

65. 1. Findet § 17 RFG. auf den Sachschadensersatzanspruch aus § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 Anwendung?

2. Ist die allgemeine Pflicht des Eisenbahnunternehmers, seine Bahnwärter zu überwachen, nach § 831 BGB. zu beurteilen?

3. Ist der Inhaber eines öffentlichen Kraftverkehrsunternehmens verpflichtet, allgemeine Dienstankweisungen an seine Fahrer zu erlassen über ihre Pflichten bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge? Wieweit erstrecken sich diese Pflichten der Kraftwagenfahrer?

4. Zur Auslegung der Begriffe „kürzeste Entfernung“ und „Fahrbahn“ in § 18 Abs. 2 RZBo. vom 16. März 1928.

5. Über die Abwägung der Schadensverursachung nach § 17 RZG. und nach § 254 BGB.

BGB. §§ 254, 823, 831. RZG. §§ 7, 17. Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 — RZBo. 1910 — (RWB. S. 389) § 18 Abs. 3. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 — RZBo. 1928 — (RWB. I S. 91) § 18 Abs. 2. StGB. § 316. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RWB. II S. 541) § 79 Abs. 4. Preussisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 — EisenbG. — (GS. S. 505) § 25.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 7. Dezember 1933 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Stadtgemeinde F. (kl.). VI 343/33.

I. Landgericht Jüterburg.

II. Oberlandesgericht Königsberg.

Am Abend des 31. Dezember 1929 stießen auf dem Sp. er Eisenbahnübergang bei F. ein Kraftomnibus der Klägerin und ein Personenzug der Beklagten zusammen. Dabei wurde der Omnibus zertrümmert. Von den Insassen wurden sechs getötet und ein Teil der übrigen verletzt. Das Unglück wurde dadurch verursacht, daß der Bahnwärter F. infolge grober Nachlässigkeit bei dem Herannahen des Zuges die Schranken nicht geschlossen hatte. Die Klägerin verlangt daher von der Beklagten einmal Ersatz ihres Sachschadens und ferner Erstattung der ihr durch die Vergütung und Beerdigung der Verunglückten entstandenen Kosten, indem sie diese Forderung auch auf Abtretung der Ersatzansprüche der Verletzten und der Erben der Getöteten stützt. Sie beantragt die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 18892,92 RM. nebst Zinsen.

Die Beklagte bestreitet die Klagenansprüche nach Grund und Betrag und hat im ersten Rechtszug Klagenabweisung in vollem Umfang beantragt. Sie ist der Meinung, daß der Unfall durch eigenes Verschulden der Klägerin und Fahrlässigkeit ihres Omnibusführers G. herbeigeführt worden sei; zum mindesten aber sei die Klägerin gemäß § 17 RZG. ausgleichspflichtig. Hilfsweise rechnet die Beklagte mit dem ihr erwachsenen Schaden in angeblicher Höhe von vorläufig 24029,06 RM. gegen die Klagenansprüche auf.

Die Klägerin bestreitet das Vorbringen der Beklagten und macht noch geltend, daß nicht nur F., sondern auch die Beklagte selbst durch verfehlte Anlegung des Eisenbahnübergangs und unzureichende Überwachung des F. den Unfall verschuldet habe.

Das Landgericht hat die Klagenprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte nur insoweit Berufung eingelegt, als sie zu mehr als der Hälfte der Klagenprüche dem Grunde nach verurteilt worden ist. Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Die Revision der Beklagten führte zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz.

Gründe:

I. Zur Beurteilung der Rechtslage im allgemeinen ist folgendes vorauszuschiden.

1. Beide Klagenprüche sind schlüssig auf die §§ 823 ff. BGB. gestützt. Um mit diesem Klagegrund durchzubringen, muß die Klägerin beweisen, daß den gesetzlichen Vertretern der Beklagten (§§ 89, 31 BGB., vgl. auch § 30 das.) Verschulden an dem Unfall oder ihrem Angestellten F. widerrechtliche Schadenszufügung zur Last fällt. Das Verschulden des F. steht außer Zweifel. Der Beklagten steht jedoch insoweit der Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. offen. Ferner kann die Beklagte Ausgleich des Schadens nach Maßgabe des § 17 Abs. 2 RFG. in Verbindung mit Abs. 1 das. zunächst dann verlangen, wenn sie ein ursächliches Mitverschulden der Klägerin selbst oder, vorbehaltlich insoweit des in § 831 BGB. vorgesehenen Entlastungsbeweises, eine ursächliche widerrechtliche Schadenszufügung des F. dargetut; denn zufolge des Grundgedankens des § 254 Abs. 2 Satz 2 BGB. muß der Geschädigte für seine Hilfspersonen in derselben Weise einstehen wie der Schädiger für die seinen (RG. in JW. 1931 S. 3345 Nr. 21 [S. 3352] nebst Nachweisen). Aber auch ohne den Nachweis einer dieser Voraussetzungen ist der Ausgleichsanspruch der Beklagten aus § 17 RFG. dann gerechtfertigt, wenn sich die Klägerin die Betriebsgefahr ihres Kraftomnibusses entgegenhalten lassen muß (RGZ. Bd. 130 S. 130 nebst Nachweisen, auch Bd. 84 S. 432, Bd. 92 S. 146). Kann also die Klägerin den in § 7 Abs. 2 RFG. geregelten Entlastungsbeweis nicht führen, so ist sie, jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, also unter Beschränkung auf die

in §§ 10 bis 12 daf. vorgesehenen Leistungen, der Beklagten ausgleichspflichtig.

2. Der Sachschadenserfahanspruch der Klägerin findet ferner in § 25 EisenbG. eine rechtliche Grundlage (vgl. Art. 105 GG. z. BGB.), und zwar auch insoweit, als die Klägerin entgangenen Verdienst infolge der Vernichtung ihres Omnibusses fordert (RGZ. Bd. 63 S. 275). Von dieser Schadenserfahverpflichtung kann sich die Beklagte nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld der Klägerin oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist (§ 25 Satz 1 EisenbG.). Letztere Entlastungsmöglichkeit scheidet hier aus. Was ferner das Selbstverschulden des Geschädigten anlangt, so steht die reichsgerichtliche Rechtsprechung auf dem Standpunkt, daß das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 lediglich aus sich selbst auszulegen ist (RGZ. Bd. 98 S. 11) und daß daher einerseits die Grundsätze des § 254 BGB. nicht zur Anwendung kommen, daß also auch nur ein geringes ursächliches Verschulden des Geschädigten zur gänzlichen Ablehnung des Erfahanspruches führt (RGZ. Bd. 63 S. 270; JW. 1921 S. 1230 Nr. 4), daß sich aber andererseits der Geschädigte das Verschulden seines Angestellten nicht entgegenhalten zu lassen braucht (RGZ. Bd. 63 S. 274; JW. 1911 S. 211 Nr. 4 unter Aufgabe des in RGZ. Bd. 66 S. 405 angeregten Zweifels). An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten. Eine andere Frage ist es aber, ob nicht nach beiden Richtungen durch die reichsrechtliche Vorschrift in § 17 Abs. 2 RFG. eine Änderung für die hier geordneten Fälle einer Verursachung des Schadens durch das Zusammenwirken eines Kraftfahrzeugs und einer Eisenbahn eingetreten ist. In beiden Beziehungen ist diese Frage zu bejahen.

a) Wichtig ist zwar, daß § 17 RFG. nicht etwa allgemein eine an sich nicht begründete Schadenserfahpflicht neu einführt (RGZ. Bd. 129 S. 59 und S. 132 nebst Nachweisen), und es könnte eingewendet werden, daß die bisher durch nachgewiesenes Selbstverschulden des Geschädigten ausgeschlossene Schadenserfahpflicht der Eisenbahn erweitert werde, wenn man ein solches Selbstverschulden nur zu einer Minderung der Erfahpflicht der Bahn führen lassen, je nach Umständen sogar außer Betracht lassen wolle. Der erkennende Senat verkennt die Gewichtigkeit dieses Grundes nicht, vermag ihm aber keine ausschlaggebende Bedeutung beizumessen. Denn ent-

scheidend muß sein, daß der Gesetzgeber offensichtlich durch die Einführung der Vorschriften des § 17 Abs. 2 RFG. nicht nur eine Fortentwicklung der Grundsätze des § 254 BGB. für das Kraftfahrzeugrecht gewollt, sondern daß er eine abschließende Neuregelung der Haftung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug für den Fall des Mitwirkens beider Verkehrsmittel bei der Entstehung des Schadens geschaffen hat (Müller Automobilgesetz 8. Aufl. Bem. A IIb zu § 17 S. 396; vgl. RGZ. Bd. 57 S. 57). In diesem Sinne hat sich der erkennende Senat, wenngleich ohne nähere Begründung, auch bereits in dem Urteil vom 25. Oktober 1928 VI 143/28 ausgesprochen, während das Urteil vom 26. März 1928 VI 348/27, abgedr. LZ. 1928 Sp. 895 Nr. 5, auf gegenteiligem Standpunkt zu stehen scheint.

b) Die Herbeiführung einer abschließenden Neuregelung durch § 17 RFG. muß dann aber folgerichtig auch dazu führen, daß der Eisenbahn die Berufung auf mitwirkendes Verschulden der Angestellten des Kraftfahrzeughalters gestattet wird. Denn ein solches Verschulden gehört zu den Umständen, von denen der § 17 die Abwägung abhängig macht.

3. Ersatz der ihr erwachsenen Vergungs- und Beerdigungskosten der Opfer des Zusammenstoßes endlich kann die Klägerin auf Grund der Abtretungen (§ 398 BGB.) von der Beklagten nach §§ 1, 3 Abs. 1, § 3a HaftpfliG. fordern, es sei denn, daß diese beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist (§ 1 daf.); bei Mitverschulden finden § 254 BGB. (RGZ. Bd. 62 S. 350, Bd. 63 S. 333) und § 17 RFG. Anwendung. Nun kommen hier zwar weder höhere Gewalt noch Selbstverschulden der Opfer (§ 404 BGB.) in Betracht. Aber da die Klägerin als Abtretungsempfängerin klagt, so muß sie sich die Einwendungen entgegensetzen lassen, die der Beklagten unmittelbar gegen sie zustehen (vgl. RGZ. Bd. 139 S. 291/292).

Prüft man den vorliegenden Fall von dieser rechtlichen Grundlage aus, so ergibt sich folgendes.

II. Der Berufsrichtiger nimmt eine Haftung der Beklagten auf Grund der §§ 823ffg. BGB. nicht an. Da er sie aber auf Grund des § 25 EisenbG. und der Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes dem Grunde nach in vollem Umfang haften läßt und ihr einen Ausgleichsanspruch aus § 17 RFG. schlechthin verweigert, so würde an sich

kein Anlaß bestehen, die Frage der Haftung der Beklagten aus den §§ 823 flg. BGB. rechtlich nachzuprüfen. Hierauf muß jedoch dann eingegangen werden, wenn die Anwendung des § 17 RFG. durch den Vorderrichter zu rechtlichen Bedenken Anlaß gibt. Dies aber ist der Fall, wie noch (unter Nr. V) zu erörtern sein wird.

Soweit das angefochtene Urteil darlegt, daß den gesetzlichen Vertretern der Beklagten bei den an dem Sp.er Eisenbahnübergang getroffenen Verkehrsicherungsmaßnahmen kein Verschulden zur Last fällt, ist kein Rechtsirrtum ersichtlich. Das Gleiche gilt von der Annahme des Berufungsgerichts, daß sich die Beklagte hinsichtlich der Auswahl des F. entlastet habe. Dagegen ist die Auffassung des Vorderrichters, sie habe der ihr dem F. gegenüber obliegenden Überwachungsspflicht genügt, aus Rechtsgründen zu beanstanden. Schon die Fassung der Urteilsgründe: „Ein Verstoß gegen die der Beklagten obliegende Überwachungsspflicht sei nicht festgestellt“, ist bedenklich. Denn sie leistet der Ansicht Vorstoß, daß der Berufungsrichter die allgemeine Pflicht der Beklagten zur Überwachung des F. nur aus § 823 BGB. und nicht auch aus § 831 das. herleitet und daß er daher die sich aus § 831 BGB. ergebende Beweislastregelung verkannt hat (vgl. u. a. RGZ. Bd. 120 S. 161, Bd. 128 S. 153). Aber auch hiervon abgesehen ergeben sich rechtliche Zweifel aus dem bereits festgestellten Sachverhalt und der unzureichenden Aufklärung des Tatbestandes . . . (Wird ausgeführt).

III. Gegenüber ihrer an sich aus § 25 EisenbG. folgenden Schadensersatzpflicht hat die Beklagte eigenes Verschulden der Klägerin und ferner schuldhaftes Mitverursachen des G. eingewendet. Beide Einreden hat der Berufungsrichter zurückgewiesen. Nach beiden Richtungen sind jedoch keine Gründe von Rechtsirrtum beeinflusst.

1. Die Revision beanstandet mit Recht, daß die Klägerin für ihr Omnibusverkehrsunternehmen nicht allgemeine Anweisungen an ihre Führer erteilt hat, wie diese sich an Eisenbahnübergängen und insbesondere an dem Sp.er Übergang, dessen besondere Gefährlichkeit der Klägerin bekannt war oder bekannt sein mußte, zu verhalten hätten. Der Vorderrichter erachtet eine solche Dienstanweisung nicht für erforderlich, weil ein Kraftfahrzeugführer nur dann den Führerschein erhalte, wenn er neben Fahr Sicherheit auch seine Vertrautheit mit den bestehenden Verkehrsvorschriften nachgewiesen

habe und weil ferner die Klägerin bei einem langjährigen Wagenführer wie H. als selbstverständlich habe voraussetzen dürfen, daß er um das bei Bahnübergängen gebotene Verhalten Bescheid gewußt habe. Beide Gründe sind rechtlich verfehlt; sie zeigen, daß das Berufungsgericht über die Überwachungsspflicht, die dem Halter seinem Wagenführer gegenüber obliegt und an deren Erfüllung die strengsten Anforderungen zu stellen sind (RGZ. Bd. 135 S. 156, Bd. 136 S. 11 nebst Nachweisen), in unrichtigen Rechtsanschauungen befangen ist. Insbesondere legt der Vorderrichter dem Führerschein eine Bedeutung bei, die ihm nicht zukommt (RGUrt. in JW. 1931 S. 3345 Nr. 21 [S. 3352] und vom 6. März 1933 VI 394/32). Und wie wenig H. über seine Führerpflichten bei Annäherung an den Sp.er Übergang unterrichtet war, zeigt seine Angabe, die er, als er als Zeuge in dem Strafverfahren gegen F. vernommen wurde, am 9. Januar 1930, also kurz nach dem Unfall, dem Gericht gemacht hat: Der Gedanke, daß ein Zug ankommen könne, sei ihm gar nicht gekommen. Außerdem wird in der Rechtsprechung die Frage, welche Pflichten einem Kraftfahrzeugführer bei der Annäherung an beschränkte Bahnübergänge obliegen, keineswegs einheitlich beurteilt (vgl. die Nachweisungen bei Müller a. a. O. Bem. D II zu § 9 RFG. S. 331 und Bem. D I b zu § 17 RFG. S. 416 sowie bei Isaac-Sieburg Automobilgesetz 2. Aufl. S. 420 bis 424); hierauf soll in Nr. III 2 eingegangen werden. Auf die bewährte Organisation der Beklagten durfte sich die Klägerin nicht verlassen, wie das Berufungsgericht rechtsstrig annimmt, sondern sie war ihrerseits verpflichtet, zum Schutz ihrer Fahrgäste alle sachgemäßen Maßnahmen zu treffen. Auf die Notwendigkeit, ihre Führer durch eine allgemeine Dienst-anweisung über ihre Pflichten bei der Annäherung an Bahnübergänge zu unterrichten, war zudem die Klägerin durch einen Vorgang im Sommer 1929 noch besonders aufmerksam gemacht worden . . . (Wird ausgeführt).

2. Der Zusammenstoß ist auch durch H. — und zwar widerrechtlich — verursacht worden. Daß der hiernach an sich anwendbare § 831 BGB. kein Verschulden des Angestellten voraussetzt, hat das Oberlandesgericht nicht verkannt. Es meint aber, die Klägerin habe sich hinsichtlich der Persönlichkeit des H. wirksam entlastet. Indessen ist für diesen Satz keinerlei tatsächliche Begründung gegeben. Schon deshalb erscheint zum mindesten die Möglichkeit eines Rechts-

irtums des Vorderrichters über die Pflichten nicht ausgeschlossen, die einem Kraftfahrzeughalter für die Auswahl und für die planmäßige, unauffällige Überwachung seiner in seinem Gewerbebetrieb beschäftigten Führer obliegen (vgl. u. a. RGZ. Bd. 128 S. 154; RGUrt. in JW. 1932 S. 3706 Nr. 4 und vom 6. März 1933 VI 394/32). Außerdem ist für jene Annahme des Berufungsgerichts offenbar auch seine Auffassung mitbestimmend gewesen, daß den H. an dem Unfall kein Verschulden treffe. Hierzu geht der Vorderrichter zutreffend davon aus, daß der Zivilrichter durch das den H. freisprechende Urteil des II. Straffenats des Reichsgerichts vom 18. Juni 1931 2 D. 152/31, abgedr. JW. 1932 S. 2036 Nr. 23, nicht gebunden ist (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 GG. z. B. D.) und daß der Begriff der Fahrlässigkeit im Sinne des bürgerlichen Rechts (§ 276 BGB.) mit dem der Fahrlässigkeit im Sinne des Strafrechts nicht übereinstimmt (RGZ. Bd. 136 S. 10 nebst Nachweisen). Im übrigen führt das angefochtene Urteil in Anlehnung an jenes reichsgerichtliche Erkenntnis folgendes aus:

Bei den Anforderungen, welche an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers zu stellen seien, der im Begriff stehe, über einen Bahnübergang zu fahren, sei zwischen beschränkten und unbeschränkten Übergängen zu unterscheiden. Fehle die Schrankenicherung, dann könne der Kraftfahrer daraus, daß der Überfahrt kein Hindernis entgegenstehe, nicht entnehmen, daß sich kein Zug nähere. Das verpflichte ihn, der Strecke gespannte Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit besonderer Vorsicht an den Übergang heranzufahren. Anders lägen die Verhältnisse bei einem durch Schrankendienst gesicherten Übergang. Hier übernehme die Bahnverwaltung die Sicherung der Züge und den Schutz der Wegebemüher. Das Schließen der Schranken kündige das Befahren des Übergangs mit Zügen oder Rangierabteilungen an. Ständen dagegen die Schranken offen, so sei der Übergang freigegeben. Diese Freigabe berechtige den Kraftfahrer in der Regel zu der Annahme, daß die Überfahrt nicht durch Schienenfahrzeuge gefährdet sei. Das enthebe ihn aber keineswegs jeder Sorgfaltspflicht. Erhöhte Vorsicht sei sogar dann geboten, wenn besondere Umstände die Beforgnis einer Gefahr begründeten. Dazu sei z. B. eine dem Kraftfahrer bekannte Unzuverlässigkeit in der Ausübung des Schrankendienstes zu rechnen, nicht dagegen die Unübersichtlichkeit der Strecke einer Hauptbahn, um die es sich hier

handle, da bei Hauptbahnen die Wegeübergänge durchweg mit Schranken zu versehen seien (§ 18 Nr. 3 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in der zur Unfallzeit geltenden Fassung vom 17. Juli 1928). Solche besonderen Umstände seien hier nicht festgestellt. Hiernach sei eine Pflichtwidrigkeit des S. nicht erwiesen. Denn er sei mit einer durchaus mäßigen Stundengeschwindigkeit von etwa 10 bis 12 km gefahren, und auch mangelnde Aufmerksamkeit könne ihm nicht vorgeworfen werden. Lediglich infolge der Unübersichtlichkeit der Bahnstrecke habe er erst so spät Einblick gewonnen, daß ein rechtzeitiges Bremsen nicht mehr möglich gewesen sei.

Soweit der Vorberrichter in dem Maß der an den Kraftfahrer zu stellenden Verkehrsorgfaltspflicht einen Unterschied macht, je nachdem sich der Fahrer einem beschränkten (vgl. RGZ. Bb. 129 S. 128; LZ. 1928 Sp. 895 Nr. 5; WarnRspr. 1928 Nr. 127; RGUrt. vom 21. Oktober 1929 VI 33/29) oder schrankenlosen (vgl. RGUrt. in JW. 1930 S. 1951 Nr. 17, 1931 S. 867 Nr. 12, 1931 S. 1956 Nr. 3, LZ. 1931 Sp. 975 Nr. 5 und vom 25. Oktober 1928 VI 143/28) Bahnübergang nähert, ist ihm lediglich beizustimmen. Ebenso trifft der Satz des angefochtenen Urteils zu, daß die Nichtschließung der Schranken den Fahrer keineswegs von jeder Sorgfaltspflicht befreie. Aber die vom Berufungsgericht aus der Rechtslage gezogene Folgerung, daß dem S. eine Fahrlässigkeit im Sinne des bürgerlichen Rechts, wie besonders betont werden mag, nicht nachgewiesen sei, ist aus Rechtsgründen zu beanstanden; ob diese Fahrlässigkeit für den Unfall ursächlich war, wird vom Tatrichter zu prüfen sein. Für die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers, der einen bewachten Bahnübergang bei nicht geschlossenen Schranken überqueren will, kommen folgende Vorschriften in Betracht.

a) § 18 Abs. 3 RZVo. 1910 schrieb vor, daß unter anderem bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe langsam und so vorsichtig gefahren werden müsse, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden könne; einen Unterschied zwischen beschränkten und schrankenlosen Bahnübergängen machte die Bestimmung nicht. Diese Vorschrift findet sich dem Wortlaut nach nicht mehr in § 18 Abs. 2 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. März 1923 (RGBl. I S. 175) und ebensowenig in § 18 Abs. 2 der zur Zeit des hier fraglichen Unfalls geltenden RZVo. 1928. Aber dem Sinne nach galt der § 18 Abs. 3 RZVo. 1910 auch unter

der Herrschaft der späteren Fassungen weiter. Denn durch die Neufassung des § 18 Abs. 2 KZVo. vom 15. März 1923 wurde keine sachliche Änderung von § 18 Abs. 3 KZVo. 1910 beabsichtigt, sondern nur eine Fortlassung dessen, was entbehrlich erschien (Müller a. a. O. Anm. 2 zu § 18 KZVo. S. 666). Wie der erkennende Senat schon mehrfach allgemein (vgl. u. a. RGZ. Bd. 120 S. 156, Bd. 130 S. 167) und insbesondere für die Annäherung an Bahnübergänge (RG. 1928 Sp. 895 Nr. 5) ausgesprochen hat, bildet daher die ursprüngliche Fassung des § 18 Abs. 3 ein wertvolles Auslegungsmittel für die Pflichten zu langsamem und vorsichtigem Fahren, die der Gesetzgeber dem Kraftfahrer auferlegt hat. Demnach war es auch zur Zeit des Unfalls vom 31. Dezember 1929 geltendes Recht, daß der Kraftfahrer sich einem Eisenbahnübergang, mochte er nun mit Schranken versehen sein oder nicht, nur mit der nach Maßgabe des § 18 Abs. 2 KZVo. 1928 herabgesetzten Geschwindigkeit nähern durfte. Danach brauchte sich der Kraftfahrer jedenfalls an einen bewachten Bahnübergang, wie der II. Strafsenat des Reichsgerichts in dem erwähnten Urteil vom 18. Juni 1931 zutreffend angenommen hat, nicht heranzutasten, um sein Fahrzeug auf aller kürzeste Entfernung erforderlichenfalls zum Stehen bringen zu können; wohl aber lag ihm die Pflicht ob, so langsam zu fahren, daß er auf kürzeste Entfernung anhalten konnte.

Die Frage, welcher Zwischenraum als „kürzeste Entfernung“ im Sinne des § 18 Abs. 2 KZVo. zu erachten ist, muß stets nach den besonderen Umständen des Einzelfalls beantwortet werden. Der Sinn der Bestimmung ist der: der Führer muß sich die Hindernisse vor Augen halten, die sich ihm erfahrungsgemäß möglicherweise in den Weg stellen werden — hier Eisenbahnzüge —, und er muß daher seine Fahrgeschwindigkeit so niedrig einstellen, daß er sein Fahrzeug unter Berücksichtigung aller Verhältnisse, namentlich der Beschaffenheit des Fahrzeugs (insbesondere seiner Bremsen), des Weges und der Überlegungszeit, vor einem solchen Hindernis — hier also vor dem Bahnübergang — noch rechtzeitig zum Stehen bringen kann (Zsaac-Sieburg a. a. O. Anm. 18 zu § 18 KZVo.); daß er erst nach einem Zusammenstoß, wenn auch nach kurzem Bremsweg, gehalten hat, entschuldigt ihn nicht (RGUrt. in ZW. 1933 S. 2385 Nr. 3, ferner vom 6. April 1933 VI 25/33 und vom 12. Oktober 1933 VI 133/33). Demnach war die dem Kraftfahrer erlaubte

Geschwindigkeit erheblich höher zu bemessen, wenn er sich einem bewachten Übergang bei hochstehenden Schranken näherte, nachdem er sich über die Nichtannäherung eines Zuges auf entsprechende Entfernung vergewissert hatte, als wenn ihm beispielsweise die Örtlichkeit oder andere Umstände, z. B. Dunkelheit, das Nahen eines Zuges verbergen konnten. Wenn also die Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 10. Mai 1932 (RGBl. I S. 201) dem § 18 Abs. 2 folgenden Satz 2 zugefügt hat:

Bei Annäherung an einen Eisenbahnübergang in Schienenhöhe ist, wenn nicht unzweifelhaft erkennbar ist, daß sich kein Zug in gefährdender Weise nähert, die Geschwindigkeit so einzurichten, daß das Fahrzeug noch vor dem Übergang angehalten werden kann,

so ist dadurch nicht inhaltlich eine Neuregelung getroffen, sondern der bestehende Rechtszustand aufrechterhalten worden; einen Unterschied zwischen beschränkten und unbeschränkten Übergängen macht auch diese Vorschrift nicht. Der Zweck der Einfügung des Satzes 2 a. a. O. war lediglich der, die Pflichten des Kraftfahrers in möglichst klarer Form zum Ausdruck zu bringen und den gegenwärtigen Stand der Rechtsprechung zu erfassen (Jsaac-Sieburg KfzVo. vom 10. Mai 1932 Anm. zu § 18 S. 20).

b) In vielen Fällen — auch gerade in dem vorliegenden — bedarf es keines Zurückgehens auf die Fassung des § 18 Abs. 3 KfzVo. 1910. Denn der § 18 Abs. 2 KfzVo. 1928 macht dem Kraftfahrer Herabsetzung seiner Fahrtgeschwindigkeit auf das hier vorgeschriebene Maß unter anderem allgemein dann zur Pflicht, wenn der Überblick über die Fahrbahn behindert ist. Dabei gehört zur „Fahrbahn“ das gesamte Straßengelände und darüber hinaus auch das anstoßende Gelände von Seitenstraßen (RGSt. Bd. 65 S. 138; RWrt. in JW. 1933 S. 2385 Nr. 3; Müller a. a. O. Anm. 5a zu § 18 KfzVo.; Jsaac-Sieburg Automobilgesetz 2. Aufl. Anm. 14 unter a zu § 18 KfzVo., beide mit weiteren Nachweisen), und zu den Seitenstraßen sind auch die Eisenbahnstrecken zu zählen (Müller das.).

c) Auch die Vorschriften in § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 1 KfzVo., nicht minder die allgemeine Verkehrsorgfaltspflicht (§ 276 BGB.) gebieten dem Kraftfahrer, sich auch bewachten Bahnübergängen mit Vorsicht und je nach den Umständen mit entsprechend ermäßigter Fahrtgeschwindigkeit zu nähern. Es kann sehr wohl sein,

daß der Bahnwärter — abgesehen von Fällen der Verletzung seiner Pflichten — aus einem ihn entschuldigenden Grunde, z. B. infolge einer plötzlichen Erkrankung, die Schließung der Schranken unterlassen hat.

d) Die in c) bezeichnete Pflicht liegt dem Kraftfahrer auch deshalb ob, weil der § 79 Abs. 4 (vgl. auch Abs. 1 das.) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928, an dessen Verbindlichkeit für den Kraftfahrer kein Zweifel besteht (Müller a. a. O. Erl. A Ia 2 zu § 6 RFG. S. 211), ein Anhalten an den Warntreuzen unter anderem dann vorschreibt, wenn sich ein Zug nähert, dies also ohne Rücksicht darauf, ob die etwa vorhandenen Schranken geschlossen sind oder nicht.

e) Endlich ergibt sich jene Pflicht des Kraftfahrers auch aus § 316 StGB. — § 315 StGB. wird in diesem Zusammenhang kaum jemals in Betracht kommen —, der ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. zu Gunsten des Eisenbahnunternehmers darstellt.

Unter allen diesen rechtlichen Gesichtspunkten wird der Tatrichter die Frage einer erneuten Prüfung zu unterziehen haben, ob dem S., der um die Ortlichkeit und besondere Gefährlichkeit des Sp.er Bahnübergangs Bescheid mußte oder Bescheid wissen mußte, Verschulden im Sinne des bürgerlichen Rechts zur Last fällt.

IV. Ob gegenüber den an sich begründeten Ansprüchen der Klägerin auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes die Einreden des eigenen Verschuldens der Klägerin und desjenigen aus der Person des S. (§ 831 BGB.) durchgreifen, ist nach denselben Grundsätzen zu beurteilen, wie sie unter Nr. III behandelt worden sind.

V. Zur Ausgleichungsfrage aus § 17 RFG. hat das Berufungsgericht im wesentlichen folgendes erwogen: Auf seiten der Klägerin liege lediglich die verhältnismäßig geringfügige Betriebsgefahr ihres langsam fahrenden Omnibusses vor. Dagegen komme auf seiten der Beklagten die durch die Unübersichtlichkeit der Bahnkreuzung und das grobe Verschulden des F. erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn in Betracht. Eine Abwägung dieser Umstände führe zu einer Verneinung der Ausgleichungspflicht der Klägerin.

Die Abwägung ist grundsätzlich dem Ermessen des Tatrichters zu überlassen, da sie notwendig eine Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse zur Voraussetzung hat. Für ein Eingreifen des Revisionsgerichts ist daher nur dann Raum, wenn entweder wesentliche Tat-

umstände ersichtlich außer Betracht geblieben sind oder der Tatrichter aus Rechtsirrtum seine Abwägung unzutreffend vorgenommen hat. Letzteres trifft hier zu. Denn das Berufungsgericht hat auf beiden Seiten nur die Betriebsgefahren berücksichtigt, also, wie nebenbei bemerkt werden mag, ersichtlich den der Klägerin aus § 7 Abs. 2 RFG. offenstehenden Entlastungsbeweis („Betriebsgefahr“) für nicht geführt erachtet. Nach dem bereits Ausgeführten kommen jedoch bei der Klägerin möglicherweise Verschulden ihrer gesetzlichen Vertreter und Haftung für das widerrechtliche (und schuldhaft) Verhalten des F. (§ 831 BGB.) und bei der Beklagten unzureichende Überwachung des F., also Haftung aus § 831 BGB., in Betracht. Nun stellt zwar § 17 RFG. (ebenso wie § 254 BGB.) in erster Reihe auf die Verursachung und erst in zweiter Reihe auf das Verschulden ab (RGUrt. in JW. 1932 S. 787 Nr. 10 nebst Nachweisen), und daher kommt der beiderseitigen — etwa erhöhten — Betriebsgefahr eine erhebliche Bedeutung bei der Abwägung zu. Aber eine gänzliche Außerachtlassung des etwaigen beiderseitigen Verschuldens läßt sich in aller Regel nicht rechtfertigen.

Demnach kann das angefochtene Urteil, jedenfalls mit der bisherigen Begründung, nicht aufrechterhalten werden. Das Berufungsgericht wird vielmehr zu prüfen haben, ob beiden Parteien oder welcher von ihnen ein Verschulden zur Last zu legen ist. Dabei sei auf zweierlei hingewiesen. Ein Verschulden kann auch nach § 17 RFG. nur dann in die Waagschale geworfen werden, wenn es ursächlich für den Schaden ist. Und ferner ist, soweit § 831 BGB. in Betracht kommt, das Verhalten sowohl des Geschäftsherrn wie auch das des Angestellten zu berücksichtigen. Denn der Tatbestand der unerlaubten Handlung nach § 831 BGB. setzt sich aus der widerrechtlichen, wenn auch nicht notwendig schuldhaften Tat des Angestellten und dem vermuteten ursächlichen Verschulden des Geschäftsherrn zusammen (vgl. u. a. RGZ. Bd. 139 S. 304, Bd. 140 S. 392; JW. 1931 S. 3306 Nr. 1 nebst Nachweisen). Auch das Maß des etwa den Angestellten treffenden Verschuldens ist nach § 17 RFG. (ebenso wie auch nach § 254 BGB.) beachtlich; denn es gehört zu den „Umständen“ des Unfalls.