

Verkündet
am 16. Dezember 1953
Malessa, Justizassistent
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Eisenbahndirektion F. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

- 1.) die Witwe Rita A. [REDACTED] geb. T. [REDACTED] in F. [REDACTED],
K. [REDACTED],
- 2.) die minderjährige Karin A. [REDACTED], ebendort,
- 3.) die minderjährige Rita A. [REDACTED], ebendort, zu 2 und 3
vertreten durch ihre Mutter, die Klägerin zu 1,

Kläger, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 5. Dezember 1953 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter Dr.
Gelhaar, Dr. Meyer, Dr. Bode und Dr. Kaul

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt/
Main vom 4. Dezember 1952 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Ent-
scheidung, auch über die Kosten der Revisionen, an
den 3. Zivilsenat des Berufungsgerichts zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der von dem Ehemann der Erstklägerin und Vater der beiden anderen Kläger, Karl A. [REDACTED], geführte Lastkraftwagen, dessen Halter er gleichzeitig war, wurde am 14. August 1948 auf dem beschränkten schienengleichen Übergang der Eisenbahnlinie Wiesbaden - Frankfurt/Main bei der Blockstelle Taubertsmühle von einem D-Zug erfasst und völlig zerstört. Hierbei wurden Karl A. [REDACTED] und sein Beifahrer getötet.

Die Kläger verlangen von der Beklagten wegen des Todes ihres Ernährers Schadensersatz durch Zahlung von Geldrenten, die Erstbeklagte ausserdem die Erstattung der Beerdigungskosten. Das Landgericht hat diese Ansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten, mit der sie Abänderung des Urteils des Landgerichts dahin begehrt hat, dass die Klageansprüche dem Grunde nach nur zur Hälfte gerechtfertigt seien, ist zurückgewiesen worden. Auf die Revision der Beklagten ist durch Urteil des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 14. Juli 1952 (abgedruckt LM § 1 HaftpflG - (5); VerKR Samml 4, 503; VersR 1952, 358) das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden.

Das Berufungsgericht hat wiederum die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts zurückgewiesen. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte erneut Revision eingelegt, mit der sie ihren vor dem Berufungsgericht gestellten Antrag weiter verfolgt. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

- 3 -

Entscheidungsgründe :

Die Revision ist begründet.

Wie in seinem früheren Urteil ist das Berufungsgericht auch in dem jetzt angefochtenen Urteil zutreffend davon ausgegangen, dass die Beklagte zwar von den Klägern grundsätzlich nach §§ 1 und 3 HaftpflG in Anspruch genommen werden kann, dass aber die Entschädigungspflicht der Beklagten gemäss § 17 StVG von den Umständen des Falles abhängt, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Abwägung der einzelnen Umstände im Rahmen des § 17 StVG ist eine dem Tatrichter obliegende Ermessensentscheidung, die mit der Revision nur dann angefochten werden kann, wenn die Möglichkeit besteht, dass der Abwägung rechtsirrtümliche Erwägungen zugrunde liegen, insbesondere dass nicht alle Unterlagen vollständig und richtig berücksichtigt worden sind (vgl. Gelhaar DAR 1953, 27 mit Nachweisen). Hier werden von der Revision derartige Rechtsfehler mit Recht geltend gemacht.

1.) Wie der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in dem in dieser Sache ergangenen Revisionsurteil ausgeführt hat, ist die Betriebsgefahr des Lastkraftwagens des A [REDACTED] erhöht gewesen, da das Stehenbleiben des Fahrzeugs auf den Schienen nach Lage der Sache nur auf Mängel des Lastkraftwagens oder unsachgemässe Führung durch A [REDACTED] zurückzuführen sein kann und sowohl die eine als auch die andere Ursache eine Erhöhung der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs bedingt. Der III. Zivilsenat hat demgemäss dem Berufungsgericht aufgegeben, diese erhöhte Betriebsgefahr des Lastkraftwagens bei der Abwägung gemäss § 17 StVG zu berücksichtigen. Das Berufungsgericht hatte nach § 565 Abs 2 ZPO diese rechtliche Beurteilung seiner Entscheidung



zugrunde zu legen. Es erübrigte sich daher eine Prüfung der Richtigkeit dieser Ausführungen des Bundesgerichtshofs. Allerdings ist das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil, nachdem es die Ausführungen des Bundesgerichtshofs gebilligt hatte, was ihm nicht zustand, im Gegensatz zu seinem ersten Urteil nunmehr zu dem zutreffenden Ergebnis gelangt, dass die Betriebsgefahr des Lastkraftwagens durch sein Stehenbleiben auf den Schienen erhöht gewesen ist.

a) Das Berufungsgericht fährt sodann jedoch fort, dass sich diese erhöhte Betriebsgefahr bei der gegebenen Sachlage vor allem gegen die Sicherung des Zugverkehrs gerichtet habe. Dem kann nicht gefolgt werden. Bei der durch das Stehenbleiben des Lastkraftwagens auf den Schienen eingetretenen Lage waren in erster Linie der Lastkraftwagen und seine Insassen gefährdet. Es war nach der Lebenserfahrung vor auszusehen, dass bei dem Aufprall eines Zuges auf den Lastkraftwagen mit dessen völliger Zerstörung zu rechnen und dass auch das Leben der Insassen in diesem Falle aufs Höchste bedroht war, wenn sie den Lastkraftwagen nicht rechtzeitig verliessen. Die von dem Lastkraftwagen ausgehende und durch sein Stehenbleiben auf den Geleisen erhöhte Betriebsgefahr richtete sich unter den gegebenen Umständen daher insbesondere gegen den Lastkraftwagen und seine Insassen, wie der Verlauf des Unfalls bestätigt hat. Da das Urteil des Berufungsgerichts nicht klar erkennen lässt, ob es seinen rechtsirrigen Erwägungen bei der Abwägung gemäss § 17 StVG Bedeutung beigemessen hat, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die von dem Berufungsgericht vorgenommene Abwägung von Rechtsirrtum beeinflusst gewesen ist, so daß schon aus diesem Grunde das angefochtene Urteil keinen Bestand haben kann.

b) Wie die Revision mit Recht rügt, ist dem Berufungsgericht bei der Abwägung der beiderseits erhöhten Betriebsgefahr aber noch ein weiterer Rechtsfehler unterlaufen. Das Berufungsgericht hat am Schluss der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils ausgeführt, dass die von dem Lastkraftwagen ausgehende Betriebsgefahr, weil A sich bemüht habe, die von seinem Fahrzeug ausgehende Erhöhung der Betriebsgefahr zu beseitigen, so gering gewesen sei, dass sie gegenüber der erhöhten Betriebsgefahr der Bahn ausser Betracht bleiben müsse. Auch diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden.

Unter "Betriebsgefahr" wird die Summe der Gefahren verstanden, die das Fahrzeug durch seine Eigenheiten in den Verkehr trägt. Sie umfasst mithin alle aus der Natur des Kraftfahrzeugs entspringenden Umstände, die bei dem Betrieb des betreffenden Fahrzeugs unter den gegebenen Verhältnissen Gefahren für die beteiligten Personen und Sachen mit sich bringen (Müller, Strassenverkehrsrecht 17. Aufl § 17 StVG Anm C I c mit Nachweisen). Handelt es sich dabei um solche für einen Unfall ursächlichen Umstände, welche in aller Regel mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbunden zu sein pflegen, so ist der Unfall eine Folge der normalen oder gewöhnlichen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs gewesen. Dagegen ist eine erhöhte Betriebsgefahr gegeben, wenn ein Unfall durch ganz besondere regelmässig nicht vorliegende Umstände verursacht worden ist, welche gesteigerte Gefahren mit sich bringen (Böhmer, RdK 1950, 50 mit Nachweisen). Aus dieser Begriffsbestimmung der gewöhnlichen und der erhöhten Betriebsgefahr ergibt sich, dass es sich um die Berücksichtigung aus der Natur des Kraftfahrzeugs sich ergebender objektiver Umstände handelt; die Betriebsgefahr kann sich daher nicht dadurch verringern, dass sich der Kraftfahrer erfolglos bemüht, die Umstände, die zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr

geführt haben, wieder zu beseitigen. Hier war das Stehenbleiben des Wagens auf den Schienen durch einen Umstand verursacht worden, der eine Erhöhung der allgemeinen Betriebsgefahr des Lastkraftwagens bedingte. Diese gesteigerte Gefahr, die alle beteiligten Personen und Sachen bedrohte, also auch die Insassen des Kraftfahrzeugs, bestand naturgemäss so lange, wie der Lastkraftwagen auf den Schienen hielt. Durch die Bemühungen des A [REDACTED], den Kraftwagen in Gang zu bringen und dadurch die von ihm ausgehende erhöhte Betriebsgefahr zu beseitigen, wurde die eingetretene Erhöhung der Betriebsgefahr nicht gemindert, solange die Versuche keinen Erfolg zeitigten und das Kraftfahrzeug weiter auf den Schienen verblieb. Die dem Urteil des Berufungsgerichts zugrunde liegende Erwägung, dass durch die Versuche des A [REDACTED], das Kraftfahrzeug wieder in Gang zu bringen, die von dem Lastkraftwagen ausgehende erhöhte Betriebsgefahr geringer geworden sei, beruht somit ebenfalls auf einem Rechtsirrtum.

Die Revisionserwiderung hat sich bemüht, diese Erwägung des Berufungsgerichts damit zu rechtfertigen, sie enthalte nur das zusammengefasste Ergebnis der vorhergehenden Ausführungen des Berufungsgerichts und besage nicht mehr, als dass keine weitere Erhöhung der Betriebsgefahr durch Verschulden des Führers des Lastkraftwagens eingetreten sei. Dem kann nicht gefolgt werden. Das Berufungsgericht hatte in seinen vorhergehenden Ausführungen ein Verschulden des A [REDACTED] ausdrücklich verneint und sodann hervorgehoben, dass nur noch die lediglich durch den Stillstand des Fahrzeugs bewirkte Erhöhung der Betriebsgefahr gegenüber der erheblich erhöhten Betriebsgefahr des D-Zuges abzuwägen sei. Erst auf diesen Satz folgt die von der Revision mit Recht angegriffene Erwägung des Berufungsgerichts, dass die erhöhte Betriebsgefahr des Lastkraftwagens, weil A [REDACTED] sich bemüht habe, die von dem Fahrzeug ausgehende Erhöhung

der Betriebsgefahr zu beseitigen, so gering gewesen sei, dass sie ausser Betracht bleiben müsse. Dieser Satz kann daher nur in dem Sinne aufgefasst werden, dass nach der Ansicht des Berufungsgerichts die Erhöhung einer Betriebsgefahr durch Bemühungen, diese Erhöhung zu beseitigen, verringert werde. Diese Annahme ist aber, wie vorstehend dargelegt ist, rechtsirrig.

Auch wegen dieses Rechtsfehlers muss deshalb das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben werden.

2.) Da bei der Abwägung nach § 17 StVG alle Umstände zu berücksichtigen sind, ist es auch von Bedeutung, ob den Verunglückten ein Mitverschulden an dem Unfall trifft. Das Berufungsgericht hat in dem angefochtenen Urteil ebenso wie in seinem ersten Urteil ein Mitverschulden des A [REDACTED] verneint. Da das Urteil schon aus anderen Gründen aufgehoben werden muss, bedarf es keines Eingehens auf die von der Revision in diesem Zusammenhange gegen die von dem Berufungsgericht getroffenen Feststellungen erhobenen Rügen, zumal da das Berufungsgericht nicht gehindert ist, in der neuen Verhandlung von den bisherigen abweichende tatsächliche Feststellungen zu treffen.

Es sei jedoch bemerkt, dass A [REDACTED] auch dann, wenn er bei seinen Versuchen, sein Fahrzeug wieder in Gang zu setzen, in erster Linie von dem Gedanken geleitet gewesen sein sollte, die dem D-Zug und seinen Insassen durch den liegengebliebenen Lastkraftwagen drohenden Gefahren zu beseitigen, doch nicht ohne jede Vorsicht und ohne jede Aussicht auf Erfolg handeln durfte, sofern er sich nicht dem Vorwurf eines Mitverschuldens aussetzen wollte (Soergel, BGB 8. Aufl § 254 Anm II 3 mit Nachweisen). Wie der III. Zivilsenat in seinem in dieser Sache ergangenen Urteil vom 14. Juli 1952 ausgeführt hat, war es für A [REDACTED] ein dringendes Gebot der Vorsicht, dass er bei seinen Ver-

suchen, das Fahrzeug mit eigener Kraft von den Gleisen zu bringen, auf den Zugverkehr achtete. Es konnte für ihn bei der gegebenen Sachlage nicht zweifelhaft sein, dass er sein Leben in allerhöchste Gefahr brachte, wenn er beim Herannahen eines Zuges seine Versuche fortsetzte, deren Erfolg mindestens zweifelhaft war. Demgegenüber konnte dem Zug und seinen Insassen durch den Aufprall auf den stehenden Lastkraftwagen nur bei einer Verkettung besonders unglücklicher Umstände eine wesentliche Gefahr drohen, wie das Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt hat. A [REDACTED] musste sich also, um sich nicht dem Vorwurf eines Mitverschuldens auszusetzen, durch Verlassen des Wagens in Sicherheit bringen, sobald er das Herannahen eines Zuges bemerkte, und er musste ferner in seiner ausserordentlich gefährlichen Lage auf den Zugverkehr achten, um rechtzeitig beim Herannahen eines Zuges die gebotenen Maßnahmen treffen und sich in Sicherheit bringen zu können. Würde er es mithin unterlassen haben, ausreichend auf den Zugverkehr zu achten, so hätte er die Aufmerksamkeit, die nach der Sachlage geboten war, ausser acht gelassen und die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet, so dass ihn der Vorwurf der Fahrlässigkeit treffen würde.

Wenn auch die Beklagte den Beweis für ein Mitverschulden des A [REDACTED] zu erbringen hat, so könnte hier doch der erste Anschein für das Mitverschulden des A [REDACTED] sprechen, worauf die Revision zutreffend hingewiesen hat. Wird mit dem Berufungsgericht unterstellt, dass A [REDACTED] 30 Sekunden vor dem Eintreffen des Zuges auf die Gleise gefahren ist und in den ersten 9 Sekunden nach dem Stehenbleiben des Kraftfahrzeugs, in denen er den Zug nicht hat sehen können, auf den Zugverkehr geachtet hat, so bleibt doch die Tatsache bestehen, dass er in den letzten 20 bis 21 Sekunden den D-Zug hätte sehen können, wenn er einen Blick

auf die Strecke in Richtung Hochheim geworfen hätte. Da dieser Zeitraum jedenfalls für A [REDACTED] ausgereicht hätte, um den Wagen zu verlassen und sich in Sicherheit zu bringen, so würde nach der Lebenserfahrung angenommen werden müssen, dass er nicht ausreichend auf den Zugverkehr geachtet hat und ihn daher der Vorwurf eines Mitverschuldens trifft, sofern es nicht den Klägern gelingen sollte, diesen gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis durch den Nachweis von Umständen zu entkräften, aus denen sich die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass A [REDACTED] die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

3.) Da das angefochtene Urteil Rechtsfehler aufweist, die geeignet sind, die Abwägung gemäss § 17 StVG zu beeinflussen, musste es aufgehoben werden (§ 564 ZPO). Eine Entscheidung in der Sache selbst ist dem erkennenden Senat nicht möglich, da die Abwägung Sache des Tatrichters ist. Daher musste die Sache wiederum zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden (§ 565 Abs 1 ZPO), jedoch hat der erkennende Senat von der Befugnis Gebrauch gemacht, die Sache an einen anderen Senat des Berufungsgerichts zurückzuverweisen.

Es wird schliesslich nochmals darauf hingewiesen, dass das Berufungsgericht, falls es wiederum zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass der Anspruch der Kläger dem Grunde nach zu mehr als der Hälfte gerechtfertigt ist, mit Rücksicht auf den neu gefassten Antrag der Beklagten zu erwägen haben wird, ob es angebracht erscheint, in der Formel des Urteils

zum Ausdruck zu bringen, dass die Ansprüche nur insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden, als sie nicht auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen sind.

Die Entscheidung über die Kosten beider Revisionen war dem Berufungsgericht vorzubehalten.

Meiß

Dr. Gelhaar

Dr. Meyer

Dr. Bode

Dr. Kaul