

Bundesgerichtshof

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§§ 254, 823, 839, 844, 846 BGB; § 1 I, 4, 5, 9 HaftPflG; §§ 9, 17 StVG, § 19 StVO;
§ 11 EBO

- 1. Ein Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 19 StVO bei Überquerung eines Bahnübergangs regelmäßig grob leichtfertig ist und bei einem Unfall die alleinige Haftung des verbotswidrig handelnden Kraftfahrers begründen kann.**
- 2. Im Einzelfall kann jedoch das Verschulden geringer zu bemessen sein, wenn äußere Einflüsse den Kraftfahrer in einen folgenschweren Irrtum über die Situation versetzt und hierdurch eine gewisse Sorglosigkeit gegenüber der Gefahr verursacht haben.**

BGH, Urteil vom 18.11.1993, Az.: I

Tatbestand

Der Kläger verlangt von den Beklagten gesamtschuldnerisch Schadensersatz wegen entgangenen Unterhalts. Seine Mutter wurde getötet, als sie mit ihrem PKW den unweit ihrer Wohnung liegenden, von ihr häufig passierten Bahnübergang, der die v. G.-Straße in H.-M. kreuzt, überquerte und von einer Lokomotive erfaßt wurde. Die beklagte Eisenbahngesellschaft (Beklagte zu 1) ist für die Bahnanlage, die beklagte Stadt (Beklagte zu 2) für die v. G.-Straße unterhaltungspflichtig. Auf den Bahnübergang, auf dem etwa sechsmal täglich Zugverkehr stattfindet, wurde zur Unfallzeit mit beidseitig der G.-Straße in 150, 110 und 60 m Abstand angebrachten Warnbaken mit Entfernungsangabe (Zeichen Nr. 153 bis 162 zu § 40 Abs. 7 StVO) hingewiesen. Er war außerdem mit einer beidseitigen Warnblinkanlage und akustischem Signal ausgestattet. Die Warnanlagen funktionierten störungsfrei. Durch in den Straßenraum ragende Zweige einer am linken Straßenrand seitlich versetzt stehenden Rotbuche und Buschwerk auf der rechten Seite hatte ein Kraftfahrer aber erst 10 m vor dem Bahnkörper freie Sicht auf die Signalanlage.

2

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat sie in Höhe einer Haftungsquote von 2/3 dem Grunde nach zugesprochen und die Revision zugelassen.

3

Die Revision der beklagten Eisenbahngesellschaft richtet sich gegen die Bemessung des Mitverschuldensanteils. Sie ist der Auffassung, ihr Verursachungsbeitrag trete hinter dem Verschulden der Mutter des Klägers am Unfall vollständig zurück. Die beklagte Stadt stellt ihre Haftung insgesamt in Abrede.

Entscheidungsgründe:

4

Die Revisionen bleiben ohne Erfolg.

I.

5

Das Berufungsgericht nimmt einen, das Mitverschulden der Mutter des Klägers überwiegenden, Verstoß gegen die beiden Beklagten obliegende Pflicht an, die Signalanlage von Sichtbeeinträchtigungen freizuhalten.

6

Diese Würdigung hält rechtlicher Nachprüfung stand.

II.

7

Revision der beklagten Eisenbahngesellschaft:

8

1. Das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei die Haftung der beklagten Eisenbahngesellschaft gemäß §§ 1, 5, 9 Haftpflichtgesetz (HPfLG) bejaht. Die Mutter des Klägers wurde beim Betrieb der Schienenbahn der beklagten Gesellschaft getötet. Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht eine schuldhaftige Pflichtverletzung der beklagten Eisenbahngesellschaft bejaht und damit das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses verneint hat, begegnen keinen rechtlichen Bedenken. Die beklagte Eisenbahngesellschaft bekämpft dies im Revisionsrechtszug auch nicht mehr. Diese Pflichtverletzung der beklagten Gesellschaft begründet gleichzeitig deren Haftung nach § 823 Abs. 1, Abs. 2 BGB i.V.m. § 11 EBO, § 844 BGB (vgl. Weber, Die zivilrechtliche Haftung für Unfälle an Eisenbahnübergängen, in: Kraftverkehrsrecht von A-Z, Stichwort: Eisenbahnübergang S. 4; Finger, Eisenbahngesetze, § 11 EBO Anm. 1; RGZ 169, 376, <379 f.>).

9

Die beklagte Eisenbahngesellschaft traf allerdings nicht die Pflicht, selbst die Hindernisse für die Sichtbarkeit der aufgestellten Warnzeichen zu beseitigen, falls diese sich nicht auf zur Bahn gehörendem Gelände befanden. Insoweit war sie aber verpflichtet, darauf hinzuwirken, daß die beklagte Stadt diese Hindernisse beseitigt.

10

2. Zutreffend sind des weiteren die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Mitverschulden der Mutter des Klägers, die entgegen § 19 Abs. 1 StVO den Bahnübergang nicht mit der gebotenen Sorgfalt überquert hat.

11

Der Kläger muß sich dieses Mitverschulden anrechnen lassen (§ 846 BGB). Dies gilt auch bei einem Anspruch aus §§ 1, 5 HPfLG gemäß § 4 HPfLG (vgl. BGH, Urteil vom 27. Ju- ni 1961 - VI ZR 206/60 - VersR 1961, 918). Die Anrechnung erfolgt aber, weil die Mutter des Klägers Fahrerin eines Kraftfahrzeugs war, durch eine Schadensverteilung nach § 17 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 StVG. Diese Vorschrift geht als Spezialregelung sowohl dem § 4 HPfLG und dem § 9 StVG als auch § 13 HPfLG und § 254 BGB vor (vgl. BGH, Urteil vom 15. März 1988 - VI ZR 115/87 - VersR 1988, 910, <911> = BGHR StVG § 17 Anwendungsbereich 1; Greger, Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, 2. Aufl., HPfLG § 4, Rn. 1; § 13 Rn. 3; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, § 17 Rn. 1; § 9 Rn. 1; Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 13 Rn. 2; § 4 Rn. 3; Weber, aaO, ders., DAR 1984, 65).

12

3. Ohne Erfolg rügt die Revision, das Berufungsgericht habe wesentliche Gesichtspunkte, insbesondere den Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVO, nicht in

seine Würdigung einbezogen und deshalb rechtsfehlerhaft eine grobe Fahrlässigkeit der Mutter des Klägers verneint.

13

a) Die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades ist im wesentlichen Aufgabe des Tatrichters. Sie ist der Nachprüfung in der Revision nur insofern unterworfen, als Verstöße gegen § 286 ZPO vorliegen oder geprüft werden kann, ob die Tatsacheninstanzen den Rechtsbegriff der "grobe Fahrlässigkeit" richtig verstanden und den festgestellten Sachverhalt zutreffend darunter subsumiert oder bei der Beurteilung des Grades der Fahrlässigkeit wesentliche Umstände außer Betracht gelassen haben (vgl. BGHZ 106, 204, <211> m.w.N.).

14

b) Das Berufungsgericht hat sich mit den maßgeblichen Umständen, aus denen das Verschulden der Mutter des Klägers sich ergibt, auseinandergesetzt. Es hat nicht verkannt, daß ein Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 19 StVO bei Überquerung eines Bahnübergangs regelmäßig grob leichtfertig ist und bei einem Unfall die alleinige Haftung des verbotswidrig handelnden Kraftfahrers begründen kann (vgl. z.B. BGH, Urteil vom 23. Juni 1964, aaO; Beschluß vom 14. Januar 1986 - VI ZR 148/85 - VersR 1986, 707, <708>; BAG, Urteil vom 10. März 1961 - 1 AZR 448/59 - VRS 21, 156; siehe auch Filthaut, aaO § 4 Rn. 29, und Jagusch/Hentschel, aaO § 17 StVG, Rn. 34, jeweils m.w.N.; BGH, Urteil vom 20. Februar 1990 - VI ZR 124/89 - NZV 1990, 229; BGHZ 20, 262). Im Einzelfall kann jedoch das Verschulden geringer zu bemessen sein, wenn äußere Einflüsse den Kraftfahrer in einen folgenschweren Irrtum über die Situation versetzt und hierdurch eine gewisse Sorglosigkeit gegenüber der Gefahr verursacht haben. In einer solchen Situation hat die Mutter des Klägers sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hier befunden.

15

c) Die Feststellung des Berufungsgerichts, der Mutter des Klägers sei das Zuwachsen des linken Blinklichts bisher nicht aufgefallen, stellt eine mögliche tatrichterliche Würdigung dar, die den Verfahrensrügen der Revision standhält. Die Folgerung der Revision, aus der Ortskenntnis der Mutter des Klägers ergebe sich auch das Wissen, daß die Signalanlage durch Bewuchs verdeckt gewesen sei, ist nicht zwingend, zumal hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zu beachten ist, daß die Sichtbarkeit der Signalanlage für einen herannahenden Kraftfahrer sich änderte. Vor allem konnte aus dem Umstand, daß an der linken Signalanlage hauptsächlich die in der Mitte der Warntafel installierte Blinkleuchte verdeckt war, der falsche Eindruck erweckt werden, eine Zugfahrt werde nicht angezeigt. Diese vom Berufungsgericht als "Falle" bezeichnete Situation konnte auch einem Kraftfahrer, der täglich den Bahnübergang befuhr, ein Gefühl mangelnder Gefährdung vermitteln, zumal täglich nur fünf bis sechs Zugfahrten stattfanden und zum Teil mehrstündige Zwischenräume zwischen den einzelnen Fahrten lagen. Wenn nur selten auf ein Warnsignal zu reagieren ist, wird einem Kraftfahrer auch entsprechend seltener sichtbar gemacht, inwieweit die Signalanlage ihre Warnfunktion erfüllt oder durch welche Umstände und in welcher Weise diese Funktion eingeschränkt ist.

16

4. Ohne Erfolg wendet die Revision sich auch gegen die Bewertung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge. Das Berufungsgericht hat zu Recht den schuldhaften Verursachungsbeitrag der beklagten Eisenbahngesellschaft schwerer bewertet als den der Mutter des Klägers.

17

a) Die Frage, ob und inwieweit im Sinne von § 17 Abs. 1, 2 StVG, § 254 BGB die Handlung der Beklagten einerseits und das Verhalten der Klägerin andererseits den Schaden verursacht haben, ist in Anwendung des § 287 ZPO zu beurteilen

(Senatsurteil vom 30. September 1982 - III ZR 110/81 - NJW 1983, 622 623 ; BGH, Urteil vom 12. Juli 1988 - VI ZR 283/87 - BGHWarn 1988 Nr. 215 = VersR 1988, 1238 = BGHR BGB § 254 Abs. 1 Abwägung 1 - m.w.N.). Die hiernach vorzunehmende Abwägung der Verantwortlichkeiten von Schädiger und Geschädigtem gehört in den Bereich der mit der Revision nur begrenzt angreifbaren tatrichterlichen Würdigung. Das Revisionsgericht kann lediglich nachprüfen, ob der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und nicht gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen hat (Senatsurteil vom 30. September 1982 aaO, BGHZ 20, 290, <292 f.>; 51, 275 <279 f.>). Die dem Berufungsgericht so gesetzten Grenzen für seine Entscheidung hat es im Streitfall eingehalten. Es hat weder Umstände außer acht gelassen, die für die Abwägung des Schadensausgleichs bedeutsam sind, noch ihnen eine unzutreffende Bedeutung beigemessen.

18

b) Bei der Bemessung des Verursachungsbeitrags der Mutter des Klägers mußte sich nicht haftungserhöhend auswirken, daß sie wegen des Betriebs des Autoradios das akustische Warnsignal nicht hören konnte und darauf nicht reagierte.

19

Wenn der Kraftfahrer ein akustisches Signal nicht hört, weil von seinem Fahrzeug Lärm ausgeht, erhöht sich die Betriebsgefahr (vgl. Weber, aaO, S. 18). Das hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Es geht davon aus, daß das akustische Warnsignal, wenn auch nicht primär, dem Schutz des Kraftfahrers dient. Ersichtlich mißt es aber diesem Signal bei der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens der erhöhten Betriebsgefahr kein den Haftungsumfang ausschlaggebend beeinflussendes Gewicht bei, zumal im Straßenverkehr in erster Linie optische Wahrnehmungen den äußeren Eindruck des Kraftfahrers bestimmen und ihn akustische Signale nicht immer oder nur mit geringerer Zuverlässigkeit erreichen. Auch hier geht der Unfall in erster Linie auf die schuldhaften Versäumnisse bei der Wahrnehmbarkeit der primären optischen Signale zurück.

20

c) Auch sonst weist die Abwägung der Verursachungsbeiträge keine durchgreifenden Defizite auf.

21

Das Berufungsgericht geht zunächst zutreffend davon aus, daß es keinen Grundsatz gibt, wonach selbst bei grober Fahrlässigkeit des Verletzten der Verursachungsanteil der Eisenbahn vollständig zurücktreten muß. Dies gilt sowohl, wenn sich allein die Betriebsgefahr realisiert hat (vgl. BGH, Beschluß vom 14. Januar 1986 aaO), als auch, wenn den Schädiger ebenfalls ein Verschulden trifft (vgl. OLG Köln NZV 1990, 152 - mit Nichtannahmebeschluß des BGH vom 5. November 1989 - VI ZR 99/89).

22

Bei der Bewertung der Schuldbeiträge durfte auch zugunsten der Mutter des Klägers berücksichtigt werden, daß durch die Beschaffenheit des Umfelds der Warnanlage auch bei dem Herannahen eines Zuges der Eindruck entstehen konnte, der Übergang sei freigegeben.

23

Durch das Zuwachsen der Signaleinrichtungen war der Bahnübergang besonders gefährlich. Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils war das Sichtfeld auf den Kreuzungsbereich begrenzt. Die Nähe zur Wohnbebauung und die Einbindung des Gleiskörpers in das Ortsgebiet erhöhte zusätzlich die Gefahrenträchtigkeit. Wegen der geringen Frequentierung durch Zugverkehr hätte die beklagte Eisenbahngesellschaft mit einem verringerten Gefahrenbewußtsein selbst bei den mit der Örtlichkeit vertrauten Verkehrsteilnehmern rechnen müssen. Für diese war es,

nachdem die rechte Blinkanlage vollständig verdeckt war, besonders täuschend und gefahrerhöhend, daß der Laubüberhang gerade den Blick auf das linke Blinklicht verstellte und die Rotfärbung der überhängenden Blätter das Rotlicht in höherem Maße als grünes Laub absorbierte. Wenn die beklagte Eisenbahngesellschaft sich trotz der Gefährlichkeit auf die nach § 11 Abs. 3 EBO vorgeschriebenen Sicherheiten beschränkte, mußte sie als wesentlichen Bestandteil ihrer Sicherungspflicht mindestens gewährleisten, daß ihre Maßnahmen dem kreuzenden Verkehr die notwendige Sicherheit boten. Dies war nur der Fall, wenn die Warnsignale rechtzeitig wahrgenommen werden konnten.

III.

24

Revision der beklagten Stadt:

25

Die beklagte Stadt haftet dem Kläger wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht für die v. G.-Straße.

26

1. Der Anspruch des Klägers beurteilt sich nach § 83 in Verbindung mit Art. 34 GG.

27

Nach §§ 9, 9a, 43 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 1. August 1983 (GV NW S. 306) (LStrWG) obliegen Bau, Unterhaltung und Erhaltung der Verkehrssicherheit der Straßen den Bediensteten der damit befaßten Körperschaften als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit. Diese öffentlich-rechtliche Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht ist zulässig. Durch sie tritt § 823 BGB hinter die spezielle Norm des § 839 BGB zurück (std. Rspr. z.B. Senatsurteile BGHZ 60, 54, <62>; vom 5. April 1990 - III ZR 4/89 - BGHR BGB § 839 Abs. 1 Satz 1 Verkehrssicherungspflicht 4). Allerdings findet die Subsidiaritätsklausel (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB) keine Anwendung (zuletzt Senatsurteile BGHZ 118, 368 = BGHR § 839 Abs. 1 Satz 2 Straßenverkehr 2; vom 1. Juli 1993 - III ZR 167/92 - für BGHZ und BGHR vorgesehen).

28

2. a) Der Revision ist zuzugeben, daß die beklagte Stadt nach § 14 EKrG nicht für die technische Funktionsfähigkeit der Warnsignalanlage des in Entsprechung von § 11 Abs. 3 EBO gesicherten Bahnübergangs einzustehen hat. Warnkreuze und Blinklichter an Bahnübergängen sind Eisenbahnanlagen, deren Unterhaltung dem Eisenbahnunternehmer obliegt (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 EKrG) und über deren Zustand ihm deshalb die Bestimmungsgewalt zusteht, so daß er für sie verkehrssicherungspflichtig ist.

29

b) Der Unfall wurde indes nicht durch eine technische Fehlfunktion der Warnanlage verursacht, sondern deshalb, weil die Signale dieser Anlage wegen der beeinträchtigten Sichtverhältnisse von der Straße aus zu spät wahrgenommen werden konnten. Die Sicherungspflicht der beklagten Stadt für die Straße erstreckt sich aber nicht nur auf den Zustand der Fahrbahn, sondern auch darauf, daß der Verkehr sich auf ihr gefahrlos abwickeln kann. Dabei entscheidet die Verkehrsauffassung darüber, ob eine Gefahr noch von der Straße oder von der Umgebung ausgeht. Von der Straße droht sie, wenn ursprünglich verkehrsfremde Hindernisse bereits auf die Straße gelangt sind oder sich im Zuge des Straßenkörpers befinden (vgl. Senatsurteile BGHZ 37, 165, <170>; vom 10. Juli 1980 - III ZR 58/79 - VersR 1980, 946; vom 19. Januar 1989 - III ZR 258/87 - BGHR § 823 Abs. 1 Verkehrssicherungspflicht 22). Es kann dahinstehen, ob die Rotbuche, deren Laub

das linke Blinklicht, und die Hecke, die die rechte Signalanlage verdeckte, verkehrsfremde Anlagen (vgl. Senatsurteil vom 25. September 1967 - III ZR 95/66 - VersR 1967, 1155) oder noch Teil der in die Zuständigkeit der beklagten Stadt fallenden (§ 32 LStrWG) Bepflanzung des Straßenkörpers bzw. des Straßenrands waren, so daß die beklagte Stadt es schon deshalb zu verantworten hat, wenn durch den Zustand der Bepflanzung die Benutzung des Verkehrswegs gefährlich war. Die Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich auch auf nicht zur Straße gehörende Sachen, soweit sie eine Gefahr für die Benutzer der Straße darstellen, etwa in Vorgärten stehende Bäume und Sträucher (BGHZ 37, 165; BGH, Urteile vom 19. Januar 1959 - III ZR 168/57 - VersR 1959, 275 - und vom 17. April 1961 - III ZR 218/59 - VersR 1961, 662). Zu einer möglichst - nicht völlig - gefahrlosen Verkehrsabwicklung (vgl. Senatsurteil BGHZ 108, 273 = BGHR BGB § 823 Abs. 1 Verkehrssicherungspflicht 27) gehört die Sorge dafür, daß Verkehrseinrichtungen für einen Verkehrsteilnehmer mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit durch einen beiläufigen, nicht durch Bäume, Hecken oder Teile von solchen behinderten (vgl. Senatsurteile vom 28. Juni 1965 - III ZR 78/64 - VersR 1965, 1096; vom 29. Oktober 1959 - III ZR 140/58 - VersR 1960, 317) Blick deutlich erkennbar sind (vgl. Senatsurteil vom 17. April 1961 - III ZR 30/60 - VersR 1961, 689). Der Verkehrssicherungspflichtige muß nämlich den Verkehr vor Gefahren schützen, die erfahrungsgemäß drohen, wenn Sichtbehinderungen unterschätzt und dadurch Vorfahrtsverletzungen begangen werden. Der Vertrauensgrundsatz, wie er im Verhältnis der Verkehrsteilnehmer untereinander gilt, findet im Verhältnis zwischen dem Verkehrssicherungspflichtigen und den Verkehrsteilnehmern keine Anwendung. Die Verkehrssicherungspflicht kann vielmehr im Einzelfall gerade Maßnahmen verlangen, deren Zweck es ist, den Verkehr vor den Folgen fehlerhaften Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmer zu schützen (vgl. Senatsurteile vom 10. Juli 1980 aaO; vom 28. Februar 1963 - III ZR 207/61 - VersR 1963, 652). Dabei macht es keinen Unterschied, ob Verkehrszeichen verdeckt sind, die der Träger der Straßenbaulast der Straße, auf der die Sicht behindert ist, zu unterhalten hat oder für sie ein anderer unterhaltungspflichtig ist. Die Gefahr bleibt die gleiche.

30

Mit solchen Fehlern war an einem Bahnübergang mit geringem Zugverkehr, bei dem nur selten Vorfahrt zu gewähren war, zu rechnen. Das Berufungsgericht weist mit Recht darauf hin, daß auch bei den ortsbekanntem Verkehrsteilnehmern eine gewisse Sorglosigkeit sich einstellen konnte.

31

3. Die beklagte Stadt war von ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht deshalb befreit, weil eine andere Stelle, näherhin die beklagte Eisenbahngesellschaft, ebenfalls einzuschreiten hatte. Dies gilt schon deshalb, weil die beklagte Eisenbahngesellschaft - wie ausgeführt - nicht in erster Linie verpflichtet war, den sichtbehindernden Pflanzenwuchs selbst zu beseitigen, sondern die beklagte Stadt dazu veranlassen mußte (vgl. oben II 1). Durch die Verletzung dieser Pflicht wird die Verantwortlichkeit der beklagten Stadt nicht berührt. Im übrigen ist die Verkehrssicherungspflicht nach ihrem Sinn und Zweck im Interesse der Verkehrsteilnehmer sofort zu erfüllen und ein eventueller Zuständigkeitsstreit anschließend beim Kostenregreß auszutragen (vgl. Senatsurteile vom 2. Juni 1958 - III ZR 35/57 - LM BGB § 823 (Dc) Nr. 30; vom 13. Dezember 1956 - III ZR 112/55 - VersR 1957, 109; vom 25. September 1967 aaO; vom 13. Juli 1967 - III ZR 165/66 - VersR 1967, 981, <983>).

32

Aus der Verteilung der Erhaltungs- und Betriebslasten gemäß § 14 EKrG läßt sich eine abschließende Zuweisung in diesem Bereich bestehender Verkehrssicherungspflichten nicht herleiten. Dieser Vorschrift liegt zwar die Vorstellung zugrunde, eindeutige Zuständigkeiten und klare Verantwortlichkeiten

seien aus Sicherheitsgründen zwingend geboten, gemeinsame Verpflichtungen könnten Unstimmigkeiten bewirken (vgl. BVerfGE 38, 225, <230>). Dennoch ordnet § 14 EKrG nur klärend öffentliche Lasten zu (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, 4. Aufl., Kapitel 20 Rn. 81.2). Er trifft nur Bestimmung darüber, wer die Unterhaltungs- und Kostenlast einer Kreuzungsmaßnahme zu tragen hat, nicht aber, daß für Schäden Dritter, die bei Verletzung der zugewiesenen Verpflichtung entstehen, nur eine bestimmte Stelle verantwortlich ist.

33

a) § 14 EKrG wie auch § 3 EKrG verpflichten dazu, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen herzustellen und zu erhalten. Diese öffentlich-rechtliche Pflicht (vgl. § 38 BBahnG, § 18 Landeseisenbahngesetz NW) trifft gemäß § 1 Abs. 6 EKrG die Kreuzungsbeteiligten - das Eisenbahnunternehmen, das die Baulast für den Schienenweg der kreuzenden Eisenbahn trägt, und den Träger der Baulast der kreuzenden Straße (vgl. Finger, Eisenbahngesetze, 6. Aufl., § 1 EKrG, Anm. 5). Daß die Baulast lediglich eine der Allgemeinheit, der Aufsichts- bzw. der Wegepolizeibehörde gegenüber bestehende öffentlichrechtliche Verpflichtung ("Last") ist, die dem einzelnen Wegebenutzer weder Erfüllungs- noch Schadensersatzansprüche bei ihrer Verletzung gewährt, ist einhellig anerkannt (vgl. z.B. Senatsurteile BGHZ 112, 74, <75> = BGHR BGB § 839 Abs. 1 Hoheitliche Tätigkeit 4, NW StrWG § 9a Abs. 1 Hoheitsverwaltung 1 m.w.N.; Walprecht/Cosson, Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, 1984, § 9 Rn. 86; Sieder/Zeitler/Kreuzer/Zech, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Stand Mai 1990, § 9 Rn. 4, Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 4. Aufl. § 3 Rn. 1.4; Marschall/Schroeter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, 4. Aufl. § 3 Rn. 1.1, 5a.1; Salzwedel, Recht der öffentlichen Sachen, 2. Aufl., § 3 IV 2 bb). Ansprüche Dritter beruhen demgegenüber auf der Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht.

34

b) Die öffentlich-rechtliche Baulast und die Verkehrssicherungspflicht können sich zwar inhaltlich überschneiden (vgl. Senatsurteil vom 20. März 1967, aaO, eingehend Tidow in: Bartlsperger/Blümel/Schroeter, FS Straßenrechtsgesetzgebung, 1980, S. 491, 494), decken sich aber nicht (a.A. Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht und öffentliche Sache, 1970, S. 76 ff., 91; ders., DVBl. 1973, 465).

35

Die beiden Pflichten beruhen auf verschiedenen Rechtsgrundlagen. Die Baulast ist eine kraft gesetzlicher Vorschrift bestehende öffentliche Pflicht (vgl. Jahn, NJW 1964, 2042). Rechtsgrund der Verkehrssicherungspflicht ist die tatsächliche Schaffung oder Unterhaltung einer Gefahrenquelle (vgl. Senatsurteile BGHZ 9, 373, <387>; 24, 124, <130>; 36, 237 <244>). Deshalb werden der Träger der Bau- und Unterhaltungslast sowie der Verkehrssicherungspflichtige nach unterschiedlichen Merkmalen bestimmt. Der Träger der Bau- und Unterhaltungslast wird durch das Gesetz bestimmt (vgl. z.B. §§ 13, 15 BFstrG, §§ 43, 44, 35, 35b NW LStrWG, § 4 AEG, § 14 EKrG). Wem die Verkehrssicherungspflicht für Verkehrswege obliegt, richtet sich nach der allgemeinen Zuordnung von Gefahrezuständigkeiten. Sie trifft insbesondere den, der eine Gefahr veranlaßt, einen gefährlichen Verkehr eröffnet oder über den räumlichen Bereich, aus dem die Gefahr kommt, rechtlich und tatsächlich zu bestimmen hat (vgl. Steffen in BGB-RGRK, § 823 Rn. 151 ff. m.w.N.). Insoweit gelten für die Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen als Unterfall der für jedermann bestehenden allgemeinen Sicherungspflicht (zuletzt Senatsurteil vom 1. Juli 1993 aaO; Kreft in BGB-RGRK, 12. Aufl., Rn. 109 m.w.N. zur Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes) die allgemeinen Grundsätze.

36

c) Selbst wenn die Zuständigkeit für die Baulast, die Unterhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht häufig zusammenfallen kann (vgl. Senatsurteil BGHZ 24, 124, <130>), können Verpflichtungen mehrerer nebeneinander bestehen. Während etwa im früheren Straßenrecht die Unterhaltungsgrenze bei höhengleichen Kreuzungen, die an der Fahrbahnbreite der Bundesfernstraße verlief, zugleich als Grenze der allgemeinen Straßenbaulast, des Eigentums und der Verkehrssicherungspflicht angesehen wurde (vgl. Kersten in FS Straßenrechtsgesetzgebung, S. 463, 471 f.), übertrug der geänderte § 13 Abs. 1 BFStrG (i.V.m. § 1 FStrKrV vom 26. Juni 1957, <BGBI I S. 659> i.d.F. der Änderungsverordnung vom 2. Dezember 1975 <BGBI I S. 2984> Anh. A 5) die Unterhaltung der Kreuzungsanlage einem einzigen Kreuzungsbeteiligten, ohne die sonstigen Rechtsverhältnisse zu berühren. Es sollten nur die Zuständigkeitsgrenzen für die Straßenunterhaltung festgelegt werden (vgl. BR-Drucks. 555/75, S. 8; Marschall/ Schroeter/Kastner, aaO, § 13 Rn. 3; Walprecht/Cosson, aaO, § 35 Rn. 303; krit. Kersten, aaO, S. 463, 473 und Sieder/ Zeitler/Kreuzer/Zech, aaO, Art. 33 Rn. 10), so daß auch die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungslast sich nicht räumlich decken müssen. Sicherungspflichten können mithin auch in Verkehrsräumen bestehen, in denen einem anderen Träger die Unterhaltungslast obliegt. Eine Verlagerung der Verkehrssicherungspflicht auf einen einzigen Kreuzungsbeteiligten ist aber dann noch weniger zwingend, wenn - was § 14 EKrG vorsieht - verschiedene Kreuzungsbeteiligte eigene Unterhaltungspflichten für bestimmte Anlagen desselben Kreuzungsbereichs haben.

37

d) Schließlich ist die Bestimmungsgewalt über den Zustand einer Sache nur ein, aber nicht der einzige Anknüpfungspunkt für die Zuweisung der Verkehrssicherungspflicht. Normen, die nur Unterhaltungspflichten festlegen oder zuweisen, sind nicht geeignet, den Träger der Verkehrssicherungspflicht abschließend unter Ausschluß möglicher anderer Verantwortlicher zu bestimmen. Durch die eindeutige Zuweisung der Unterhaltungslastzuständigkeiten bezeichnen sie aber immerhin denjenigen, der die Bestimmungsgewalt über den Zustand eines Anlagenteils hat (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, aaO, § 13 Rn. 3 a.E.; Sieder/Zeitler/Kreuzer/Zech, aaO; Walprecht, Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen, Diss. Köln, 1969, S. 54; Schlund, Verkehrssicherungspflicht, 1981, S. 38) und der deshalb ungeachtet weiterer Verantwortlichkeiten in seinem Zuständigkeitsbereich Verkehrssicherungspflichten zu erfüllen hat. Auch aus der von der Revision ins Feld geführten Fachliteratur zum Eisenbahnkreuzungsrecht ergibt sich nichts anderes. Sie schließt nur von der Unterhaltungszuständigkeit auf die ihr folgende Verantwortungszuständigkeit, ohne aber eine Haftung bei Verletzung daneben bestehender Sicherungspflichten auszuschließen (vgl. Marschall/Schweinsberg, aaO, § 14 Anm. 3; Finger, aaO, § 14 EKrG, Nr. 3a).

38

e) Dieses Ergebnis wird durch die Entstehungsgeschichte des Eisenbahnkreuzungsgesetzes 1963 bestätigt. Anstelle des bis dahin geltenden Rechts, wonach die Kosten für Maßnahmen an Bahnübergängen ohne Rücksicht auf die Interessenlage zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem Eisenbahnunternehmer zu halbieren waren (vgl. § 6 Abs. 1 Kreuzungsgesetz 1939), sollte eine der wahren Interessenlage entsprechende Kostenregelung getroffen werden, die außerdem den verkehrspolitischen Grundsätzen über die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen aller Binnenverkehrsträger Rechnung trägt (BT-Drucks. 3/1683, A I, S. 4). Solche Zielvorstellungen beschreiben lediglich Belange der Allgemeinheit. Dementsprechend wurden Verfahrenswege nur im Verhältnis der Beteiligten untereinander und zu ihren Aufsichtsbehörden geregelt, während Individualinteressen nicht erörtert wurden (vgl. BTDrucks. aaO, A II Ziff. 6, amtl. Begründung zu §§ 13, 16).

39

4. Die Bediensteten der beklagten Stadt haben auch schuldhaft gehandelt.

40

a) Ohne Grund vermißt die Revision der beklagten Stadt eine ausreichende Darlegung des Verschuldens. Das Berufungsgericht beurteilt das Verhalten beider Beklagter im Verhältnis zur Mutter des Klägers gleich. Es weist darauf hin, daß die vorhandene Sicherung des Bahnübergangs aufgrund der örtlichen Verhältnisse ein Risiko beinhaltete und deshalb beide Beklagte mit besonderer Aufmerksamkeit die Gewährleistung der Warnfunktion hätten überwachen müssen. Dagegen bestehen keine Bedenken. Wäre dies geschehen, dann wäre auch dem fortschreitenden Vegetationszustand Rechnung zu tragen gewesen, insbesondere die Sicht schon vor und nicht erst nach dem Unfall freigehalten worden.

41

b) Zu ihrer Entlastung kann die beklagte Stadt nicht darauf verweisen, daß die Frage ihrer Verkehrssicherungspflicht bislang nicht höchstrichterlich geklärt gewesen sei. Es ist zwar richtig, daß ein Verschulden zu verneinen ist, wenn eine unausgetragene Zweifelsfrage nach gewissenhafter Prüfung zwar unrichtig aber vertretbar beantwortet wird (vgl. Kreft aaO Rn. 293). Hierauf richtet der Schuldvorwurf sich aber nicht. Die beklagte Stadt muß sich vielmehr vorhalten lassen, daß sie gerade deshalb, weil die Zuständigkeit der Verkehrssicherung an Bahnübergängen nicht sicher geklärt war, selbst handeln und ihre Bedenken im Kostenrückgriff hätte verfolgen müssen (siehe dazu oben 2).

42

5. Erfolglos bleibt die Revision der beklagten Stadt schließlich auch, soweit sie ein vollständiges Zurücktreten ihres Verursachungsbeitrags bzw. eine ihr günstigere Haftungsverteilung erstrebt. Es ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht das Fehlen ausreichender Sichtverhältnisse als die gewichtigere Unfallursache angesehen hat. Insoweit entsprechen sich die Verursachungsbeiträge der Beklagten sowohl inhaltlich als auch in der Vorwerfbarkeit im Verhältnis zum Unfallbeitrag der Mutter des Klägers. Allein auf dieses Verhältnis kommt es an, weil beim Ersatz des dem Verletzten entstandenen Schadens nur die Mitverantwortung des Verletzten gegenüber jedem Nebentäter (zum Begriff vgl. Nüßgens in BGB-RGRK, § 840 Rn. 20) getrennt abzuwägen ist. Das Maß der Verursachung der Gesamtschuldner untereinander erlangt erst Bedeutung, wenn um den Ausgleich im Innenverhältnis gestritten wird.

IV.

43

Die einheitliche Gegenüberstellung des Verursachungsbeitrags der Mutter des Klägers zu den Beiträgen der Beklagten in Anwendung der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze über die Haftungseinheit, sofern unabhängig voneinander gesetzte Verhaltensweisen sich (nur) in einem Ursachenbeitrag auswirken (vgl. BGHZ 54, 283 <285>; Nüßgens aaO Rn. 40 ff.; Steffen, DAR 1990, 41 beide jeweils m.w.N. auch zur Kritik), wird von den Revisionen nicht angegriffen. Der Sachverhalt bietet auch keinen Anlaß, von dieser Rechtsprechung abzugehen. Ohnehin richtet diese Kritik sich weniger gegen das Ergebnis der Haftungsverteilung als auf Zweifel und Unklarheit in der Begründung (vgl. z.B. Lorenz, Die Lehre von den Haftungs- und Zurechnungseinheiten und die Stellung des Geschädigten in Nebentäterfällen, 1979, S. 57, 60, Nüßgens aaO Rn. 45).

