Oberlandesgericht Hamm, 6 U 145/14

Datum:	11.06.2015
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	6. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	6 U 145/14
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2015:0611.6U145.14.00

Vorinstanz:	Landgericht Detmold, 12 O 210/12
Schlagworte:	Unfall, Bahnübergang, Schrankenwärter, Eisenbahninfrastruktur, Eisenbahnbetrieb, Betriebsgefahr
Normen:	§§ 1 HaftpflG, 17 StVG; 840 BGB

Leitsätze:

Stößt ein Pkw auf einem unzureichend gesicherten Bahnübergang mit dem Zug einer Privatbahn zusammen, kann eine für den Unfall ursächliche Nachlässigkeit des Schrankenwärters sowohl der Privatbahn als auch dem für die Bahnstrecke verantwortlichen Unternehmen der Deutschen Bahn zuzurechnen sein, so dass alle Beteiligten in vollem Umfang für den Fahrzeugschaden haften.

Tenor:

Auf die Berufungen der Beklagten zu 1) und 2) wird das am 2.7.2014 verkündete Urteil der Zivilkammer II des Landgerichts Detmold - unter Zurückweisung der Rechtsmittel im Übrigen – wie folgt abgeändert und neu gefasst:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin, 28.197,20 € zu zahlen, die Beklagten zu 1) und 2) nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 8.9.2012 und der Beklagte zu 3) nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent auf einen Betrag von 25.915,96 € ab dem 8.9.2012 bis zum 10.11.2012 und in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz auf einen Betrag von 28.197,20 € ab dem 11.11.2012.

Die Beklagten zu 1) und 2) werden außerdem verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.005,40 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 8.9.2012 zu zahlen.

Im Übrigen bleibt die Klage gegen die Beklagten zu 1) und 2) abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen die Beklagten 93%, die Klägerin 7%. Die für das Berufungsverfahren entstandenen Gerichtskosten, sowie die außergerichtlichen Kosten der Klägerin tragen die Beklagten zu 1) und 2) in Höhe von 40% als Gesamtschuldner und im Übrigen die Beklagte zu 1) alleine. Die für das Berufungsverfahren entstandenen außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) und 2) tragen diese jeweils selbst.

Dieses Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten zu 1) und 2) können die Vollstreckung durch die Klägerin durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

A. 1

Die Klägerin macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche aus einem Unfallereignis an einem Bahnübergang vom 20.6.2012 geltend. Die Klägerin ist Eigentümerin des bei dem Unfall beschädigten Audi Avant 2,7 TDI, den sie dem Zeugen L3 zur Verfügung gestellt hatte. Die Beklagte zu 1) ist Eigentümerin der Infrastrukturanlagen der Bahnstrecke, auf der sich der Unfall ereignet hat. Die Beklagte zu 2) ist Betreiberin des Bahnbetriebes auf der betroffenen Bahnstrecke. Der Beklagte zu 3) ist Angestellter der Firma B, die aufgrund eines Rahmenvertrages, den die DB Fahrdienste GmbH im Jahr 2009 - auch im Namen der Beklagten zu 1) - abgeschlossen hatte, für die Bahnübergangssicherung auf entsprechende Anforderung tätig war. 2

Am 22.6.2012 befuhr der Zeuge L3 gegen 23:00 Uhr mit dem Audi der Klägerin, und seinen beiden Kindern sowie dem Zeugen X2 als Insassen die Straße Am T in E. Er bog von dort nach links in die P Straße ein, um den ca. 150m von der Einmündung zum T entfernt liegenden schwer einsehbaren Bahnübergang zu queren. Dieser ist durch Andreaskreuz, Lichtzeichenanlage und Schrankenanlage gesichert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der vom Zeugen L3 befahrenen Straße ist durch ein vor dem Bahnübergang aufgestelltes Ortsschild von 70 km/h auf 50 km/h reduziert. Der Zeuge war ortskundig, da er unmittelbar in der Nähe zum Bahnübergang eine Sportstätte betreibt. 3

Der betroffene Bahnübergang wurde zur Unfallzeit wegen eines durch Blitzschlag verursachten Defektes an der automatischen Schrankenanlage durch den Beklagten zu 3) als Schrankenwärter gesichert. Dieser wurde um 22:50 Uhr telefonisch darüber informiert, dass der Zug Nr. 90679 fahrplanmäßig den Bahnhof in M in Fahrtrichtung E1 verlassen würde und die Schranke entsprechend zu bedienen sei. Tatsächlich hat der Beklagte zu 3) aus 4

Nachlässigkeit sowohl das Einschalten des Warnlichtes als auch das Herunterlassen der Schranke unterlassen, als der Zeuge L3 mit dem PKW der Klägerin den Bahnübergang passieren wollte. Der den Zug mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h führende Zeuge L2 gab bei Annäherung an den Bahnübergang das für Züge typische akustische Warnsignal ab. Unmittelbar nach Wahrnehmung des Warnsignals leitete der Zeuge L3 mit dem PKW der Klägerin eine Vollbremsung ein, konnte dadurch jedoch die Kollision des Fahrzeuges mit dem dritten Waggon des Zuges, der anschließend erst im nahegelegenen Bahnhof zum Stillstand kam, nicht verhindern.

Die Klägerin hat - nach vergeblicher vorgerichtlicher Zahlungsaufforderung mit Fristsetzung bis zum 7.9.2012 – erstinstanzlich ein Totalschaden an ihrem Fahrzeug i. H. v. 25.915,96 €, Sachverständigenkosten i. H. v. 1.647 €, Stand- und Abschleppkosten i. H. v. 330 €, Fahrzeugverbringungskosten i. H. v. 209,24 €, 70 € Abmeldekosten, 1.820 € Nutzungsausfallkosten für 28 Tage, sowie eine Kostenpauschale i. H. v. 30 € und vorgerichtliche Anwaltskosten i. H. v. 1.126,85 € als Schaden geltend gemacht. 5

Sie hat die Ansicht vertreten, die Beklagte zu 1) hafte wegen erhöhter Betriebsgefahr infolge eines ihr zurechenbaren Verschuldens des Beklagten zu 3) bei der Bahnübergangssicherung. Darüber hinaus müsse sich die Beklagte zu 2) ein Verschulden des Zugführers zurechnen lassen. Dieser hätte aufgrund der Kenntnis vom Ausfall der Schrankenanlage vorsorglich langsamer fahren oder den Zug vor dem Bahnübergang anhalten müssen. Ein Verschulden des Fahrers des Klägerfahrzeugs sei dagegen nicht gegeben, denn dieser habe aufgrund der geöffneten Schranke und des fehlenden Rotlichts darauf vertrauen dürfen, dass sich kein Zug nähern würde. Für ihn sei der Unfall daher unabwendbar gewesen. Den Wiederbeschaffungswert ihres Fahrzeuges beziffert sie mit 36.932,77 € und den Restwert mit 11.016,81 €. 6

Sie hat beantragt, 7

die Beklagten zu 1) – 3) als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 30.022,20 € nebst Verzugszinsen i. H. v. 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 8.9.2012 zu zahlen, 8

die Beklagten zu 1) und 2) außerdem als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie als Nebenforderung vorgerichtliche Anwaltskosten i. H. v. 1.099 € nebst Verzugszinsen i. H. v. 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 8.9.2012 zu zahlen und 9

gegen den im Termin zur letzten mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht nicht erschienenen Beklagten zu 3) ein Teilversäumnisurteil zu erlassen. 10

Die Beklagten zu 1) und 2) haben beantragt, 11

die Klage abzuweisen. 12

Sie haben behauptet, der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs habe den Unfall schuldhaft verursacht, indem er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mindestens 25 km/h überschritten und den gem. § 19 I Nr. 1 StVO durch das Aufstellen des Andreaskreuzes geregelten Vorrang der Bahn nicht beachtet habe. 13

Die Beklagte zu 2) hat ihren Klageabweisungsantrag darüber hinaus mit der Berufung auf ein mangelndes Verschulden des Zugführers begründet und die Ansicht vertreten, auf Seiten der Beklagten zu 2) sei der Haftungsausschlusstatbestand der höheren Gewalt gegeben. Außerdem habe die Klägerin keinen Anspruch auf Zinsen in der geltend gemachten Höhe, da 14

es sich bei der Schadensersatzforderung nicht um eine Entgeltforderung handle.

Das Landgericht hat – nach Einholung eines verkehrsanalytischen Sachverständigengutachtens des Prof. T – ein Teilversäumnisurteil gegen den Beklagten zu 3) in dem aus dem Tenor dieses Urteils ersichtlichen Umfang erlassen und die Beklagten zu 1) und 2) verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin 28.197,20 €, sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten i. H. v. 1.005,40 € nebst Zinsen i. H. v. 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 8.9.2012 zu zahlen. Dabei ist es von einer gemeinschaftlichen Haftung der Beklagten zu 1) und 2) nach § 1 I HaftPflG als Bahnbetriebsunternehmen ausgegangen. Höhere Gewalt im Sinne von § 1 II HaftPflG läge nicht vor, da der Unfall nicht auf einem betriebsfremden von außen wirkenden Ereignis, sondern auf einem unfallursächlichen Verhalten des Beklagten zu 3) beruhe, welches durch vernünftige Sorgfalt zu verhindern gewesen wäre. Das Verschulden des Beklagten zu 3) müsse sich die Beklagte zu 1) gemäß § 278 BGB zurechnen lassen. Ein Verschulden des Fahrers des Klägerfahrzeuges sei dagegen nicht feststellbar, weil dieser infolge der geöffneten Schranken und des fehlenden optischen Warnsignals darauf habe vertrauen dürfen, dass sich kein Zug nähere und er den Bahnübergang deswegen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit habe überqueren dürfen. Eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch den Fahrer des Klägerfahrzeugs hätten die Beklagten nicht nachweisen können. Dies folge aus den nachvollziehbaren und in sich widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen T in seinem Gutachten vom 25.2.2014 und den mündlichen Ergänzungen im Termin vor dem Landgericht am 4.6.2014, denen das Landgericht gefolgt sei. Wegen des Verschuldens bei der Sicherung des Bahnübergangs und der einen längeren Bremsweg verursachenden größeren Masse des Zuges trete die einfache Betriebsgefahr des klägerischen Kraftfahrzeuges hinter derjenigen der Bahn zurück. Wiederbeschaffungs- und Restwert des beschädigten Pkw seien von der Klägerin zutreffend bewertet worden, wie sich aus dem Gutachten des Professor T ergäbe. Die geschuldete Kostenpauschale betrage 25 €. Nutzungsentschädigung könne die Klägerin nicht verlangen, da sie keinen entgangenen Gewinn nachgewiesen habe. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf Tatbestand und Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils verwiesen. 15

Dagegen richten sich die Berufungen der Beklagten zu 1) und 2). Beide Beklagten halten an ihrem erstinstanzlichen Sachvortrag zur Geschwindigkeitsüberschreitung des Fahrers des Klägerfahrzeugs und zur fehlenden Berechtigung im Hinblick auf die Höhe der geltend gemachten Zinsforderung fest. Sie sind der Ansicht, der Fahrer des Klägerfahrzeugs sei jedenfalls nicht mit mäßiger Geschwindigkeit, zu deren Einhaltung er wegen des Vorrangs der Bahn verpflichtet gewesen sei, an den Bahnübergang herangefahren. Zur Höhe der Kollisionsgeschwindigkeit hätte das Landgericht die erstinstanzlich angebotenen Zeugen L, X und H vernehmen müssen. 16

Die Beklagte zu 1) vertritt darüber hinaus die Ansicht, der Fahrer des Klägerfahrzeugs sei schon deswegen zur Herabsetzung seiner Geschwindigkeit verpflichtet gewesen, weil ihm bekannt gewesen sei oder infolge des in Form eines Containers aufgestellten beleuchteten Schrankenwärterhäuschens hätte bekannt sein müssen, dass die automatische Bahnsicherungsanlage ausgefallen war. Jedenfalls hätte er die Scheiben seines Fahrzeugs herunterkurbeln müssen, um das akustische Warnsignal des Zuges rechtzeitig wahrnehmen zu können. Dabei hätte er den herannahenden Zug nicht nur akustisch, sondern auch optisch am Lichtkegel der Zugfahrlichter aus einer Entfernung von wenigstens 50m erkennen und sein Fahrzeug rechtzeitig abbremsen können. Demgegenüber sei ein Verschulden auf Seiten der Beklagten zu 1) nicht feststellbar. Insbesondere ein eventuelles Verschulden des Beklagten zu 3) sei ihr nicht zurechenbar. Dieser habe weder als Erfüllungsgehilfe im Sinne 17

des § 278 BGB noch als Verrichtungsgehilfe im Sinne des § 831 BGB für sie gehandelt. Letztlich könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Betriebsgefahr des Zuges, die des Kraftfahrzeugs übersteige, da das Landgericht keine Feststellungen dazu getroffen habe, ob und inwieweit sich die Masse des Zuges auf den Unfall ausgewirkt habe.

Die Beklagte zu 1) beantragt, 18

die angefochtene Entscheidung des Landgerichts abzuändern und die Klage abzuweisen. 19

Die Beklagte zu 2) hält darüber hinaus an ihrer Rechtsansicht zum Haftungsausschluss wegen höherer Gewalt fest. Sie ist der Ansicht, der Zugführer habe sich auf die ordnungsgemäße Sicherung des Bahnübergangs verlassen können. Für ein Verschulden des Beklagten zu 3) als Schrankenwärter hafte sie nicht. Jedenfalls müsse sich die Klägerin ein erhebliches Mitverschulden des Fahrers des Klägerfahrzeugs i. H. v. mindestens 40% zurechnen lassen. 20

Die Beklagte zu 2) beantragt, 21

die angefochtene Entscheidung des Landgerichts abzuändern und die Klage abzuweisen, soweit sie gesamtschuldnerisch zur Zahlung von mehr als 16.918,32 € nebst 807 € vorgerichtlicher Anwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 8.9.2012 verurteilt worden ist. 22

Die Klägerin verteidigt das angefochtene Urteil und beantragt, 23

die Berufungen der Beklagten zu 1) und 2) zurückzuweisen. 24

Der Senat hat den von Beklagtenseite benannten Zeugen L vernommen und den Sachverständigen Prof. T zur Erläuterung seiner bisherigen Begutachtung im Verhandlungstermin vom 16.4.2015 ergänzend angehört. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf den Berichterstattervermerk zum Senatstermin verwiesen. Die Akten der Staatsanwaltschaft Detmold 41 Js 614/12 sind zu Informationszwecken beigezogen worden. Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf den Inhalt ihrer Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 25

B. 26

Die zulässigen Berufungen der Beklagten zu 1) und 2) haben in der Sache nur in dem tenorierten Umfang Erfolg. Hinsichtlich des Beklagten zu 3) verbleibt es bei der erstinstanzlichen Verurteilung, da er kein Rechtsmittel eingelegt hat. 27

I) 28

Der Klägerin steht gegen die Beklagten zu 1) und 2) ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz gem. § 1 I HaftpflG zu. Danach ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz desjenigen Schadens verpflichtet, der dadurch entsteht, dass beim Betrieb einer Schienenbahn ein Mensch getötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Diese Voraussetzungen sind erfüllt. 29

Das Fahrzeug der Klägerin ist beim Betrieb der von der von Beklagten zu 1) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. S. d. § 2 I AEG und von der Beklagten zu 2) als Eisenbahnverkehrsunternehmen i. S. d. § 2 I AEG betriebenen Schienenbahn beschädigt worden. Bei den Beklagten zu 1) und 2) handelt es sich um selbständig organisierte Teile 30

eines einheitlichen Eisenbahnunternehmens i. S. d. § 2 I AEG, die – jeder für sich – Betriebsunternehmer i. S. d. § 1 I HaftpflG sind (vgl. BGH NZV 2008, 79; OLG Nürnberg, Urteil vom 9.5.2012 – 12 U 1247/11 -, abgedr. bei „juris“ Rz. 97 f, 104 f.; Filthaut, VersR 2001, 1348 ff.). Insoweit wird – zur Vermeidung von Wiederholungen auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts in der angefochtenen Entscheidung verwiesen.

1) 31

Die Haftung der Beklagten zu 2) ist nicht durch höhere Gewalt i. S. v. § 1 II HaftpflG ausgeschlossen. Höhere Gewalt setzt voraus, dass der Unfall auf Seiten der Beklagten zu 2) durch einem betriebsfremden, von außen durch Naturkräfte oder durch Handlungen Dritter herbeigeführten Ereignis beruht, welches nach menschlicher Erfahrung unvorhersehbar, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmer in Kauf zu nehmen ist (vgl. BGH NZV 2008, 79, 80). Diese Voraussetzungen sind nicht erfüllt. 32

a) 33

Es fehlt im Hinblick auf das streitgegenständliche Unfallereignis bereits an einer Einwirkung von außen. Eine solche liegt nur dann vor, wenn die Ursache für das haftungsbegründende Ereignis außerhalb des Bahnbetriebs und seiner Einrichtungen liegt und auch nicht mit seinen Gefahrenquellen zusammenhängt (vgl. Filthaut, Haftpflichtgesetz, 9. Aufl., § 1 Rn. 160 m. w. N.). Davon kann jedenfalls dann nicht ausgegangen werden, wenn sich infolge der unsachgemäßen Bedienung einer Bahnsicherungsanlage durch einen im Bahnbetrieb angestellten Unternehmer oder eines seiner Angestellten die typische Bahngefahr der Kollision eines Zuges mit einem PKW realisiert. Denn dabei handelt es sich um ein innerbetriebliches Ereignis im Rahmen des Bahnbetriebs, für welches die Beklagte zu 2) unabhängig von der Verteilung der Aufgaben des Bahnbetriebes zwischen den Beklagten untereinander einzustehen hat. Vorliegend hat sich die typische Bahngefahr der Kollision des Zuges mit einem PKW dadurch verwirklicht, dass der Beklagte zu 3) versäumt hatte, die Schranken des Bahnübergangs bei Herannahen des Zuges herunterzulassen und das optische Warnsignal einzuschalten. 34

Dass der Beklagte zu 3) Angestellter der B GmbH war, die nicht im Auftrag der Beklagten zu 2), sondern ausschließlich im Auftrag der Beklagten zu 1) gehandelt hat, die als Infrastrukturunternehmen für die Sicherheit des Schienenbetriebes zuständig ist, vermag die Beklagte zu 2) nicht zu entlasten. Insbesondere stellt sich sein Fehlverhalten im Verhältnis zur Beklagten zu 2) nicht als ein von außen wirkendes Eingreifen Dritter in den Bahnbetrieb dar. Vielmehr handelt es sich dabei um eine dienstliche Handlung, bzw. Unterlassung des Bahnpersonals, welches auch dem Betrieb der Beklagten zu 2) zuzurechnen ist, denn sie übt den Bahnbetrieb gemeinschaftlich mit der Beklagten zu 1) aus. Zwar sind beide Eisenbahnbetriebsunternehmen (Infrastrukturunternehmen und Schienenverkehrsunternehmen) auf eigene Rechnung und selbständig tätig. Sie unterhalten auch separate Gefahrenquellen. Sie können die Schienenbahn jedoch nicht für sich allein ohne den jeweils anderen betreiben und damit den Tatbestand des § 1 I HaftpflG erfüllen, denn Güter- und Personenverkehr können nur mittels Schienenbetrieb und Beförderungsmittel betrieben werden. Da die Beklagten zu 1) und 2) die Verfügung über den Bahnbetrieb nur gemeinschaftlich ausüben können, sind sie als Betriebseinheit anzusehen mit der Folge, dass sie grundsätzlich auch gemeinschaftlich im Wege der Haftung für die von ihnen geschaffenen Gefahrenquellen einzustehen haben (vgl. Geigel-Kaufmann, Haftpflichtprozess, 26. Aufl., Kap. 26, Rn. 14; Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O., § 1 Rn. 42 35

m. w. N.). Das gilt jedenfalls dann, wenn nicht ausnahmsweise der Betrieb eines der beiden Unternehmen als Unfallursache ausscheidet (vgl. Geigel-Kaufmann, a. a. O., Kap. 26, Rn. 15). Dass sowohl die Regelung des Schienenverkehrs durch die Beklagte zu 1) als auch der Betrieb des Zuges durch die Beklagte zu 2) für den Unfall ursächlich geworden sind, ergibt sich aus dem Unfallgeschehen selbst und steht außerdem zwischen den Parteien außer Streit.

b) 36

Hinzu kommt, dass es sich bei zum Unfallereignis führenden Fehler der Bahnsicherung durch den Beklagten zu 3) weder um ein mit der erforderlichen Sorgfalt nicht abwendbares noch um ein außergewöhnliches Ereignis handelt, mit dem nur unter ausnahmehaften Bedingungen gerechnet werden konnte. 37

2) 38

Beide Beklagten haften für den gesamten der Klägerin durch den Unfall entstandenen Schaden. Zutreffend ist das Landgericht davon ausgegangen, dass dann, wenn bei einem Unfall mehrere Fahrzeuge beteiligt sind, von denen eines eine Eisenbahn ist, die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes im Verhältnis der Beteiligten zueinander gem. § 17 I StVG davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Dabei geht die nach § 17 I StVG vorzunehmende Abwägung derjenigen aus den §§ 4, 13 HaftpflG vor (vgl. Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., StVG § 17 Rn. 37; Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O., § 4 Rn. 2, 20 m. w. N.). Das führt zur alleinigen Haftung der Beklagten, denn die vom Fahrzeug der Klägerin ausgehende allgemeine Betriebsgefahr tritt hinter dem den Beklagten zu 1) und 2) zuzurechnenden Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 3) zurück. 39

a) 40

Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge müssen sich die Beklagten zu 1) und 2) zwar kein mitwirkendes Verschulden des Zugführers zurechnen lassen, denn ein Verschulden des Zugführers kann nicht festgestellt werden. Der Zugführer war weder nach § 3 I 2 StVO verpflichtet seine Geschwindigkeit vor dem Unfall herabzusetzen und auf Sicht zu fahren noch kann ihm vorgeworfen werden, beim Überqueren der Straße die gem. § 1 StVO gebotene Sorgfalt außer Acht gelassen zu haben. Er durfte vielmehr wegen des durch das aufgestellte Andreaskreuz geregelten Vorrangs des Bahnverkehrs (gem. § 19 I Nr. 1 StVO) darauf vertrauen, dass dieser durch herannahende Kraftfahrzeugfahrer beachtet wird und dass die Beklagte zu 1) die erforderlichen alternativen Maßnahmen zur Sicherung des Bahnverkehrs veranlasst hatte. Es sind auch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass er den herannahenden PKW der Klägerin rechtzeitig erkennen und den Zug vorher hätte anhalten können. 41

Die Beklagten zu 1) und 2 müssen sich aber das schulhafte Verhalten des Beklagten zu 3) betriebsgefahrerhöhend zurechnen lassen. Sein Verschulden besteht darin, dass er es pflichtwidrig unterlassen hat, auf telefonische Ankündigung des sich nähernden Zuges die Schranken am Bahnübergang herunter zu lassen und das rote Warnlicht einzuschalten. 42

aa) 43

Für die Zurechnung seines Verschuldens gegenüber der Beklagten zu 1) kann dahingestellt bleiben, ob er in seiner Funktion als Schrankenwärter als Erfüllungsgehilfe i. S. d. § 278 BGB 44

oder als Verrichtungsgehilfe i. S. d. § 831 BGB für die Beklagte zu 1) oder ohne entsprechende Sonderverbindung mit ihr tätig geworden ist. Insoweit kommt es auch nicht darauf an, dass im Rahmen der Abwägung des § 17 I StVG nur feststehendes Verschulden betriebsgefahrerhöhend berücksichtigt werden kann, während die Haftung für den Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB auf vermutetem Verschulden beruht.

Maßgeblich für die Zurechnung seines Verhaltens ist vielmehr, dass er gemeinsam mit der Beklagten zu 1) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Haftungseinheit bildet, im Rahmen derer die beteiligten Personen mit einer gemeinsamen Quote haften. Von einer solchen Haftungseinheit, die das Bestehen einer Sonderverbindung zwischen den beteiligten Personen nicht voraussetzt, sind nicht nur Fahrer und Halter eines schädigenden Kraftfahrzeugs (vgl. BGH NJW 1966, 1262, 1263), sondern auch Schienenbetriebsunternehmer und Lokführer im Verhältnis zueinander erfasst (vgl. Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O., § 4 Rn. 116, § 13 Rn. 11, m. w. N.). Sie besteht darüber hinaus zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem von diesen unmittelbar oder über einen Subunternehmer mit der Sicherung der Gleisanlagen betrauten Schrankenwärter, weil sich auch bei sorgfältiger Auswahl des Schrankenwärters die Mängel in der Ausführung der ihm übertragenen Betriebshandlung als Mängel des Betriebes selbst darstellen, die die Sachlage gegenständlich beeinflussen und deshalb auch bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge Berücksichtigung finden müssen (vgl. RGZ 93, 96 ff.). Dafür spricht auch, dass sich die Verantwortung des Eisenbahnunternehmens, zu dessen selbständig organisierten Teilen die Beklagte zu 1) gehört, nicht nur auf die Schienenfahrzeuge und die Schiene selbst, sondern auf den gesamten technischen Bahnbetrieb – einschließlich der Bahnanlagen und der Sicherungssysteme – erstreckt, mit der Folge, dass alle in diesem Rahmen zugunsten des Schienenbetriebsunternehmens Beschäftigten, insbesondere der Schrankenwärter, beim Betrieb der Schienenbahn tätig sind (vgl. Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O., § 13 Rn. 31). 45

bb) 46

Für die Zurechnung des schuldhaften Verhaltens des Beklagen zu 3) gegenüber der Beklagten zu 2) kommt es nicht darauf an, dass Schienenverkehrsunternehmer und Schienenstrukturunternehmer unterschiedliche wirtschaftliche Interessen verfolgen und die Verfügungsgewalt jeweils nur über einen Teil des Schienenbetriebes ausüben. Unerheblich ist auch, dass die Beklagte zu 2) keinen maßgeblichen Einfluss auf die im Verantwortungsbereich der Beklagten zu 1) liegende Sicherung der Bahnanlagen hatte. Die Zurechnung des schuldhaften Verhaltens des Beklagten zu 3) gegenüber der Beklagten zu 2) folgt vielmehr daraus, dass diese mit der Beklagten zu 1) eine gemeinsame Betriebseinheit bildet und dass § 1 HaftpflG eine Haftung des Schienenbahnbetreibers normiert, ohne zwischen den verschiedenen Teilbereichen des Bahnbetriebes zu unterscheiden. Hinzu kommt, dass sich das die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes erhöhende Verhalten des Beklagten zu 3) nicht nur auf die dem Verantwortungsbereich der Beklagten zu 1) unterstellte Bahnanlage, sondern in gleicher Weise auf den von der Beklagten zu 2) unterhaltenen Betrieb des Schienenfahrzeugs ausgewirkt hat. Denn ohne den Zugbetrieb wäre es nicht zu dem streitgegenständlichen Unfall gekommen. 47

b) 48

Ein der Klägerin zurechenbares Verschulden des Fahrers des Klägerfahrzeugs hat das Landgericht dagegen zu Recht nicht festzustellen vermocht, denn die Beklagten haben den ihnen obliegenden Beweis dafür, dass sich der Fahrer des Klägerfahrzeugs dem Bahnübergang mit unangemessener Geschwindigkeit genähert und die im Verkehr 49

erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, nicht erbracht.

aa) 50

Nach den Feststellungen des Sachverständigen Prof. T in seinem Gutachten vom 25.2.2014 und den mündlichen Ergänzungen im Termin vor dem Landgericht am 4.6.2014 betrug die Kollisionsgeschwindigkeit, mit welcher der PKW der Klägerin auf den Zugwaggon seitlich aufgefahren ist, ca. 35 km/h. Daraus lässt sich unter Berücksichtigung der zum Unfallzeitpunkt vorherrschenden Lichtverhältnisse, der daraus abzuleitenden Reaktionszeit und der vom Sachverständigen zugrundgelegten Bremsverzögerung eine Ausgangsgeschwindigkeit des PKW von nicht mehr als 50 km/h ermitteln. Diese tatsächlichen Feststellungen, denen das Landgericht gefolgt ist, sind gem. § 529 I ZPO auch der Entscheidung im Berufungsverfahren zugrunde zu legen. Das Landgericht hat sich mit dem Prozessstoff sowie dem Beweisergebnis umfassend und in rechtlich zutreffender Weise ohne Verstoß gegen Denkgesetze, Natur- oder Erfahrungsgesetze auseinander gesetzt. Konkrete Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der erstinstanzlichen Feststellungen begründen, bestehen nicht. 51

Der im Termin vor dem Senat am 16.4.2015 vernommene Zeuge L, der mit seinem PKW dem Klägerfahrzeug zum Unfallzeitpunkt in einigem Abstand gefolgt ist, konnte den Sachvortrag der Beklagten, wonach der Fahrer des Klägerfahrzeugs mindestens 75 km/h schnell gefahren sein soll, nicht bestätigen. 52

Eine Vernehmung der zum Unfallzeitpunkt im beschädigten Zugwaggon reisenden Zeugen X und H ist zu Recht nicht erfolgt, denn ihre Vernehmung ist ungeeignet, den von den Beklagten zu führenden Beweis die behauptete Ausgangsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs zu erbringen (vgl. Zöller-Greger, ZPO, 30. Aufl., Vor § 284 Rn. 10a m. w. N.). Unstreitig haben die beiden Zeugen den Unfall selbst nicht beobachtet. Sie können - wie sich aus ihren schriftlichen Aussagen im Ermittlungsverfahren ergibt - lediglich Angaben zur Bewegung des Zugwaggons im Zeitpunkt der Kollision mit dem PKW machen. Ihre Aussagen wären daher nur dann geeignet, Erkenntnisse zur Ausgangsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs zu gewinnen, wenn aus der Bewegung des Zugwaggons im Zeitpunkt des Aufpralls konkrete Rückschlüsse auf eine bestimmte Kollisionsgeschwindigkeit des PKW gezogen werden könnten, die Grundlage für die Ermittlung der Ausgangsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs durch den Sachverständigen sein kann. Daran fehlt es. Der Sachverständige Prof. T hat in seinen ergänzenden Ausführungen im Termin vor dem Senat nachvollziehbar erläutert, dass aus der Pendelbewegung des Zugwaggons im Zeitpunkt der Kollision keine Rückschlüsse auf die Kollisionsgeschwindigkeit des PKW mit dem Zug getroffen werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der PKW der Klägerin den Zug in Höhe des Radsatzes getroffen und nicht aus den Schienen gehoben hat. Die Kollision konnte den Zugwaggon daher nicht seitlich verschieben, sondern lediglich im Rahmen einer Pendelbewegung seitlich im Winkel kippen lassen. Der durch die Kippbewegung des Zugwaggons messbare Weg ist jedoch so gering, dass dadurch keine verwertbaren Rückschlüsse auf die beim Aufprall freigesetzte Energie gezogen werden können, die für die Ermittlung der Kollisionsgeschwindigkeit des PKW maßgeblich ist. Hinzu kommt, dass sich die Kollisionsgeschwindigkeit zwanglos anhand der Beschädigungen des klägerischen PKW ermitteln lässt. Den Umfang der Beschädigungen am PKW hat der Sachverständige seinem Ausgangsgutachten zugrundegelegt. Seine daraus gezogenen Schlussfolgerungen für die Ermittlung der Kollisionsgeschwindigkeit hat er durch hinzugezogene Ergebnisse aus Crash-Versuchen belegt und im Termin vor dem Senat erläutert. Der Senat ist den Ausführungen des Sachverständigen gefolgt, denn er hat keine Veranlassung an den nachvollziehbaren und 53

in sich widerspruchsfreien Ausführungen des - als fachlich kompetent bekannten - Sachverständigen zu zweifeln.

bb) 54

Es kann auch nicht festgestellt werden, dass der Fahrer des Klägerfahrzeugs mit der Einhaltung der nach § 3 III Nr. 1 StVO i. V. m. VZ 310 zugelassenen Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften von 50 km/h gegen seine sich aus § 19 I StVO ergebenden Pflichten beim Überqueren des Bahnübergangs verstoßen hat. 55

Nach dieser Vorschrift gebührt zwar Schienenfahrzeugen der strikte Vorrang vor Kraftfahrzeugen, wenn der Bahnübergang – wie in der dem Rechtsstreit zugrundeliegenden Fallkonstellation - mit einem Andreaskreuz beschildert ist. Der Fahrer des Klägerfahrzeugs durfte sich daher gem. § 19 I 2 StVO dem Bahnübergang nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern. Damit ist die innerhalb der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeit gemeint, die nach den Umständen des Einzelfalles so weit zu reduzieren ist, dass die sich aus § 19 I 1 StVO ergebende Wartepflicht ohne Gefahrbremsung erfüllt werden kann (vgl. Hentschel-König, a. a. O., StVO § 19 Rn. 14). Das gilt grundsätzlich auch dann, wenn vorhandene Gleissicherungsanlangen ausgefallen sind (vgl. OLG Stuttgart VersR 1979, 1129; BayOblG VerkMitt 1975, Nr. 76). Dass die vom Fahrer des Klägerfahrzeugs gefahrene Geschwindigkeit von 50 km/h nicht ausreichte, um seine Wartepflicht ohne Gefahrbremsung erfüllen zu können, folgt bereits aus dem Unfallgeschehen selbst. Nach den Feststellungen des Sachverständigen Prof. T in seinem Gutachten vom 25.2.2014 hätte der Fahrer des Klägerfahrzeugs nicht schneller als 40 km/h fahren dürfen, um den Unfall verhindern zu können. 56

Vorliegend besteht jedoch die Besonderheit, dass der Ausfall der Gleissicherungsanlagen für den Fahrer des Klägerfahrzeugs nicht erkennbar war. Insbesondere das - aus seiner Sicht links hinter den Gleisanlagen aufgestellte - Containerhäuschen für den Schrankenwärter, war nicht geeignet, ihm eine entsprechende Erkenntnis zu vermitteln. Zum einen erscheint es weder zwingend noch überwiegend wahrscheinlich, dass sich ein dem Bahnübergang nähernder Kraftfahrer in der relativ kurzen Zeit der Annäherung – neben der Beachtung des Straßenverkehrs – das Containerhäuschen bewusst wahrnimmt und sich dabei konkrete Gedanken über den möglichen Sinn und Zweck seiner Existenz macht. Zum anderen wurde durch das von innen beleuchtete Containerhäuschen für den die Gleisanlagen querenden Verkehr gerade der Eindruck erweckt, als sei dieses durch Mitarbeiter der Bahn besetzt, die das ordnungsgemäße Funktionieren der Bahnanlagensicherungssysteme kontrollieren und damit die Sicherheit des Straßenverkehrs garantieren würden. Unter diesen Umständen durfte der Fahrer des Klägerfahrzeugs darauf vertrauen, bei geöffneter unbewegter Schranke und bei Nichtbetätigung des für den Bahnbetrieb geltenden optischen Warnsignals den Bahnübergang gefahrlos passieren zu können (vgl. OLG Stuttgart VersR 1979, a. a. O.; OLG Hamm NZV 1993, 28, 30; BayOblG VerkMitt 1975 a. a. O.; Hentschel-König, a. a. O., StVO § 19 Rn. 16; Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O., § 4 Rn. 57 f.). Er durfte den Bahnübergang daher – wie das Landgericht zu Recht festgestellt hat – mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit passieren und brauchte diese erst zu reduzieren, wenn anderweitig Anzeichen für das Sichnähern eines Schienenfahrzeugs für ihn wahrnehmbar werden (vgl. OLG Schleswig DAR 1985, 291; BayObLG, VerkMitt 1975, a. a. O.). 57

Dass der sich dem Bahnübergang nähernde Zug für den Fahrer des Klägerfahrzeugs anhand anderweitiger Anzeichen so rechtzeitig erkennbar war, dass er sein Verhalten darauf einstellen und die Kollision durch Herabsetzen der Geschwindigkeit des Klägerfahrzeugs hätte verhindern können, kann zugunsten der Beklagten nicht festgestellt werden. 58

Nach dem unbestrittenen Sachvortrag der Klägerin hat der Fahrer des Klägerfahrzeugs unmittelbar nach Wahrnehmung des akustischen Warnsignals des Zuges eine Vollbremsung eingeleitet. Damit hat er sich sorgfaltsgemäß verhalten. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass er - beispielsweise durch Herunterkurbeln des Fensters - zeitlich früher auf das akustische Warnsignal hätte reagieren und sein Fahrzeug abbremsen können, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Insoweit fehlt es an einem Sachvortrag dazu, wann der Zeuge L2 das akustische Warnsignal abgegeben haben soll. Darüber hinaus fehlt es an konkreten Anhaltspunkten für eine Gefährdungssituation, die den Fahrer des Klägerfahrzeugs zum Öffnen des Fensters während der Fahrt hätten veranlassen müssen. 59

Letztlich bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Fahrer des Klägerfahrzeugs den herannahenden Zug – zeitlich früher – optisch hätte erkennen können. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Prof. T in der mündlichen Ergänzung seines Gutachtens vor dem Landgericht vom 4.6.2014 konnte der Fahrer des Klägerfahrzeugs den herannahenden Zug an dessen Führerhaus wegen des Grünbewuchses im Bahnübergangsbereich erst 15 m vor Erreichen der Haltlinie vor dem Bahnübergang wahrnehmen. Die vom Zeitpunkt der Wahrnehmbarkeit bis zu Kollision liegende Zeitspanne von 1,8 Sekunden reichte – unter Berücksichtigung der erforderlichen Reaktionszeit – nicht aus, sein Fahrzeug rechtzeitig vor der Kollision zum Stillstand zu bringen. Diese Feststellungen werden mit den Berufungen nicht angegriffen. 60

Nach den nachvollziehbaren und in sich widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen im Termin vom 16.4.2015, denen der Senat folgt, waren auch die Fahrlichter des Zuges nicht dazu geeignet, eine zeitlich frühere Erkennbarkeit des Zuges für den Fahrer des Klägerfahrzeugs herbeizuführen, denn der sich dadurch bildende Lichtkegel war weder hell genug, um das dichte Buschwerk neben den Bahngleisen zu durchdringen, noch konnte er sichtbare Reflektionen auf dem Schotterbett der Gleisanlage erzeugen, die von dem die Bahngleise querenden Kraftverkehr hätten wahrgenommen werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Schotterbett – im Gegensatz zur glatten Straßenoberfläche – nicht um eine homogene Fläche handelt, die zur Erzeugung von Reflektionen in dem hierfür erforderlichen Maße geeignet ist. Hinzu kommt, dass es sich bei den Fahrlichtern eines Zuges regelmäßig um Positionsleuchten handelt, deren Leuchtkraft nicht mit denen von Kraftfahrzeugen gleichzusetzen ist. 61

c) 62

Unter Berücksichtigung der zum streitgegenständlichen Verkehrsunfall führenden Verursachungsbeiträge und der von den beteiligten Verkehrsmitteln ausgehenden allgemeinen Betriebsgefahren, ist im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass das Landgericht die vom Kraftahrzeug der Klägerin ausgehende Betriebsgefahr hinter dem Verschulden auf Beklagtenseite hat vollständig zurücktreten lassen. 63

aa) 64

Dabei kann dahingestellt bleiben, ob und in welchem Umfang sich die erhöhte Gefährlichkeit des Zuges oder die mit der Eröffnung und Unterhaltung der seinem Betrieb dienenden Bahntrasse verbundene Gefahr konkret auf den Unfall ausgewirkt haben und ob diese Umstände geeignet sind, im Rahmen der Abwägung nach § 17 I StVG betriebsgefahrerhöhend Berücksichtigung zu finden, zumal die allgemeine Gefährlichkeit des Schienenbetriebes bereits dadurch Berücksichtigung gefunden hat, dass sie Anlass für die Schaffung der Gefährdungshaftung nach § 1 HaftpflG gewesen ist (vgl. dazu: BGH NZV 2008, a. a. O.). 65

Maßgeblich für das Zurücktreten der allgemeinen Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs erscheint vielmehr der Umstand, dass das den Beklagten zu 1) und 2) zurechenbare Verschulden des Beklagten zu 3) so stark überwiegt, dass die Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs nicht mehr ins Gewicht fällt (vgl. Hentschel-König, a. a. O., StVG § 17 Rn. 16 m. w. N.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Beklagte zu 3) beim Unterlassen der ihm übertragenen Sicherungsmaßnahmen in besonderem Maße fahrlässig gehandelt hat und keine Umstände vorhanden sind, die seine folgenschwere Unterlassung in einem anderen – milderen – Licht erscheinen lassen. 66

bb) 67

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass das Landgericht die allgemeine Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs im Verhältnis zu beiden Beklagten zu 1) und 2) hat zurücktreten lassen. Dem steht nicht entgegen, dass der Beklagte zu 3) ausschließlich im Bereich der der Beklagten zu 1) zugewiesenen Sicherung der Bahnanlagen tätig geworden ist, denn die Beklagten zu 1) und 2) bilden eine Haftungseinheit. Das hat zur Folge, dass es im Verhältnis zur Klägerin nicht der Feststellung bedarf, in wessen Tätigkeitsbereich die eigentliche Unfallursache gesetzt worden ist (vgl. Filthaut VersR 2001, a. a. O.). Hinzu kommt, dass die Beklagten im Rahmen der Gefährdungshaftung nach § 1 HaftpflG auch eine Betriebseinheit bilden, in der sie gem. § 840 I BGB jeweils als Gesamtschuldner für den vollen, dem Geschädigten entstandenen Schaden haften (vgl. Palandt-Sprau, BGB, 74. Aufl., § 840 Rn. 1; Filthaut, Haftpflichtgesetz, a. a. O. § 1 Rn. 28, 56; § 13 Rn. 2 m. w. N.). 68

II) 69

Hinsichtlich der Schadenshöhe wird auf die zutreffenden – mit den Berufungen nicht angegriffenen – Ausführungen des Landgerichts in der angefochtenen Entscheidung verwiesen. An die Feststellungen zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes für das beschädigte Fahrzeug ist der Senat gem. § 529 I Nr. 1 ZPO gebunden. 70

Lediglich hinsichtlich des vom Landgericht titulierten Zinsanspruchs haben die Berufungen Erfolg. Das Landgericht hat zwar zutreffend festgestellt, dass der Klägerin hinsichtlich der Hauptforderung und der Nebenforderung auf Zahlung vorgerichtlicher Anwaltskosten ein Zinsanspruch aus dem Gesichtspunkt des Verzuges (§ 286 II Nr. 1 BGB) ab dem Zeitpunkt des Fristablaufs aus der vorgerichtlichen Zahlungsaufforderung am 7.9.2012 zusteht. Der Höhe nach kann die Klägerin jedoch nur Zinsen von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz verlangen (§ 288 I 2 BGB). Ein Anspruch der Klägerin auf Zahlung eines höheren Zinssatzes nach § 288 II BGB besteht nicht. Zwar bezieht sich diese Vorschrift ihrem Wortlaut nach auf alle Forderungen, an denen auf beiden Seiten Unternehmer beteiligt sind. Die Klägerin und die Beklagten zu 1) und 2) sind Unternehmer. Ihr Regelungsgehalt ist jedoch beschränkt auf Entgeltforderungen, d. h. auf solche Forderungen, die auf Zahlung eines Entgelts für erbrachte Leistungen gerichtet sind (vgl. BGH NZV 2014, 211, 212 f.). Um eine solche Forderung handelt es sich bei der streitgegenständlichen Schadensersatzforderung nicht. 71

III) 72

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 92 I 1, II Nr. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 73

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE