
Datum: 23.10.2006
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 13. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 13 U 2/06
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2006:1023.13U2.06.00

Vorinstanz: Landgericht Bielefeld, 2 O 23/04

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 22.11.2005 verkündete Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufungsinstanz einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Streithelfer tragen die Beklagten als Gesamtschuldner.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten können die Vollstreckung des Klägers oder der Streithelfer durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger bzw. die Streithelfer Sicherheit vor der Vollstreckung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages leisten.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Wegen des erstinstanzlichen Parteivorbringens und der in erster Instanz gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des landgerichtlichen Urteils (Bl. 595 ff. = 615 ff. GA) verwiesen. Das Landgericht hat eine Auskunft des Eisenbahnbundesamtes eingeholt (vgl. Bl. 255 f. und 267 ff. GA), hat den Kläger und den Beklagten zu 1 persönlich angehört (vgl. Bl. 342, 352 GA)

1

2

3

sowie die Zeugen N (vgl. Bl. 343 f. GA), W (Bl. 344 ff. GA), S (vgl. Bl. 347 ff. GA), C2 (vgl. Bl. 350 f. GA), I (vgl. Bl. 351 ff. GA), G2 (vgl. Bl. 354 GA) und M (vgl. Bl. 355 GA) vernommen. Es hat sodann der Klage mit der aus dem angefochtenen Urteil ersichtlichen Begründung in vollem Umfang stattgegeben.

2. Mit ihrer gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung begehren die Beklagten die – das angefochtene Urteil teilweise abändernde – Abweisung der Klage zu 1/3. Zur Begründung führen die Beklagten im Wesentlichen – ergänzend zu ihrem ansonsten in Bezug genommenen Vorbringen aus erster Instanz – aus (vgl. i.e. Bl. 771 ff., 859 ff. und 971 ff. GA): Entgegen der Annahme des Landgerichts hafteten die Beklagten dem Kläger nur in Höhe einer Quote von 2/3. Dementsprechend könne der Kläger nur ein (zwischenzeitlich auch bereits gezahltes) Schmerzensgeld von 50.000,- € nebst Zinsen verlangen und sei auch der Feststellungsantrag nur zu 2/3 begründet. Einmal müsse sich der Kläger ein unfallursächliches Mitverschulden von 1/3 anrechnen lassen. Entgegen der Annahme des Landgerichts sei der Kläger bei der gebotenen Aufmerksamkeit in der Lage gewesen, den Unfall zu vermeiden. Hierfür spreche bereits der Anschein. Bei der Zufahrt auf den ihm bekannten, nur durch Andreaskreuze gesicherten Bahnübergang mit umstehendem, sichtbehindernden Buschwerk sei von vornherein besondere Aufmerksamkeit geboten gewesen. Der Kläger habe aus einer Entfernung von mindestens 250 m freie Sicht auf den Bahnübergang gehabt (arg. Fotos Bl. 193 GA sowie auch Gutachten I2, Bl. 229 der Ermittlungsakten). Ausweislich der Fahrverlaufsauswertung (Bl. 48 ff. der Ermittlungsakten) habe der Kläger aber erst in einer Entfernung von 103 m vor dem Kollisionsort durch Schnellbremsung reagiert und wäre bei einer Reaktion bereits 160 m vor dem Kollisionsort, also knapp 60 m bzw. 4 Sekunden früher, die Kollision vermieden worden. Die Sicht sei zwar witterungsbedingt etwas beeinträchtigt gewesen. Sie sei jedoch – wie die Fotos Bl. 19 ff. der Ermittlungsakten belegten – keineswegs sehr schlecht gewesen. Aus den Bekundungen der erstinstanzlich vernommenen Zeugen, insbesondere der Zeugen W (Bl. 344 ff. GA) und C2 (Bl. 350 f. GA), ergebe sich vielmehr, dass der Schwertransporter bereits aus einer Entfernung von mindestens 200 m zu sehen gewesen sei. Der Schwertransport sei auch vorn und hinten durch eingeschaltetes gelbes Rundumlicht und – wie der insoweit allein zuverlässige Zeuge I glaubhaft bestätigt habe – seitlich durch gemeinsam mit den Rundleuchten eingeschaltete Lichterkette vorschriftsmäßig (vgl. dazu Bl. 100 der Ermittlungsakten) kenntlich gemacht gewesen; andernfalls hätten die begleitenden Polizeibeamten dies beanstandet. Der Kläger habe bei der gebotenen Aufmerksamkeit auch alle Rundleuchten, zumindest aber das vordere Rundumlicht auf der Zugmaschine, welches um diese Jahreszeit auch trotz vorhandenen Buschwerks sichtbar gewesen sei, von weitem sehen und auf die dadurch zumindest bestehende unklare Situation durch Herabsetzung seiner – nach seinem damaligen Kenntnisstand erlaubten – Geschwindigkeit von knapp 60 km/h (genau 57 km/h) auf jedenfalls 40 km/h reagieren müssen. In diesem Zusammenhang müsse behauptet werden, dass dem Kläger – wie dem Zeugen G (vgl. Bl. 152 Ermittlungsakten) – bekannt gewesen sei, dass damals Schwertransporte im hier in Rede stehenden Bereich wegen der nahegelegenen Großbaustelle stattgefunden hätten. Bei einer – im Übrigen unstrittig mit erst nach dem Unfall zugestelltem Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 06.11.2002 (Bl. 53 GA) als höchstens zulässig angeordneten – Geschwindigkeit von 40 km/h wäre die Kollision auch bei Reaktion erst 103 m vor der Kollisionsstelle vermieden worden.

Soweit der von der Beklagten zu 2 vorgerichtlich eingeschaltete Sachverständige T3 in seinem – mehrfach ergänzten – Gutachten (vgl. Bl. 865 ff. GA) zu dem Ergebnis gekommen sei, eine verspätete Reaktion des Klägers sei nicht nachweisbar, überzeuge dies nicht. Der Sachverständige T3 habe nämlich zugunsten des Klägers schlechtere Sichtverhältnisse

zugrundegelegt, als (wie bereits oben angesprochen) nach den polizeilichen Fotos (Bl. 19 ff. Ermittlungsakten), den Feststellungen der Polizei im Ermittlungsverfahren (Bl. 1, 3 Ermittlungsakten) und den Zeugenaussagen (insbes. S, Bl. 133 Ermittlungsakten, C2, Bl. 137 Ermittlungsakten und Bl. 350 f. GA, und W, Bl. 122 Ermittlungsakten und Bl. 345 f. GA) tatsächlich vorgelegen hätten. Ferner sei der Sachverständige T3 aus den o.g. Gründen zu Unrecht davon ausgegangen, dass die Lichterkette des Schwertransporters nicht eingeschaltet gewesen sei. Schließlich sei in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass vom Kläger (wie ausgeführt) eine erhöhte Sorgfalt zu verlangen gewesen sei und er schon früher seine Geschwindigkeit hätte reduzieren müssen.

Der mit der Berufung geltend gemachte Abzug von 1/3 sei aber auch schon unabhängig von einem Mitverschulden des Klägers gerechtfertigt, weil der Kläger sich die Betriebsgefahr des Triebzuges zurechnen lassen müsse und diese Betriebsgefahr (auch ohne Verschulden des Klägers) hier einen solchen Abzug rechtfertige. Insoweit könne offen bleiben, ob der Kläger sich die Betriebsgefahr – in gleicher Weise wie etwa ein KFZ-Führer – schon deshalb zurechnen lassen müsse, weil er als Zugführer für die Beherrschung dieser Betriebsgefahr mitverantwortlich gewesen sei. Jedenfalls sei dem Kläger die Betriebsgefahr nach den Grundsätzen über den gestörten Gesamtschuldnerausgleich zuzurechnen. Der Kläger könne vorliegend wegen seiner Verletzungen auch seine Streithelferinnen zu 1 und 2 als Eisenbahnunternehmer (neben den Beklagten) gesamtschuldnerisch gem. § 1 HPfIG und überdies auch gem. §§ 823, 831 BGB auf Schadensersatz in Anspruch nehmen. Da die Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers diesem gegenüber haftungsprivilegiert seien, liege ein gestörtes Gesamtschuldverhältnis vor, so dass nach den hierzu entwickelten höchstrichterlichen Grundsätzen der Haftungsanteil, der ohne diese Privilegierung auf die vorgenannten Streithelfer entfallen würde, von den Beklagten nicht zu ersetzen sei. Die Haftungsprivilegierung der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers ergebe sich aus einer entsprechenden Anwendung entweder des § 104 SGB VII oder des § 46 Abs. 2 BeamtVG. Entweder sei der Kläger vorliegend als Beamter tätig geworden und es seien die Streithelferinnen zu 1 und 2 als öffentlich-rechtliche Dienstherrn zu behandeln, so dass § 46 Abs. 2 BeamtVG entsprechend gelte, oder aber man müsse hier § 104 SGB VII analog anwenden (vgl. i.e. Bl. 779 ff. GA). Die danach gebotene Haftungsabwägung zwischen den für die Betriebsgefahr des KFZ und den für die Betriebsgefahr der Bahn Verantwortlichen, die jeweils in Haftungseinheit stünden, habe hier gem. § 17 StVG zu erfolgen.

Zu Lasten der Beklagten sei dabei die von dem Schwertransporter ausgehende erhebliche und durch ein Verschulden des Beklagten zu 1 erhöhte Betriebsgefahr zu berücksichtigen. Das Verschulden des Beklagten zu 1 wiege aber keineswegs so schwer, wie vom Landgericht angenommen. Einmal sei das Landgericht zu Unrecht davon ausgegangen, dass der Schwertransport zum Unfallzeitpunkt gar nicht mehr hätte stattfinden dürfen. Entsprechende zeitliche Beschränkungen seien für das Gebiet des Kreises H ausweislich des vom Landgericht im Urteilstatbestand selbst in Bezug genommenen, jedoch dann inhaltlich nicht richtig wiedergegebenen Genehmigungsbescheides (Bl. 65 ff. Ermittlungsakten) nicht angeordnet worden; insoweit sei der Tatbestand widersprüchlich. Dass die zeitliche Befristung für den Kreis H etwa lediglich versehentlich unterblieben sei, sei für den Beklagten zu 1 und seinen Arbeitgeber jedenfalls nicht erkennbar gewesen. Dementsprechend habe der Beklagte zu 1 mit der Fortsetzung des Transportes innerhalb des Kreises H kurz nach 7:00 Uhr keine Auflagen verletzt. Weder der Arbeitgeber noch die begleitenden Polizeibeamten hätten Bedenken gegen eine Fortsetzung des Transportes nach 6:00 Uhr gehabt. Im Übrigen sei in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass der Zugverkehr bereits ab 5:00 Uhr wieder eingesetzt habe und der Unfall sich deshalb statt gegen 7:20 Uhr auch gegen 5:20 Uhr hätte ereignen können. Soweit der Beklagte zu 1 den Transport nach vollständiger

Behebung des Defekts ohne Polizeibegleitung fortgesetzt habe, sei im Rahmen der Abwägung zugunsten der Beklagten davon auszugehen, dass die (zunächst) begleitenden Polizeibeamten dem Beklagten zu 1 nach der Panne u.a. erklärt hätten, er solle das letzte Stück ohne sie fahren; für diese Darstellung der Beklagten spreche auch sehr viel, wie vom Landgericht zutreffend gesehen. Dementsprechend sei ein möglicherweise gleichwohl objektiv auflagenwidriges Verhalten des Beklagten zu 1 als entschuldigt anzusehen. Der Beklagte zu 1 und sein Arbeitgeber hätten ferner davon ausgehen dürfen, dass die Bahnunternehmen über den – u.a. auch über den hier in Rede stehenden Bahnübergang führenden – Schwertransport informiert gewesen seien. In diesem Zusammenhang sei zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Transportgenehmigungsverfahrens u.a. auch die Bahnunternehmen zu hören gewesen wären. Dies sei zwar vom Kreis H pflichtwidrig versäumt worden (arg. Bl. 286 und 319 GA). Aufgrund des Genehmigungsbescheides (Bl. 65 ff. der Ermittlungsakten) hätten der Beklagte zu 1 und sein Arbeitgeber aber davon ausgehen dürfen, dass die Bahnunternehmen angehört worden seien und (mangels diesbezüglicher Auflagen) bzgl. des hier in Rede stehenden Bahnüberganges nichts weiter zu unternehmen gewesen sei, zumal insoweit üblicherweise eine Abstimmung zwischen Polizeibegleitung und Bahn erfolge. Dementsprechend habe der Beklagte zu 1 insbesondere darauf vertrauen dürfen, dass die Zugführer von dem Schwertransport wissen und entsprechend vorsichtig fahren würden. All dies entschuldige das Verhalten des Beklagten zu 1 zwar evtl. nicht, lasse es aber in einem anderen Licht erscheinen. Demgegenüber gehe von einem schweren und schienenengebundenen Triebzug immer eine hohe Betriebsgefahr aus, erst recht beim Passieren eines Bahnübergangs. Vorliegend kämen aber noch weitere betriebsgefahrerhöhende Umstände hinzu. Einmal sei betriebsgefahrerhöhend zu berücksichtigen, dass der Bahnübergang - abgesehen von den Andreaskreuzen – völlig ungesichert gewesen sei, obwohl es an derartigen Bahnübergängen in I schon früher wiederholt zu Unfällen gekommen sei und eine zusätzliche Sicherung hier (auch aufgrund zunehmenden KFZ-Verkehrs, nämlich Baustellenverkehrs, in diesem Bereich) unbedingt zur Verkehrssicherung erforderlich gewesen sei. Wären die gebotenen weitere Sicherheitseinrichtungen vorhanden gewesen, wäre entgegen der Annahme des Landgerichts der Unfall vermieden worden. Der Beklagte zu 1 wäre dann nämlich, wie das Landgericht aufgrund der erstinstanzlicher Darstellung der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers (Bl. 177 GA) zu Recht angenommen habe, mindestens 45 Sekunden vor Ankunft des Zuges optisch und evtl. auch akustisch (durch Blinklicht und ggfs. Läutwerk) auf den herannahenden Zug aufmerksam gemacht worden und hätte dann – ja sogar selbst noch 26 Sekunden vor Ankunft des Zuges – die Flucht nach rückwärts oder nach vorn, im letztgenannten Falle unter technisch ohne weiteres möglich gewesener Erhöhung der üblichen (ohne Risiken möglichen) Geschwindigkeit auf 3 oder 4 km/h (bei Inkaufnahme diesbezüglicher Risiken) antreten und den Gleisbereich noch rechtzeitig räumen können (vgl. i.e. Bl. 788 f. und 973 GA).

Weiter sei zu berücksichtigen, dass die Bahnunternehmen im Hinblick auf das Fehlen der unbedingt gebotenen zusätzlichen Sicherung des – ohne diese Sicherung verkehrsunsicheren – Bahnübergangs zumindest die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Züge in diesem Bereich von sich aus schon früher auf mindestens 40 km/h hätten herabsetzen müssen, zumal auch durch eine unzureichende Abdeckung der bereits aufgestellten, jedoch noch nicht in Betrieb genommenen Lichtzeichenanlage die Gefahr bestanden habe, dass Verkehrsteilnehmer auf eine optische und akustische Vorwarnung vertrauten. Wie bereits ausgeführt, wäre bei einem Ausgangstempo von 40 km/h im tatsächlichen Reaktionszeitpunkt (103 m vor der Unfallstelle) die Kollision vermieden worden. Wäge man die Verursachungsanteile gegeneinander ab, erscheine eine Mitverantwortung der Bahnunternehmen von 1/3 gerechtfertigt (vgl. i.e. Bl. 791 f. GA).

abändernd die Klage abzuweisen, - soweit dem Kläger ein Schmerzensgeld von mehr als 50.000,- € nebst Zin-

sen zugesprochen worden ist, und - soweit der Feststellungsklage zu mehr als 2/3 stattgegeben worden ist.

Der Kläger und seine sämtlichen Streithelfer beantragen, die Berufung zurückzuweisen. Der Kläger verteidigt das angefochtene Urteil und nimmt Bezug auf sein erstinstanzliches Vorbringen und das Vorbringen seiner Streithelfer. Ergänzend führt er – unter Bestreiten nicht ausdrücklich berührten Berufungsvorbringens – im Wesentlichen aus (vgl. i.e. Bl. 839 ff. und 910 ff. GA): Die Berufung sei unbegründet. Weder sei ein Mitverschulden des Klägers anzunehmen noch sei eine Mitverantwortung der Streithelfer gegeben oder müsse sich der Kläger deren Verhalten bzw. die Betriebsgefahr des Triebzuges nach den Grundsätzen über den gestörten Gesamtschuldnerausgleich zurechnen lassen. Den Kläger treffe zunächst kein Mitverschulden. Eine verspätete Reaktion liege nicht vor, sei jedenfalls vom Landgericht zu Recht als nicht bewiesen angesehen worden. Der Kläger sei nicht verpflichtet gewesen, auf Sicht zu fahren. Ein Triebfahrzeugführer genüge seinen Sorgfaltspflichten vielmehr schon dann, wenn er – wie hier geschehen – bei Erkennen eines Hindernisses im Schienenbereich sofort eine Schnellbremsung einleite. Das Landgericht sei nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme zu Recht davon ausgegangen, dass die Sichtverhältnisse ausgesprochen schlecht gewesen seien. Der den Schienenstrang blockierende graue Betonträger sei dementsprechend für den Kläger erst in dem Moment wahrnehmbar gewesen, als er die Schnellbremsung eingeleitet habe. Aus den vom Landgericht angeführten Gründen habe auch die Beleuchtung des Schwertransporters dem Kläger keine Veranlassung geben müssen, früher zu reagieren. Ein Reaktionsverschulden des Klägers ergebe sich auch nicht aus dem erst jetzt (ohnein verspätet) in den Prozess eingeführten Gutachten des Sachverständigen I2 (Bl. 225 ff. Ermittlungsakten); die dortigen Ausführungen seien nicht überzeugend. Zutreffend sei vielmehr das von der Beklagten zu 2 vorgerichtlich eingeholte Gutachten des Sachverständigen T3 (Bl. 865 ff. GA), der eine verspätete Reaktion des Klägers als nicht nachweisbar erachtet habe. Der Sachverständige T3 sei auch keineswegs von falschen Voraussetzungen bzgl. der Sichtverhältnisse und der Beleuchtung des Schwertransporters ausgegangen, wie sich aus den polizeilichen Feststellungen (vgl. Bl. 13 der Ermittlungsakten) und den Bekundungen der Zeugen W (vgl. Bl. 122, 124 Ermittlungsakten und 345 GA), S (vgl. Bl. 133 Ermittlungsakten und 348 f. GA), C2 (vgl. Bl. 137 Ermittlungsakten und 350 f. GA) und N (vgl. Bl. 141 Ermittlungsakten und Bl. 343 GA) ergebe. Es sei in diesem Zusammenhang davon auszugehen, dass die polizeilichen Fotos (Bl. 19 ff. Ermittlungsakten) nicht sofort nach Eintreffen am Unfallort, sondern erst später gefertigt worden seien. Die Aussage des Zeugen I, auf welche die Beklagten sich hinsichtlich der Beleuchtung des Transporters als angeblich allein zuverlässig berufe, sei nicht überzeugend. Die Aussage des Zeugen stehe nämlich in mehreren Punkten (Zahl der Blinkleuchten auf der Zugmaschine und Beginn des Bremsens des Zuges) in Widerspruch zu den objektiven Feststellungen aus den Ermittlungsakten (vgl. i.e. Bl. 914 GA). Es könne schließlich auch keine Rede davon sein, dass der Kläger verpflichtet gewesen wäre, frühzeitig sein Tempo auf jedenfalls 40 km/h zu reduzieren. Zu einer derartigen Verlangsamung habe kein Anlass bestanden. Die Rundleuchte auf der Zugmaschine sei – wie vom Landgericht zutreffend festgestellt – für den Kläger beim Blick entlang der Schienen gar nicht sichtbar gewesen; jedenfalls hätte er dieses Licht nicht einem querenden Schwertransporter zuordnen müssen. Eine Mitverantwortung der Streithelfer liege nicht vor. Vielmehr sei aus den vom Landgericht angeführten, zutreffenden Gründen davon

auszugehen, dass allein der Beklagte zu 1 den Unfall verschuldet, nämlich grob fahrlässig verursacht habe.

Der Beklagte zu 1 habe extrem leichtfertig gehandelt und den Unfall mit einem Fahrlässigkeitsgrad verursacht, der höher nicht sein könne.

13

Soweit die Beklagten geltend machten, der Beklagte zu 1 habe mit der Fortsetzung der Fahrt um kurz nach 7:00 Uhr deshalb nicht gegen Auflagen der Transportgenehmigung (Bl. 65 ff. Ermittlungsakten) verstoßen, weil für den Kreis H eine zeitliche Befristung nicht angeordnet worden sei, handele es sich um neues, nicht berücksichtigungsfähiges Vorbringen (§ 531 ZPO). Dass der Transport auch im Gebiet des Kreises H nach 6:00 Uhr nicht mehr hätte stattfinden dürfen, sei – wie auch im Tatbestand des angefochtenen Urteils dargestellt – in erster Instanz unstreitig gewesen. Überdies habe der Beklagte zu 1 die Verhältnisse (einschließlich des Nichtvorhandenseins weiterer aktiver Sicherheitseinrichtungen am Bahnübergang) gekannt und hätte in jedem Fall mit Bahnverkehr auf dem zu überquerenden Gleis rechnen müssen, zumal ihm nicht entgangen sein könne, dass in der Zeit vor 7:00 Uhr bereits mehrere Züge die Strecke und den Übergang befahren hätten.

14

Eine Mitverantwortung der Streithelfer sei nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für einen gestörten Gesamtschuldnerausgleich lägen deshalb nicht vor. Etwaige Versäumnisse der Streithelfer zu 5 und 6 des Klägers (mangelnde Anhörung des Streithelfers zu 1 des Klägers) seien nicht unfallursächlich gewesen. Es habe unter den gegebenen Umständen für den Beklagten zu 1 auf der Hand gelegen, dass die langwierige Überquerung der Bahnlinie ohne eine besondere Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter der Bahn nach 6:00 Uhr, also außerhalb der genehmigten Transportzeit, überhaupt nicht mehr hätte erfolgen dürfen. Es treffe ferner nicht zu, dass der Bahnübergang nicht mehr nur mit Andreaskreuzen hätte gesichert werden dürfen und der Unfall bei Vorhandensein weiterer aktivierter Sicherheitseinrichtungen (namentlich Lichtzeichenanlage) vermieden worden wäre. Wie vom Landgericht zu Recht ausgeführt, habe der Beklagte zu 1 nach eigenem Vortrag der Beklagten mit der Überquerung des Bahnüberganges begonnen, als der Zug noch mehr als 1.000 m bzw. zeitlich noch 1 Minute entfernt gewesen sei und dementsprechend das Lichtsignal ohnehin noch nicht ausgelöst worden wäre. Der Einwand der Beklagten, die Bahnunternehmen hätten von sich aus bis zur Fertigstellung der zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 40 km/h heransetzen müssen, sei i.S. von § 531 ZPO verspätet und sei überdies auch in der Sache unbegründet. Auch die Behauptung, die Polizeibeamten hätten dem Beklagten zu 1 gesagt, er solle das letzte Stück ohne ihre Begleitung fahren, führe nicht zu einer dem Kläger anrechenbaren Mithaftung. Einmal sei diese Behauptung nicht bewiesen. Ferner ergebe sich daraus – wie vom Landgericht zutreffend ausgeführt – ohnehin keine Amtspflichtverletzung. Die Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers verteidigen ebenfalls das angefochtene Urteil und nehmen Bezug auf ihr erstinstanzliches Vorbringen und das Vorbringen des Klägers sowie der übrigen Streithelfer. Ergänzend führen sie im Wesentlichen aus (vgl. i.e. Bl. 932 f., 951 ff., 977 f. GA): Die Berufung könne keinen Erfolg haben. Der Unfall sei allein vom Beklagten zu 1 grob fahrlässig verursacht worden. Ein unfallursächliches Mitverschulden des Klägers oder eines der Streithelfer könne nicht festgestellt werden. Die Betriebsgefahr der Bahn trete – sofern sie überhaupt im Rahmen eines gestörten Gesamtschuldverhältnisses zu berücksichtigen wäre – hinter dem groben Verschulden des Beklagten zu 1 ganz zurück. Zunächst bleibe es dabei, dass die technischen Probleme bei dem Schwertransport schon erheblich früher als gegen 4:00 Uhr morgens aufgetreten sein müssten, da alle anderen in jener Nacht etwa zeitgleich begonnenen Schwertransporte um 4:00 Uhr bereits beendet gewesen seien. Ferner bleibe bestritten, dass der Defekt gegen 7:00 Uhr vollständig behoben

15

gewesen sei und der Beklagte zu 1 nach einem Rangiervorgang den Bahnübergang überhaupt ohne Erfordernis weiterer Rangiervorgänge hätte überqueren können. Die Behauptung der Beklagten, der Kläger hätte die Kollision schuldhaft mitverursacht, sei bereits durch das vorliegende Gutachten des Sachverständigen T3 (Bl. 865 ff. GA), auf das vollinhaltlich Bezug genommen werde, überzeugend widerlegt. Der Sachverständige habe insbesondere die Sichtverhältnisse und die damals bereits vorliegenden Zeugenaussagen zutreffend gewürdigt. Aus den Aussagen der Zeugen vor dem Landgericht, namentlich der von der Berufung angesprochenen Zeugen W und C2, ergebe sich keineswegs, dass die Sichtverhältnisse in Wahrheit nicht so schlecht, wie vom Sachverständigen T3 angenommen, gewesen seien. Die Angaben dieser Zeugen zur Entfernung, aus der sie den Schwertransporter gesehen hätten, stellten unzuverlässige Schätzungen dar, die überdies etwa mit den Angaben des Zeugen S (Bl. 348 GA) nicht in Einklang stünden. Dass seitliche Lichter an dem Schwertransporter eingeschaltet gewesen seien, sei nicht bewiesen, wovon schon der Sachverständige T3 aufgrund der Zeugenaussagen im Ermittlungsverfahren zutreffend ausgegangen sei (vgl. Bl. 897 GA). Überdies habe der Sachverständige T3 überzeugend ausgeführt, dass auch dann, wenn eine beleuchtete Lichterkette an der Seite des Transporters vorhanden und erkennbar gewesen sein sollte, diese vom Kläger nicht eindeutig einem Hindernis auf dem Schienenstrang hätte zugeordnet werden können (vgl. Bl. 898 GA).

Die – jedenfalls theoretisch erkennbare – Rundleuchte auf dem Führerhaus der Zugmaschine 16 habe keinen hinreichenden Anlass für eine höchst gefährliche Schnellbremsung seitens des Klägers gegeben, zumal es sich insoweit unschwer um ein Müllfahrzeug oder ein sonst ordnungsgemäß vor dem Bahnübergang haltendes Fahrzeug hätte handeln können. Ein gestörtes Gesamtschuldverhältnis liege – wie bereits in erster Instanz ausgeführt – nicht vor. Jedenfalls komme eine Kürzung der Klageforderung deshalb nicht in Betracht, weil seitens der Streithelferinnen keine unfallursächliche Pflichtverletzung begangen worden sei und die normale Betriebsgefahr des Zuges vollständig hinter dem groben Verschulden des Beklagten zu 1 zurücktrete. Soweit die Beklagten zur Entlastung des Beklagten zu 1 geltend machten, die Fortsetzung des Transports, insbesondere die Überquerung des Bahnübergangs, habe (grundsätzlich) auch um 7:00 Uhr und auch ohne Polizeibegleitung oder sonstige Sicherungsmaßnahmen erfolgen dürfen, sei dieser Einwand zum Teil (bzgl. der Reichweite der zeitlichen Begrenzung der Genehmigung) verspätet und überdies auch unbegründet. Der behauptete Hinweis der Polizeibeamten hinsichtlich der Fortsetzung des Transportes ohne ihre Begleitung sei nicht bewiesen und stehe auch nicht im Einklang mit dem Eintrag der Polizeibeamten im Einsatzbuch (Bl. 103 Ermittlungsakten). Überdies sei die Sicherung des Transports vor den Gefahren des Bahnbetriebs bzw. umgekehrt des Bahnverkehrs vor den Gefahren des Schwertransports (durch entsprechende Abstimmung mit der Bahn) nicht Aufgabe der Polizei gewesen. Das habe offenbar auch der Beklagte zu 1 gewusst. Wenn er dies tatsächlich anders gesehen haben sollte, hätte er überdies erst recht nicht ohne Polizeibegleitung weiterfahren dürfen, zumal die Überquerung des Bahnübergangs außerhalb des genehmigten Zeitfensters erfolgt sei. Es sei auch sonst nicht ersichtlich, warum der Beklagte zu 1 und sein Arbeitgeber davon hätten ausgehen können, dass die Bahnunternehmen über den hier in Rede stehenden konkreten Schwertransport informiert gewesen seien. Das Gegenteil sei der Fall, da die vorausgegangenen Transporte stets während der Betriebsruhe der Bahn stattgefunden hätten, so dass nicht einmal die auf dieser Strecke tätigen Zugführer Kenntnis von den Schwertransporten hätten haben können. Der Beklagte zu 1 habe in der konkreten Situation schlicht nicht darauf vertrauen können und dürfen, dass in den nächsten Minuten kein Zug kommen würde oder den Zugführern der Schwertransport bekannt sein und sie ihre Fahrweise darauf einstellen würden.

Versäumnisse der Streithelferin zu 1 bzgl. der Absicherung des Bahnübergangs lägen nicht vor. Falsch sei es zunächst, dass es bei den seinerzeit technisch noch nicht gesicherten Bahnübergängen in I in den Jahren zuvor mehrfach zu Unfällen gekommen sei. Ungeachtet dessen sei die Streithelferin zu 1 bemüht gewesen, die Bahnübergänge technisch zu sichern, was aber technisch und finanziell nur nach und nach möglich gewesen sei. Die im Unfallzeitpunkt noch gegebene Form der Sicherung (durch Übersicht auf die Bahnstrecke i.V.m. hörbaren Signalen der Züge) habe aber auch den Vorschriften der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprochen und sei aufsichtsbehördlich genehmigt gewesen, was die Streithelferin zu 1 entlaste. Abgesehen davon sei das Fehlen einer technischen Absicherung vorliegend auch gar nicht unfallursächlich gewesen. Der Beklagte zu 1 habe den Bahnübergang sehenden Auges überquert, was angesichts der unstreitig auch bei vollständig intaktem Fahrzeug erforderlichen Überquerungszeit von jedenfalls 2 Minuten von vornherein leichtfertig gewesen sei. Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Laufzeiten der nunmehr in Betrieb genommenen Lichtzeichenanlage ohne Läutewerk mit Schranke (vgl. i.e. Bl. 960 GA) hätte der Beklagte zu 1 auch dann, wenn diese Anlage bereits zur Unfallzeit in Funktion gewesen wäre, keine Möglichkeit mehr gehabt, den Übergang innerhalb der ihm dann nur gebliebenen Zeit von 26 Sekunden noch rechtzeitig zu verlassen, zumal zweifelhaft sei, ob er das Blinklicht nach dem vorherigen Beginn des Überquerens überhaupt noch wahrgenommen hätte. In diesem Zusammenhang werde ausdrücklich bestritten, dass der Beklagte zu 1 sein Fahrzeug auf 3 km/h hätte beschleunigen können. Dieser Vortrag sei im Übrigen auch verspätet, nachdem in erster Instanz unstreitig gewesen sei, dass der Schwertransporter äußerstenfalls mit 29,17 cm/sec hätte fahren können. Wenn der Beklagte zu 1 tatsächlich deutlich schneller hätte fahren können, wäre die Nichtnutzung dieser Möglichkeit auch erst recht leichtfertig gewesen. Es sei ferner unzutreffend, dass bis zur Fertigstellung der technischen Sicherheitseinrichtungen am Bahnübergang die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h hätte reduziert werden müssen. Die gegenteilige Auffassung der Berufung wäre nur dann richtig, wenn die Voraussetzungen für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zur Unfallzeit an diesem Bahnübergang nicht mehr vorgelegen hätten. Dies sei jedoch nicht der Fall und werde auch von der Berufung nur völlig unsubstantiiert und überdies verspätet behauptet. Tatsächlich hätte sich das Verkehrsaufkommen dort vor dem Unfall auch nicht derart erhöht, dass höhere Sicherungsanforderungen gemäß der EBO gegolten hätten. Die Streithelferin zu 2 habe die Verkehrsfrequenz auch regelmäßig überprüft. Schließlich treffe es auch nicht zu und sei jedenfalls nicht unfallursächlich geworden, dass die (noch nicht in Betrieb befindliche) Lichtzeichenanlage nicht erkennbar und ausreichend abgedeckt gewesen sei. Ausweislich der bei den Akten befindlichen Lichtbilder habe niemand annehmen können, dass die Lichtzeichenanlage bereits in Betrieb gewesen sei. Der Streithelfer zu 3 des Klägers führt ergänzend im Wesentlichen aus (vgl. i.e. Bl. 800 ff., 976 GA): Das Landgericht habe zu Recht angenommen, dass den Beklagten zu 1 ein so schwerwiegendes Verschulden treffe, dass dahinter jeder andere Mitverursachungsbeitrag, sofern überhaupt gegeben, und auch die Betriebsgefahr der Bahn zurückträten. Die Beklagten könnten einmal nicht damit gehört werden, das Verschulden des Beklagten zu 1 sei deshalb gemindert, weil die begleitenden Polizeibeamten nach Auftreten der Panne gesagt hätten, der Beklagte zu 1 solle nach der Reparatur das letzte Stück allein, ohne Polizeibegleitung zurücklegen. Eine solche Erklärung der Polizeibeamten sei (wie bereits vom Kläger und den Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers ausgeführt) schon nicht erwiesen und würde aus den vom Landgericht genannten Gründen ohnehin keine Amtspflichtverletzung darstellen. Die Abstimmung mit der Bahn sei nicht Aufgabe der Polizei gewesen.

Die Beklagten könnten ferner auch nicht mit Erfolg einwenden, für das Gebiet des Kreises H hätte eine zeitliche Befristung der Transportgenehmigung nicht vorgelegen. Dieses

Vorbringen sei (wie bereits vom Kläger ausgeführt) von vornherein nicht berücksichtigungsfähig. Im Übrigen stelle es ein offensichtliches, von den Beklagten natürlich auch erkanntes Versehen dar, dass in dem Genehmigungsbescheid (Bl. 65 ff. Ermittlungsakten) für den Kreis H – anders als bei den übrigen tangierten Gebieten – eine zeitliche Beschränkung nicht (ausdrücklich) aufgenommen worden sei; die entsprechende Beschränkung finde sich aber auch bei den Auflagen für den Bereich des Landesbetriebs Straßenbau N, gewissermaßen als allgemein gültige Auflage. Unter den gegebenen Umständen sei schließlich (wie der Sache nach bereits vom Kläger und den Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers ausgeführt) auch nicht ersichtlich, dass der Beklagte zu 1 auf eine Abstimmung mit der Bahn und die Möglichkeit einer gefahrlosen Überquerung des Bahnübergangs ohne weitere Sicherungsmaßnahmen hätte vertrauen können. Die Streithelfer zu 4 bis 6 des Klägers nehmen Bezug auf ihr bisheriges Vorbringen sowie das Vorbringen des Klägers und der übrigen Streithelfer des Klägers und führen ergänzend im Wesentlichen aus (vgl. i.e. Bl. 918 ff. und 963 ff. GA): Das Landgericht sei zu Recht von einem groben Verschulden des Beklagten zu 1 und dementsprechend von einer vollen Haftung der Beklagten ausgegangen. Der Kläger müsse sich insbesondere auch nicht etwaige Verursachungsbeiträge der Streithelfer zu 4 bis 6 des Klägers anspruchsmindernd zurechnen lassen. Die Regeln des gestörten Gesamtschuldnerausgleichs fänden im hier allein in Rede stehenden Fall des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB ohnehin keine Anwendung.

Ferner liege aber auch kein unfallursächliches Mitverschulden der Streithelfer zu 4 bis 6 vor. Insbesondere sei ein etwaiges in der mangelnden Anhörung der Bahnunternehmen liegendes Versäumnis der Streithelfer zu 5 und 6 jedenfalls nicht unfallursächlich geworden, da der Fahrer eines Schwertransportes sich auch im Falle einer Anhörung der Bahn seitens der Genehmigungsbehörden üblicherweise jeweils mit dem zuständigen Fahrdienstleiter der Bahn wegen einer kurzfristigen Streckensperrung in Verbindung setzen müsse; der Beklagte zu 1 habe dies vorliegend nicht getan und hätte dies – davon sei auszugehen – auch im Falle einer Anhörung der Bahn nicht getan, weil er gewusst habe, dass er zwischenzeitlich (nach 6:00 Uhr) nicht mehr zur Weiterfahrt berechtigt gewesen sei. Jedenfalls müssten die etwaigen Versäumnisse der Streithelfer zu 5 und 6 des Klägers hinter dem groben Verschulden des Beklagten zu 1 im Innenverhältnis ganz zurücktreten. Der Senat hat den Kläger ergänzend persönlich angehört und ein mündliches Gutachten des Sachverständigen T eingeholt. Insoweit wird auf den Vermerk des Berichterstatters vom 23.10.2006 verwiesen. Die Akten 32 Js 26/03 Staatsanwaltschaft Bielefeld und die Akte ##### des Eisenbahn-Bundesamtes haben vorgelegen und sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Senat gewesen.

II. 20

1. Der Senat hat zunächst die Parteibezeichnung des Streithelfers zu 5 des Klägers dahin korrigiert, dass Streithelfer nicht der Landrat des Kreises Q, sondern der Kreis Q, vertreten durch den Landrat ist. In erster Instanz hat der Kläger mit Schriftsatz vom 09.05.2005 (Bl. 301 GA) "dem Landrat des Kreises Q" den Streit verkündet, und zwar im Hinblick auf den Hinweis des Landgerichts Bl. 285 GA, dass eine gesamtschuldnerische Mitverantwortung des Kreises Q wegen Nichtbeteiligung der Bahn im Transportgenehmigungsverfahren in Betracht komme. Daraufhin haben sich für diesen weiteren Streitverkündeten die Rechtsanwälte T2 pp. als Prozessbevollmächtigte gemeldet und den Beitritt zum Rechtsstreit auf Seiten des Klägers erklärt (vgl. Bl. 313 GA). Eine Parteibezeichnung ist auslegungsfähig. Ungenaue und unrichtige Parteibezeichnungen sind unschädlich und können berichtigt werden. Dies gilt insbesondere etwa dann, wenn als Partei der Vertreter statt des Vertretenen, namentlich die Behörde statt des (vertretenen) Fiskus bezeichnet wird (vgl. dazu allgemein nur

Der Landrat des Kreises Q ist im vorliegenden Zivilprozess selbst nicht parteifähig; als Partei ist vielmehr die juristische Person (hier öffentlich-rechtliche Körperschaft) anzusehen, welche durch die Behörde vertreten wird (vgl. dazu allgemein nur Zöller/Vollkommer, a.a.O., § 50, Rdn. 13 und 23 sowie § 51, Rdn. 5). Das ist vorliegend der Kreis, welcher in seiner hier betroffenen Funktion als Straßenverkehrsbehörde (= Sonderordnungsbehörde) – anders als in seiner Funktion als Kreispolizeibehörde – kein Teil der Landesverwaltung ist. 2.

In der Sache hat die zulässige Berufung der Beklagten keinen Erfolg. Das Landgericht hat zu Recht dem Kläger das von diesem vorgestellte Schmerzensgeld i.H. von 75.000,- € nebst Zinsen zuerkannt und auch dem Feststellungsantrag in vollem Umfang entsprochen. Der Senat nimmt vorab auf die Ausführungen des Landgerichts Bezug und schließt sich diesen Ausführungen nach Maßgabe der nachfolgenden ergänzenden Ausführungen an. a. Grundlage für die mit der Klage geltend gemachten Forderungen sind §§ 7, 11, 18 StVG, 3 Nr. 1 PfIVG. Gem. Art. 229 § 8 Abs. 1 EGBGB gilt neues Schadensrecht, weil sich der Unfall vom 07.11.2002 nach dem 31.07.2002 ereignet hat. Der streitgegenständliche Unfall, bei dem der Kläger als Zugführer schwer verletzt worden ist, hat sich beim Betrieb des vom Beklagten zu 1 geführten und bei der Beklagten zu 2 versicherten Schwertransport-Lastzuges ereignet. Höhere Gewalt i.S. des § 7 Abs. 2 StVG liegt ersichtlich nicht vor. b. Da für Führer einer Eisenbahn eine dem § 18 StVG (insbes. auch Abs. 3) entsprechende Vorschrift (namentlich im HPfIG) nicht besteht, der Bahnführer vielmehr selbst nur für Verschulden haftet, kann vorliegend § 17 StVG im unmittelbaren Verhältnis der Parteien keine Anwendung finden (vgl. dazu allgemein Wussow/Schwerdt, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl., Kap. 14, Rdn. 29). Vielmehr gilt § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB. Eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge findet (im unmittelbaren Verhältnis der Parteien) danach nur statt, wenn dem Kläger ein Mitverschulden an dem Unfall angelastet werden kann. Angesichts des Fehlens eines Gefährdungshaftungstatbestandes für den Bahnführer fehlt es an einer Grundlage dafür, dass sich etwa der Kläger selbst (als Führer des unfallbeteiligten Zuges) i.R. des § 254 BGB die schlichte Betriebsgefahr der Bahn unmittelbar zurechnen lassen müsste (vgl. zur Zurechnung der Betriebsgefahr – lediglich – in Fällen der Gefährdungshaftung allgemein nur Palandt/Heinrichs, BGB, 65. Aufl., § 254, Rdn. 62 i.V.m. Rdn. 10 und Geigel/Hübinger, Der Haftpflichtprozess, 24. Aufl., Kap. 10, Rdn. 37 ff.). Nach diesen Grundsätzen hat im vorliegenden Fall im unmittelbaren Verhältnis der Parteien keine Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge stattzufinden. Ein von den Beklagten zu beweisendes unfallursächliches Mitverschulden des Klägers lässt sich nämlich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht feststellen.

aa. Einmal ist nicht bewiesen (und spricht auch keineswegs der Anschein dafür), dass der Kläger zu spät auf das Hindernis im Schienenbereich reagiert hätte und bei rechtzeitiger Reaktion des Klägers die Kollision vermieden worden wäre. Der gerichtliche, dem Senat aus einer Vielzahl von Verfahren als kompetent und zuverlässig bekannte Sachverständige T ist – wie schon das vorgerichtlich von der Beklagten zu 2 eingeholte Gutachten T3 (vgl. Bl. 865 ff. GA) – nachvollziehbar und überzeugend zu dem Ergebnis gelangt, dass eine verspätete Reaktion des Klägers nicht feststellbar ist. Die Ausgangsgeschwindigkeit des Triebwagens betrug ausweislich der Fahrverlaufsauswertung des Eisenbahn-Bundesamtes (Bl. 48 ff. der beigezogenen Ermittlungsakten) 57 km/h. Nach den Ausführungen des Sachverständigen T betrug der Anhalteweg des Triebwagens aus diesem Tempo bei Annahme einer mindestens anzusetzenden Reaktionszeit von 2 Sekunden rd. 160 m; bei Annahme einer unter den hier gegebenen Umständen zu diskutierenden längeren Reaktionsdauer von 3-4 Sekunden verlängert sich der Anhalteweg entsprechend, etwa bei drei Sekunden Reaktionszeit auf rd.

175 m. Dass der Kläger das Hindernis in Form der über den Gleisen befindlichen grauen Betonträger so früh erkennen konnte, dass er noch rechtzeitig hätte anhalten können, lässt sich nicht feststellen.

25

Die Angaben der Zeugen zu der Entfernung, aus der sie den Betonträger gesehen haben, variieren und stellen ohnehin nur vage Schätzungen, mithin keine hinreichend sichere Feststellungsgrundlage dar, zumal die Zeugen von der Straße aus – vgl. zur Örtlichkeit die Lichtbilder Bl. 892 ff. GA – auch eine andere Perspektive gehabt haben (vgl. zu den Entfernungsangaben Zeugin W: "auf eine Entfernung von etwa 400 – 500 m Blinklicht auf dem Führerhaus gesehen und etwa gleichzeitig auch Träger über der Bahn gesehen", Bl. 346 GA, bzw. "konnte aus ca. 400-500 m erkennen, dass rechts von den Bahnschienen gelbes Blinklicht war, anschließend sah ich dann, dass über die Bahnschienen ein graues langes Teil ragte", Bl. 122 Ermittlungsakten; Zeuge S: Schwertransport schon von weitem gesehen, erst ein Drehlicht hinten und dann – wegen Bewuchses – später Blinklicht vorn, Entfernung, aus der ich Transporter und Lichter erstmals sah, kann ich nicht genau angeben, es könnten 100 oder auch 50 m gewesen sein, konnte erst "Lichter oder den Widerschein sehen und, als ich etwas näher gekommen war, auch Träger selbst, vgl. Bl. 347 ff. GA, ähnlich auch Bl. 133 Ermittlungsakten; Zeuge C2: "Schätze auf 300 m konnte ich den Schwertransporter sehen, erst sah man nur den LKW, d.h. hauptsächlich die Betonträger, ob es 300 m oder eher 200 m waren, wie früher gesagt, kann ich nicht mehr genau schätzen, meine Entfernungsschätzung ist insgesamt nicht so gut, habe wegen Absperrung schon genauer hingesehen", Bl. 350 GA, bzw. "Ich konnte schon aus reichlicher Entfernung, ich meine es waren so um die 200 m, gelbes Rundumlicht erkennen, ich konnte auch einen grauen Träger erkennen", Bl. 137 Ermittlungsakten). Von Tageszeit (gegen 7:20 Uhr, Anfang November) und Witterung her waren die Sichtverhältnisse generell nicht gut. Es herrschte Dämmerung. Die Witterung ist von den Zeugen als feucht und mindestens diesig beschrieben worden (Zeugin N: "dämmrig, neblig", Bl. 343 GA, ähnlich auch Bl. 95 und 141 Ermittlungsakten; Zeugin W: "ganz diesiger Tag, Autos mussten mit Licht fahren", Bl. 345 GA, bzw. "feucht-diesig, noch nicht richtig hell, Dämmerung", Bl. 122 Ermittlungsakten; Zeuge S: "nieseliges Wetter, Sicht schlecht, alles grau in grau, hatte Licht an", Bl. 349 GA, bzw. "Dämmerung, diesig", Bl. 133 Ermittlungsakten; Zeuge C2: "regnerisch, diesig, Morgendämmerung", Bl. 350 GA, bzw. "leicht neblig, eher diesig, dämmerig", Bl. 137 Ermittlungsakten; Zeuge I: "noch nicht ganz hell, etwas Dunst, kein Nebel", Bl. 354 GA). Auch in der polizeilichen Unfallaufnahme (Bl. 3 der Ermittlungsakten) ist von feuchter Fahrbahn und Dämmerung die Rede. Der Sachverständige T hat die feucht-diesigen Verhältnisse aus technischer Sicht anhand der etwas später gemachten polizeilichen Fotos (Bl. 19 ff. der Ermittlungsakten) – namentlich der dort erkennbaren Feuchtigkeit auf Straße und Betonträger sowie dem ebenfalls erkennbaren angestiegenen Dunst – nachvollziehen können. Hinsichtlich der Beleuchtung des Schwertransporters ist sicher nur, dass vorn am Führerhaus der Zugmaschine mindestens eine gelbe Rundumleuchte vorhanden und eingeschaltet war. Insoweit stimmen – abgesehen von der Zahl der Rundleuchten – die Zeugenaussagen überein. Die mindestens vorhandene eine vordere Rundleuchte war zwar im Prinzip erkennbar. Nach den Ausführungen des Sachverständigen T hatte der Kläger aber Probleme, diese Leuchte aus größerer Entfernung zu erkennen, weil sie sich nicht im direkten Gefahrenbereich der Schiene, sondern in erheblichem seitlichen Abstand rechts neben dem Gleis befand und überdies rechts vom Gleis erheblicher Pflanzenbewuchs vorhanden war. Selbst wenn man einmal von einer Sichtbarkeit (zumindest des Widerscheins der Blinkleuchte) aus größerer Entfernung ausgeht, musste der Kläger daraus aber ohnehin noch nicht ohne weiteres auf ein etwaiges Hindernis auf den Schienen schließen. Auch hinten am Nachläufer war ganz unten eine Rundumleuchte vorhanden (vgl. dazu Fotos Bl. 23 Ermittlungsakten). Es ist schon nicht sicher, ob diese Leuchte überhaupt zum Unfallzeitpunkt eingeschaltet war. Dies haben die

Zeugen N (Bl. 344 GA und 141 Ermittlungsakten), W (Bl. 345 f. GA und 122 und 124 Ermittlungsakten) und C2 (Bl. 350 GA und 137 Ermittlungsakten) eher verneint und auf der anderen Seite die Zeugen S (eher mittelbar, da nur Widerschein gesehen, vgl. Bl. 347 f. GA und 133 Ermittlungsakten) und I (evtl. z.Tl. schlussfolgernd, vgl. Bl. 353 f. GA) eher bejaht (ähnlich auch der Zeuge G im Ermittlungsverfahren, Bl. 152 Ermittlungsakten). Da nach Angaben des Zeugen I die vorderen Rundumleuchten getrennt schaltbar sind (Bl. 353 GA) und auch ein Defekt denkbar ist, kann nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden, dass die hintere Blinkleuchte nicht geleuchtet hat, mag auch mehr für deren Funktionieren zur Unfallzeit sprechen. Überdies ist nach den Ausführungen des Sachverständigen T zu berücksichtigen, dass der Triebwagen den Schwertransporter (genauer den über den Gleisen befindlichen Betonträger) nicht rechtwinklig, sondern in einem Winkel in Richtung 45 Grad erfasst hat; bei dieser Position war die hintere Rundleuchte aus der Perspektive des Klägers ohnehin nicht zu sehen. Selbst wenn für den Kläger – neben der/den vorderen Blinkleuchten am Zugfahrzeug – auch eine Blinkleuchte am Nachläufer (oder jedenfalls der Widerschein der Blinkleuchte) aus größerer Entfernung sichtbar gewesen wäre, musste er auch dann nicht ohne weiteres auf ein etwaiges Hindernis aus den Schienen schließen, zumal sich die Lichter wenn überhaupt – nur äußerst langsam bewegten. Als warnende Beleuchtung im Schienenbereich könnte damit allenfalls noch eine mit 5-Watt-Birnen bestückte Lichterkette seitlich unterhalb der Träger vorhanden gewesen sein. Ob eine solche Lichterkette überhaupt eingeschaltet gewesen ist, ist aber bereits nicht sicher. Außer dem Zeugen I, dessen Aussage (Bl. 353 f. GA) überdies auch Schlussfolgerungen vermuten lässt, hat niemand eine derartige Beleuchtung bestätigt; die übrigen Zeugen haben sie nicht gesehen und jedenfalls zeitnah ausdrücklich gesagt, es sei seitlich keine Beleuchtung vorhanden gewesen (vgl. Zeugin N, Bl. 343 f. GA i.V.m. Bl. 141 GA, Zeugin W, Bl. 346 GA i.V.m. Bl. 124 Ermittlungsakten, Zeuge S, Bl. 349 GA i.V.m. Bl. 133 Ermittlungsakten und Zeuge C2, Bl. 350 f. GA i.V.m. Bl. 137 Ermittlungsakten). Nach den Ausführungen des Sachverständigen T sind Leuchtkraft und Sichtbarkeit winkelabhängig zu betrachten; aus einem Winkel von 45 Grad bleibt kaum etwas zu erkennen. Ohnehin leuchten – so der Sachverständige weiter – solche (überdies nicht feststehenden) Lichter nur relativ schwach als Lichtpünktchen und waren deshalb aus größerer Entfernung kaum zu erkennen. Nach den Ausführungen des Sachverständigen T war der graue Betonträger selbst schlecht erkennbar. Der poröse Beton spiegelte nicht und schluckte Licht. Er war auch farblich nicht einheitlich (vgl. dazu die Polizeifotos, Bl. 19 ff. der Ermittlungsakten); es waren zum Teil feuchte Stellen da. Zusätzlich waren noch Durchbrüche bzw. Löcher vorhanden. Dementsprechend bot der Träger kein homogenes Bild. Im Hintergrund war kein Haus, sondern Landschaft. Die Erkennbarkeit des Betonträgers war auch noch dadurch erschwert, dass der graue Träger sich nicht direkt auf dem Gleis, sondern etwa 1 m über den Schienen und dem ebenfalls grauen Asphalt befand. Der Schienenstrang wurde also aus Sicht des Zugführers nicht abgeschnitten, sondern ging weiter. Insgesamt war es von vornherein und erst recht bei den o.g. Licht- und Witterungsverhältnissen ein diffuses Bild grau in grau. Viel schlechter konnte der Kontrast zwischen Betonträger und Hintergrund nicht sein. Der Sachverständige T hat weiter festgestellt, dass das Bild für den Kläger quasi statisch war. Es fehlte eine Dynamik des Schwertransporters, egal ob er stand oder mit der unter den gegebenen Umständen möglichen ganz geringen Geschwindigkeit "kroch". Auch im letztgenannten Fall gab es nahezu keine Querbewegung, mithin keinen entsprechenden Reiz, zu reagieren. Schließlich war die Sicht – so der Sachverständige T weiter – zusätzlich noch dadurch erschwert, dass Licht aus dem Fahrgastraum in den Führerstand hineinleuchtete. Angesichts dieser Verhältnisse ist eine verspätete Reaktion des Klägers nach den Ausführungen des Sachverständigen T nicht feststellbar. Eine Reaktionszeit von 1 Sekunde für den Kläger ist zu gering bemessen. Vielmehr ist unter den hier gegebenen Umständen (bevorrechtigtes Schienenfahrzeug mit ungesicherten Fahrgästen, Streckenverlauf mit leichter Rechtskurve,

erforderliche Zuordnung eines diffusen Bild ohne klare Konturen etc.) eine Reaktionszeit von 2 bis maximal 4 Sekunden zugrunde zu legen. Unter Berücksichtigung der Toleranz bei der Reaktionszeit kann der Reaktionspunkt hier auch bei rd. 150 Metern gelegen haben. Damit bewegt man sich – so der Sachverständige – bereits in dem Grenzbereich, in dem das Hindernis für den Kläger allenfalls überhaupt erkennbar wurde. bb. Dem Kläger kann auch kein unfallursächlicher Tempoverstoß als Mitverschulden angelastet werden. Bei einer langsameren Ausgangsgeschwindigkeit von etwa 40 km/h wäre eine Vermeidbarkeit für den Kläger allerdings nach den Ausführungen des Sachverständigen T anzunehmen; dann wäre es zwar auch zu einem Kontakt mit dem Schwertransport gekommen, wären aber nicht die hier in Rede stehenden schweren Verletzungen des Klägers entstanden.

Der Kläger war aber zu einer Reduzierung seines Tempos auf etwa 40 km/h nicht verpflichtet. 26 Unstreitig war zum Unfallzeitpunkt noch eine – hier nicht überschrittene – zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorgeschrieben. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h war mangels Zustellung des diesbezüglichen Bescheides (Bl. 53 ff. GA) am 07.11.2002 noch nicht wirksam und insbesondere dem Kläger auch nicht bekannt. Grundsätzlich ist – dies haben auch die Beklagten letztlich nicht in Abrede gestellt (vgl. Bl. 579 GA) – der Führer einer Eisenbahn auch nicht verpflichtet, bei Bahnübergängen auf Sicht zu fahren; vielmehr darf er grundsätzlich auf die Beachtung des Bahnvorrrangs vertrauen und muss nur dann, wenn er ein Hindernis bzw. die Nichtbeachtung des Bahnvorrrangs erkennt oder erkennen muss, reagieren und versuchen, (durch Bremsung) eine Kollision zu vermeiden (vgl. dazu OLG Saarbrücken, NZV 1993, 31, Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 19 StVO, Rdn. 30 sowie Geigel/Zieres, a.a.O., Kap. 27, Rdn. 498, jeweils m. w. Nachw.). Hier war auch nicht aus besonderen Gründen vom Kläger eine Herabsetzung der Geschwindigkeit bei Annäherung an den Bahnübergang zu fordern. Wenn bis zum Unfalltag das Eisenbahn-Bundesamt keinen Anlass gesehen hatte, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren und auch der Fahrplan auf die bislang zugelassene Geschwindigkeit ausgerichtet war, kann von einem Lokführer ohne Hinzutreten weiterer Umstände nicht gefordert werden, von sich aus allein wegen eines etwa erkannten sichtbehindernden Bewuchses in einem Quadranten seine Geschwindigkeit zu reduzieren. Wie bereits oben ausgeführt, musste der Kläger auch wegen für ihn etwa aus größerer Entfernung sichtbaren Blinkleuchten außerhalb des Schienenbereichs, rechts und links vom Bahnübergang, nicht ohne weiteres auf ein Hindernis auf den Schienen oder auch nur auf die Gefahr einer Missachtung des Bahnvorrrangs schließen. Allein die – sich allenfalls äußerst langsam bewegenden – Blinklichter gaben auch noch keinen Anlass zu einer Temporeduzierung "wegen unklarer Verkehrslage"; wie der Sachverständige T überzeugend ausgeführt hat, bot sich dem Kläger in jedem Fall ein quasi statisches Bild und fehlte es an einer einen Reaktionsreiz auslösenden Querbewegung. Eine Temporeduzierung mag man unter den hier gegebenen Umständen allenfalls von einem besonders vorsichtigen Idealfahrer erwarten. Soweit die Beklagten in diesem Zusammenhang nunmehr erstmals behaupten, dem Kläger sei bekannt gewesen, dass im hier in Rede stehenden Bereich damals Schwertransporte durchgeführt worden seien, handelt es sich um (streitigen) neuen, nicht berücksichtigungsfähigen Vortrag (§ 531 ZPO); im Übrigen handelt es sich insoweit letztlich auch um eine Behauptung ins Blaue hinein und liefe die insoweit beantragte Vernehmung des Klägers als Partei auf einen unzulässigen Ausforschungsbeweis hinaus. Nach alledem vermag der Senat auch einen schuldhaften Tempoverstoß des Klägers nicht zu erkennen.

cc. Ein sonstiger Pflichtverstoß des Klägers ist weder dargetan noch sonst ersichtlich. Da nach alledem dem Kläger ein Mitverschulden nicht angelastet werden kann, haften die Beklagten im unmittelbaren Verhältnis zum Kläger allein.

c. Ein quotenmäßiger Abzug zu Lasten des Klägers ist entgegen der Ansicht der Berufung auch nicht aus dem Gesichtspunkt des gestörten Gesamtschuldnerregresses vorzunehmen. Zwischen den Beklagten und den Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers besteht zwar ein Gesamtschuldverhältnis; dieses Gesamtschuldverhältnis ist aber letztlich nicht gestört, weil im Innenverhältnis ohnehin kein Haftungsanteil bei den Streithelferinnen zu 1 und 2 verbleibt. Hinsichtlich der übrigen Streithelfer der Klägers fehlt es von vornherein an einem Gesamtschuldverhältnis, welches analog § 46 Abs. 2 BeamtVG oder § 104 SGB VII gestört sein könnte. 28

aa. 29

Zunächst muss sich – entgegen der Ansicht der Berufung – der Kläger hinsichtlich seiner Streithelferinnen zu 1 und 2 keinen quotenmäßiger Abzug zu seinen Lasten aus dem Gesichtspunkt des gestörten Gesamtschuldnerregresses gefallen lassen. (1) Ein Gesamtschuldverhältnis zwischen den Beklagten einerseits und der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers liegt allerdings (anders als – wie noch auszuführen ist – bei den übrigen Streithelfern) vor. Die Streithelferin zu 1 und die Streithelferin zu 2 haften gemeinschaftlich als Bahnbetriebsunternehmen dem Kläger aus §§ 1 Abs. 1, 6 HPfIG verschuldensunabhängig auf Ersatz des hier in Rede stehenden Schadens (vgl. dazu allgemein BGH, VersR 2004, 612 ff.; Geigel/Kunschert, a.a.O., Kap. 22, Rdn. 14). Der Unfall hat sich unzweifelhaft beim Betrieb der Eisenbahn ereignet. Höhere Gewalt i.S. des § 1 Abs. 2 HPfIG ist nicht gegeben. (2) 30

Fraglich ist, ob hinsichtlich der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers im Hinblick auf eine analoge Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG oder des § 104 SGB VII ein gestörtes Gesamtschuldverhältnis vorliegt und sich der Kläger deshalb ggfs. den im Innenverhältnis der Gesamtschuldner auf diese Streithelferinnen entfallenden Haftungsanteil anrechnen lassen müsste (vgl. zum gestörten Gesamtschuldnerregress allgemein nur BGH NJW 1985, 2261 f.; Palandt/Grüneberg, a.a.O., § 426, Rdn. 14, 19, 21 m.w.Nachw.) 31

Bei der Streithelferin zu 1 des Klägers kommt die von der Berufung geltend gemachte analoge Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG oder auch des § 104 SGB VII aus Sicht des Senats von vornherein nicht in Betracht, weil der Kläger über § 12 des Gesetzes über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) nur der Streithelferin zu 2 des Klägers, nicht aber der Streithelferin zu 1 des Klägers als reinem Infrastrukturunternehmen zugewiesen gewesen ist (so auch die Streithelferinnen zu 1 und 2, Bl. 586 GA). Von daher treffen im Verhältnis zur Streithelferin zu 1 auch die (nachfolgend dargestellten) Erwägungen des von der Berufung angeführten Urteils des OLG Celle (OLGR Celle 2002, 231) nicht zu. Dementsprechend kann in Ansehung der Streithelferin zu 1 von vornherein kein gestörtes Gesamtschuldverhältnis vorliegen. Erwägenswert erscheint dagegen eine analoge Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG im Verhältnis zur Streithelferin zu 2, welcher der Kläger über § 12 DBGrG zugewiesen gewesen sein dürfte. Zwar ist die Streithelferin zu 2 selbst kein öffentlich-rechtlicher Dienstherr i.S. des § 46 Abs. 2 BeamtVG, vielmehr als privatrechtlich organisierte Kapitalgesellschaft nicht unmittelbarer Adressat dieser Norm. Angesichts der Regelungen des DBGrG, namentlich des § 12 DBGrG könnte aber eine analoge Anwendung im Verhältnis des Klägers zur Streithelferin zu 2 durchaus gerechtfertigt sein. Danach dürfte nämlich die Streithelferin zu 2 (als Tochterunternehmen der C AG; vgl. dazu Geigel/Kunschert, a.a.O., Kap. 22, Rdn. 13) hinsichtlich der Ausgestaltung der Beziehungen im einzelnen an die Stelle des bisherigen Dienstherrn getreten sein (§ 12 Abs. 2 und Abs. 6 DBGrG). Es ist nicht ersichtlich, dass mit diesem Regelungsgefüge der "Zuweisung" von Beamten an die C AG bzw. deren ausgegründete Tochterunternehmen eine Privilegierung der Beamten in dem Sinne erfolgen sollte, dass die Beschränkung auf die 32

beamtenrechtlichen Versorgungsansprüche bei Dienstunfällen und die Haftungseinschränkung des § 46 Abs. 2 BeamtVG jedenfalls gegenüber dem weitgehend an die Stelle des bisherigen Dienstherrn getretenen privaten Bahnunternehmen nun (anders als gegenüber dem bisherigen Dienstherrn und öffentlich-rechtlichen Bahnbetreiber) nicht gelten sollten. Dafür spricht auch § 12 Abs. 4 DBGrG, wonach die Rechtsstellung der zugewiesenen Beamten gewahrt bleiben soll. An den besonderen, durch öffentlich-rechtliche Normen fixierten Bindungen des einzelnen Beamten sollte sich also nichts ändern (vgl. zum Ganzen OLG Celle, OLGR Celle 2002, 231, der – soweit ersichtlich – bislang einzigen Entscheidung zu dieser Frage). Lehnt man eine analoge Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG ab, wäre hinsichtlich der Streithelferin zu 2 an eine analoge Anwendung des § 104 SGB VII zu denken, zumal unter Berücksichtigung der Kostenerstattungsregelung des § 21 DBGrG, welche gerechtfertigt erscheinen lassen könnte, den Kläger einem gesetzlich Unfallversicherten gleichzustellen. All diese Fragen brauchen aber nicht abschließend entschieden zu werden, da selbst bei einer analogen Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG oder des § 104 SGB VII ein quotenmäßiger Abzug zu Lasten des Klägers letztlich – wie sogleich auszuführen ist – nicht gerechtfertigt wäre. (3) Im Innenverhältnis der Gesamtschuldner verbleibt nämlich ohnehin kein Haftungsanteil bei den Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers, welchen dieser sich etwa im Wege des gestörten Gesamtschuldnerregresses anrechnen lassen müsste. Die gem. § 17 StVG (arg. insbes. Abs. 4) vorzunehmende Abwägung der Verursachungsbeiträge führt dazu, dass die Betriebsgefahr der Bahn hier ganz zurücktritt. (a) Auf Seiten der Beklagten ist zunächst die von vornherein äußerst hoch anzusetzende Betriebsgefahr des schweren und langen sowie äußerst schwerfälligen, die Schienen blockierenden Schwertransporters zu berücksichtigen. Hinzu kommt aber ein auch aus Sicht des Senats ein grobes Verschulden des Beklagten zu 1. Der Beklagte zu 1 hat grob, ja leichtfertig gegen § 19 StVO verstoßen, namentlich gegen § 19 Abs. 4 StVO, wonach der Bahnübergang zügig zu überqueren und andernfalls, falls dies nicht möglich ist, vor dem Andreaskreuz zu warten ist (vgl. dazu allgemein nur Hentschel, a.a.O., § 19 StVO, Rdn. 28). Es ist zwar davon auszugehen, dass für den Beklagten zu 1, als er am Andreaskreuz hielt, kein herannahender Zug auf den einsehbaren wenigen hundert Metern erkennbar war (vgl. zum Sichtfeld für den Beklagten zu 1 nach rechts das Foto Bl. 42 unten links des Beiheftes der Ermittlungsakten). Der Beklagte zu 1 wusste aber, dass er für die Überquerung des Bahnübergangs mit dem großen (insbes. langen) und schwerfälligen Fahrzeug eine erhebliche Zeit benötigen würde. Er konnte – wie auch der Sachverständige T bestätigt hat – wegen der Kurvenfahrt nur mit einem Tempo von 29,17 cm pro Sekunde über den Übergang fahren (dies war in erster Instanz unstreitig und wird grundsätzlich auch jetzt noch von der Berufung eingeräumt, vgl. Bl. 788 GA) und benötigte deshalb allein für eine der Länge seines Schwerlastzuges entsprechende Strecke von 35 m rd. 2 Minuten. Vor diesem Hintergrund lag es auf der Hand, dass eine gefahrlose Überquerung des Bahnübergangs besondere Sicherheitsvorkehrungen erforderte, nämlich in erster Linie die Verständigung mit dem Bahnbetreiber und ggfs. eine vorübergehende Sperrung der Bahnstrecke, mindestens aber das vom Sachverständigen T alternativ angesprochene Postieren von Personen mit warnenden großen Leuchtkörpern in jeweils 500 m Entfernung vom Übergang. Die jetzige Behauptung der Beklagten, der Beklagte zu 1 hätte notfalls unter Inkaufnahme von Risiken die Flucht nach rückwärts oder nach vorn antreten und dabei ggfs. auf 3 oder 4 km/h beschleunigen können, um den Bahndamm zu räumen, ist nicht zutreffend. Nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen T konnte der Beklagte zu 1, als der Zug herannahte, den Zusammenprall nicht verhindern, insbesondere nicht plötzlich Gas geben und vom Gleis wegkommen. Überdies kann im hier in Rede stehenden Zusammenhang ohnehin nicht auf eine etwa notfalls gegebene Möglichkeit einer "Flucht nach rückwärts oder vorn" unter Inkaufnahme jeglicher sonstiger Risiken abgestellt werden. Selbst wenn man zugunsten der Beklagten unterstellt, dass – was angesichts der ausdrücklich angeordneten

Befristung für den (kreisübergreifenden) Bereich des Landesbetriebs Straßenbau N fern liegt – die zeitliche Befristung der Transportgenehmigung auf die Zeit bis 6:00 Uhr für den Kreis H mangels diesbezüglicher ausdrücklicher Auflage im Genehmigungsbescheid (vgl. Bl. 67 f. der Ermittlungsakten) nicht galt (dies haben die Beklagten in erster Instanz selbst nicht geltend gemacht; vgl. insbes. Bl. 119 GA) und überdies die zunächst begleitenden Polizeibeamten ihm erklärt haben, er solle nach Beendigung der Reparatur die letzten Meter alleine, ohne Polizeibegleitung fahren (was nicht erwiesen ist), ändert dies nichts an dem groben Verschulden des Beklagten zu 1. Unstreitig hatte nämlich auf der zu überquerenden Bahnstrecke der Zugverkehr längst wieder eingesetzt und waren, während der Beklagte zu 1 mit seinem Fahrzeug in der Nähe des Bahnübergangs am Rand der dort (vgl. Bl. 892 GA) parallel zur Bahnstrecke verlaufenden N-Straße stand, bereits 4 Züge dort vorbeigefahren (vgl. Bl. 488 GA). Dies kann dem Beklagten zu 1 schlechterdings nicht entgangen sein. Er konnte deshalb keinesfalls davon ausgehen, dass die Bahn etwa über seine Fahrt informiert und die Strecke gesperrt war, zumal er den genauen Zeitpunkt seiner Weiterfahrt weder der Polizei noch der Bahn noch sonstigen Behörden mitgeteilt hatte. Er konnte vor diesem Hintergrund auch nicht darauf vertrauen, dass die Zugführer von dem konkreten Schwertransport während der Bahnbetriebszeit wissen und entsprechend vorsichtig fahren würden. Wenn er gleichwohl und ohne jegliche besondere Sicherheitsvorkehrungen mit dem langwierigen Überquerungsmanöver begann, war dies schlicht leichtfertig und unverantwortlich.

(b) Demgegenüber ist auf Seiten der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers lediglich die Betriebsgefahr Bahn zu berücksichtigen. Diese sicherlich – auch aufgrund der Geschwindigkeit von 57 km/h – nicht geringe Betriebsgefahr ist hier entgegen der Auffassung der Berufung nicht noch durch weitere besondere Umstände (namentlich schuldhafte Versäumnisse) erhöht. (aa) Als die Betriebsgefahr erhöhend können nur solche Umstände berücksichtigt werden, die sich auch tatsächlich nachweislich ursächlich ausgewirkt haben (vgl. dazu nur Palandt/Heinrichs, a.a.O., § 254, Rdn. 62 sowie Hentschel, a.a.O., § 17 StVG, Rdn. 5). In diesem Zusammenhang sind Zug und Gleis incl. Bahnübergang als Betriebseinheit anzusehen (vgl. dazu Geigel/Kunschert, a.a.O., Kap. 22, Rdn. 14 i.V.m. Kap. 25, Rdn. 48).

33

(bb) Dass der Bahnübergang zur Unfallzeit nur durch Andreaskreuze und Hupen herannahender Züge und nicht (wie inzwischen) durch Blinklicht und Schranke gesichert war, stellt keinen hier zu berücksichtigenden gefahrerhöhenden Umstand dar. Zunächst lässt sich nicht sagen, dass diese Art der Sicherung von vornherein gegen § 11 Abs. 7 EBO verstieß. Danach war bei Straßen mit – wie unwiderlegt hier – mäßigem Verkehr (vgl. dazu Bl. 53 des Beiheftes der Ermittlungsakten) eine Sicherung durch Übersicht auf die Bahnstrecke i.V.m. hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge grundsätzlich zulässig. Eine eingeschränkte Übersicht im Quadranten III, welche dann Anlass zu einer (vorübergehenden) Reduzierung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf zunächst 40 und dann sogar 20 km/h war (vgl. Bl. 53 ff. GA und Bl. 7 ff. und 15 ff. des Beiheftes der Ermittlungsakten), wirkte sich für den Beklagten zu 1 beim Auffahren auf den Übergang nicht aus; vielmehr bestand für den Beklagten zu 1 – ausweislich der Fotos Bl. 42 des Beiheftes der Ermittlungsakten (vgl. auch die Lichtbilder des Sachverständigen T3, Bl. 892 ff., 895 GA) – hinreichende Übersicht nach rechts in Richtung des später herannahenden Zuges. Es lässt sich auch nicht feststellen, dass sich das Fehlen weiterer Sicherheitseinrichtungen (soweit überhaupt zu beanstanden) hier ursächlich ausgewirkt hätte. Nach eigener Darstellung der Beklagten war der Zug, als der Beklagte zu 1 (wie er selbst vorträgt) am Andreaskreuz anhielt und hinreichende Einsicht auf die Bahnstrecke nahm, noch gut 1 km = ca. 1 Min. weit entfernt (vgl. etwa Bl. 117, 495 GA). Es ist nicht ersichtlich und wird auch von der Berufung (ausweislich Bl. 788 GA, wo die

34

Feststellungen des Landgerichts insoweit gerade nicht angegriffen werden) nicht, jedenfalls nicht substantiiert dargelegt, dass bereits zu diesem Zeitpunkt technische Sicherheitseinrichtungen (insbes. Blinklicht) angesprungen wären. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Beklagte zu 1 auch dann, wenn zur Unfallzeit bereits funktionierende technische Sicherheitseinrichtungen vorhanden gewesen wären, auf den Übergang aufgefahren wäre. Es lässt sich ebenfalls nicht feststellen, dass – wie die Berufung geltend macht – der Beklagte zu 1 dann, wenn jedenfalls 45 Sekunden vor Ankunft des Zuges das Blinklicht eingeschaltet hätte, den Bahnübergang mit seinem äußerst schwerfälligen Fahrzeug noch rechtzeitig hätte räumen können. Es ist schon höchst unsicher, ob und ggfs. wann der ja bereits losgefahrene Beklagte zu 1 ein Blinklicht überhaupt wahrgenommen hätte. Überdies steht nicht fest, dass eine Räumung des Übergangs in der zur Verfügung stehenden (schon kaum hinreichend sicher bestimmbar) Zeit technisch überhaupt noch möglich gewesen wäre. Vielmehr konnte der Beklagte zu 1 nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen T, als der Zug herannahte, mit seinem Fahrzeug nicht mehr entkommen, insbesondere nicht plötzlich Gas geben und vom Gleis wegkommen. (cc) Die Nichtbeseitigung sichtbehindernden Buschwerks im Quadranten III kann ebenfalls nicht als gefahrerhöhendes Versäumnis berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Entscheidung des Beklagten zu 1, den Bahnübergang zu überqueren, hat sich dieser Umstand, wie ausgeführt, nicht ausgewirkt. Theoretisch denkbar wäre allenfalls, dass der Beklagte zu 1 im weiteren Verlauf, als er mit der Zugmaschine schon das Gleis überquert hatte, ohne die Sichtbehinderung im Quadranten III den herannahenden Zug früher bemerkt hätte. Auch hier lässt sich aber nicht feststellen, dass ein entsprechend früheres Bemerken des Zuges dem Beklagten zu 1 ein rechtzeitiges Räumen des Gleisbereichs noch ermöglicht hätte. Die Ausführungen oben unter (aa) gelten hier entsprechend.

(dd) Weiter kann auch eine angeblich mangelhafte Abdeckung der zur Unfallzeit bereits aufgestellten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Lichtzeichenanlage betriebsgefährerhöhend berücksichtigt werden. Dass der Beklagte zu 1 hierdurch irregeführt worden wäre, ist weder dargetan noch sonst ersichtlich. Der Beklagte zu 1 trägt vielmehr selbst vor, bis zum Andreaskreuz vorgefahren und sich dort zunächst darüber vergewissert zu haben, dass kein Zug herannahte. (ee) Schließlich kann auch nicht betriebsgefährerhöhend berücksichtigt werden, dass die Streithelferinnen zu 1 und/oder 2 des Klägers nicht bereits von sich aus früher eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 40 km/h veranlasst haben. Die Notwendigkeit einer solchen Temporeduzierung könnte allenfalls mit der Sichtbehinderung im Quadranten III begründet werden; ansonsten vermag der Senat (wie offenbar auch das Eisenbahn-Bundesamt) keine zwingenden Gründe für eine Temporeduzierung zu erkennen. Die vorgenannte Sichtbehinderung hat sich vorliegend aber – wie bereits ausgeführt – nicht ausgewirkt. Vor diesem Hintergrund kann man hier auch nicht ein etwa anzunehmendes Versäumnis, wegen dieser Sichtbehinderung das zulässigen Höchsttempo herabzusetzen, als zusätzlich betriebsgefährerhöhendes Verschulden der Bahnunternehmen berücksichtigen (das tatsächlich gefahrene Tempo des Zuges ist ohnehin Teil der zu berücksichtigenden Betriebsgefahr). (ff) Sonstige betriebsgefährerhöhende Umstände, die sich unfallursächlich ausgewirkt hätten, sind nicht ersichtlich und werden auch von der Berufung nicht, jedenfalls nicht konkret, geltend gemacht.

35

Auf Seiten der Streithelferinnen zu 1 und 2 des Klägers ist mithin nur die schlichte Betriebsgefahr des mit 57 km/h heranfahrenden Zuges anzusetzen. (c)

36

Der Senat hält es mit dem Landgericht für gerechtfertigt, diese – sicherlich nicht geringe – Betriebsgefahr der Bahn, der von vornherein eine sogar schon ohne das Verschulden des

37

Beklagten zu 1 höher zu bewertende Betriebsgefahr des schwerfälligen, die Gleise blockierenden Schwertransporters gegenübersteht, angesichts des (wie ausgeführt) leichtfertigen und unverantwortlichen Verhaltens des Beklagten zu 1 ganz zurücktreten zu lassen (vgl. zur Abwägung in derartigen Fällen allgemein nur Wussow/Rüge, a.a.O., Kap. 15, Rdn. 29 ff., 32; Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 8. Aufl., Rdn. 343 f.; Geigel/Kunschert, a.a.O., Kap. 22, Rdn. 49 f., jeweils m.w.Nachw.).

bb. 38

Hinsichtlich der Streithelfer zu 3 bis 6 des Klägers fehlt es – davon ist der Sache nach zu Recht (von der Berufung auch letztlich nicht, jedenfalls nicht konkret angegriffen) schon das Landgericht ausgegangen – von vornherein bereits an einem zwischen ihnen und den Beklagten bestehenden Gesamtschuldverhältnis, welches analog § 46 Abs. 2 BeamtVG oder § 104 SGB VII gestört sein könnte. (1) Zunächst besteht keine gesamtschuldnerische Mithaftung des Streithelfers zu 3 des Klägers für die hier in Rede stehenden Schäden des Klägers. Zu diskutierende Anspruchsgrundlage ist insoweit § 839 BGB. Soweit der Polizei (aufgrund entsprechenden Ersuchens) die sichernde Begleitung des Schwertransports oblag, handelte es sich um eine originär hoheitliche polizeiliche Aufgabe der Gefahrenabwehr mit entsprechenden Amtspflichten, die ihren Grund nicht etwa in einer allgemeinen, jedermann treffenden Verkehrssicherungspflicht hatten (vgl. dazu OLG Düsseldorf, VersR 1985, 185 f.). Dementsprechend ist hier § 839 BGB maßgebend und ist insbesondere auch § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB anwendbar, der eine negative Anspruchsvoraussetzung normiert (vgl. dazu Palandt/Sprau, a.a.O., § 839, Rdn. 54 m. w. Nachw.). 39

Die Behauptung der Beklagten, die den Transport begleitenden Polizeibeamten hätten den Beklagten zu 1 angewiesen, die restliche Fahrstrecke unbegleitet zurückzulegen, ist nicht bewiesen. Der Zeuge M hat zu etwaigen Erklärungen der Polizeibeamten zum weiteren Ablauf der Fahrt nichts sagen können (vgl. Bl. 355 GA). Die von der Berufung angeführten dienstlichen Äußerungen der Polizeibeamten S (Bl. 159 der Ermittlungsakten) und I3 (Bl. 163 der Ermittlungsakten) haben lediglich entsprechende zeitnahe Angaben des Beklagten zu 1 bestätigt; diese Beamten sind also nur Zeugen vom Hörensagen. Auch der von der Berufung weiter angeführte Eintrag im Einsatzbuch der Polizei, Bl. 103 der Ermittlungsakten ("Straße zwischen I und I2 gesperrt, nach Reparatur meldet sich der Fahrer, damit die Sperrung wieder aufgehoben werden kann.") lässt nicht ohne weiteres den Schluss auf die Richtigkeit der Behauptung der Beklagten zu. Es bestand deshalb auch kein Anlass, den – ohnehin ohne Angabe von Gründen zum Senatstermin nicht erschienenen – Beklagten zu 1 insoweit gem. § 448 ZPO als Partei zu vernehmen. Wie vom Landgericht zutreffend ausgeführt, kann ferner nicht davon ausgegangen werden, dass es Aufgabe und Amtspflicht der Polizei war, den Schwertransport und den Bahnverkehr wechselseitig abzusichern. Eine derartige Aufgabe der Polizei ergibt sich auch nicht aus der Beschreibung des bei der Querung von Bahnübergängen durch Schwertransporter üblichen Verfahrens auf S. 5 des C-Netz-Untersuchungsberichts (bei den beigezogenen Akten des Eisenbahn-Bundesamtes, schwarzer Aktenordner); die – nach eigener Darstellung der Beklagten (vgl. etwa Bl. 246 GA) von der bisherigen Verfahrensweise abweichende – Handhabung bei weiteren Schwertransporten nach dem streitgegenständlichen Unfall (vgl. dazu Bl. 105 der Ermittlungsakten) lässt insoweit ebenfalls keine hinreichenden Schlüsse zu. Überdies war der Schwertransport ausweislich des Transportgenehmigungsbescheids (Bl. 65 ff., 67 f. der Ermittlungsakten) bei verständiger Würdigung nur für die Zeit bis 6:00 genehmigt und bezog sich dementsprechend auch das Begleitersuchen nur auf die Zeit bis 6.00 Uhr. Auch wenn in der Genehmigung bei den Auflagen für den Kreis H eine zeitliche Befristung nicht ausdrücklich aufgeführt war, ergab sich diese doch hinreichend deutlich daraus, dass 40

(kreisübergreifend) für den Bereich des Landesbetriebs Straßenbau N ausdrücklich eine Beschränkung der Genehmigung auf die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr angeordnet war. Vor diesem Hintergrund haben – wie vom Landgericht zutreffend ausgeführt – die Polizeibeamten gegen eine etwa gleichwohl anzunehmende Begleitpflicht zum hier in Rede stehenden Zeitpunkt (als Amtspflicht) jedenfalls nicht vorsätzlich verstoßen. Eine etwaige fahrlässige Amtspflichtverletzung könnte gem. § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB keinen Ersatzanspruch des Klägers gegen den Streithelfer zu 3 – und damit von vornherein kein Gesamtschuldverhältnis zwischen dem Streithelfer und den Beklagten mit entsprechenden Ausgleichsansprüchen (vgl. dazu allgemein nur MünchKomm/ Papier, BGB, 4. Aufl., § 839, Rdn. 305 m. w. Nachw. aus der Rechtsprechung) – begründen, weil der Kläger auf andere Weise, nämlich durch Inanspruchnahme der Beklagten, Ersatz erlangen kann. (2) Auch eine gesamtschuldnerische Mithaftung der Streithelferin zu 4 des Klägers für dessen Schäden besteht nicht. Versäumnisse dieser Streithelferin hinsichtlich der Beseitigung des sichtbehindernden Buschwerks im Quadranten III haben sich, wie bereits oben ausgeführt und auch vom Landgericht zu Recht angenommen, nicht unfallursächlich ausgewirkt. (3) Die Streithelfer zu 4 und 5 haften ebenfalls von vornherein nicht gesamtschuldnerisch neben den Beklagten. Zwar ist mit dem Landgericht in der Tat davon auszugehen, dass die gem. § 29 Abs. 3 StVO i.V.m. der Verwaltungsvorschrift zu dieser Bestimmung (dort Ziff. V 2) gebotene Anhörung der Bahnunternehmen im Genehmigungsverfahren schuldhaft unterblieben ist (arg. die Schreiben Bl. 286, 319 GA).

Es ist aber – insoweit entgegen der Annahme des Landgerichts – bereits die Kausalität dieses Versäumnisses für den streitgegenständlichen Unfall nicht gegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Beklagte zu 1 – noch dazu (wie oben ausgeführt) außerhalb der genehmigten Zeit – ohne jegliche besondere Sicherheitsvorkehrungen mit der Überquerung des Bahnübergangs begonnen, insbesondere den genauen Zeitpunkt seiner Weiterfahrt weder der Bahn noch der Polizei noch sonstigen Behörden (zwecks Herbeiführung einer vorübergehenden Bahnstreckensperrung) mitgeteilt hat. Dass eine solche Unterrichtung (mangels sonstiger besonderer Sicherheitsvorkehrungen) erforderlich war, lag – unabhängig von einer vorherigen Beteiligung der Bahnunternehmen im Genehmigungsverfahren – auf der Hand, nachdem der Zugverkehr auf der Strecke längst wieder eingesetzt hatte, was (wie bereits ausgeführt) dem Beklagten zu 1 nicht entgangen sein kann. Es kann deshalb nicht angenommen werden, dass die vorherige Anhörung der Bahnunternehmen nebst Vorbereitung der Kommunikation mit dem zuständigen Fahrdienstleiter an dem mangelnden Gefahrenbewusstsein des Beklagten zu 1 und seinem leichtfertigen Verhalten etwas geändert hätte. Überdies geht es vorliegend – davon ist das Landgericht zu Recht ausgegangen – um eine fahrlässige Amtspflichtverletzung. Auch hier besteht deshalb wegen der Subsidiaritätsklausel des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB von vornherein kein Ersatzanspruch des Klägers gegen die Streithelfer zu 5 und 6 (und damit von vornherein kein Gesamtschuldverhältnis zwischen diesen Streithelfern und den Beklagten mit entsprechenden Ausgleichsansprüchen), weil der Kläger auf andere Weise, nämlich durch Inanspruchnahme der Beklagten, Ersatz erlangen kann. (4) Da zwischen den Streithelfern zu 3 bis 6 des Klägers und den Beklagten danach bereits kein Gesamtschuldverhältnis besteht, das analog § 46 Abs. 2 BeamtVG oder § 104 SGB VII gestört sein könnte, braucht nicht abschließend geklärt zu werden, ob hinsichtlich dieser Streithelfer überhaupt eine (bei diesen allein zu diskutierende) analoge Anwendung des § 46 Abs. 2 BeamtVG möglich ist. Es sei deshalb lediglich kurz bemerkt, dass eine derartige Analogie problematisch sein dürfte. Hintergrund des § 46 Abs. 2 BeamtVG Vorschrift ist nämlich, dass Beamte (namentlich hinsichtlich der Versorgung bei Dienstunfällen) einerseits aus öffentlichen Kassen alimentiert werden und die öffentliche Hand andererseits als Einheit gesehen wird (Gedanke der Einheit der öffentlichen Hand; vgl. dazu die Darstellung in BverfG, NJW 1992, 1091 f.). Ob dieser

Gedanke hier trägt, erscheint im Hinblick auf die Regelung des § 21 DBGrG, wonach die Personalkosten (incl. Nebenkosten) für die der C-AG (bzw. deren zwischenzeitlich gegründeter Tochterunternehmen) gem. § 12 DBGrG zugewiesenen Beamten dem Bundeseisenbahnvermögen von diesen Unternehmen zu erstatten sind, zweifelhaft, wie auch die Streithelfer zu 1 und 2 in erster Instanz geltend gemacht haben (vgl. Bl. 585 f. GA).

cc. Der Kläger muss sich nach alledem auch aus dem Gesichtspunkt des gestörten Gesamtschuldnerausgleichs keinen Quotenabzug anrechnen lassen. d. 42

Das Landgericht ist deshalb zu Recht von einer vollen Ersatzpflicht der Beklagten ausgegangen. 43

Abgesehen von den – wie ausgeführt unbegründeten – Einwänden zur Haftungsquote greift die Berufung die Entscheidung des Landgerichts zur Schmerzensgeldhöhe und auch zum Feststellungsantrag (namentlich die Bejahung des Feststellungsinteresses) nicht an. 44
Bedenken sind insoweit auch nicht ersichtlich. Ein Schmerzensgeldbetrag von 75.000,- € erscheint vorliegend in der Tat gerechtfertigt. Das Feststellungsinteresse ist aus den vom Landgericht angeführten, zutreffenden Gründen zu bejahen. Auch die zuerkannte Zinsforderung als solche ist unproblematisch.

3. Die Berufung war nach alledem zurückzuweisen. Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711 ZPO. Eine Zulassung der Revision gem. § 543 Abs. 2 ZPO war nicht veranlasst. Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt nicht von der Beurteilung grundsätzlicher, einer höchstrichterlichen Klärung bedürftiger Fragen ab. Die letztlich entscheidungserheblichen Fragen sind vielmehr solche des Einzelfalles. 45