

VI ZR 57/58

V e r k ü n d e t
am 24. März 1959
[REDACTED], Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Josef V [REDACTED], Landwirt in G [REDACTED]/B [REDACTED],
H [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägers und
Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion S [REDACTED] - N,
H [REDACTED] Straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und
Revisionsbeklagte,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 3. März 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß sowie der Bundes-
richter Dr. Engels, Dr. Karl E. Meyer, Dr. Bode und Dr.
Haus

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom
12. Februar 1958 in der Kostenentscheidung und insoweit
aufgehoben, als die Berufung des Beklagten zurückgewiesen
und der Anspruch der Klägerin - vorbehaltlich der Auf-
rechnung - dem Grunde nach zu mehr als zur Hälfte für ge-
rechtfertigt erklärt worden ist.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 27. April 1953 gegen 21 Uhr befuhr der Beklagte bei diesigem Wetter am Steuer seines überladenen Lastzuges die ihm bekannte Landstraße I. Ordnung von B [REDACTED] nach E [REDACTED] mit einer Geschwindigkeit von mindestens 40 km/st. Vor der Ortschaft S [REDACTED] überqueren die Gleise der eingleisigen Nebenbahnstrecke M [REDACTED]/Sch [REDACTED] von rechts her die eben und gerade verlaufende Straße im stumpfen Winkel von etwa 150°. Der unbeschränkte, damals noch nicht durch eine Blinkanlage gesicherte Bahnübergang war rechts der Straße 166 m vorher durch ein amtliches Verkehrszeichen "Unbeschränkter Bahnübergang" (Bild 6) angekündigt und 5,6 m vor dem Gleis durch ein Warnkreuz (Bild 4 d) kenntlich gemacht. Die volle Sicht auf das aus Richtung M [REDACTED] heranführende Gleis öffnete sich für einen von B [REDACTED] her kommenden Straßenbenutzer wegen eines Felsvorsprungs erst auf etwa 60 m.

Als der Beklagte mit aufgeblendeten Scheinwerfern und bei geschlossenen Fenstern seines Führerhauses auf den Bahnübergang zufuhr, näherte sich von rechts in einer Geschwindigkeit von mindestens 15 km/st ein außerplanmäßiger Militärtransportzug der Klägerin, der die vorgeschriebenen Läute- und Pfeifsignale gab. Wegen eines Defektes in der elektrischen Anlage bestand die Beleuchtung des der Lokomotive vorauslaufenden Tenders aus einer oben in der Mitte der Stirnfläche angebrachten Petroleumlampe. Ob eine zweite gleichartige Lampe vor der linken elektrischen Lampe befestigt war, ist streitig. Hinter der Lokomotive folgten 3 Personenwagen und 23 beladene Güterwagen. Ob die Personenwagen beleuchtet waren, ist ebenfalls streitig.

- 3 -

Der Beklagte, der weder die Signale hörte, noch die Zugbeleuchtung bemerkte, fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit auf den ihm bekannten Bahnübergang ein; sein Lastzug wurde rechts durch den Tender gerammt. Tender, Lokomotive und erster Personenwagen stürzten um, 6 Güterwagen und deren Fracht wurden beschädigt. Ein französischer Soldat erlitt tödliche, ein anderer schwere Verletzungen. Bahnkörper und Gleise wurden auf etwa 30 m aufgerissen, 3 Masten der Fernmeldeanlage stürzten um. Der Lastzug des Beklagten wurde schwer beschädigt, er selbst blieb unverletzt.

Die Klägerin hat ihren Gesamtschaden auf 73 038.32 DM beziffert, hiervon im Hinblick auf die ihr zuzurechnende Betriebsgefahr $\frac{1}{4}$ abgesetzt und von dem so errechneten Restbetrag von 54 778.74 DM die ihr von der Versicherungsgesellschaft des Beklagten schon gezahlten 25 000.- DM abgezogen. Sie beansprucht demgemäß die Zahlung von 29 778.74 DM nebst Zinsen.

Das Landgericht hat den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach bis zu $\frac{2}{3}$ für gerechtfertigt erklärt und dem Beklagten die Aufrechnung mit seinem im Bettragsverfahren nachzuweisenden Schaden vorbehalten. Hiergegen hat der Beklagte Berufung eingelegt mit dem Antrage, den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach nur bis zur Hälfte für gerechtfertigt zu erklären, - und die Klägerin Anschlußberufung mit dem Ziel, daß der Klage in vollem Umfang stattgegeben werde. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen, und auf die Anschlußberufung den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach bis zu $\frac{3}{4}$ des Schadens für gerechtfertigt er-



klärt, - vorbehaltlich der Aufrechnung mit den Schadenersatzansprüchen, die dem Beklagten aus dem Unfall entstanden sind.

Die Revision des Beklagten, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt seinen Berufungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Daß ein Grundurteil unter dem Vorbehalt der Aufrechnung ergehen kann, ist in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs anerkannt (BGHZ 11, 63). Voraussetzung ist allerdings die - wie immer beim Grundurteil notwendig summarische - Feststellung, daß die Klageforderung infolge der Aufrechnung nicht ganz erloschen ist.

Diese Feststellung des angefochtenen Urteils sucht die Revision mit dem Hinweis zu entkräften, daß der Beklagte gegen die der Höhe nach bestrittene Klageforderung von 29 778,74 DM mit einer auf 27 670.- DM bezifferten eigenen Schadenersatzforderung aufrechne; sie rügt es als Mangel der Urteilsbegründung, daß das Berufungsgericht keinen Beweis zur Schadenshöhe erhoben hat und demgemäß nicht im Einzelnen darlegt, wieso und auf Grund welcher Einzelpositionen es annimmt, daß die Klageforderung die Gegenforderung des Beklagten übersteigt.

Die Revision verkennt, daß die von ihr geforderte Spezifikation im wesentlichen die Durchführung des Betrags- wie des Nachtragsverfahrens voraussetzen würde und damit in unzulässiger, weil dem prozeßwirtschaftlichen Zweck des

Grund- und Vorbehaltsurteils entgegenwirkender Weise dem Nachverfahren vorgreifen müßte.

Daß die Schäden der Klägerin den dem Beklagten erwachsenen Schaden erheblich übersteigen, ergibt sich allein aus dem Umfang der unstreitigen Zerstörungen. Erwägt man weiter, daß der Beklagte nicht nur die Betriebsgefahr seines Lastzuges, sondern auch sein unfallursächliches Verschulden zu vertreten hat, so liegt es - keiner weiteren Begründung bedürftig - auf der Hand, daß der Klageanspruch auch nach Abzug der zur Aufrechnung gestellten Gegenforderung, soweit diese begründet ist, zu einem erheblichen Teil zuzusprechen sein wird.

II. In der Sache selbst macht die Revision geltend, daß das Berufungsgericht bei der Schadensabwägung das Verschulden des Beklagten zu hoch und die Betriebsgefahr der Eisenbahn zu gering bewertet habe. Ihren Rügen vermag das angefochtene Urteil nicht standzuhalten. Denn wenngleich die Schadensverteilung nach § 254 BGB in erster Linie Aufgabe des Tätrichters ist, so kann doch seine Schadensabwägung dann mit der Revision angegriffen werden, wenn sie auf rechtsirrtümlichen Erwägungen beruht oder wesentliche Unterlagen unberücksichtigt läßt (BGH Urteil vom 4. Juni 1957 - VI ZR 144/56 = VersR 1957, 572).

(1) Nach der Auffassung des Berufungsgerichts spielt der Streit um die Ordnungsmäßigkeit der Zugbeleuchtung deshalb keine Rolle, weil der Beklagte die vorhandenen Warnzeichen kannte. Denn es sei nicht dargetan, daß der Beklagte den Zug bemerkt hätte, wenn an der Stirnseite des Tenders

statt der Notbeleuchtung die beiden elektrischen Lampen go-
brannt hätten. Auch ohne besondere Anhaltspunkte erscheine
es von vornherein zweifelhaft, ob der Beklagte, der an ei-
nen Zugverkehr nicht gedacht und deshalb zu besonderen Be-
obachtungen keinen Anlaß gesehen habe, die elektrische Zug-
beleuchtung bemerkt hätte. Dazu komme, daß der Beklagte nach
eigener Angabe sein Augenmerk auf die im starken Licht sei-
ner abgeblendeten Scheinwerfer liegende Fahrbahn gerichtet
habe, um so das Einsetzen stärkeren Regens rechtzeitig zu
erkennen, den er wegen seiner nicht abgedeckten Zementla-
dung fürchtete. Habe der Beklagte hiernach überhaupt nicht
in die Richtung des von rechts her herankommenden Zuges
geblickt, so spreche eine sehr erhebliche Wahrscheinlichkeit
dafür, daß er ihn auch bei normaler Beleuchtung durch elek-
trische Positionslampen nicht rechtzeitig erkannt hätte.

Diesen Ausführungen des angefochtenen Urteils liegt
die Außerachtlassung allgemeiner, durch den Sachverständigen
bestätigter Erfahrung und eine Verkennung der Beweislast
zugrunde.

Gemäß § 58 Abs. 1 EBBO müssen die Züge bei Dunkel-
heit Signale führen, die die Spitze des Zuges erkennen
lassen; nach Abschnitt B XII Zg 1 der Eisenbahn-Signal-
ordnung in der Fassung vom 28. Dezember 1934 (RGBI 1935
II 67) besteht das Regel-Spitzensignal der Zugspitze bei
der Fahrt auf eingleisiger Strecke bei Dunkelheit in zwei
weißleuchtenden Laternen in gleicher Höhe vorn am ersten
Fahrzeug.

Das Berufungsgericht durfte nicht unberücksichtigt
lassen, daß die intensive Leuchtstärke zweier normaler

elektrischer Positionslampen sich gerade auch dem unaufmerksamen Auge in weit höherem Grade und auf größere Entfernung aufdrängt, als der verhältnismäßig schwache Lichtschein behelfsmäßiger Petroleumlampen. Das gilt in erhöhtem Maße, wenn das so beleuchtete Fahrzeug - wie hier der Zug auf den Beklagten - in einem Winkel von 150° , d.h. nahezu frontal auf den Straßenbenutzer zukommt. Gerade wenn daher der Beklagte nicht an einen Zugverkehr auf dem Gleis dachte, sondern seine Aufmerksamkeit auf die Straße richtete, ist nach der Lebenserfahrung davon auszugehen, daß er normale, helle und dazu kennzeichnende Positionslampen des Zuges wesentlich eher bemerkt hätte, als die vorhandene schwache und untypische Notbeleuchtung. Dementsprechend hat denn auch der Sachverständige Vo. (was das Berufungsgericht unbeachtet läßt) seiner Überzeugung Ausdruck gegeben, daß die Notbeleuchtung des Zuges eine erhebliche Rolle für die Entstehung des Unfalls gespielt hat.

Das Spitzensignal hat den Zweck, die Annäherung eines Zuges erkennbar zu machen (Besser Komm.z.d.EBBOen, 5. Aufl., Anm. 1 zu § 58). Diesem Zweck muß die Frontbeleuchtung in besonderem Maße dann genügen, wenn die Eisenbahn an unbeschränkten Übergängen den Verkehrsraum einer öffentlichen Straße selbst benutzt und so mit dem Straßenverkehr in unmittelbare Berührung gelangt. Den hiernach zu stellenden Anforderungen hat die Frontbeleuchtung des Transportzuges - zumal bei diesigem Wetter - auch dann nicht entsprochen, wenn nach der Behauptung der Klägerin zwei Petroleumlampen gebrannt haben, die nicht nur an Leuchtstärke hinter dem zurückblieben, was der Verkehr von einer Zugbeleuchtung erwartet, sondern darüber hinaus auch noch in ungewöhnlicher Weise, nämlich in ungleicher Höhe angeordnet waren.

Sowohl die den normalen Helligkeitsgrad nicht erreichende Leuchtstärke, als auch die Art der Anbringung der Notbeleuchtung wirkten sich daher in erhöhendem Sinne auf die Betriebsgefahr der Eisenbahn aus.

Für eine solche konkrete, grundsätzlich stets unfallursächliche Betriebsgefahr (BGH Urteil vom 8. Juni 1956 - VI ZR 102/55 = VersR 1956, 656) muß die Klägerin gemäß §§ 1 ff des hier allein in Betracht kommenden Sachhaftpflicht-Gesetzes bei der Schadensausgleichung entsprechend den Grundsätzen des § 254 BGB eintreten, sofern sie nicht beweist, daß der gefahrerhöhende Betriebsumstand der Notbeleuchtung ohne Einfluß auf den Unfallablauf geblieben ist.

Daß aber die Notbeleuchtung des Zuges keine Unfallursache gewesen wäre, hat nicht einmal das Berufungsgericht für erwiesen erachtet, obgleich es sowohl die stärkere Warnwirkung heller Leuchten, als auch die Auffassung des Sachverständigen außer Betracht läßt.

(2) Dem Umstande, daß der Beklagte Bahnübergang und Warnzeichen kannte und diese mißachten zu dürfen geglaubt habe, entnimmt das Berufungsgericht ferner, es sei unerheblich, ob die Klägerin eine Sicherung des Bahnübergangs durch Schranken oder eine Blinkanlage pflichtwidrig unterlassen habe. Wenn nämlich eine Warnung wegen Ortskunde des Kraftfahrers im Einzelfall nicht notwendig sei, könne im Verhältnis zu ihm wegen Fehlens von Sicherungseinrichtungen, wie Blinkanlagen, von einer erhöhten Betriebsgefahr nicht die Rede sein. Denn der Beklagte könne das Fehlen solcher

Einrichtungen für sich nicht wie ein Ortsunkundiger ins Feld führen, weil der Unfall gerade darauf zurückzuführen sei, daß er leichtsinnigerweise ohne vernünftige Anhaltspunkte davon ausging, er brauche die Warnzeichen nicht zu beachten.

Dabei verkennt das Berufungsgericht, daß Schranken oder Blinkanlagen nicht nur, wie die dem ortskundigen Beklagten bekannten, vorhandenen Warnzeichen, das Vorhandensein eines Bahnübergangs, sondern darüber hinaus auch das Herannahen eines Zuges anzeigen. Denn während die zur Unfallzeit aufgestellten, auf den unbeschränkten Bahnübergang hinweisenden Warnzeichen nur darauf aufmerksam machten, daß hier ein Gleis die Straße überquert, auf dem ein Zug herankommen könnte (was der Beklagte wußte), hätte eine geschlossene Schranke oder das Aufleuchten des roten Blinklichtes darüber hinaus ausgesagt (und womit der Beklagte nicht rechnete) daß ein Schienenfahrzeug tatsächlich kam (vgl. Allgem. Bestimmung über die Sicherung von Wegübergängen in Schienenhöhe durch Warnlichter vom 30. Dezember 1935 - RVerkehrsBl B 1936, 1). Daß von einer geschlossenen Schranke oder vom Aufleuchten roten, "Halt!" bedeutenden Blinklichtes eine stärkere Warnwirkung ausgeht, als vom erkannten bloßen Vorhandensein eines möglicherweise gerade nicht befahrenen Eisenbahngleises, kann nach der Auffassung des erkennenden Senats nicht zweifelhaft sein. Deshalb ist es entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts für die Abwägung zwischen Verschulden und Betriebsgefahr des Beklagten einerseits und der Betriebsgefahr der Klägerin andererseits von Bedeutung, ob gemäß § 18 rechte Spalte Abs. 3 EBO eine Sicherung des Bahnübergangs durch Schranken oder Warnlichter schon vor dem Unfall zu veranlassen gewesen wäre (vgl.

RG DR 1939, 1446 Nr. 15; BGH Urteil vom 3. Dezember 1955
- VI ZR 257/54 = VersR 1956, 99).

Wenn die Eisenbahnfahrzeuge der Klägerin den hier in Rede stehenden Übergang nicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h befuhren, - wie denn auch für den verunglückten Transportzug eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 15 km/h festgestellt worden ist, - so kann es nach § 18 rechte Spalte Abs. 3 Satz 2 EBBO auf sich beruhen, ob der Übergang noch als übersichtlich angesprochen werden kann (vgl. § 46 rechte Spalte Abs. 5 Satz 2 EBBO; BGHZ 11, 180). Entscheidend ist dann allein, ob der Übergang "verkehrsreich" war, d.h. wie die allgemeinen Verkehrsverhältnisse am Bahnübergang im April 1953 gewesen sind und ob zu dieser Zeit in häufiger Wiederkehr ein so starker Verkehr stattgefunden hat, daß die Verkehrsteilnehmer nicht mehr in der Lage waren, auf die Bahnstrecke mit hinreichender Aufmerksamkeit zu achten (BGH Urteil vom 21. November 1953 - VI ZR 130/52 = VersR 1954, 81 f; vom 3. Dezember 1955 - VI ZR 257/54 = VersR 1956, 99; Besser aaO zu § 18 Abs. 3 EBBO S. 59).

Feststellungen darüber aber hat das Berufungsgericht rechtsirrtümlich unterlassen. -

Die Sache bedarf hiernach im Rahmen der Revisionsanträge erneuter tatrichterlicher Erörterung. War an dem Unfall

eine größere Eisenbahnbetriebsgefahr, als bisher vom Berufungsgericht zugrundegelegt, ursächlich beteiligt, so kann das mindernd auf die Beurteilung des Verschuldensgrades zurückwirken, den der Beklagte zu vertreten hat.

Meiß

Engels

Bundesrichter Dr.K.E.Meyer
ist wegen Beurlaubung an
der Unterschrift verhin-
dert.

Meiß

Dr. Bode

Dr. Haus