

V e r k ü n d e t
am 23. Juni 1964
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

der Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten, M [REDACTED],
A [REDACTED], gesetzlich vertreten durch ihren Hauptgeschäfts-
führer Assessor S [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die W [REDACTED] L [REDACTED] AG, L [REDACTED], vertreten durch
den Vorstand, dieser vertreten durch Eisenbahndirektor Werner
A [REDACTED], und Eisenbahndirektor Dipl.-Kaufmann Otto W [REDACTED] in
L [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 23. Juni 1964 unter Mitwirkung des Senatspräsi-
denten Dr. Engels und der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Hauß,
Dr. Pfretzschner sowie Dr. Nüßgens

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilse-
nats des Oberlandesgerichts Hamm (Westf.) vom 21. Januar 1963
wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Firma Wilhelm M. [REDACTED] GmbH als Verkaufsfahrer beschäftigte Kraftfahrer Bernhard B. [REDACTED] war bei der Klägerin gesetzlich gegen Unfall versichert.

Am 20. April 1957 befuhr B. [REDACTED] gegen 7.00 Uhr morgens bei hellem, sonnigem Wetter mit einem Lieferwagen seiner Arbeitgeberin (Ford-Bully) in Wiedenbrück den Burgweg in süd-ostwärtiger Richtung. Auf dem unbeschränkten Bahnübergang Burgweg fuhr er auf den vorausfahrenden Tender der Lokomotive des fahrplanmäßigen Zuges der Beklagten auf, der - für ihn von links - mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/st herangekommen war. Er erlitt dabei so schwere Verletzungen, daß er noch an der Unfallstelle verstarb.

Der Burgweg ist eine Landstraße 2. Ordnung. Die den Burgweg überquerende Eisenbahnlinie wird nur von wenigen Zügen befahren. Etwa 100-150 m vor dem Bahnübergang war rechts am Straßenrand ein Warnzeichen gemäß Bild 6 d. Anl. zur StVO ("Unbeschränkter Bahnübergang") aufgestellt; etwa 3-4 m vor dem Bahnübergang stand ein Warnkreuz nach Bild 4e d. Anl. zur StVO ("Warnkreuz für Bahnübergänge"). Der straßengleiche Bahnübergang selbst ist aus der Fahrtrichtung des Verunglückten auf 150 m klar erkennbar.

Die Klägerin hat der Witwe und den beiden Töchtern des Verunglückten Versicherungsleistungen erbracht.

Unter Zugrundelegung einer Haftungsquote der Beklagten von 1/3 verfolgt die Klägerin, die mit einem früheren Teilleistungs-

anspruch bereits rechtskräftig abgewiesen worden ist, jetzt im Rahmen des § 1542 RVO einen Erstattungsanspruch auf 1 850,56 DM für die Zeit vom 1. September 1961 bis 31. Dezember 1962 sowie die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, ihr ein Drittel des Schadens zu ersetzen, welcher der Witwe B. und deren beiden Kindern aus dem Unfall weiter entstanden sei und noch entstehen werde. Zur Begründung hat sie im einzelnen vorgetragen:

Der Burgweg sei als verkehrsreiche Straße anzusehen. Deshalb sei die Beklagte zur Sicherung durch Warnlichter oder Warnposten verpflichtet gewesen. Das gelte umso mehr, als die Sicht des Kraftfahrers B. nach links behindert gewesen sei und der Zug den Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/st überfahren habe.

Zur Begründung ihres Antrags auf Klageabweisung hat die Beklagte geltend gemacht, der Bahnübergang sei verkehrsarm und übersichtlich; die aufgestellten Warnzeichen hätten daher ausgereicht. Der Zug sei mit eingeschaltetem Läutewerk gefahren; außerdem habe der Lokomotivführer etwa 70 m vor dem Bahnübergang ein Warnsignal mit der Dampfpfeife gegeben. Mehr habe er nicht tun können, aber auch nicht zu tun brauchen. Der Unfall sei ausschließlich auf das grob fahrlässige Verhalten des Kraftfahrers B. zurückzuführen. Dieser sei nämlich mit einer Geschwindigkeit von mindestens 62 km/st auf den Bahnübergang zu gefahren; um die mögliche Annäherung eines Zuges habe er sich nicht gekümmert. Hätte er sich nach links unterrichtet, dann hätte er den Lkw rechtzeitig vor dem Bahnübergang zum Halten bringen können. Unter diesen Umständen trete die Betriebsgefahr der Beklagten so in den Hintergrund, daß eine Schadensteilung nicht gerechtfertigt sei.



Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin blieb erfolglos.

Mit der Revision verfolgt sie ihre im Berufungsrechtszug gestellten Anträge weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Die Revision beanstandet Abwägung der beiderseitigen unfallursächlichen Umstände durch das Berufungsgericht.

I. Das Berufungsgericht ist bei der Beurteilung der nach § 17 StVG maßgebenden Frage, inwieweit nach den Umständen des Falles der Schaden vorwiegend von der Eisenbahn oder von dem Kraftfahrzeug verursacht worden ist, zu dem Ergebnis gelangt, daß die grob fahrlässige Fahrweise des Lkw-Fahrers B. und die durch sie erhöhte Betriebsgefahr des Kraftwagens für den Unfall ganz überwiegend ursächlich gewesen seien und die der Beklagten anzulastende leicht erhöhte Betriebsgefahr ihres Eisenbahnbetriebes dahinter völlig zurücktrete. Daher hat es die Tragung des ganzen Schadens allein durch die Klägerin für angemessen angesehen.

Rechtsirrtumsfrei hat das Berufungsgericht die Hauptursache des Unfalles darin gesehen, daß der Beklagte die Verkehrspflichten verletzt hat, die ihm als Kraftfahrer bei der Annäherung an den unbeschränkten Bahnübergang oblagen. Er hatte besondere Aufmerksamkeit anzuwenden (§ 3 a Abs. 6 StVO) und seine Fahrweise, besonders seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage blieb, sein Fahrzeug vor einem herankommenden

vorfahrtberechtigten Zug rechtzeitig anzuhalten (§§ 9, 3 a StVO; § 79 der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung, im folgenden: BO).

Diesen Pflichten hat B [REDACTED], wie auch die Revision nicht in Abrede stellt, nach den Feststellungen des Berufungsurteils schuldhaft zuwider gehandelt. Er ist nämlich mit unveränderter Geschwindigkeit von mindestens 60 km/st weitergefahren und hat sich erst entschlossen zu bremsen, als es zu spät und der Unfall nicht mehr zu vermeiden war.

Diese vorwerfbare Pflichtverletzung wiegt nach Ansicht des Berufungsgerichts aus verschiedenen Gründen besonders schwer. Einmal kannte Badelt die örtlichen Verhältnisse; er wußte von dem Bestehen des Bahnübergangs und vom Fehlen einer technischen Sicherung. Hinzukommt, daß die Unfallstelle bereits aus einer Entfernung von etwa 150 m für den Verunglückten sichtbar und das Wetter am Unfalltage hell und sonnig war. Erschwerend hat es weiterhin berücksichtigt, daß er schon von weitem durch das amtliche Warnzeichen und später durch das Warnkreuz an die Beachtung seiner Pflichten erinnert wurde. Nach den weiteren Feststellungen des Berufungsurteils war seine Sicht jedenfalls auf eine Entfernung von etwa 60 m vor dem Schienenweg - ab dem in die für B [REDACTED] links säumende Hecke eingelassenen Tor - auf den sich näherenden Zug frei; über die hier etwa 1 m hohe Hecke konnte man hinwegsehen.

Das Berufungsgericht macht Badelt zum Vorwurf, daß er keine der Möglichkeiten, den Unfall zu vermeiden, wahrgenommen hat: weder habe ihn das 100-150 m vor dem Bahnübergang stehende Warnzeichen (Bild 6 d.Anl. StVO) veranlaßt, aufmerksam und vorsichtig an den unbeschränkten Bahnübergang heranzufahren, noch habe er etwa 60 m vor dem Übergang bei Erreichen des Tores, als er den sich

von links näherenden Zug der Beklagten habe sehen können, die erforderliche Aufmerksamkeit und Vorsicht walten lassen.

Auf Grund dieser ohne Verfahrensverstöß getroffenen Feststellungen konnte das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei annehmen, B. habe in besonders grober Weise die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen (grobe Fahrlässigkeit).

Auf der anderen Seite hat das Berufungsgericht berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr der Bahn - wenn auch nur unwesentlich - durch das Fehlen einer Warn- und Blinklichtanlage sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrer an dem Bahnübergang gesteigert war.

II. 1. Zu Unrecht wendet sich die Revision gegen die Annahme einer überaus groben Fahrlässigkeit des Fahrers B.

Die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades ist im wesentlichen Aufgabe tatrichterlicher Würdigung. Grobe Fahrlässigkeit liegt dann vor, wenn in besonders vorwerfbarem Maße selbst einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder beiseitegeschoben werden, die sich im gegebenen Falle jedem aufdrängen mußten.

a) Entgegen der Meinung der Revision mußte der nach ihrer Ansicht völlig unzulänglichen Beschilderung der Landstraße - sie bemängelt das Fehlen von Schranken sowie Blinklichtanlage, von drei Bakenpaaren und einem Warnzeichen links neben der Straße sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrer - in diesem Zusammenhang keine entscheidende Bedeutung beigemessen werden. Denn da B. die örtlichen Verhältnisse genau kannte, konnte und mußte er selbst bei etwaigen Mängeln der Beschilderung

den offensichtlichen Gefahren des Bahnübergangs durch entsprechend vorsichtige Fahrweise begegnen.

b) Zu seinen Gunsten spricht auch nicht erheblich die beschränkte Einsichtsmöglichkeit auf den Bahndamm in Richtung des nahenden Zuges. Nach den Feststellungen des Berufungsurteils begann die freie Sicht jedenfalls 60 m vor dem Bahnübergang. Diese Entfernung reichte für den ortskundigen Verunglückten, um seine Fahrweise noch jetzt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StVO einzurichten. Das gilt selbst dann, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei ausführt, wenn B. mit der unvermittelten Geschwindigkeit von 60 km/st an diesem Punkt (Höhe des Tores) ankam. Er mußte nunmehr den herannahenden Zug sehen, der sich in diesem Zeitpunkt etwa auf 30 m dem Bahnübergang genähert hatte (vgl. Gutachten des Dipl.-Ing. Broxtermann Anl. 3). Nach den Feststellungen des Berufungsurteils ist B. indessen auch über das Tor hinaus mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren.

Ob B. in Blickrichtung auf den Zug durch Sonneneinstrahlung geblendet wurde - zum Nachweis einer solchen Möglichkeit hat die Klägerin Sachverständigenbeweis angetreten - , hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler dahinstehen lassen. Denn bei Blendung mußte B. die Geschwindigkeit seines Wagens erst recht so einrichten, daß er vor dem Bahnübergang zum Halten kommen konnte. Ohne Belang ist es daher, ob der Verunglückte überhaupt nach links geblickt hat oder nicht.

c) Schließlich wird B. von dem schon hiernach gerechtfertigten Vorwurf grober Fahrlässigkeit nicht durch seine Reaktion beim Unfallgeschehen befreit.

Die Revision meint, er habe nach Eintritt der Einsichtsmöglichkeit unter Berücksichtigung von Schrecksekunde, Reaktions- und Bremsansprechzeit sofort reagiert; Gegenteiliges habe das Berufungsgericht nicht ohne Beratung durch einen Sachverständigen annehmen dürfen.

Rechtlich nicht zu beanstanden ist indessen, daß das Berufungsgericht lediglich eine Reaktions- und Bremsansprechzeit von einer Sekunde, nicht aber eine weitere Schrecksekunde berücksichtigt hat. Denn es gereicht dem mit der Örtlichkeit vertrauten B. zum Verschulden, daß er von der Gefahr der Begegnung mit einem Zug auf dem straßengleichen Übergang überrascht wurde.

Hinzukommt, daß er nach den Feststellungen des Berufungsurteils auch nach Erreichen der einsehbaren Strecke ohne Herabsetzung der Geschwindigkeit weitergefahren ist. Insoweit träfe ihn der Vorwurf in erhöhtem Maße, wenn die Meinung der Revision zuträfe, daß die einsehbare Strecke bis zum Bahnübergang zu kurz zum Anhalten gewesen wäre.

Schon deshalb ist es ohne rechtliche Bedeutung, ob er bei verspätetem Erkennen des Zuges sofort reagiert hat; denn der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit ist bereits in seinem vorhergehenden Verhalten begründet.

2. Zu Unrecht macht die Revision ferner geltend, zu dem Unfall hätten vom Berufungsgericht unberücksichtigt gelassene weitere Umstände beigetragen, durch welche die Betriebsgefahr der Eisenbahn über das vom Berufungsgericht angenommene Maß hinaus erhöht gewesen sei.

a) Einen solchen Umstand erblickt die Revision darin, daß die Sicht sowohl für den Verunglückten wie auch für das Zugpersonal stark behindert gewesen sei.

Indessen hat das Berufungsgericht diesen Umstand nicht übersehen, sondern festgestellt, daß und in welchem Ausmaß die Sicht des Kraftfahrers in Richtung auf den nahenden Zug durch Hecken behindert war.

Über die Sichtweite des Lok-Personals hat das Berufungsurteil allerdings keine darüber hinausgehenden, besonderen Feststellungen getroffen. Darauf kam es entscheidend auch nicht an.

b) Denn zu Unrecht vermißt die Revision unter Hinweis auf das Gutachten Broxtermann als bei der Betriebsgefahr der Eisenbahn zu berücksichtigenden Umstand, daß es dem Lokpersonal unmöglich war, den Zug durch Schnellbremsung im Augenblick der frühesten Sichtmöglichkeit auf den Kraftwagen vor dem Bahnübergang anzuhalten.

Die Länge des Bremsweges bei Schienenfahrzeugen hat das Berufungsgericht als Gefahrenpunkt durchaus erwogen.

Allerdings wäre ein rechtzeitiges Anhalten des Zuges unter Berücksichtigung des Bremsweges und der kurzen Sichtweite selbst bei frühester Schnellbremsung nicht durchführbar gewesen. Diese Tatsache scheidet aber für die konkrete Abwägung schon deshalb aus, weil sie nicht unfallursächlich war. Denn das Lok-Personal war nicht gehalten, sogleich beim Anblick des Lkw aus Besorgnis einer Verletzung des Vorfahrtsrechts der Bahn die Geschwindigkeit der Lokomotive herabzusetzen.

Erst sobald es erkannte, daß der Kraftfahrer ungeachtet des Vorfahrtsrechts der Eisenbahn sich nicht mit der im § 9 Abs. 2 StVO vorgeschriebenen besonderen Sorgfalt dem Bahnübergang näherte und deshalb den Lkw nicht vor den Warnkreuzen am Übergang (§ 79 Abs. 2 BO) anhalten werde, mußte es den Eisenbahnzug zum Halten bringen. Dieser Zeitpunkt war aber erst bei einer Entfernung des Lkw von etwa 30-40 m und des Eisenbahnzuges von etwa 17 m vor dem Übergang gekommen. In diesem Augenblick hat der Lok-Führer die Schnellbremsung denn auch betätigt.

c) Daß am Bahnübergang weder Schranken noch eine Blinklichtanlage vorhanden war, hat das Berufungsgericht im Rahmen der Betriebsgefahr ebenso berücksichtigt wie das Fehlen einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrer.

Die Revision sieht eine weitere Erhöhung der Betriebsgefahr darin, daß nicht zu Warnzeichen und Warnkreuz zusätzlich noch Baken und ein Warnzeichen links neben der Straße aufgestellt waren. Indessen hätten diese Zeichen, insbesondere die Baken, den erhöhten Gefahren des Eisenbahnbetriebes auf dem unbeschränkten Bahnübergang nur entgegengewirkt, weil sie die Gefahrerhöhung infolge Fehlens von Schranken in gewissem Umfange wieder herabgesetzt hätten. Das Fehlen der Baken hat daher die erhöhte Betriebsgefahr des unbeschränkten Bahnübergangs bestehen lassen; es hat diese aber nicht noch weiter erhöht (BGH Urteil vom 9. Mai 1961 - VI ZR 193/60).

d) Daß der Lokomotivführer auch beim Überfahren des Bahnübergangs eine Geschwindigkeit von 40 km/st fahren durfte hat das Berufungsgericht nicht außer acht gelassen. Dieser Umstand kann nämlich bei Feststellung der konkreten Betriebsgefahr nur

im Zusammenhang mit den übrigen Gegebenheiten gewertet werden. Das hat das Berufungsgericht getan. Denn es hat die besondere Gefährlichkeit eines erlaubterweise 40 km/st fahrenden Eisenbahnzuges beim Befahren eines unbeschränkten, Bahnübergangs ohne Warn- oder Blinkanlage berücksichtigt.

e) Schließlich erblickt die Revision im Unterlassen der erforderlichen Läute- und Pfeifsignale des Zuges sowie in dem Fehlen des Signals "LP" (Läuten, Pfeifen) vor dem Übergang weitere die Betriebsgefahr der Beklagten steigernde Umstände, die ihr im übrigen auch zum Verschulden gereichten.

Sie geht hierbei irrigerweise davon aus, das Nichtabgeben der Warnsignale stehe fest. Das ist aber nicht der Fall. Die Beklagte hat behauptet, der Zug sei mit eingeschaltetem Läutewerk gefahren und der Lok-Führer habe außerdem etwa 70 m vor dem Bahnübergang ein Signal mit der Dampfpeife abgegeben. Das haben die Zeugen St., W. und I. und hinsichtlich des Pfeifens der Zeuge U. im Strafverfahren bestätigt. Allerdings ist im Berufungsurteil - ebenso wie im früheren Urteil des Oberlandesgerichts sowie in den Urteilen des Landgerichts - hierzu keine Feststellung getroffen. Das kann aber in Anbetracht des Ergebnisses der Beweisaufnahme zugunsten der Klägerin allenfalls dahin verstanden werden, daß die Betätigung von Läutewerk und Pfeife nicht erwiesen, nicht aber, daß das Unterlassen bewiesen ist. Damit scheidet die Verwertung dieses Umstandes im Rahmen des § 17 StVG zu Lasten der Beklagten aus. Denn nur solche Umstände können bei der Abwägung zu Lasten berücksichtigt werden, die nachgewiesen sind (vgl. BGH Urteil vom 28. Mai 1963 - VI ZR 185/62 - VersR 1963, 1026).

Hinsichtlich des Signals "LP" ist im Revisionsverfahren allerdings von seinem Fehlen auszugehen. Das Berufungsgericht hat nämlich ausdrücklich dahinstehen lassen, ob ein solches Signal aufgestellt war oder nicht. Nach seiner Meinung kann ein Fehlen den Organen der Beklagten keinesfalls angelastet werden, weil sie sich an die Anordnungen ihrer Aufsichtsbehörde zu halten haben. Daß die Beklagte die Aufstellung aber entgegen einer behördlichen Anordnung unterlassen habe, sei nicht einmal vorgetragen.

Diese Erwägungen unterliegen rechtlichen Bedenken. Denn vor Wegübergängen, die nicht durch Schranken, Warnlichter oder andere Vorrichtungen gesichert werden, sind vom Bahnunternehmer bei Nebenbahnen Kennzeichen für den Lok-Führer anzubringen, die diesem den Auftrag zur Abgabe von Läutesignalen erteilen (§ 58 Abs. 2 BO).

Im Ergebnis ist dem Berufungsgericht aber beizutreten. Denn das Fehlen des Signals "LP" könnte nur bei Unfallursächlichkeit berücksichtigt werden. Außer Betracht zu bleiben hat es, wenn nicht feststeht, daß es sich auf das Zustandekommen des Unfalls ausgewirkt hat (vgl. BGH Urteil vom 17. Januar 1961 - VI ZR 74/60 - VersR 1961, 234). Das ist aber hier der Fall. Denn nach den oben angestellten Erwägungen steht nicht fest, daß das Läutewerk der Lokomotive nicht betätigt worden ist; damit kann nicht davon ausgegangen werden, daß ein Fehlen des Signals für ein Unterlassen der Warnsignale der Lokomotive ursächlich geworden wäre.

2. Mit ihren weiteren Angriffen wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Verantwortlichen

der Beklagten treffe kein S c h u l d vorwurf an der Entstehung des Unfalls und seinen Ausmaßen.

a) Nach Meinung der Revision wäre es dem Heizer W [REDACTED] bei gebotener Aufmerksamkeit möglich gewesen, den Lastkraftwagen 130 m vor der Unfallstelle wahrzunehmen, als der Zug noch 75 m vom Übergang entfernt war. In Wirklichkeit habe er das Kraftfahrzeug erst 52 m vor der Unfallstelle gesehen, als der Zug sich auf 30 m dem Bahnübergang genähert hatte. Daher habe für das Lok-Personal durchaus die Möglichkeit bestanden, die Geschwindigkeit des Zuges so sehr zu verzögern, daß der Lkw den Bahnübergang vorher passieren konnte und so ein Zusammenstoß vermieden worden wäre.

Dem kann nicht gefolgt werden.

Allerdings befreit das Vorfahrtsrecht, das der Eisenbahn an höhengleichen Übergängen vor dem Straßenverkehr zusteht (§ 3 a StVO; § 79 BO), das Lok-Personal nicht von der Pflicht der Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer, die in dem Grundsatz des § 1 StVO niedergelegt ist und auch für die Eisenbahn gilt, wenn sie einen Übergang über die Straße befährt (BGH Urteil vom 19. März 1953 - 4 StR 673/52 - VRS 5, 304). Wie das Berufungsgericht aber rechtsfehlerfrei angenommen hat, durfte das Lok-Personal nach dem das Straßenverkehrsrecht beherrschenden Vertrauensgrundsatz damit rechnen, der Kraftfahrer B [REDACTED] werde die Vorfahrt des Zuges achten und rechtzeitig vor dem Bahnübergang anhalten, solange keine Umstände erkennbar wurden, die eine Verletzung des Vorrechts der Eisenbahn befürchten ließen. Wie bereits ausgeführt, hat der Lokführer in dem hiernach entscheidenden Zeitpunkt aber die

Schnellbremsung betätigt.

Zu Unrecht verweist die Revision in diesem Zusammenhang auf das Urteil des erkennenden Senats vom 9. Mai 1961 (VI ZR 193/60 - VersR 1961, 634, 636). In dem dort zu beurteilenden Sachverhalt hatte das Lok-Personal anders als in dem jetzt dem Senat vorliegenden Tatbestand keine Schnellbremsung eingeleitet, als ihm das den Vorrang des Zuges mißachtende Verhalten des Kraftfahrers erkennbar wurde. Dort stellte sich daher anders als jetzt die Frage, ob eine Schnellbremsung den Unfall vermieden oder die Unfallfolgen herabgemindert hätte.

b) Ein weiteres Verschulden der Beklagten erblickt die Revision darin, daß dem Lok-Personal eine Geschwindigkeit von 40 km/st auch für das Überfahren des Übergangs vorgeschrieben worden sei. Sie meint, die Anordnung einer zumutbaren Herabsetzung der Geschwindigkeit des Zuges sei geboten gewesen.

Es ist indessen nicht erkennbar, daß bei dem Übergang Burgweg eine besondere Gefahrenlage zu einer derartigen Maßnahme verpflichtete. Dann aber durfte eine Geschwindigkeit insbesondere von mehr als 15 km in der Stundo gefahren werden, wenn die übrigen erforderlichen Sicherungen getroffen wurden, was hier der Fall war.

c) Denn zu Unrecht macht die Revision der Beklagten eine unzulängliche Sicherung des Bahnübergangs und eine mangelhafte Beschilderung der Landstraße zum Vorwurf.

Zwar hat die Beklagte als Bahnunternehmerin unabhängig von einer möglichen Verantwortlichkeit der Straßenverkehrs-

behörde für Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht einzustehen (BGHZ 11, 175, 179). Eine derartige Verletzung ist aber nicht festzustellen.

Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht der Beklagten keinen Schuldvorwurf daraus gemacht, daß sie den Übergang nicht durch Schranken oder eine Warnlichtanlage gesichert hat. Bei der Bahnstrecke handelt es sich um eine Nebenbahnlinie, die allerdings mit einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km/st befahren wird. Danach wäre die Beklagte nur dann verpflichtet gewesen, den Übergang mit Schranken oder Warnlichtern oder in anderer Weise zu sichern, wenn es sich um einen verkehrsreichen Übergang gehandelt hätte (§ 18 Abs. 3 BO). Der Bahnübergang Burgweg war aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in diesem Sinne nicht "verkehrsreich". Als verkehrsreich gilt, wovon das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen ist, ein Übergang, wenn der Verkehr auf ihm häufig so stark ist, daß der Wegebenutzer seine Aufmerksamkeit so sehr auf andere Straßenbenutzer richten muß, daß ihm für die Beobachtung des Eisenbahnverkehrs keine Zeit mehr bleibt (BGH Urt. vom 27. Oktober 1954 - VI ZR 156/53 - VRS 8, 30 = VersR 1955, 25; BGH Urt. vom 8. Juni 1956 - VI ZR 102/55 - VersR 1956, 656). Die im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Ausführungen des Berufungsgerichts zur Verneinung dieser Voraussetzungen und damit des Vorliegens eines verkehrsreichen Übergangs sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Diese im Anschluß an die Ausführungen des Landgerichts-urteils vom 18. Januar 1962 und unter Hinweis auf die Bekundungen der Zeugen S. [REDACTED] und W. [REDACTED] sowie das Ergebnis der Augenscheinseinnahme des Landgerichts getroffenen Feststellungen sind ohne Rechtsverstoß zustande gekommen.

Zu Unrecht rügt die Revision eine Verletzung der §§ 160, 161 ZPO. Denn jedenfalls reicht es aus, wenn das Ergebnis des vom Landgericht eingenommenen Augenscheins in das Urteil des Landgerichts aufgenommen wurde. Das ist hier geschehen. Unschädlich ist, daß sich die Wiedergabe nicht im Tatbestand, sondern in den Entscheidungsgründen findet (vgl. BGH Urt. vom 20. November 1952 - VI ZR 2/52 - LM § 161 ZPO Nr. 2).

Der verkehrsarme Bahnübergang Burgweg brauchte auch nicht während des Verkehrs der Züge beaufsichtigt zu werden. Allerdings wird er mit einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km/st befahren; er ist aber nicht, was zur Begründung einer Aufsichtspflicht weiter erforderlich wäre (§ 46 Abs. 5 BO), so unübersichtlich, daß die Bahnstrecke vom Warnkreuz (Andreas-kreuz) aus nicht auf mindestens 50 m Entfernung eingesehen werden kann.

Ohne rechtliche Bedeutung ist mangels Unfallursächlichkeit, wenn die Beklagte es unterlassen hat, eine weitere Beschilderung der Landstraße vorzunehmen oder zu veranlassen. Dahinstehen konnte daher, ob die Beklagte in Anbetracht der vorhandenen Beschilderung hierzu verpflichtet gewesen wäre.

3. Zusammenfassend ergibt sich, daß das Berufungsgericht alle für die Abwägung maßgebenden Umstände berücksichtigt hat. Ohne Rechtsirrtum hat es auf Seiten der Beklagten eine nur unwesentlich gesteigerte Betriebsgefahr und auf Seiten der Klägerin - neben der allgemeinen Betriebsgefahr des Lkw - ein sehr grob fahrlässiges Verhalten des Fahrers zu Grunde gelegt.

Es oblag seinem tatrichterlichen Ermessen, die einzelnen Umstände insgesamt gegeneinander abzuwägen. Hierbei ist ein Rechtsverstoß nicht erkennbar. Mit ihren hierzu erhobenen Beanstandungen greift die Revision ohne Erfolg die tatrichterliche Würdigung an. Bei der Abwägung konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsverletzung als entscheidenden Gesichtspunkt die Kenntnis des verunglückten Kraftwagenfahrers von allen Gefahrumständen sowie die Außerachtlassung so gut wie jeder Aufmerksamkeit und Vorsicht durch ihn zu Lasten der Klägerin berücksichtigen, während es die Vertrautheit des Lok-Personals mit der Gefahrenstelle nicht zu Lasten der Beklagten verwerten durfte, weil dem Zugpersonal kein Vorwurf gemacht werden kann. Ebenso wenig ist der Hinweis zu beanstanden, der Verunglückte sei auf den Tender aufgefahren, als dieser den Bahnübergang bereits nahezu überquert hatte. Das Berufungsgericht kennzeichnet damit zutreffend das Maß des Leichtsinns des Fahrers B., der keinesfalls hoffen konnte, die Schienen noch vor dem Zug zu überqueren. Diesen Leichtsinn findet es in möglicher Würdigung durch die Aussage des Zeugen L. bestätigt, er habe angesichts der Fahrweise B. gleich den Gedanken gehabt, ob das wohl gut gehen könne.

Daß das Berufungsgericht hiernach aus den besonderen, dem Unfallgeschehen zutreffend entnommenen Gründen wegen des mitwirkenden besonders großen Verschuldens des Badelt jeglichen Ersatzanspruch verneint hat, unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Es ist anerkannten Rechts, daß der Tatrichter auch bei erhöhter Betriebsgefahr auf Seiten des Schädigers bei eigenem grobem Verschulden des Geschädigten jeglichen Ersatzanspruch versagen kann (vgl. BGH Urteil vom 28. Oktober 1958 - VI ZR 192/57 - VersR 1959, 408).

III. Nach alledem war die Revision unbegründet und mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Hanebeck

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüßgens