

33. Muß der Kraftfahrer vor Eisenbahnübergängen, deren Schranken offenstehen, mit dem Herannahen von Zügen rechnen und außer der Fahrbahn auch die Zugstraße beobachten? Geht insbesondere eine Unübersichtlichkeit des Geländes insoweit zu seinen Lasten?

BGB. §§ 254, 276, 823. RFG. §§ 7, 17. RStrWO. vom 28. Mai 1934 §§ 25, 27. AusfAnw. z. RStrWO. vom 29. September 1934 B II Absf. 2 zu § 25; Absf. 2 zu § 27. Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung § 79.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 12. Januar 1938 i. S. M. (Erstkl.) w. Kleinbahn Celle-Wittingen (Erstbekl.). VI 172/37.

- I. Landgericht Hannover.
- II. Oberlandesgericht Celle.

Die Erstbeklagte betreibt die Kleinbahn Celle—Wittingen, die die Landstraße Lüneburg—Celle bei dem Bahnhof A. schneidet. Der Übergang ist für die aus Celle kommenden Züge nach links in der Blickrichtung auf die aus Lüneburg heranführende Straße wenig übersichtlich, weil ein in diesem Winkel liegendes, mit hohen Hecken umgebenes und mit Bäumen bestandenes Anwesen bis an die Straße und den Bahnkörper heranreicht. Der Bahnübergang ist mit Schranken versehen und auch an der Landstraße als beschränkter Bahnübergang gekennzeichnet. Gemäß einer Anordnung der Erstbeklagten vom 28. Mai 1935 wurde aber die Schranke bei der Durchfahrt von Triebwagen nicht geschlossen; die Triebwagenführer waren lediglich angewiesen, vor dem Übergang zu halten und sich vor der Weiterfahrt davon zu überzeugen, ob die Straße frei sei. Am 26. Oktober 1935 fuhr der Zweitbeklagte mit dem von ihm geführten Triebwagen aus der Richtung von Celle her bei offenstehenden Schranken auf den Übergang, ohne vorher gehalten zu haben. Dabei erfaßte er den von links aus der Richtung von Lüneburg kommenden Kraftwagen des Erstklägers, schob den Wagen über die Straße und zertrümmerte ihn. Die Insassen des Kraftwagens, der Erstkläger und dessen Ehefrau, wurden erheblich verletzt; die Ehefrau des Erstklägers ist an den Unfallfolgen alsbald verstorben.

Der Erstkläger hat die Beklagten auf Ersatz seines Schadens zunächst in Höhe eines Teilbetrages von 8000 RM. nebst Zinsen sowie auf Feststellung ihrer Ersatzpflicht für den weiteren Schaden in

Anspruch genommen. Das Landgericht hat seine Leistungsansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und seinem Feststellungsantrage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die Vorentscheidung aufgehoben, die Zahlungsansprüche des Erstklägers lediglich zur Hälfte dem Grunde nach als berechtigt anerkannt und seinem Feststellungsantrage zur Hälfte stattgegeben, die weitergehenden Ansprüche aber abgewiesen. Es stellt die Haftung der Kleinbahn und des Triebwagenführers fest, sieht aber auch Verschulden des Erstklägers als vorliegend an. Hierbei geht es zwar davon aus, daß die Maßnahme der Kleinbahn geeignet gewesen sei, die auf der Landstraße herankommenden Verkehrsteilnehmer irrezuführen und in den Glauben zu versetzen, der Übergang sei frei, und nimmt auch an, daß der Unfall auf einem hierdurch veranlaßten Irrtum des Erstklägers beruhe. Es sieht jedoch eine Fahrlässigkeit des Erstklägers u. a. darin, daß er ohne genügende Aufmerksamkeit auf den Bahnübergang gefahren sei, so daß er das Herannahen des Triebwagens nicht bemerkt habe.

Während die Revision der Erstbeklagten als unbegründet zurückgewiesen wurde, führte die des Erstklägers zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache.

Aus den Gründen:

... Über das Verhalten des Erstklägers bis zum Unfall hat der Berufsrichter bisher keine Feststellungen getroffen. Er geht zutreffend davon aus, daß der Erstkläger sich im Rahmen der §§ 7, 17 KFG. entlasten muß. . . . Soweit er jedoch über das Kraftfahrzeuggesetz hinaus ein Verschulden des Erstklägers annimmt, was sowohl für die Abwägung der Verantwortlichkeit gegenüber der Bahn nach § 17 KFG. als auch für die Anwendbarkeit des § 254 BGB. im Verhältnis zu dem Triebwagenführer bedeutsam ist, hätte es positiver Feststellungen bedurft, in welchen genau bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen die Verletzung der verkehrserforderlichen Sorgfaltspflichten gesehen werden soll. . . .

Bei Annäherung an den Bahnübergang hatte der Erstkläger — wie jeder Teilnehmer am Straßenverkehr — die allgemeine Verpflichtung zur Aufmerksamkeit (§ 276 BGB.). Daneben enthält sowohl die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wie auch die Reichsstraßenverkehrsordnung Sondervorschriften für die Kreuzungen

zwischen Straßen und Schienentwegen. Nach Abs. 2 der Ausführungsanweisung zu § 27 RStrB. ist das auf § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beruhende Vorrecht der Eisenbahn an den Übergängen aufrechterhalten worden, wonach u. a. Kraftfahrzeuge in angemessener Entfernung vor dem Übergang angehalten werden müssen: „wenn die Übergänge geschlossen sind, wenn bei beschränkten Übergängen das Läutewerk ertönt oder wenn ein Zug sich nähert“. Nach B II Abs. 2 Satz 1 und 2 der AusfAnw. zu § 25 RStrB. ist dazu die Geschwindigkeit der Kraftwagen, besonders vor Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe, so einzurichten, daß nötigenfalls rechtzeitig angehalten werden kann.

Dabei ist das Maß der von einem Kraftfahrer zu fordernden Sorgfalt nach der Natur der Sache verschieden, je nachdem, ob es sich um einen unbeschränkten oder um einen beschränkten Bahnübergang handelt (siehe auch RÖZ. Bd. 142 S. 363 Mitte bis S. 364 Mitte). Im ersten Falle muß der Straßenbenutzer jederzeit mit dem Herankommen von Zügen rechnen und sich bereithalten, das Vorrecht der Bahn zu beachten. Im zweiten Fall übernimmt es die Bahn, die Annäherung von Zügen durch Herablassen der Schranken (und durch Läutezeichen) anzukündigen. Darin liegt u. a. die Bedeutung der Errichtung von Schranken gerade an unübersichtlichen Kreuzungen. Hiernach bestimmt sich der Inhalt der oben wiedergegebenen Verpflichtung eines Kraftfahrers bei Annäherung an einen beschränkten Bahnübergang dahin: er muß seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er „nötigenfalls“, d. h. beim Erönen des Läutewerks oder beim Herunterlassen der Schranken, halten kann. Die Lage ähnelt derjenigen auf einer lichtgeregelten Straßenkreuzung, nur daß die Signale (Lichtwechsel—Schranken) nicht von der Polizei, sondern von einem der Verkehrsteilnehmer, der Bahn, bedient und in Tätigkeit gesetzt werden. So lange die Schranken auf „Offen“ stehen, zeigt die Bahn an, daß sie den Übergang nicht in Anspruch nehmen will. (Im vorliegenden Falle hatte die Bahn ausweislich der Verfügung vom 28. Mai 1925 für die Triebwagen entgegen ihrem Vorrecht ausdrücklich angeordnet, daß „die Weiterfahrt über die Landstraße erst erfolgen dürfe, wenn . . . die Straße frei sei und der Triebwagen ungehindert fahren könne.“)

Bei Annäherung an einen als beschränkt gekennzeichneten Bahnübergang hat sich die Aufmerksamkeit des Fahrers in erster Linie

und fortgesetzt bis zur Überquerung darauf zu richten, ob die Schranken offen sind und ob sie offen bleiben oder sich im Niedergehen befinden. Daneben hat er die vor ihm liegende Strecke auf eine mögliche Verengung der Straßenbreite zwischen den Schrankenpfosten, auf Bodenwellen, Gegenverkehr usw. zu beobachten. Nach diesen Erfordernissen bestimmt sich seine Annäherungsgeschwindigkeit und seine Pflicht, „nötigenfalls“ zu halten. Denn die oben erwähnten Vorschriften setzen gleichfalls voraus, daß die Zeichengebung an dem Übergang ordnungsmäßig bedient wird.

Eine Pflicht zur Beobachtung, ob ein Zug trotz Offenstehens der Schranken den Übergang überfahren will, kann nur aus § 276 BGB. und § 25 RStrVO. gefolgert werden. Sie entspringt der allgemeinen Pflicht zur Verhütung jeder vermeidbaren Schädigung im Verkehr. Sie wird aber auf die Beobachtungsmöglichkeiten beschränkt, die dem Fahrer — gemäß seiner Sicht- und Hörmöglichkeit vom fahrenden Fahrzeug aus — bei Erfüllung seiner oben wiedergegebenen, vorgehenden und seine Fahrweise bestimmenden Pflichten verbleiben. Unübersichtlichkeit in dieser Hinsicht geht nicht zu seinen Lasten; denn sonst würde das Vorhandensein von Schranken, welche u. a. die aus der Unübersichtlichkeit herrührenden Gefahren ausgleichen, umgekehrt zu einer Vermehrung der Pflichten des Straßenbenutzers, nämlich zur Beobachtung des Querverkehrs und der Schrankenbewegung führen. Bei offenstehenden Schranken ist der Kraftfahrer sonach zu Gegenmaßnahmen erst verpflichtet, sobald er in diesem Rahmen Umstände bemerkt, die eine freie Überfahrt in Frage stellen.

Im vorliegenden Fall steht bisher nur fest, daß der Erstkläger nicht mehr rechtzeitig gehalten hat und vor den Triebwagen geraten ist. Es war aber für das Verschulden überhaupt und jedenfalls für das Maß seines Verschuldens zu erörtern, ob oder bis zu welchem Zeitpunkt er annehmen konnte, daß der Übergang frei sei. Dabei hat das Berufungsgericht, wie die Revision des Erstklägers zutreffend rügt, bisher seine Behauptung übergangen, er hätte selbst bei Ansfichtigwerden des Triebwagens aus dessen langsamer Fahrt in Verbindung damit, daß sich auch rechts der Straße ein Bahnsteig befand, entnehmen dürfen, daß der Triebwagen vor dem Straßenübergang halten werde. Die Behauptung kann von Bedeutung sein, soweit das Berufungsgericht das Verschulden nur nach den

Grundsätzen vom Beweise des ersten Anscheins annehmen will, weil es insofern genügt, daß der Kläger auch die Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs dartut und damit die Wahrscheinlichkeit des Rückschlusses auf sein Verschulden entkräftet . . .