

25. Zu den Rechtsbegriffen der höheren Gewalt nach § 1 HaftpfG. und des unabwendbaren äußeren Zufalls nach § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes. Kann dem Eisenbahnunternehmer zugemutet werden, daß er, um den Gefahren aus einem Unwetter vorzubugen, den Betrieb auf der gefährdeten Strecke einstellt, bevor noch die Unmöglichkeit seiner Weiterführung sich ergeben hat?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 13. Dezember 1920 i. S. Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft (Bekl.) w. G. (RL). VI 455/20.

I. Landgericht Neuruppin. — II. Kammergericht Berlin.

Die Klägerin ist nach ihrer Behauptung am 11. Januar 1918 als Fahrgast eines Eisenbahnzuges der Beklagten, der bei Freßdorf entgleiste, infolge der Entgleisung an der Gesundheit beschädigt worden und hat dadurch Erwerbsseinbuße erlitten, auch sollen ihr Uhr und Brille beschädigt worden sein. Sie verlangt Ersatz des ihr entstandenen Schadens von der Beklagten. Das Landgericht wies die Klage ab, das Oberlandesgericht gab ihr statt. Auf die Revision wurde das erste Urteil wiederhergestellt.

#### Gründe:

Die Klägerin hat auf der Eisenbahnfahrt eine körperliche Beschädigung dadurch erlitten, daß der Zug, mit dem sie fuhr, entgleiste; auch Gegenstände, die sie auf der Reise mit sich führte, sind dabei beschädigt worden. Es liegt also ein Betriebsunfall einer Eisenbahn vor, bei dem der Eisenbahnunternehmer, hier die Beklagte, dem

Verletzten nach Maßgabe des § 1 HaftpfG. für den Schaden an der Person, nach Maßgabe des § 25 preuß. EisenbG. für den Sachschaden ersatzpflichtig ist, wenn und soweit nicht ein eigenes Verschulden den Ertragsanspruch ausschließt oder höhere Gewalt (§ 1 HaftpfG.) oder ein unabwendbarer äußerer Zufall (§§ 25, 26 preuß. EisenbG.) den Unfall herbeigeführt hat, wofür der Eisenbahnunternehmer beweispflichtig ist. Ein eigenes Verschulden der Klägerin kommt im gegebenen Falle nicht in Frage; das Vorliegen höherer Gewalt oder eines unabwendbaren äußeren Zufalles — beide Begriffe decken sich — hat das Landgericht angenommen, das Berufungsgericht verneint. Diese Verneinung ist Gegenstand der Revisionsbeschwerde, die für begründet zu erachten war.

Unter höherer Gewalt ist nach zahlreichen Entscheidungen des Reichsgerichts (vgl. aus neuester Zeit RGZ. Bd. 95 S. 64, Warnep 1920 Nr. 172, JW. 1920 S. 710 Nr. 10) ein von außen auf den Betrieb einwirkendes außergewöhnliches Ereignis zu verstehen, das unvorhersehbar, auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt ohne Gefährdung des ganzen Betriebes und des wirtschaftlichen Erfolges des Unternehmens nicht abzuwenden, auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer in Rechnung zu ziehen und mit in den Kauf zu nehmen ist. Im vorliegenden Falle ist die Entgleisung des Eisenbahnzuges und damit die Beschädigung des Körpers und der Eigentumsgegenstände der Klägerin dadurch herbeigeführt worden, daß ein außerordentlich heftiger Schneesturm, wie ihn in dieser Heftigkeit die Zeugen noch nicht erlebt zu haben angeben, eingesetzt hatte und die dadurch auf die Schienen geworfenen vereisten Schneemassen nicht von den Rädern der Maschine beiseite gedrängt werden konnten, vielmehr sich vor den Rädern zusammenballten und so die Maschine selbst aus den Gleisen brängten. Daß ein solcher außergewöhnlicher heftiger Schneesturm, ein elementares Naturereignis, als ein von außen auf den Betrieb einwirkendes ungewöhnliches und unvorhersehbares Ereignis anzusehen ist, hat auch das Berufungsgericht nicht verkannt; es nimmt auch an, daß eine Bewältigung der damit gegebenen besonderen Betriebsgefahr durch technische und mechanische Mittel während der Fortdauer des elementaren Vorganges nicht möglich war. Das Berufungsgericht meint indessen, daß die Beklagte, da der Schneesturm nicht erst plötzlich kurz vor der Zugentgleisung, sondern bereits am Vormittage des Unfalltages eingesetzt habe, wenn kein anderes Mittel zur Abwendung der Gefahren des Unwetters sich darbot, den Betrieb der Eisenbahn auf der gefährdeten Strecke zeitweise hätte einstellen müssen. Ja es erachtet deshalb nicht nur den Tatbestand der höheren Gewalt oder des unabwendbaren äußeren Zufalls nicht für gegeben: es rechnet es der Beklagten sogar zum Verschulden im Sinne der §§ 823, 276

BOB. an, daß sie nicht schon vor dem Unfälle den Betrieb eingestellt habe, so daß sie auch zur Zahlung eines Schmerzensgeldes an die Klägerin verpflichtet sei.

In dieser Erwägung kann dem Berufungsgericht nicht beigetreten werden. Eine Einstellung des Betriebs der Eisenbahn ist gewiß geeignet, jeden Betriebsunfall unmöglich zu machen und jede Schadensgefahr aus einem solchen zu beseitigen. Sie kann aber als eine für diesen Zweck dem Eisenbahnunternehmer anzufinnende Maßnahme im allgemeinen nicht angesehen werden. Sie beseitigt die Betriebsgefahr nur, indem sie den Betrieb selbst aufhebt; sie ist also an und für sich mit einer ordnungsmäßigen Führung des Betriebs überhaupt nicht verträglich. Eine Einstellung des Betriebs ist unumgänglich, wenn eine zeitweise Unmöglichkeit seiner Fortführung durch Naturereignisse, wie Schneeverwehungen, Überschwemmungen, Erdbeben gegeben ist; aber sie ist eine äußerste Maßregel, die nicht schon gefordert werden kann, wenn ein Unwetter einsetzt, das möglicherweise bei längerer Fortdauer, die bei einem Schneesturm indessen von vornherein in keiner Weise zu übersehen ist, den Betrieb gefährlich gestalten und Betriebsunfälle herbeiführen kann. Der Verkehr einer jeden Eisenbahn steht in engem Zusammenhange mit dem Gesamtverkehr des Landes; er hat an diesem nach Maßgabe eines bestimmten behördlich genehmigten Fahrplans teilzunehmen und ist ihm zu dienen berufen. Es ist mithin an der ordnungs- und planmäßigen Weiterführung des Betriebs das öffentliche Interesse in erheblichster Weise beteiligt, wie denn auch die Eisenbahnen gesetzlich verpflichtet sind, ihren Betrieb und ihre Betriebsmittel unter bestimmten, gesetzlich festgelegten Bedingungen für die öffentlichen Reichsinteressen, insbesondere der Postverwaltung, zur Verfügung zu stellen und ihren Betrieb danach einzurichten. Dieses öffentliche Verkehrsinteresse bringt es mit sich, daß eine Eisenbahnverwaltung nicht ohne die äußerste Notwendigkeit zu einer Einstellung des Betriebs sich verstehen wird und verstehen darf. Erst wenn sich herausstellt, daß eine Weiterführung des ordnungsmäßigen Betriebs undurchführbar ist, wird und kann sie zu dieser Maßregel greifen, die notwendig den ganzen Personen- und Güterverkehr der Gegend in Verwirrung bringen oder in Mitleidenschaft ziehen muß, und die Verantwortung dafür der Öffentlichkeit gegenüber übernehmen. Das Stilllegen der Züge mit ihrem ganzen Inhalte, das Aussetzen der Fahrgäste bei Personenzügen auf möglicherweise kleinen Zwischenstationen sind Handlungen, die mit größter wirtschaftlicher und rechtlicher Verantwortung für die Eisenbahnverwaltungen verbunden sind, so daß die einschneidende Maßnahme der Betriebseinstellung nur als letztes Auskunftsmittel in äußersten Notfällen in Betracht gezogen werden kann.

Im gegebenen Falle hatte nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Schneesturm in den Vormittagsstunden eingesetzt; in welchem Zeitabschnitt des Vormittags, ist nicht näher erörtert worden. Die Entgleisung, die den Unfall herbeiführte, ereignete sich in den frühen Nachmittagsstunden, zwischen 2 und 3 Uhr. Ein solches Unwetter kann rasch vorübergehen, es kann aber auch möglicherweise längere Zeit anhalten; nur im letzteren Falle wird es zumeist dem Eisenbahnbetriebe gefährlich werden und ihn zu einem besonders gefährlichen machen. Von vornherein ist die Dauer und damit die Gefahr nicht zu übersehen. Es kann also keinesfalls gleich beim Einsetzen eines solchen Unwetters die Einstellung des Betriebs von der Eisenbahnverwaltung in Erwägung gezogen werden. Solange es noch gelungen ist, das Verkehrshindernis zu bewältigen, ist der Zeitpunkt für eine solche Maßnahme noch nicht gekommen. Der Umstand, daß noch 40 Minuten vor dem Unfall ein anderer Zug die Unfallstelle hat passieren können, auf den das Berufungsgericht kein erhebliches Gewicht legen zu müssen geglaubt hat, wird für die Frage, ob die Verwaltung der Beklagten zu einer Betriebseinstellung vor dem Unfälle schreiten mußte und durfte, in Wirklichkeit von größter Bedeutung. Solange noch eine Wahrscheinlichkeit dafür besteht, daß der Betrieb aufrecht erhalten werden kann, ist eine Notwendigkeit, ihn einzustellen, nicht anzuerkennen. Daß zu einem Zeitpunkte vor dem in Rede stehenden Unfälle, der für die Durchführung der angeordneten Maßregel den erforderlichen Zwischenraum ließ, die Verwaltung der Beklagten die Betriebseinstellung hätte anordnen müssen, ist deshalb zu verneinen, ohne daß es darüber noch weiterer Aufklärungen und einer Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht bedurfte. Der Betriebsleitung der Beklagten ist ein Vorwurf daraus, daß sie nicht zu dem Mittel der Betriebseinstellung zur Abwendung der Gefahr von Betriebsunfällen vor dem in Rede stehenden Unfälle sich entschlossen hat, nicht zu machen. Es entfällt somit die von dem Berufungsgericht angenommene Haftung aus §§ 823, 276, 30, 31 BGB., wie auch eine solche aus § 831 BGB., dessen Anwendung nicht in Frage kommt, weil der Unfall nicht auf eine Handlung oder Unterlassung der Angestellten der Beklagten, sondern auf ein elementares Naturereignis als seine Ursache zurückzuführen ist. Dieses Naturereignis stellt sich als ein Vorgang aus höherer Gewalt und aus unabwehrbarem äußeren Zufalle dar, der mit Mitteln, die innerhalb der Grenzen der bei äußerster Sorgfalt dem Eisenbahnunternehmer zuzumutenden Maßnahmen lagen, nicht abzuwenden war.