarkeit des Zuges günstig waren (§ 286 ZPO). Weiter könnte die Behauptung der Beklagten von Bedeutung sein, die Sicherheitsvorkehrungen an dem Gleisanschluß seien laufend von Sachverständigen der Bundesbahn überprüft worden. Ließ die Bundesbahn Zugüberquerungen unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen genau so wie die Beklagte sichern, so könnte dies für die Entscheidung der Schuldfrage immerhin ins Gewicht fallen. Natürlich darf der Sorgfaltsmaßstab nicht schlechthin nach der Üblichkeit bemessen werden. Da aber über den Schuldvorwurf nicht aus der Rückschau nach dem Unfall, sondern von der sich damals darbietenden Lage zu entscheiden ist, so besteht Anlaß, darauf einzugehen, welche Erfahrungen bei anderen Eisenbahnunternehmen über eine zweckmäßige Sicherung von Eisenbahnübergängen gemacht waren und welchen Niederschlag diese Erfahrungen damals in Betriebsvorschriften, in der Genehmigungspraxis der Verwaltungsbehörden und in der tatsächlichen Handhabung gefunden hatten. Hierzu wird sich der Tatrichter evtl. durch Anhörung eines

Sachverständigen die notwendigen Grundlagen für eine Beurteilung verschaffen müssen. Auf den in etwa vergleichbaren, vom Senat in seinem Urteil vom 2. Juli 1957 - VI ZR 177/56 - entschiedenen Fall wird hingewiesen, in dem ein Verschulden der verantwortlichen Bahnverwaltung verneint worden ist (vgl. VersR 1957, 588 = VRS 13, 244). Auch im Falle dieses Urteils waren während der Überquerung des Zuges keine Warnposten aufgestellt worden. Bestand für die Beklagte nach den damaligen Rechtsvorschriften und dem Standpunkt der Aufsichtsbehörde keine Verpflichtung zur Unterhaltung einer elektrischen Blinkanlage, so ließe sich nur unter ganz besonderen örtlichen Verhältnissen ein Schuldvorwurf daraus herleiten, daß es die Beklagte unterlassen hat, durch Aufstellung von Warnposten mit Lichtern beiderseits der Züge eine Sicherung zu treffen, die in ihrer Wirkung praktisch etwa einer Blinkanlage gleichgekommen wäre. Schließlich darf bei der Würdigung der Gesichtspunkt nicht ganz zu kurz kommen, daß sich der durch die vorgeschriebenen Ankündigungszeichen gewarnte Straßenverkehr rechtzeitig auf die durch die Annäherung und die Straßenüberquerung eines Zuges gegebene Gefährdung einstellen muß. In diesem Zusammenhang könnte es für das Maß der Sicherungspflicht der Beklagten auch von Bedeutung sein, ob die Warnzeichen gut oder besonders schlecht zu sehen waren, was vom Berufungsgericht dahingestellt worden ist. Was die im Berufungsurteil beiläufig erörterte akustische Warnung des Verkehrs angeht, so hatte die Beklagte behauptet, der Lokführer habe auch während der Straßenüberquerung Pfeifsignale abgegeben. Wie die Revision mit Recht rügt, ist die vom Berufungsgericht angezogene Aussage des Zeugen W. zu diesem Punkt mißverstanden worden. Denn der Zeuge hatte bei seiner Bekundung über die Abstellung des Läutewerks nicht über die Verhältnisse

im Betrieb der Beklagten, sondern über früher bei der Bundesbahn gemachte Erfahrungen berichtet.

3. Die Sache bedarf nach allem weiterer Erörterung und Aufklärung. Für die erforderliche neue Verhandlung durch den Tatrichter sei bemerkt, daß die Beklagte entgegen dem Standpunkt der Revision auch dann mit einem Teil des Schadens belastet werden kann, wenn ein Verschulden ihrer Organe entfällt und die Betriebsgefahr ihrer Bahn geringer zu veranschlagen ist. Ohne weiteres ist allerdings dem Berufungsgericht dahin beizupflichten, daß das Verschulden des Getöteten besonders schwer wiegt. Denn dieser ist nicht etwa, wie es sonst durchweg bei Zusammenstößen an Bahnüberquerungen der Fall ist, durch einen von der Seite kommenden und dort schlecht sichtbaren Zug plötzlich überrascht worden, sondern er ist auf gerader Strecke auf einen bei der Straßenüberquerung begriffenen Zug aufgefahren, der erst nach Abgabe eines Pfeifsignals und Beobachtung des Straßenverkehrs durch einen Warnposten mit der Straßenüberquerung begonnen hatte. Weiter muß die Ortskunde des Kraftradfahrers berücksichtigt werden, die zu besonderer Vorsicht hätte Anlaß geben müssen. Es wird dem Tatrichter vorbehalten bleiben müssen, unter Berücksichtigung der gesamten für den Zusammenstoß ursächlichen Umstände über die Abwägung nochmals zu entscheiden. In verfahrensrechtlicher Hinsicht sei bemerkt, daß über den Grund des Zahlungsanspruchs nicht durch ein Feststellungsurteil, sondern nur durch ein Zwischenurteil gemäß § 304 ZPO entschieden werden kann.

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

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. Hauß

Bundesrichter Heinrich
Meyer ist beurlaubt.

Dr. Bodo

Engels