

Verkündet am 16. Januar 1962
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 M [REDACTED] E [REDACTED] AG in L [REDACTED], F [REDACTED]
straße [REDACTED], vertreten durch den Vorstand
1. Regierungsbaumeister a.D. Hans D [REDACTED] in L [REDACTED],
2. Dipl. Ing. Rudolf S [REDACTED] in L [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten
in M [REDACTED], A [REDACTED] - Anlage [REDACTED], gesetzlich vertreten
durch ihren Hauptgeschäftsführer Assessor Karl Max
S [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 16. Januar 1962 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundes-
richter Hanebeck, Dr. Hauß, Heinrich Meyer und
Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
Oberlandesgerichts Karlsruhe - 4. Zivilsenat in
Freiburg - vom 2. März 1961 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 2. September 1957 gegen 19.35 Uhr fuhr der damals 19 Jahre alte Hermann St. auf seinem BMW-Kraftrad, 245 ccm, auf der Bundesstraße 28/36 von Kehl nach Auenheim. Am Ortsausgang von Kehl wird die Straße von der Bahnlinie Kehl - Bühl des Eisenbahnunternehmens der Beklagten überquert. Es handelt sich um einen unbeschränkten Übergang, zu dessen Kennzeichnung unbeleuchtete, mit roter Leuchtfarbe versehene Baken nach Bild 7, 9 und 10 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung und ein Warnkreuz nach Bild 4 e dieser Anlage an der Straße aufgestellt waren. Der Übergang befindet sich im Bereich einer langgezogenen Rechtskurve bei einer auf der linken Straßenseite gelegenen Tankstelle. Die Bahngleise verlaufen in der Richtung nach Bühl vor der Kurve rechts von der Straße, gehen hinter dem Scheitelpunkt der Straßenkurve auf einer Strecke von 39,50 m spitzwinklig schräg über die Straße hinweg und setzen sich dann links von ihr 300 bis 400 m weit unmittelbar neben der Straße fort. St. stieß auf der äußersten rechten Seite seiner Fahrbahn mit einem von Bühl kommenden Triebwagen der Beklagten zusammen und wurde schwer verletzt.

Die Klägerin und die Landesversicherungsanstalt Baden haben für St. Sozialversicherungsleistungen erbracht und weiter zu erbringen.

Die Klägerin hat in dem gegenwärtigen Rechtsstreit auf Grund und im Rahmen des Forderungsübergangs nach § 1542 RVO die Beklagte für die Hälfte des dem Steuerer entstandenen Un-

- 3 -

fallschadens ersatzpflichtig gemacht. Sie ist der Ansicht, die Beklagte müsse in Anbetracht der Gefahr, die von ihrem Eisenbahnbetrieb ausgegangen sei, auch bei Berücksichtigung der Unfallursachen, die St. unachtsam selbst gesetzt habe, zum mindesten für die Hälfte des Schadens aufkommen. Sie hat mit dem Hinweis darauf, daß die Höhe ihrer Leistungen noch nicht zu überblicken sei, entsprechende Feststellungsklage erhoben.

Die Beklagte ist der Auffassung der Klägerin entgegengetreten.

Das Landgericht hat dahin erkannt, daß die Beklagte der Klägerin als Gesamtgläubigerin neben anderen aus § 1542 RVO etwa berechtigten Versicherungsträgern die Leistungen, die die Klägerin dem Verunglückten aus Anlaß des Unfalls zu gewähren hat, bis zur Hälfte seines Unfallschadens ersetzen muß und zwar unter Vorrang vor einem dem Verunglückten etwa noch verbleibenden restlichen Schadensersatzanspruch.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, jedoch in der Urteilsformel den Hinweis auf die Gesamtgläubigerschaft der Klägerin mit anderen Versicherungsträgern in Fortfall gebracht.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.



Entscheidungsgründe:

Unstreitig liegen die Voraussetzungen des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes für eine Schadenshaftung der Beklagten vor. Doch hängt nach § 17 StVG im Verhältnis der Beklagten zu St[REDACTED] und damit auch zur Klägerin als dessen Rechtsnachfolgerin die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Das Berufungsgericht hat es in Übereinstimmung mit dem Landgericht für gerechtfertigt gehalten, der Beklagten die Hälfte des Unfallschadens, der St[REDACTED] betroffen hat, aufzuerlegen.

Wie das Berufungsgericht festgestellt hat, war die Straße, auf der sich der Unfall ereignet hat, etwa 7,35 m breit und hatte einen lebhaften Fahrzeugverkehr; sie wurde auf dem Übergang täglich von 23 Zügen und Triebwagen der Beklagten gekreuzt. St[REDACTED] befuhr sie mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st. Ihm war der Übergang genau bekannt. Die Dunkelheit war hereingebrochen; St[REDACTED] hatte seine Beleuchtung eingeschaltet, ebenso der Triebwagen seine Dreieckbeleuchtung. Der Triebwagen, der durch linkes Blinklicht die Änderung seiner Fahrtrichtung anzeigte, näherte sich dem Übergang unter Abgabe von Pfeifsignalen und fuhr auf die Straßenkreuzung mit einer Geschwindigkeit von 10 km/st. St[REDACTED] suchte dem Triebwagen noch dadurch auszuweichen, daß er sein Kraftrad auf die äußerste rechte Fahrbahnseite lenkte. Er stieß hier mit dem Triebwagen zusammen, ob-

wohl der Triebwagen in diesem Augenblick schon hielt, - so jedenfalls nach der Behauptung der Beklagten, die das Berufungsgericht ersichtlich für unwiderlegt gehalten hat.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß St. [REDACTED] bei zu großer Geschwindigkeit entweder infolge Unaufmerksamkeit den Triebwagen zu spät gesehen hat und deshalb nicht mehr rechtzeitig und sachgemäß hat reagieren können oder daß er bei Nacht Geschwindigkeit und Entfernung des Triebwagens falsch geschätzt und deshalb geglaubt hat, die Kreuzung noch vor dem Triebwagen passieren zu können. Seine Fahrweise sei grob fahrlässig gewesen und habe die Betriebsgefahr seines Krafttrades beträchtlich erhöht.

Auf der anderen Seite ist das Berufungsgericht zu der Auffassung gelangt, daß für den Unfall auch eine erhebliche Betriebsgefahr der Eisenbahn ursächlich geworden ist. Die besondere Gefahr, die der Eisenbahnverkehr auf einem schienen- gleichen unbeschränkten Bahnübergang mit sich bringe, sei hier darum erheblich erhöht gewesen, weil die Bahnlinie die Straße nicht rechtwinklig auf kürzestem Wege, sondern auf einer Länge von nahezu 40 m überquere und weil sie insbesondere aus Richtung Bühl so verlaufe, daß die Eisenbahn vor dem Übergang 300 bis 400 m neben der Straße einherfahre; oben- drein werde durch eine Hecke und Bäume entlang der Innenseite der Kurve die Sicht, wenn auch nur leicht, behindert; danach sei bei Dunkelheit trotz der Dreieckbeleuchtung der Triebwagen und ihres linken Richtungslichts selbst für ortskundige Straßenbenutzer die Gefahr einer Verwechslung mit entgegenkommenden Straßenfahrzeugen nicht ausgeschlossen;

die Verwechslungsgefahr sei besonders groß, wenn auf der Straße, wie es zur Unfallzeit der Fall gewesen sei, lebhafter Fahrzeugverkehr herrsche. Auch die genaue Entfernung und Geschwindigkeit eines herannahenden Zuges oder Triebwagens zu schätzen, werde durch den Straßenverlauf und die Sichtbehinderung erschwert. Daß die Eisenbahnfahrzeuge vor dem Befahren des Übergangs Pfeifsignale abgäben, bedeute keine erhebliche Herabsetzung der gefahrerhöhenden Umstände; gerade für Motorradfahrer, die das starke Geräusch des Fahrtwindes in ihrer Wahrnehmungsfähigkeit behindere, könnten derartige Signale neben dem sonstigen Lärm des Straßenverkehrs durchaus überhörbar sein.

Nach allem ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gelangt, daß eine für Steuerer ungünstigere als hälftige Schadensverteilung nicht vertretbar sei. Wäre der Übergang, so führt das Berufungsgericht aus, durch eine Blinklichtanlage gesichert gewesen, so hätte dies den Unfall mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert.

Gegen diese Würdigung richten sich die Angriffe der Revision. Sie müssen ohne Erfolg bleiben.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe allein aus der Anlage des Übergangs die Haftung der Beklagten begründet, statt darauf abzustellen, welche Betriebsgefahr der Eisenbahn im konkreten Fall bestanden habe. Die Revision stellt in den Vordergrund, daß der Triebwagen entsprechend den Fahrvorschriften der Beklagten nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/st auf den Übergang gefahren ist und in

dem Augenblick bereits gestanden hat, in dem Steurer mit ihm zusammentraf. Das Berufungsgericht hat diese Umstände bei seiner Beurteilung jedoch nicht unberücksichtigt gelassen, sondern ausdrücklich erwähnt und mit in Anschlag gebracht. Mit Recht hat das Berufungsgericht hieraus aber nicht den von der Revision gewünschten Schluß gezogen, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn praktisch nicht mehr ins Gewicht gefallen sei. In Auswirkung der Betriebsgefahr der Eisenbahn war der Triebwagen auf den Bahnübergang gelangt, wo er gerade auch im Stillstand noch den Straßenverkehr in solcher Weise gefährlich sperrte, daß Steurer selbst auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn nicht an ihm vorbeikommen konnte. Die vom Berufungsgericht hervorgehobenen Besonderheiten der Anlage des unbeschränkten langgezogenen Übergangs über die viel befahrene Straße mit der vorherigen Streckenführung parallel zur Straße und der Sichtbehinderung durch Hecke und Bäume waren Komponenten der Betriebsgefahr, auf die das Berufungsgericht durchaus zu Recht seine Aufmerksamkeit gerichtet hat; eben sie gaben der Betriebsgefahr, die hier wirksam wurde, das konkrete eigentümliche Gepräge. Daß durch sie eine hohe Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes auf dem Übergang begründet worden ist, hat das Berufungsgericht irrtumsfrei dargelegt.

Das Berufungsgericht hat nicht unterlassen, den Sachverhalt darauf zu prüfen, ob nicht dieser hohen Betriebsgefahr durch die Warn- und Sicherheitsvorkehrungen, die getroffen waren, ihr Gewicht genommen worden ist. Auf das Vorhandensein der Baken und des Warnkreuzes hat es mit der Bemerkung hingewiesen, daß es wegen der hellen Neonbeleuchtung

der dahinter liegenden Tankstelle fraglich erscheine, ob der Leuchtfarbanstrich auf den Schildern zur Kennzeichnung ausreichend sei und die Schilder nicht hättenbeleuchtet werden müssen; es ist hierauf aber nicht weiter eingegangen, weil St. [REDACTED] den Übergang gekannt hat und die Schilder für ihn keine Warnfunktion zu erfüllen brauchten. Er-sichtlich ist es der Auffassung, daß Baken und Warnkreuz nicht ausreichten, den Straßenverkehr vor den Gefahren zu sichern, die von der Eisenbahn ausgingen, wenn sie die Straße auf dem unbeschränkten Übergang überquerte. Eine solche Ansicht wird auch von der Revision nicht vertreten. Sie hebt auf die weiteren Maßnahmen ab, die für den Fahrbetrieb der Eisenbahn beim Überqueren der Straße galten und auch im vor-liegenden Fall zur Anwendung gebracht wurden, daß nämlich der Triebwagen vor dem Befahren des Übergangs seine Fahr-geschwindigkeit auf 10 km/st herabsetzte, Pfeifsignale ab-gab, mit Dreieckbeleuchtung versehen war und die Änderung der Fahrtrichtung durch Lichtzeichen anzeigte. All dies hat das Berufungsgericht sehr wohl beachtet. Sicherlich waren die Vorkehrungen geeignet, den hohen Gefahren des Eisenbahn-betriebes auf dem Bahnübergang für den Straßenverkehr ent-gegenzuwirken. Darüber hat sich auch das Berufungsgericht nicht im Zweifel befunden. Es war aber im wesentlichen eine Frage tatrichterlicher Beurteilung, in welchem Maße die hohe Betriebsgefahr der Eisenbahn durch diese Maßnahmen wieder ge-mindert war und in welchem Verhältnis bei der Verursachung des Unfalls die verbliebene Betriebsgefahr der Eisenbahn zu den von St. [REDACTED] gesetzten Unfallursachen gestanden hat. Die Würdigung, die das Berufungsgericht in dieser Hinsicht

angestellt hat, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Die Revision greift allerdings die tatsächlichen Grundlagen dieser Würdigung mit einer Reihe von Verfahrensrügen an; diese sind jedoch unbegründet.

Da nach den eigenen Angaben der Beklagten (in den Schriftsätzen vom 5. Oktober und 11. Dezember 1959) in den letzten zehn Jahren, gemessen bis zum Jahre 1957, 25 Millionen Kraftfahrzeuge die Straße mit dem Bahnübergang passiert haben, im Tagesdurchschnitt also annähernd 7000, konnte das Berufungsgericht davon ausgehen, daß die Straße viel befahren war, ohne sich über die Verkehrsdichte von der Beklagten weiter aufklären lassen zu müssen. Die Rüge eines Verstoßes gegen § 139 ZPO ist verfehlt.

Es trifft nicht zu, daß sich das Berufungsgericht über die Behauptung der Beklagten hinweggesetzt habe, daß es zur Unfallzeit nicht schon "stockdunkel" gewesen sei. Das Berufungsgericht hat vielmehr festgestellt, daß die Fahrzeuge bereits beleuchtet waren und daher schon vorgeschrittene Dunkelheit bestanden haben muß. Auf polizeiliche Feststellungen über den Grad der Dunkelheit hat es sich hierbei nicht bezogen; gegenstandslos ist daher die Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe unter Verstoß gegen § 286 ZPO unbeachtet gelassen, daß nach dem Unfall bis zum Erscheinen der Polizei 25 Minuten vergangen seien. Welche Auskunft die zuständige Wetterwarte erteilt hätte, auf die sich die Beklagte nach der Vorbringen der Revision bei Ausübung des Fragerechts bezogen haben würde, hat die Revision nicht vorgetragen; mit der Rüg

eines Verstoßes gegen § 139 ZPO kann die Revision daher nicht gehört werden. Es steht nicht im Widerspruch zur Lebenserfahrung, sondern wird durch sie bestätigt, daß sich bei der Verwischung der Konturen in der sinkenden Dämmerung der Verkehr schon vor Eintritt von "Stockdunkelheit" nach den Lichtern der Fahrzeuge orientiert. Auch insoweit sind die Rügen eines Verstoßes gegen § 286 ZPO unbegründet.

Richtig ist, daß sich die Dreieckbeleuchtung an der Spitze der Eisenbahnfahrzeuge von der Beleuchtung der Fahrzeuge des Straßenverkehrs unterscheidet, zumal die früher in § 44 StVZO vorgeschriebene Kennzeichnung des Mitführens von Anhängern seit der Verordnung vom 25. November 1951 (EGBI I 908) nicht mehr gilt. Das Berufungsgericht hat auch nicht etwa angenommen, daß eine Verwechslung naheliege, sondern hat es nur nicht für ausgeschlossen gehalten, daß ein Kraftfahrer, ganz besonders bei lebhaftem Straßenverkehr, sich über das Herannahen eines Triebwagens täuscht, wenn der Kraftfahrer, in der Sicht auf den hinter der Kurve liegenden Teil der Straße durch die Hecke und die Bäume behindert, von der einen Seite und ein Triebwagen auf der Strecke neben der Straße von der anderen Seite her auf die Kurve zuführt. Diese Würdigung ist möglich und setzt keine solchen besonderen Kenntnisse voraus, daß das Berufungsgericht nicht ohne die Hilfe eines Sachverständigen hätte auskommen können. Das gilt auch in Bezug auf das Lichtzeichen zur Anzeige der bevorstehenden Änderung der Fahrtrichtung; betreffend hat das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß derartige Lichtsignale auch von Kraftfahrzeugen zur Anzeige des Fahrbahnwechsels z.B. beim Überholen nicht selten

abgegeben werden. Übrigens ist es ein neues Vorbringen der Revision, daß es sich bei den Lichtzeichen der Eisenbahn entgegen den eigenen Erklärungen der Beklagten im Rechtsstreit nicht um ein Blinklicht, sondern um eine nicht blinkende Positionsleuchte gehandelt haben soll; die Revision kann hiermit nicht gehört werden.

Daß es für einen Kraftfahrer, der sich der Kurve nähert, bei den örtlichen Verhältnissen und bei Dunkelheit erschwert ist, die genaue Geschwindigkeit eines jenseits der Kurve herannahenden Triebwagens zu schätzen, kann von der Revision füglich nicht damit in Zweifel gezogen werden, daß der Triebwagen der Beklagten festgestelltermaßen nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/st auf den Übergang gefahren ist und im Augenblick des Zusammenstoßes bereits gehalten hat.

Schließlich geht es zwar auf den Betrieb des Kraftrades zurück, wenn dessen Fahrer bei hoher Fahrgeschwindigkeit wegen des Fahrtwindes in der Fähigkeit behindert ist, Pfeifsignale der Eisenbahn wahrzunehmen. Das hat auch das Berufungsgericht nicht verkannt; es hat durch die schuldhaft große Fahrgeschwindigkeit des St[REDACTED] die Betriebsgefahr seines Kraftrades als beträchtlich erhöht angesehen. Auf der anderen Seite hat es aber gerade wegen der Erfahrungstatsache, daß Kraftradfahrer bei starkem Geräusch des Fahrtwindes Pfeifsignale neben dem sonstigen Lärm des Straßenverkehrs leicht überhören können, wirksamere Vorkehrungen zum Schutze des Straßenverkehrs vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebes auf dem Bahnübergang für notwendig erachtet, als

sie hier getroffen waren; es hat die Überhörbarkeit der akustischen Signale nicht der Betriebsgefahr der Eisenbahn zugerechnet, wie es die Revision anscheinend versteht, sondern hat nur verneint, daß durch die Sicherungsmaßnahmen einschließlich der Pfeifsignale die in den dargelegten Umständen begründete hohe Gefahr des Eisenbahnbetriebes auf dem unbeschränkten Bahnübergang erheblich herabgesetzt sei. In dieser Betrachtung liegt kein Rechtsfehler. Ein Verstoß gegen § 286 ZPO, wie ihn die Revision rügt, ist nicht ersichtlich.

Wie der Schaden im Verhältnis zwischen Steuerer einerseits und der Beklagten andererseits zu verteilen war, lag im Ermessen des Berufungsgerichts. Daß es den Schaden jeder Seite zur Hälfte auferlegt hat, steht auf rechtlich nicht anfechtbarer Grundlage und ist darum auch selbst nicht anfechtbar.

Die Klägerin ist Gesamtgläubigerin neben der Landesversicherungsanstalt Baden, da nach § 1542 RVO auf beide die hälftigen Schadensersatzansprüche des Steuerer im Rahmen ihrer Leistungen übergegangen sind. Im Einklang mit den Grundsätzen der Entscheidung BGHZ 28, 68 hat das Berufungsgericht dargelegt, daß die Klägerin als Gesamtgläubigerin von der Beklagten volle Leistung an sich beanspruchen kann und es den Gesamtgläubigern gegebenenfalls überlassen bleiben muß, untereinander zu einem Ausgleich zu kommen.

Das Berufungsurteil besteht hiernach zu Recht.

Die Revision muß mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als unbegründet zurückgewiesen werden.

Engels

Hanebeck

Dr. Hauß

H. Meyer

Dr. Pfretzschner