

13

f

BUNDESGERICHTSHOF 2087 002

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 64/66

Verkündet am

17. Oktober 1967
Kriegl, Justiz-
hauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der U [REDACTED] Eisenbahn AG, vertreten durch ihren
Vorstand in U [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] . [REDACTED] . [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Otto O [REDACTED], Güterfernverkehr KG in
I [REDACTED], L [REDACTED]weg [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Oktober 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß und Dr. Pfretzschner

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 1. März 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 10. September 1963 befuhr der Kraftfahrer F gegen 7.30 Uhr mit einem 17,25 m langen Lastzug der Klägerin den T Weg in U (Landstraße I. Ordnung) außerhalb der geschlossenen Ortschaft in Richtung T. Unmittelbar vor der Gastwirtschaft z g K wird die Straße von einem Gleispaar der von der Beklagten betriebenen Eisenbahn gekreuzt. Der Bahnübergang ist unbeschränkt und hat auch keine Blinkanlage. Auf ihn weisen die vorgeschriebenen Warnzeichen hin, als letztes das 16,40 m vor dem Übergang stehende Warnkreuz nach Bild 4 a der Anlage zur StVO. Das Gleispaar nähert sich dem von Westen nach Osten verlaufenden T Weg in einer weiten Rechtskurve von Süden her. Es schneidet die Straße in einem Winkel von 23 Grad und ist von der Straße aus erst hinter dem

- 3 -

roten Hause zu sehen, das etwa 100 m vor der Gastwirtschaft liegt. Die Bahn darf den Überweg mit höchstens 15 km/st befahren. Sie soll bei der Annäherung läuten und pfeifen. Darauf weist ein LP-Schild am Bahngleis rund 160 m vor dem Überweg hin. Der Kraftfahrer F. kannte die Fahrstrecke und den Überweg. Die Geschwindigkeit seines Lastzuges betrug etwa in Höhe des roten Hauses noch 40 km/st. F. ermäßigte sie, während er sich dem Überweg näherte, allmählich auf 30 km/st und setzte sie sodann dicht vor den Schienen auf 25 km/st herab, damit seine Ladung (Papierrollen) nicht ins Rutschen kam. Als er mit dem Motorwagen schon beide Gleispaare überquert hatte, erfaßte eine Diesellok der Beklagten den Anhänger rechts hinten unmittelbar vor dessen Hinterachse. Die Lok schob mit ihren beiden Puffern den Anhänger etwa 8 m vor sich her. Dabei wurde der Anhänger beschädigt. Die Lok fuhr auf dem - von der Straße her in der Fahrtrichtung des Lastzuges gesehen - ersten Gleis mit dem Führerstand voran (rückwärts) und zog einen Güterwagen. Der Rangierer S. hatte den Lastzug schon gesehen, als dessen Aufbauten in einer Baulücke des Torneschen Weges sichtbar geworden waren. Er hatte den Triebwagenführer W. auf ihn aufmerksam gemacht. Beide beobachteten darauf den Lastzug weiter. Als dieser vor dem Überweg nicht anhielt, betätigte W. die Schnellbremse. Sie faßte jedoch nicht, weil, wie die Beklagte behauptet, die Schienen feucht waren. Die Lok fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Anhänger auf. Das Sandstreugerät der Lok hatte W. nicht benutzt.



Die Klägerin hat für ihren Schaden an dem Anhänger die Beklagte verantwortlich gemacht. Sie hat vorgetragen: Der Überweg sei unzureichend gesichert. F. habe das Kommen der Lok weder sehen noch hören können. Er sei in seinem Führerhaus in der Sicht nach rechts behindert und könne nur beobachten, was in einem Winkel von 90 Grad zu seiner Fahrtrichtung geschehe. Der Anhänger habe im Lieferwerk repariert und dazu dorthin überführt werden müssen. Die Klägerin hätte sonst ihre Rechte aus der Garantie für etwa auftauchende Mängel des gerade neu erworbenen Anhängers verloren. Die Beklagte müsse daher auch die Überführungskosten vergüten.

Mit der Klage hat die Klägerin von der Beklagten 1 615,01 DM Reparaturkosten und 1 409,80 DM Überführungskosten insgesamt also 3 024,81 DM nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat erwidert:

Der Fahrer des Lastzuges habe grob fahrlässig das Vorfahrtrecht der Lok nicht beachtet. Die Kreuzung der Gleise mit der Straße sei übersichtlich. Auf der Strecke zwischen dem roten Haus und der Kreuzung sei F. in seiner Sicht auf den Bahnkörper unbehindert gewesen. Dort seien der Lastzug und die Lok bei etwa gleicher Geschwindigkeit fast nebeneinander gefahren. Fock habe die Lok daher sehen und auch deren Warnsignale hören müssen. Wenn er in seinem Führerhaus dazu außerstande gewesen sei, sei dies der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs zuzurechnen. Der Lokführer habe darauf vertrauen dürfen, daß der Lastzugfahrer der Lok

die Vorfahrt lassen werde. F. habe ihn dadurch irritiert, daß er seine Fahrgeschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung vermindert habe. Als der Lokführer gemerkt habe, daß der Lastzug nicht hielt, habe er, um den Unfall zu vermeiden, nur die Schnellbremse betätigen können.

Bei dem Zusammenstoß sei auch die Lok beschädigt worden. Die Instandsetzung habe 743,10 DM erfordert. Davon habe die Haftpflichtversicherung der Klägerin nur die Hälfte vergütet. In Höhe des Restbetrages hat die Beklagte die Aufrechnung gegenüber der Klageforderung erklärt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Auf die Berufung der Klägerin, mit der nur noch die Hälfte der Klageforderung weiterverfolgt wurde, hat das Oberlandesgericht der Klägerin 1 512,40 DM nebst Zinsen zugesprochen und die Revision gegen dieses Urteil zugelassen.

Mit ihrer Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des die Klage abweisenden landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach dem Sachschadenhaftpflichtgesetz bejaht, weil der Anhänger der Klägerin bei dem Betriebe der Eisenbahn der Beklagten beschädigt worden sei (§ 1 SHG)

und keine Rede davon sein könne, daß höhere Gewalt den Schaden verursacht habe (§ 2 SHG). Andererseits sei die Klägerin für den Schaden mitverantwortlich, denn sie könne als Halterin des Lastzuges nicht nachweisen, daß ihr Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe (§ 7 StVG).

Dieser Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist richtig. Er wird auch von der Revision nicht angezweifelt. Sie wendet sich nur gegen die Gründe, aus denen das Berufungsgericht bei der Abwägung nach § 17 StVG dazu gekommen ist, die Beklagte mit der Hälfte des Schadens zu belasten.

II.

1. Bei der Abwägung der Unfallursachen hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn aus mehreren Gründen erhöht war. Der Überweg habe keine Schranken und keine Blinkanlage. Ferner schneide das von der Lok befahrene Gleis in einem sehr spitzen Winkel von 23 Grad den Verkehrsraum der Straße. Die Lok habe die am Überweg zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/st sicher nicht eingehalten, sondern sei unmittelbar vor dem Zusammenstoß mindestens mit einer Geschwindigkeit von etwa 25 km/st gefahren und trotz Schnellbremsung mit gleichbleibender Geschwindigkeit auf den Schienen weitergerutscht, so daß ihr Führer dadurch die Gewalt über sie verloren habe. Schließlich hat das Berufungsgericht angenommen, daß der Lokführer abgesehen von der Überschreitung der am Überweg zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch in anderer Hinsicht fahrlässig zu dem Entstehen des Unfalls beigetragen hat.

Er habe keine Gewähr gehabt, daß der Lastzugführer die Lok gesehen habe und vor dem Überweg halten werde. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, die auch das Landgericht bei seinen Versuchen getroffen hat, wurde das Pfeifen der Lok durch den Motorenlärm im Führerhaus eines schweren Fahrzeugs, wie des am Unfall beteiligten Lastzuges der Klägerin, völlig übertönt. Das Läuten der Lok war nur zu hören, wenn sich Lastzug und Lok etwa auf gleicher Höhe befanden. Das Berufungsgericht meint: Auch das Fahrpersonal einer Lok müsse damit rechnen, daß laute Fahrgeräusche ihre Signale untergehen lassen. Es müsse deshalb mit erhöhter Sorgfalt beobachten, wie sich ein Fahrzeugführer vor einem Schienenübergang verhalte. Das habe für W. und S. umso mehr gegolten, als sie nach ihrer eigenen Aussage beobachtet hätten, daß der Lastzugführer geradeaus gesehen habe, als sie ihn vorübergehend in seinem Führerhaus gesehen hätten. Da er ihnen seinen Blick nicht zugewandt habe, hätten sie nicht annehmen können, daß er die Lok wahrgenommen habe. Der Lastzugführer habe die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs auch nicht so auffällig vermindert, daß man auf seine Absicht, vor den Gleisen anzuhalten, habe schließen können. Wenn ein Fahrzeug auf einer Strecke von 100 m langsam von 40 auf 30 km/st heruntergehe, sei dies namentlich für ein sich gleichfalls bewegendes Fahrzeug kein merklicher Vorgang. Daß der Lastzugführer nicht anhalten, sondern das Vorfahrtrecht der Lok verletzen werde, sei vorauszusehen gewesen, als der Lastzug keine Anstalten gemacht habe, vor dem Warnkreuz anzuhalten, denn § 3 a Abs. 5 StVO gebiete dort zu halten. W. habe bremsbereit sein und, sobald der Lastzug nicht sichtbar vor dem Warnkreuz zu bremsen begann, augenblicklich die Schnellbremse und den Sandstreuer betätigen müssen. Tatsächlich habe er

jedoch die Schnellbremse erst benutzt, als der Lastzug etwa zur Hälfte schon über das Warnkreuz hinaus gewesen sei. Die Strecke, die der Lok bei rechtzeitigem Bremsen bis zur Kreuzung verblieben wäre, hätte ausgereicht, um sie vor der Kreuzung zum Halten zu bringen.

Zu Lasten der Klägerin hat das Berufungsgericht berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr ihres 17,25 m langen, beladenen Lastzuges wegen seines Gewichts und seiner Sperrigkeit schon an sich hoch gewesen sei, daß sie sich hier aber noch erhöht habe, weil ihr Fahrzeug an dem Schienenüberweg wartepflichtig gewesen sei. Die Lok der Beklagten habe die Vorfahrt gehabt. Während sie sich dem Bahnübergang näherte, habe der Lastzug den Bahnübergang nicht überqueren dürfen. Das Berufungsgericht hat dem Fahrer des Lastzuges vorgeworfen, daß er nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Es ist überzeugt, daß F. die Lok nicht gesehen und auch ihre Signale nicht gehört hat. Für ihn war es nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hinter dem roten Haus für einen kurzen Augenblick möglich, die Spitze der Lok zu sehen. Das war jedoch nicht mehr möglich, sobald er mit dem Lastzug über sie hinaus war, denn er konnte aus seinem Führerhaus an dessen Rückwand vorbei nach rechts nur etwa in einem Winkel von 90 Grad beobachten, was an dieser Seite vorging. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, F. habe die Kreuzung nicht befahren dürfen, ohne sich zu vergewissern, ob sich ein Schienenfahrzeug näherte. Er habe zwar nicht auszusteigen brauchen, habe aber sein Fahrzeug anhalten und auf der breiten Sitzbank nach rechts hinübrutschen müssen, um sich aus dem Seitenfenster nach hinten zu orientieren. Das habe genügt, um die Lok wahrzunehmen. Daß F. das unterlassen habe,

sei fahrlässig gewesen; er habe seine Sorgfaltspflicht aber nicht in grober Weise verletzt, denn er habe darauf vertrauen können, daß ein sich etwa näherndes Schienenfahrzeug die am Überweg vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einhalten werde und daß sein Lastzug deshalb bei der doppelten Geschwindigkeit, die er zumindest gehabt habe, die Gleise noch rechtzeitig überquert haben werde. Daher sei die Betriebsgefahr des Lastzuges gegenüber der der Eisenbahn auch nicht derart höher gewesen, daß diese etwa hätte unberücksichtigt bleiben können. Die Betriebsgefahren seien vielmehr etwa gleich hoch und es sei gerechtfertigt, der Klägerin die Schadensquote von 50% zuzusprechen, die sie jetzt nur noch geltend mache.

2. Diese Beurteilung ist rechtlich nicht zu beanstanden.

a) Die Revision meint, das Berufungsgericht habe verkannt, daß es für die Verteilung des Schadens nicht auf die Größe der Betriebsgefahren, sondern auf den Grad der Verursachung ankomme. Außerdem habe es der Klägerin das Verschulden des Kraftfahrers F. und damit auch ihre Haftung aus § 831 BGB in Rechnung stellen müssen.

Diese Bedenken gegen das Berufungsurteil sind unberechtigt. Allerdings legen die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Verteilung des Schadens zunächst die Annahme nahe, daß nur die Betriebsgefahren der beiden am Unfall beteiligten Fahrzeuge gegeneinander abgewogen worden seien. Bei Berücksichtigung der gesamten Abwägungsgründe wird aber deutlich, daß das Berufungsgericht bei seiner Abwägung, so wie es § 17 StVG vorschreibt, alle hierfür maßgebenden Umstände und vor allem berücksichtigt hat,

inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. So hat es das Verschulden der beiden Fahrer, auch das des Lastzugfahrers Fock, ausführlich erörtert und ersichtlich auch bei der Abwägung in die Waagschale geworfen.

Ob die Klägerin auch nach § 831 BGB für den Unfall verantwortlich ist, konnte das Berufungsgericht offen lassen, denn für die Abwägung ist ohne Bedeutung, ob den am Unfall Beteiligten ein oder mehrere rechtliche Haftungsgründe zur Seite stehen. Es kommt daher nicht darauf an, ob sie nur aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung oder auch nach den Deliktsvorschriften verantwortlich sind (Urteile des BGH vom 16. Januar 1953 - VI ZR 60/52 - VRS 5, 163, vom 26. März 1956 - VI ZR 242/54 - VersR 1956, 409 vom 22. März 1960 - VI ZR 54/59 - VersR 1960, 609 und vom 4. Mai 1962 - VI ZR 136/61 - VersR 1962, 757). Im übrigen käme die Anwendung des § 831 BGB nicht nur auf Seiten der Klägerin, sondern auch auf Seiten der Beklagten in Betracht, denn der Lokführer ist ebenfalls als ihr Verrichtungsgehilfe anzusehen.

b) Zu Unrecht bezweifelt die Revision, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn deshalb erhöht war, weil das von ihr befahrene Gleis in einem sehr spitzen Winkel von 23 Grad den Verkehrsraum der Straße schneidet.

Das Berufungsgericht hat mit Recht für belanglos gehalten, daß dieses Gleis vom Überweg oder vom Warnkreuz aus auf 180 m eingesehen werden kann. Es hat zutreffend entscheidend darauf abgestellt, wie sich diese Gleisführung für die Benutzer der Straße auswirkt. Insoweit ist folgendes festgestellt: Wer den Torneschen Weg von

der Ortsmitte her befährt, wird zunächst durch mehrere Häuser in seiner Sicht auf den Gleiskörper behindert. Dieser ist auch in den Baulücken nicht einzusehen, weil er tief liegt und durch den Bewuchs und die Einfriedungen der Gärten verdeckt wird. Erst hinter dem roten Haus wird der Blick nach rechts frei. Von hier an muß sich der Kraftfahrer nach hinten rechts umwenden, um feststellen zu können, ob sich ein Zug dem Überweg nähert. Das ist im Rückspiegel seines Fahrzeugs nicht zu erkennen. Deshalb muß der Kraftfahrer seinen Fahrweg vor sich vorübergehend aus den Augen lassen und, je mehr er sich dem Überweg nähert, desto weiter seinen Blick nach hinten wenden, weil der Gleiskörper der Straße immer näher rückt. Diese Blickwendung unterbleibt häufig, weil es gefährlich ist, die Fahrbahn außer acht zu lassen. Bei diesen Verhältnissen hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß nicht nur die Betriebsgefahr des Lastzuges erhöht war, weil K. aus seinem Führerhaus nach rechts nur in einem Winkel von etwa 90 Grad beobachten konnte, daß die erhöhte Unfallgefahr vielmehr auch durch die Anlage des Gleiskörpers und des Schienenüberweges hervorgerufen wird. Sie ist daher bei der Abwägung auch der Beklagten zuzurechnen.

c) Das Berufungsgericht hat nicht übersehen, daß dem Lokführer anfangs der Vertrauensgrundsatz zur Seite stand. Das Vorfahrtsrecht, das ihm gegenüber dem Straßenverkehr zustand, befreite ihn aber nicht von der Pflicht des § 1 StVO, auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen. Als der Lokführer den Lastzug der Klägerin bemerkte, konnte er nach dem Vertrauensgrundsatz damit rechnen, daß der Fahrer des Lastzuges die Vorfahrt des Zuges beachten und rechtzeitig vor dem Bahnübergang an-

halten werde. Das galt aber nur solange, als keine Umstände erkennbar wurden, die eine Verletzung des Vorrechts der Eisenbahn befürchten ließen (Urteile des BGH vom 9. Mai 1961 - VI ZR 193/60 - VRS 21, 14 = VersR 1961, 634, vom 5. Juni 1962 - VI ZR 216/61 - VRS 23, 173 = VersR 1962, 787 und vom 23. Juni 1964 - VI ZR 99/63 - VRS 27, 329 = VersR 1964, 1024). Zu billigen ist die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Lokführer in dem Zeitpunkt zu Gegenmaßnahmen verpflichtet war, als der Lastzug bei einer Geschwindigkeit von 30 km/st keine Anstalten traf, an dem Warnkreuz zu halten, das 16,40 m vor dem Übergang steht. Nach § 3 a Abs. 5 StVO mußte F sein Fahrzeug vor dem Warnkreuz anhalten. Daß er dem zuwiderhandelte, legte die Annahme nahe, daß er auch die Vorfahrt der Eisenbahn nicht beachten werde. Es bedeutet daher entgegen der Meinung der Revision keine Überspannung der an einen Lokführer zu stellenden Anforderungen, wenn das Berufungsgericht verlangt hat, daß er schon in diesem Zeitpunkt habe bremsen müssen. Die Revision kann sich auch nicht mit Erfolg darauf berufen, daß der Lastzug seine Geschwindigkeit von 40 auf 30 km/st herabgesetzt hat. Diese Verminderung der Geschwindigkeit erstreckte sich auf eine Strecke von etwa 100 m und war, wie das Berufungsgericht fehlerfrei feststellt, kaum zu bemerken. Sie war jedenfalls nicht so erheblich, daß der Lokführer mit einem rechtzeitigen Anhalten des Lastzuges hätte rechnen können.

d) Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Lokführer die Schnellbremse und den Sandstreuer pflichtgemäß in dem Zeitpunkt betätigt hätte, in dem der Lastzug Anstalten machte, an dem Warnkreuz vorbeizufahren,

liegt auf tatsächlichem Gebiet. Sie ist rechtlich nicht zu beanstanden. Der Revision ist zuzugeben, daß dem Lokführer dabei die stets zu beachtende Reaktionszeit zuzubilligen war. Es besteht aber kein Grund zu der Annahme, daß das Berufungsgericht das übersehen hätte.

e) Mit ihrer letzten Rüge möchte die Revision das Verschulden des Lastzugfahrers als grob fahrlässig gewertet wissen. Auch damit kann sie keinen Erfolg haben. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt worden und das unbeachtet geblieben ist, was jedem hätte einleuchten müssen. Dieser Begriff der groben Fahrlässigkeit ist ein Rechtsbegriff. Deshalb kann das Revisionsgericht nur nachprüfen, oder der Begriff der gewöhnlichen Fahrlässigkeit richtig beurteilt und ob das Wesen der groben Fahrlässigkeit richtig erkannt worden ist. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, F. habe darauf vertrauen dürfen, daß ein sich näherndes Schienenfahrzeug am Übergang die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit (15 km/st) nicht überschreiten werde. Allerdings wäre F. auch bei Annäherung einer mit dieser Geschwindigkeit fahrenden Lok verpflichtet gewesen, vor dem Warnkreuz anzuhalten. Sein Lastzug hätte dann aber bei der doppelten Geschwindigkeit, die er mindestens einhielt, den Bahnübergang noch vor der Lok überqueren können, ohne daß es zu einem Zusammenstoß gekommen wäre. Wenn das Berufungsgericht unter diesen Umständen angenommen hat, F. habe zwar die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen, sie aber nicht in grober Weise verletzt, so kann nicht davon gesprochen werden, daß es das Wesen der groben Fahrlässigkeit verkannt habe.

f) Auf den Einwand der Aufrechnung ist die Beklagte weder im Berufungs- noch im Revisionsrechtszug zurückgekommen. Dieser Einwand ist unbegründet, weil die Beklagte nur Ersatz der Hälfte ihrer Instandsetzungskosten verlangen kann und die Haftpflichtversicherung der Klägerin ihr nach eigenem Vorbringen die Hälfte dieser Kosten bereits vergütet hat.

g) Nach alledem kann die Revision keinen Erfolg haben. Sie war auf Kosten der Beklagten zurückzuweisen.

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner