

b e s c h l o s s e n :

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Meiningen vom 17.07.2023, Az. 1 O 676/22, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.
2. Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme **binnen drei Wochen** nach Zustellung dieses Beschlusses.

Gründe:

I.

Der Kläger begehrt im Wege der Berufung die Aufhebung des landgerichtlichen Urteils und die Zurückverweisung des Verfahrens an das Landgericht bzw. - für den Fall einer eigenen Sachentscheidung des Berufungsgerichts - die Abänderung des landgerichtlichen Urteils im Sinne der bereits erstinstanzlich gestellten Klageanträge. In erster Instanz hat der Kläger im Wesentlichen Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes, Ersatz materieller Schäden sowie vorgerichtlicher Anwaltskosten und die Feststellung der Ersatzpflicht für künftige Schäden wegen eines von ihm behaupteten Unfalls am 10.10.2021 am Bahnübergang [REDACTED] geltend gemacht. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Hinsichtlich der Einzelheiten zu den tatbestandlichen Feststellungen wird auf das Urteil des Landgerichts Bezug genommen.

Der Kläger meint, die landgerichtliche Entscheidung beruhe auf einer Rechtsverletzung und die zugrunde zu legenden Tatsachen würden eine andere Entscheidung rechtfertigen.

Das Landgericht gehe davon aus, dass die Beklagte zwar eine Verkehrssicherungspflichtverletzung begangen habe, dies aber nicht erheblich ins Gewicht falle. Dies überzeuge nicht. Es sei von einer größeren Baustelle auszugehen, die aufgrund der Örtlichkeiten ein Mehr an Sicherungsmaßnahmen erfordert hätte. Er verweist darauf, dass der Bahnübergang für Fußgänger nicht gesperrt gewesen sei. Die Baustelle sei weder durch einen Baustellenzaun gegen Betreten gesichert worden, noch sei gerade bei eintretender Dunkelheit Sicherungspersonal einge-

setzt worden. Ebenso wenig habe die Beklagte auf das Zeichen 259 „Verbot für Fußgänger“ zurückgegriffen.

Nach den Zeugenaussagen [REDACTED] sowie der Anhörung des Klägers sei zugrunde zu legen, dass der Unfallbereich kurz vor dem Unfallereignis (Nacht vom 08. zum 09.10.2021) geöffnet worden sein müsse. Dieser Bereich habe während des geöffneten Zustandes nicht gefahrlos von Fußgängern - erst recht nicht bei Dunkelheit - passiert werden können. Die Sicherungsmaßnahmen seien nicht ausreichend gewesen, weil diese sich ausschließlich auf den Fahrzeugverkehr bezogen hätten. Die Flyer sagten nichts zur Verhaltensweise von Fußgängern und wiesen auch nicht auf Gefahren für Fußgänger hin. Die Flyer seien an den Fahrzeugverkehr gerichtet. Sofern die Beklagte aufgrund bautechnischer Abläufe nicht in der Lage gewesen sei, eine durchgängige Verkehrssicherheit auch für Fußgänger zu gewährleisten, hätte der Gefahrenbereich vollständig abgesperrt werden müssen. Eine zeitliche Absperrung wäre die sachgerechtere Lösung gewesen, der sich aber die Beklagte wegen Zeitdrucks verschlossen habe.

Die Beklagte müsse sich den Kenntnisstand zurechnen lassen, dass die Baustelle von Fußgängern betreten werde und habe in Kenntnis dessen eine Gefahrenquelle geschaffen, die bei Dunkelheit nicht erkennbar gewesen sei.

Das Erstgericht habe zwar Bezug genommen auf eine Selbstgefährdung, aber nicht überzeugend begründen können, aus welchen Gründen unter Berücksichtigung des Einzelfalls die nur auf den Fahrzeugbereich ausgerichteten Sicherungsmaßnahmen (Warnschilder und Schutzvorrichtungen für den Fahrzeugverkehr) vollständig hinter dem Verhalten des Klägers als Fußgänger zurückstehen könnten. Selbst unter Einbeziehung der Flyer ergebe sich nicht einmal ansatzweise ein Hinweis für ein Betretungsverbot. Für die Beklagte sei aufgrund der Örtlichkeiten ersichtlich gewesen, dass der Fahrzeugverkehr von der Baustelle über die Oberlandstraße umgeleitet werde, um beispielsweise in den [REDACTED] gelangen zu können. Für den Fußgängerverkehr sei eine derartige Umleitung nicht für notwendig erachtet worden, obwohl „Baugruben“ ausgehoben worden seien. Selbst wenn das Verhalten des Klägers als ein leichtsinniges und unbesonnenes Verhalten gewertet werden sollte, so habe der Kläger gegen keine der von der Beklagten getroffenen Sicherungsmaßnahmen (Warnschilder, Schutzvorrichtungen, Flyer etc.) verstoßen.

Das Einzige, was dem Kläger vorzuwerfen sei, sei die Kenntnis von Baumaßnahmen. Darin inbegriffen sei die Kenntnis des Klägers, dass zwar Baumaßnahmen durchgeführt würden, diese

aber für den Fußgängerverkehr keine Gefahrenquelle dergestalt darstelle, dass dieser infolge von Baumaßnahmen auf geschaffene erhebliche Vertiefungen mit Sturzgefahr treffen könne. Die Beklagte habe aufgrund der getroffenen Schutzmaßnahmen davon ausgehen müssen, dass die Baustelle von Fußgängern weiterhin betreten werde. Die Gesamtkonstellation und die daraus resultierende drohende Gefahr seien von der Beklagten nicht hinreichend erfasst oder zumindest unterschätzt worden. Die Beklagte sei verpflichtet gewesen, für die Dauer der Baumaßnahmen solche Schutzmaßnahmen zu ergreifen, damit auch Fußgänger vor den Folgen ihrer Unbesonnenheit und Unerfahrenheit (einmal unterstellt) geschützt würden. Maßgebend - und dies habe das Erstgericht aus Sicht des Klägers nicht zutreffend gewürdigt - sei, dass der Gefahrenbereich - insbesondere der Fußgängerbereich in Verbindung mit der öffentlichen Straße und dem Schienennetz - leicht zu erreichen sei. Für die Beklagte hätte sich aufdrängen müssen, dass mangels Sicherungs- und Warnhinweisen – gerichtet an den Fußverkehr - die kürzeste Verbindung [REDACTED] gewählt werde; zumal dies in der Natur des Menschen liege. Dass die Fußgänger den erheblich längeren Umleitungsweg (vorgesehen für den Fahrzeugverkehr) wählen würden, sei bei den vorgefundenen Sicherungsmaßnahmen nahezu auszuschließen gewesen und dies hätte sich der Beklagten zwingend aufdrängen müssen. Die von der Beklagten geforderten Sicherungsmaßnahmen hätten keinen erheblichen Mehraufwand erfordert.

Die Beklagte habe nicht das Notwendige und Zumutbare an Vorkehrungen getroffen, damit eine Schädigung von Fußgängern möglichst verhindert werde. Eine „gerechte Risikoverteilung“ zwischen dem Sicherungspflichtigen und der gefährdeten Person (BeckRS 2015, 19283) verlange eine Abwägung zwischen dem, was der Kläger als Fußgänger an Sicherheit habe erwarten dürfen und mit welchen Risiken der Kläger beim Betreten der Baustelle unter Einbeziehung der Warnhinweise habe rechnen müssen. Die Beklagte habe jedenfalls nicht solche Vorkehrungen für Fußgänger geschaffen, die geeignet seien, um Schädigungen anderer zu vermeiden (vgl. etwa BGH, Urteil vom 08.11.2005, Az.: VI ZR 332/04). Die Beklagte habe aufgrund der geschaffenen Sturzstellen (nicht unerhebliche Vertiefungen) gegen ihre Verkehrssicherungspflicht den Fußgängern gegenüber in erheblichem Maße verstoßen. Dies deshalb, weil die Gefahrenquelle nicht einmal beleuchtet gewesen sei.

Die Gründe für eine Zurückverweisung lägen vor. Aufgrund einer umfangreichen und aufwendigen Beweisaufnahme zu den Verletzungen und zukünftigen materiellen und immateriellen Schäden - die notwendig sei - sei eine Zurückverweisung an das Erstgericht geboten. Im Falle einer eigenen Sachentscheidung des Berufungsgerichts sei das erstinstanzliche Urteil antragsgemäß abzuändern.

Die Beklagte verteidigt das erstinstanzliche Urteil unter Aufrechterhaltung und Inbezugnahme ihres erstinstanzlichen Vortrags. Im Übrigen macht sich die Beklagte die Ausführungen des Landgerichts zum 100 %igen Mitverschulden des Klägers zu eigen.

II.

Die zulässige Berufung hat offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg.

1.

Soweit der Kläger die Aufhebung des Urteils und Zurückverweisung des Verfahrens an das Landgericht beantragt, liegen die dafür erforderlichen Voraussetzungen des § 538 Abs. 2 ZPO nicht vor, insbesondere ist ein wesentlicher Verfahrensmangel im Sinne des § 538 Abs. 2 Ziff. 1 ZPO nicht ersichtlich oder vom Kläger behauptet. Der Senat hat gemäß § 538 Abs. 1 ZPO in der Sache zu entscheiden.

2.

Ein Anspruch des Klägers auf (materiellen oder immateriellen) Schadensersatz ist nicht ersichtlich, ergibt sich insbesondere nicht aus §§ 823 Abs. 1, 249 ff. BGB.

Der Senat geht mit dem Landgericht davon aus, dass die Beklagte (das vom Kläger behauptete Unfallgeschehen unterstellt) ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Einem Schadensersatzanspruch des Klägers steht jedoch das - eine Haftung der Beklagten im konkreten Fall ausschließende - weit überwiegende Mitverschulden des Klägers gemäß § 254 Abs. 1 BGB entgegen.

a) Das Landgericht ist nach Beweisaufnahme davon ausgegangen, dass

- sich zum behaupteten Unfallzeitpunkt entlang der Gleise auf einer Seite des Bahnübergangs ein jedenfalls 20 cm tiefer „Graben“ befand, der nicht gesondert gesichert war, wobei Absperrbänder beim Durchfahren von Zügen weggerissen worden wären,
- Fahrzeugverkehr, nicht aber Fußgängerverkehr durch Verkehrszeichen verboten war,
- der Bahnübergang durch beleuchtete Absperrschranken (Zeichen 600) gesichert war, an denen Fußgänger ohne Mühe vorbeilaufen konnten,
- die Beklagte die Anwohner, einschließlich des Klägers, durch Flyer über die nächtlichen Bauarbeiten informiert hatte, wobei im Flyer ein Zeitraum vom 08.10. - 13.10. angegeben, u.a. ein

Schienenwechsel angekündigt und auf eine ausgeschilderte Umleitung hingewiesen worden war (Anl KI K2, Anlagenheft Kläger, LG),

- die Baustelle nicht durch eine Straßenlaterne oder eine Baustellenbeleuchtung ausgeleuchtet wurde,

- der Kläger (den Unfall unterstellt) in Kenntnis der Baustelle bei absoluter Dunkelheit über die Baustelle gelaufen ist, ohne den Weg auszuleuchten.

b) Derjenige, der eine Gefahrenlage - gleich welcher Art - schafft, ist grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern (st. Rspr., vgl. hierzu und zum Folgenden: BGH, Urteil vom 31.10.2006 - VI ZR 223/05 -, juris, Rz. 11 m.w.N.). Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren.

Vorliegend hat die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht für „ihre“ Baustelle durch die ergriffenen Maßnahmen nur teilweise erfüllt. Ein, auf einer Seite des Bahnübergangs vorhandener, jedenfalls ca. 20 cm tiefer und nach Bekunden des Zeugen [REDACTED] ca. 6 m langer und zwischen 1,50 m und 0,70 m breiter Graben, stellt - zumal nachts - nicht nur für Fahrzeuge, sondern auch für Fußgänger eine erhebliche Gefahr dar, die deutlich über übliche und ggf. hinzunehmende Unebenheiten des Straßen- oder Gehwegbelags hinausgeht. Die Beklagte, die die Benutzung des Bahnübergangs durch Fahrzeuge durch Verkehrszeichen und Absperrungen verhindert hat, hätte dementsprechend auch weitere Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängern treffen müssen, sei es durch die Untersagung (auch) des Fußgängerverkehrs über den Bahnübergang durch Verkehrszeichen 259 im Sinne einer Gesamtsperre jeglichen Verkehrs („Gesamtsperre des Verkehrs“ gemäß Ziff. 1. der Anordnung [REDACTED] vom 27.09.2021, Anlage B1, Bl. 1 ff. Anlagenheft Bekl., LG) oder - soweit möglich - durch gesonderte Sicherung oder Kenntlichmachung des Grabens durch Absperrung mit Schranken oder Kenntlichmachung durch Absperrbaken, Leitkegel, rot-weiße Fahnen o.ä. (vgl. Ziff. 7.6., 8.1., 8.2., 8.3., Auflagen zur [REDACTED] [REDACTED], Anlage B1, Anlagenheft Bekl., Bl. 2, LG).

c) Gemäß § 254 Abs. 1 BGB ist die Ersatzpflicht des Schädigers allerdings beschränkt, wenn bei der Entstehung des Schadens ein „Verschulden“ des Geschädigten mitgewirkt hat. Verschulden im Sinne von § 254 BGB umfasst auch die Verletzung einer sich selbst gegenüber bestehenden Obliegenheit. Die Regelung beruht auf dem Rechtsgedanken, dass derjenige, der die Sorgfalt außer Acht lässt, die nach Lage der Sache erforderlich erscheint, um sich selbst vor Schäden zu

bewahren, den Verlust oder Kürzung eines Schadenersatzanspruchs hinnehmen muss (BGH, NJW 1997, 2234). Den Geschädigten trifft ein Mitverschulden, wenn er diejenige Sorgfalt außer Acht lässt, die jedem ordentlichen und verständigen Menschen obliegt, um sich vor Schäden zu bewahren (sog. Verschulden gegen sich selbst; vgl. Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschluss vom 05.02.2019 - 7 U 160/18 -, juris, Rz. 39). Die Verkehrssicherungspflicht dient nicht dazu, das allgemeine Lebensrisiko auf den Sicherungspflichtigen abzuwälzen. So begründen z.B. schlechte Sichtverhältnisse bei Dunkelheit bereits allgemein erhöhte Sorgfaltsanforderungen für die Benutzung von Straßen und Wegen (vgl. z.B. Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschluss vom 05.02.2019 - 7 U 160/18, juris, Rz. 39 ff.: 60 % Mithaftungsquote bei Radfahrerin, die alkoholisiert im Dunkeln durch einen Park fährt und in eine ungekennzeichnete und ungesicherte Grube auf dem Weg stürzt).

Das Überqueren eines Bahnübergangs erfordert für Fußgänger wegen der dort liegenden Bahn-
gleise und daraus resultierender Stolpergefahr bereits regelmäßig besondere Aufmerksamkeit. Dies gilt umso mehr bei Bauarbeiten und schlechten Sichtverhältnisse. Wenn es - wie hier vom Kläger behauptet - „stockdunkel“ war, hätte ein verständiger und auf ausreichende Eigensicherung bedachter Fußgänger den Bahnübergang entweder gänzlich vermieden (z.B. durch Nutzung der für Fahrzeuge ausgeschilderten Umleitung) oder wäre jedenfalls nur unter Zuhilfenahme einer (Handy-)Taschenlampe oder ansonsten nur mit äußerster Vorsicht, tastend und schrittweise vorgegangen, um eventuelle Gefahren noch rechtzeitig festzustellen und zu vermeiden. Diese erforderliche Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten hat der Kläger außer Acht gelassen, wenn er einfach im „Stockdunkeln“, sozusagen „blind“, den Bahnübergang überquerte.

d) Die Abwägung der Verantwortlichkeiten zwischen den Parteien eines Schadensersatzanspruchs im Rahmen der Prüfung eines Mitverschuldens (§ 254 BGB) unterliegt gemäß § 287 ZPO einem weiten trichterlichen Entscheidungsspielraum. Dabei sind alle in Betracht kommenden Umstände richtig und vollständig zu berücksichtigen und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zu Grunde zu legen, insbesondere darf nicht gegen Denkgesetze und Erfahrungssätze verstoßen werden (s. etwa BGH, Urteil vom 20.06.2013 - III ZR 326/12 -, juris, Rz. 19; BGH, Urteil vom 8. Juli 1986 - VI ZR 47/85, BGHZ 98, 148, 158; Senat, Urteile vom 11. Januar 2007 - III ZR 116/06, NJW 2007, 1063 Rn. 7; vom 10. Mai 2007 - III ZR 115/06, NJW 2007, 3211 Rn. 7; vom 16. Juli 2009 - III ZR 21/09, NJW-RR 2009, 1688 Rn. 16 und vom 5. Juli 2012 - III ZR 240/11, VersR 2012, 1434 Rn. 18). Eine vollständige Überbürdung des Schadens auf einen Beteiligten im Rahmen von § 254 BGB kommt dabei nur ausnahmsweise in Betracht (BGH, Urteil vom 21. Februar 1995 - VI ZR 19/94, juris, Rz. 20, 858; Senat, Urteil vom 10. Mai 2007 - III ZR 115/06 -, juris, Rz. 7). Die Abwägung des Landgerichts begegnet im Ergebnis keinen Bedenken.

Grundsätzlich muss sich jeder Verkehrsteilnehmer auf die örtlichen Gegebenheiten einstellen und im eigenen Interesse der Schadensverhütung die Maßnahmen ergreifen, die nach der gegebenen Gefahrenlage geboten sind. Handelt der Verkehrsteilnehmer diesem Gebot im Fall einer erheblichen Gefahr zuwider, begründet dies in der Regel ein Mitverschulden im Sinne von § 254 BGB. Indes lässt auch ein solches Verhalten nicht stets - unabhängig von den weiteren Umständen des Einzelfalls - den Verursachungsbeitrag des die Gefahr durch eine Pflichtverletzung begründenden Schädigers zurücktreten. Andernfalls führte dies zu dem nicht hinnehmbaren Ergebnis, dass bei einer besonders deutlichen Gefahrenlage, der der Geschädigte nicht ausweichen kann, und einer in solchen Fällen nicht selten besonders schwer wiegenden Pflichtverletzung die Pflichtverletzung folgenlos bliebe. Die haftungsrechtliche Gesamtverantwortung für das Unfallereignis würde auf den Geschädigten verlagert, obwohl der Verkehrssicherungspflichtige eine maßgebliche Ursache für das Schadensereignis gesetzt hat. (BGH, Urteil vom 20.06.2013 - III ZR 326/12 -, juris, Rz. 24). Ein solches Ergebnis widerspräche indes dem Schutzzweck der verletzten Verkehrssicherungspflicht, die auch solche Verkehrsteilnehmer vor Schäden bewahren soll, die nicht stets ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit und Vorsicht walten lassen (vgl. BGH, Urteil vom 20.06.2013 - III ZR 326/12 -, juris, Rz. 26). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Verkehrssicherungspflichtige durch die Pflichtverletzung die wesentliche Ursache für einen Unfall setzt, der sich infolge einer nicht beseitigten Gefahrenlage ereignet. Allein der Umstand, dass der Geschädigte vor Schadenseintritt die bestehende Gefahrenlage erkannt hat, begründet nicht einen solchen Verursachungsanteil, dem gegenüber der Verursachungsbeitrag des die Gefahr durch eine Pflichtverletzung begründenden Schädigers stets zurücktreten oder auch nur weniger schwer wiegen müsste; maßgeblich sind vielmehr die Umstände des konkreten Einzelfalls (vgl. BGH, Urteil vom 20.06.2013 - III ZR 326/12 -, juris, Rz. 23).

Ein die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen ausschließender, weit überwiegender Verursachungsbeitrag des Geschädigten kann nur angenommen werden, wenn das Handeln des Geschädigten von einer ganz besonderen, schlechthin unverständlichen Sorglosigkeit gekennzeichnet ist (vgl. BGH, Urteil vom 20.06.2013 - III ZR 326/12 -, juris, Rz. 27).

e) Eine solche schlechthin unverständliche Sorglosigkeit hat der Kläger vorliegend aber an den Tag gelegt, wenn er - entsprechend seiner Behauptungen unterstellt - den Bahnübergang im „Stockdunkeln“ und damit praktisch „blind“ überquert hat, obwohl ihm bekannt war, dass sich dort eine Baustelle befand. Gegenüber der deutlich überwiegenden Mitverursachung des Schadens durch den Kläger fällt der Verursachungsanteil der Beklagten nicht ins Gewicht (ähnlich KG Berlin, Urteil vom 06.01.2005 - 12 U 244/03 -, juris, zu 3.: bei nächtlichem Befahren eines im Wesentlichen von Anwohnern genutzten Kanals bei fehlender Kennzeichnung eines die Route versper-

renden Brückengerüsts und nicht beleuchteten Hinweisschildern auf Brückenarbeiten).

Bei der Abwägung ist einerseits - zu Lasten der Beklagten - zu berücksichtigen, dass diese weitergehende Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle für möglichen Fußgängerverkehr hätte treffen können und müssen. Zugunsten der Beklagten fällt allerdings ins Gewicht, dass diese die Anwohner, zu denen auch der Kläger gehörte, mittels Flyer über die nächtlichen Bauarbeiten am Bahnübergang unterrichtet und die Sperrung des Bahnübergangs für den gesamten Fahrzeugverkehr (Zeichen 500) durch sowie die Sicherung des Bahnübergangs insgesamt mit beleuchteten Absperrschranken (Zeichen 600) veranlasst hatte entsprechend der Anlage zur Anordnung des [REDACTED], Anl B1, Anlagenheft Bekl., Bl. 3, LG). Die Straßenbeleuchtung, die nach den Feststellungen des Landgerichts im Bereich des Bahnübergangs zwar vorhanden war, aber nicht funktionierte, stand nicht in der Verantwortung der Beklagten. Eine Verpflichtung, auf dem Bahnübergang für eine generelle Beleuchtung im Sinne einer Straßen- oder Baustellenbeleuchtung zu sorgen, ergab sich auch nach der vorliegenden Anordnung [REDACTED] (Anlage B1, Anlagenheft Bekl., Bl. 1 ff., LG) nicht. Dies ist auch nicht ansonsten genereller Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht für eine Baustelle.

Im Hinblick auf den Kläger ist zu seinen Lasten in die Beurteilung einzubeziehen, dass dem Kläger bekannt war, dass der Bahnübergang eine Baustelle war. Dies wusste er sowohl aufgrund der verteilten Flyer, wie auch aufgrund der bei Dunkelheit beleuchteten Absperrschranken und Verkehrszeichen mit Untersagung des Fahrzeugverkehrs. Angesichts der bekanntermaßen und auch durch die Verkehrszeichen offensichtlich gegebenen Baustelle konnte der Kläger nicht wegen des nicht aufgestellten Verkehrszeichens 259 (Verbot für Fußgänger) davon ausgehen, der Bahnübergang sei für ihn gefahrlos passierbar. Dass der Kläger - nach eigenem Bekunden - den Graben beim Überqueren des Bahnübergangs am Nachmittag (auf der anderen Seite) nicht bemerkt hatte, kann ihm zwar nicht zum Vorwurf gemacht werden, aber er konnte auch nicht darauf vertrauen, dass er den Bahnübergang abends wiederum, zudem an anderer Stelle, problemlos überqueren können. Unter den vom Kläger geschilderten Umständen, d.h. im „Stockdunkeln“, den Bahnübergang abends einfach zu überqueren, ohne sich (wie dies der Zeuge [REDACTED] für seine Überquerung des Bahnübergangs geschildert hat) einer Taschenlampe oder einer sonstigen Beleuchtung wie z.B. eines Handys zu bedienen, war im größtmöglichen Maße leichtfertig. Bereits die Bahngleise an sich waren - unabhängig von der Baustelle - absehbar potentielle „Stolperfallen“, die im „Stockdunkeln“ nicht zu erkennen waren. Hinzu kam, dass angesichts der bekanntermaßen auch nachts laufenden Bauarbeiten jederzeit und kurzfristig mit neuen Hindernissen zu rechnen war, die im „Stockdunkeln“ nicht zu sehen waren. Der in den Flyern mitgeteilte kurze Bauzeitraum 08.-13.10. und der Hinweis auf einen beabsichtigten Schienen-

wechsel wiesen bereits deutlich auf die Möglichkeit von sich kurzfristig ändernden Verhältnissen und von drohenden Hindernissen, insbesondere im Gleisbereich hin. Wie die Schilderung des Zeugen ██████████ zeigt, war der „Graben“ bei entsprechender Taschenlampenbeleuchtung zu erkennen und konnte dann problemlos umgangen werden durch den Wechsel auf die andere Seite des Bahnübergangs, auf der der Kläger selbst am Nachmittag unterwegs gewesen war. Selbst wenn - was der Kläger allerdings zu keiner Zeit und auch im Rahmen der Berufung nicht eingewendet hat - der Kläger nicht über eine Beleuchtungsmöglichkeit verfügt hätte, hätte er bei der Überquerung des Bahnübergangs im „Stockdunkeln“ äußerste Vorsicht walten lassen und den Bahnübergang allenfalls extrem vorsichtig, sich schrittweise vorwärts tastend, überqueren dürfen, wobei er dann die Vertiefung festgestellt hätte. Ansonsten hätte es ihm freigestanden, die (jedenfalls für den Fahrzeugverkehr ausgeschilderte) Umleitung zu nutzen, auf die die Beklagte in ihren Flyern hingewiesen hatte.

Im Rahmen der Gesamtabwägung tritt der Verursachungsanteil der Beklagten vollständig hinter den Verursachungsanteil des Klägers zurück. Zwar trifft die Beklagte eine Verkehrssicherungspflichtverletzung, ihr Verursachungsanteil wiegt allerdings hier nicht besonders schwer, weil die Beklagte Kennzeichnungs- und Sicherungsmaßnahmen vorgenommen hat, die allerdings für den Fußgängerverkehr noch nicht ausreichend waren. Der Fall unterscheidet sich insoweit vom Fall des OLG München im Urteil vom 26.09.2018 (Az. 7 U 3118/17 -, juris), wo ein Graben im Hinterhof überhaupt nicht gesichert war und das OLG insgesamt von einem Mitverschuldensanteil des nachts Hineingestürzten von 50 % ausging. Eine Verantwortung für die nicht funktionierende Straßenbeleuchtung ist der Beklagten nicht anzulasten. Demgegenüber hat der Kläger in grob leichtfertiger Weise die Sorgfalt in eigenen Angelegenheit außer Acht gelassen und hat mit nicht mehr nachvollziehbarer Sorglosigkeit bei völliger Dunkelheit ohne Maßnahmen zur Eigensicherung, insbesondere ohne Beleuchtung seines Wegs, die Baustelle überquert.

Bei der Rechtssache handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung ohne grundsätzliche Bedeutung. Weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordert eine Entscheidung des Berufungsgerichts und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung ist nicht geboten.

III.

Die Parteien erhalten die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer Frist von drei Wochen.

Da die Berufung keine Aussicht auf Erfolg hat, legt das Gericht aus Kostengründen die Rücknah-

me der Berufung nahe. Im Falle der Berufungsrücknahme ermäßigen sich vorliegend die Gerichtsgebühren von 4,0 auf 2,0 Gebühren (vgl. Nr. 1222 des Kostenverzeichnisses zum GKG).

gez.

██████████
Richter
am Oberlandesgericht

██████
Richterin
am Landgericht

██████████████████
Richterin
am Oberlandesgericht

Beglaubigt
Jena, 12.09.2024

██████ Justizsekretärin
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle