

31. 1. Siegt ein Unfall beim Betrieb der Eisenbahn vor, wenn ein Fahrgast auf dem Bahnsteig durch einen Postkarren verletzt wird?

2. Zur Haftung der Reichspost in einem solchen Falle.

3. Beweislast bei Verletzung der Pflichten aus einem Personenbeförderungsvertrag.

Haftpflichtgesetz § 1. BGB. §§ 823, 831.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 30. Oktober 1929 i. S. N. (Rl.) w. Deutsche Reichspost und Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). VI 318/29.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin fuhr am 4. November 1926 in dem von C. nach D. fahrenden Eisenbahnzug und stieg abends in der achten Stunde auf der Station D. aus. Sie behauptet, der von ihr benutzte Eisenbahnwagen habe außerhalb des Bahnsteigs gehalten; man habe sehr hoch heruntertreten müssen; es sei dunkel gewesen; sie habe ihren kleinen Handkoffer hingesezt und einer älteren Dame beim Aussteigen geholfen. Sie habe dann ihren Handkoffer vom Boden aufgenommen und sich umgedreht, als sie einen heftigen Stoß in die Hüfte und unmittelbar darauf einen Stoß an die rechte Seite des rechten Knies erhalten habe. Die Stöße rührten, so behauptet die Klägerin, von einem gefüllten Postkarren des Amtes D. her, der die für diesen Eisenbahnzug bestimmten Postsendungen enthalten habe. Da der Zug eine ungewöhnliche Länge gehabt, der Bahnpostwagen aber

weiter vorwärts gehalten habe, als die Postbeamten angenommen hätten, sei der Karren, der mit der Gabelweiche in der Fahrtrichtung gestanden habe, von den Beamten eiligst, ohne Rücksicht auf die aus dem Zug aussteigenden Fahrgäste und ohne Abgabe von Warnungszeichen, dem Zug entlang zu dem an dessen anderem Ende eingestellten Bahnpostwagen geschoben worden, und zwar nicht gewendet, sondern mit der Kastenseite in der Richtung nach vorn. Sie sei von der Kante des Kastens und vom Rad getroffen und erheblich verletzt worden.

Die Klägerin nimmt die Deutsche Reichspost und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf Erstattung des ihr durch den Unfall entstandenen Schadens als Gesamtschuldner in Anspruch. Sie behauptet, daß der Unfall auf mehrere Ursachen zurückzuführen sei. Der Postkarren sei in eiligem Tempo und ohne Rücksicht auf das den Eisenbahnzug verlassende Publikum geschoben worden; er sei auch unbeleuchtet gewesen. Der Bahnsteig sei sehr mangelhaft beleuchtet, an der Unfallstelle fast dunkel gewesen. Der hier in Rede stehende Bahnsteig habe keine eigene Beleuchtung gehabt; von den auf dem nächsten Bahnsteig an dessen äußerster Grenze befindlichen Gaslampen habe die eine lange Zeit überhaupt nicht gebrannt; an der nächsten habe wochenlang der Glühstrumpf nur noch in Fäden gehangen. Die Reichspost habe trotz der dauernden ungenügenden Beleuchtung des Bahnsteigs dort, wo die Fahrgäste aus den erleuchteten Wagenabteilen des Zuges ins Dunkle träten, anderseits die Postbeamten fast nichts sehen könnten, ihren Postkarren häufig in schnellem Tempo fahren lassen, ohne Vorkehrungen dafür zu treffen, daß die Reisenden den Postkarren und die Postbeamten die Reisenden sehen könnten. Der Zustand sei den Postbeamten allgemein bekannt gewesen.

Jede der beiden Beklagten bestreitet eigenes, für den Unfall ursächliches Verschulden, behauptet aber in bezug auf den Streitgenossen das Vorliegen von Umständen, die dieser zu vertreten habe.

Das Landgericht gab der Klage statt. Das Berufungsgericht wies sie ab. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung und zur Zurückverweisung.

#### Gründe:

Gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft rügt die Revision in erster Linie Verletzung des Reichshaftpflichtgesetzes. Das Berufungsgericht hat im Gegensatz zum Landgericht, das die Darstellung der Klägerin von dem tatsächlichen Hergang für erwiesen

erachtet hatte, keine Feststellung über die Art des Unfalls und die Umstände getroffen, unter denen er sich zugetragen hatte, insbesondere über die Unfallstelle. Es muß daher in der Revisionsinstanz die Darstellung der Klägerin als richtig unterstellt werden. Dann müssen aber die Entscheidungsgründe des Berufungsgerichts erheblichen rechtlichen Bedenken begegnen. Das Berufungsgericht beschränkt sich hinsichtlich des Reichshaftpflichtgesetzes auf die Ausführung, der Unfall habe sich nicht beim Betrieb der Eisenbahn ereignet; mit der Beförderungstätigkeit der Bahn stehe er nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang, auch nicht in einem mittelbaren, da auf den Unfall keine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr eingewirkt habe; insbesondere liege nichts dafür vor, daß die Klägerin auf dem Bahnsteig zu besonderer Eile genötigt gewesen sei, was eine Betriebsgefahr begründen könnte. Beim Betrieb der Bahn, soweit es sich um die eigentliche Beförderungstätigkeit der Bahn handelt, ist ein Unfall nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts grundsätzlich nur dann eingetreten, wenn ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen besteht (RGZ. Bd. 55 S. 231, Bd. 56 S. 265, Bd. 68 S. 48, Bd. 69 S. 360, Bd. 75 S. 285; Recht 1924 Nr. 288). Es reicht aber aus, daß der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalls ist; es darf nicht allgemein erfordert werden, daß der Unfall durch Gefahren verursacht ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Betriebsmitteln nicht verbunden sind. Nur wenn es an dem erwähnten äußeren Zusammenhang fehlt, ist der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen — nicht: ausschließlich eigentümlichen — Gefahr steht (WarnRspr. 1908 Nr. 83, 1912 Nr. 402; Recht 1924 Nr. 285; vgl. aus neuerer Zeit RWL. vom 9. Januar 1928 VI 235/27 und vom 22. März 1928 VI 474/27). Nun ist die Beförderung der Reisenden nach der neueren ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht schon dann für abgeschlossen zu erachten, wenn der Zug still steht, sondern erst, wenn der Reisende den Wagen verlassen hat. Unfälle, die sich beim Aussteigen ereignen, sind auch ohne weiteren Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs mit einer besonderen Betriebsgefahr zu den beim Betrieb vorkommenden Unfällen zu rechnen (WarnRspr. 1909 Nr. 8; JW. 1903 S. 403 Nr. 18, 1904 S. 484 Nr. 6, 1906

§. 575 Nr. 52). In der ersterwähnten Entscheidung (WarnRspr. 1909 Nr. 8) ist hervorgehoben, daß die einschränkende Fassung der Entscheidung in JW. 1907 S. 315 Nr. 19 auf den besonderen Umständen jenes Falles beruht, wonach der Reisende nach dem Verlassen des Abteils auf ein Gerüst gestoßen war. Ob im vorliegenden Falle der gesamte das Aussteigen umfassende Vorgang bereits beendet war, was jedenfalls nicht schon mit dem Berühren des Erdbodens durch die Klägerin geschehen zu sein braucht, bedarf sorgfältiger tatsächlicher Prüfung, die vom Berufungsgericht bisher nicht vorgenommen ist. Die Klägerin hatte nach ihrer Darstellung ihren Handkoffer auf den Bahnsteig gesetzt, um einer älteren Dame beim Aussteigen behilflich zu sein, weil der Eisenbahnwagen an einer Stelle stand, die sich außerhalb des eigentlichen Bahnsteigs befand und an welcher der Abstand zur Erde besonders groß war. Unter solchen Umständen ist der Sachverhalt besonders nach der Richtung aufzuklären, ob etwa das Aussteigen zweier Personen, von denen die eine der anderen mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Aussteigens im einzelnen Falle behilflich ist, gleichsam als gemeinschaftlicher Akt angesehen werden kann und ob dieser beim Zusammenstoß schon beendet war. Auch die Abwicklung des Beförderungsgeschäfts kann den zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Betrieb herstellen (RGZ. Bd. 55 S. 231). Die beklagte Reichspost hatte sogar vorgetragen, daß nach ihren Ermittlungen die Klägerin sich den Unfall beim Herabtreten von dem 55 cm vom Erdboden entfernten Trittbrett zugezogen habe. Dazu kommt, daß nach dem Vorbringen der Klägerin auch der innere Zusammenhang des Unfalls mit dem Bahnbetrieb sehr wohl gegeben sein kann. Der Eisenbahnwagen soll außerhalb des Bahnsteigs gestanden haben; die Postbeamten sollen den Karren eiligst und ohne Zuruf an den Eisenbahnwagen entlang vorwärts geschoben haben, um zu dem weit draußen stehenden Bahnpostwagen zu gelangen und dort die Verladung der Bahnpostfächer vor dem Weiterfahren des Zuges zu bewirken; die Beförderung des Karrens soll insofern unter besonderen Umständen stattgefunden haben, als dort der Bohlenbelag und dann eine leichte Kiesfüllung die Beförderung des Karrens erschwerte. Dann wäre die Rechtslage keine andere, als wenn eilig an den Zug — mit der Absicht einzusteigen — andrängende Personen mit aussteigenden Personen zusammenstießen. Das Berufungsgericht spricht bei Erörterung der Frage, ob der Postkarren hätte beleuchtet werden

müssen, selbst von einem Gedränge auf dem Bahnhof. Unter solchen besonderen Umständen könnte der Unfall auf die Gefahr des Eisenbahnbetriebs ursächlich zurückgeführt werden, auch wenn Unfälle, die der Reisende nach dem Aussteigen erleidet, an sich noch keine Betriebsunfälle sind (WarnRspr. 1913 Nr. 431; OLG. Kiel in den Schleswig-Holsteinischen Anzeigen 1919 S. 108, 1921 S. 180). Damit steht im Einklang, daß das Fallen über einen Gepäckkarran auf dem Bahnsteig an sich noch keinen Betriebsunfall darstellt (JW. 1919 S. 316 Nr. 18). Es ist aber nicht außer acht zu lassen, daß nach dem Vortrag der verklagten Reichsbahn-Gesellschaft bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt seitens der Postbeamten die mit der eiligen Beförderung des Karrans verbundene Überstürzung und Belästigung des Publikums vermieden werden könnte. Auch der vom Berufungsgericht herangezogene Fall in WarnRspr. 1908 Nr. 184 liegt insofern anders, als es sich dort um den Zusammenstoß einer auf den einfahrenden Zug wartenden Person mit einem Gepäckwagen handelt. Das Berufungsgericht irrt, wenn es als entscheidend ansieht, ob die Klägerin auf dem Bahnsteig zu besonderer Eile genötigt war. Gewiß kann die Eile, mit der ein Reisender beim Umsteigen den Weg von einem Zug zum anderen zurücklegt, als eine Gefahrenquelle des Eisenbahnbetriebs in Betracht kommen und insofern kann die zurückzulegende Strecke in den Gefahrenbereich des Eisenbahnbetriebs fallen (WarnRspr. 1910 Nr. 290); aber die nach dieser Richtung gegebene Möglichkeit einer besonderen Gefahrenquelle des Eisenbahnbetriebs beschränkt sich nicht auf die etwaige Eile des verletzten Reisenden selbst.

Als Klagegrundlage des Anspruchs gegen die Reichsbahn-Gesellschaft kommt sodann die Vertragshaftung in Betracht. Wer einen Schadensersatzanspruch aus einer Vertragsverletzung ableitet, hat grundsätzlich zu beweisen, daß der Gegner den Vertrag nicht erfüllt und dadurch den Schaden verursacht hat. Dieser Beweis ergibt sich häufig aus dem unbestrittenen Sachverhalt. Der Ersatzpflichtige, der wegen schuldhafter Vertragsverletzung auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird, hat dann nachzuweisen, daß er keine Schuld an dem Schaden trage. Dies gilt namentlich beim Personenbeförderungsvertrag, wie das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen hat (RGZ. Bd. 86 S. 321, Bd. 66 S. 15; JW. 1919 S. 316 Nr. 17). Der Unternehmer hat kraft seiner Vertragspflicht dafür zu sorgen, daß die zu befördernden Personen unbeschädigt ans Reiseziel gelangen; er

haftet für den Schaden, den sie auf der Reise durch Beförderungsvorgänge oder Beförderungseinrichtungen an ihrer Gesundheit erleiden, wenn er nicht nachweist, daß ihn kein Verschulden trifft. Diese Regelung der Beweislast bezieht sich jedoch nur auf Schäden, die der Reisende bei der Beförderung im eigentlichen Sinne erleidet (RGZ. Bd. 86 S. 322). Auf vertragliche Nebenleistungen, die der Beförderung vorangehen oder ihr nachfolgen, kann sie nicht angewendet werden. Es kommt also für den Klagegrund der Vertragshaftung darauf an, ob nach den Umständen des Falles anzunehmen ist, daß die Beförderung der Klägerin zur Zeit des Unfalls bereits abgeschlossen war. Nach dieser Richtung fehlt es, wie bereits früher bemerkt, an jeder tatsächlichen Feststellung. Besteht aber die Möglichkeit der Vertragshaftung, so kann die Ausführung des Berufungsgerichts, daß eine Verletzung der Beleuchtungspflicht der Reichsbahn, welche die Klägerin als eine der Ursachen ihres Unfalls bezeichnet, nicht als bewiesen angesehen werden könnte, die Entscheidung nicht stützen. Vielmehr ist die Möglichkeit der Verkennung der Beweislast gegeben. Zu rechtlichen Bedenken gibt in dieser Beziehung aber auch die Ausführung des Berufungsgerichts Anlaß, daß der Sachverhalt vom Gericht nicht mehr nachgeprüft werden könne, da jetzt die elektrische Beleuchtung eingeführt sei. Die Reichsbahn-Gesellschaft hatte selbst geltend gemacht, daß die hierauf bezügliche Anordnung vor dem Unfall getroffen worden sei, wenn auch die Ausführung erst nachträglich erfolgt sei. Die Notwendigkeit einer anderen Beleuchtungsart war hiernach anscheinend von der Reichsbahn-Gesellschaft bereits vor dem Unfall erkannt worden. Für die Frage, ob nach dieser Richtung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt worden ist, könnte auch in Betracht kommen, ob die Ausführung als verspätet anzusehen ist. Dazu kommt, daß das Berufungsgericht dahingestellt läßt, ob diejenige Laterne gebrannt hat, auf deren Nichtbrennen die Klägerin den Unfall mit zurückführt; es spricht dem etwaigen Nichtbrennen nach der Ortlichkeit keine ursächliche Bedeutung zu, vielmehr es keine Feststellung darüber trifft, an welcher Stelle der Unfall sich ereignet hat, worüber — ebenso wie über den Unfall selbst — Streit besteht.

Aber auch soweit das angefochtene Urteil die Klage gegen die Reichspost abweist, ist es nicht frei von Rechtsirrtum. Zwar ist dem Berufungsgericht darin beizustimmen, daß eine Pflicht zur Beleuchtung des Postkarrens während der Beförderung auf dem

Bahnsteig nicht anzuerkennen ist. Es würde in der Tat eine Überspannung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bedeuten, wenn eine solche Beleuchtung des Postkarens gefordert würde, obgleich eine allgemeine und ausreichende Beleuchtung des Bahnsteigs für den gesamten Verkehr stattzufinden hat. Nun hat aber die Klägerin einen Verstoß der Reichspost gegen § 276 in Verbindung mit § 823 BGB. auch insofern behauptet, als die Postbeamten auf dem Bahnsteig in der Art der Verwendung des Postkarens nicht sachgemäß verfahren sein sollen. Das Berufungsgericht hat diese Behauptung nur unter dem Gesichtspunkt des § 831 BGB. geprüft und angenommen, daß die Reichspost bei der Auswahl der zur Bedienung des Postkarens bestimmten Beamten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, wiewohl es annimmt und damit rechnet, daß der eine Postbeamte gelegentlich dem Alkohol stärker zuspreche. Es mag auch eine Aufsichts- und Leitungspflicht aus § 831 mit Rücksicht auf die Art der Dienstverrichtung nicht bestehen. Von § 831 BGB. abgesehen hat aber nach § 823 das jeder Geschäftsführer eine von den Umständen abhängende allgemeine Pflicht der Aufsicht über seine Angestellten und ihre Dienstverrichtungen. Eine solche war hier nicht zu entbehren, weil die Beamten bei der in Rede stehenden Tätigkeit unmittelbar mit dem auf dem Bahnsteig verkehrenden Publikum in Berührung kommen und aus schuldhafter Ausübung dieser Tätigkeit erhebliche Gefahren für das Publikum entstehen (RGU. vom 8. März 1928 VI 245/27 und vom 9. Februar 1928 VI 373/27). Der Zeuge S., dessen Aussage das Berufungsgericht zugrunde legt, hat nach seiner Angabe seine Aufmerksamkeit, wenn er gelegentlich am Bahnhof war, auf die Tätigkeit der Postbeamten gerichtet. Ohne nähere Aufklärung des Umfangs dieser Aufsicht ist nicht zu ersehen, ob die nach § 823 gebotene Aufsichtspflicht erfüllt worden ist. Nach dem bisherigen Streitstand kommt nicht nur in Betracht, ob die Beamten ihren Postkaren nicht sachgemäß geführt und die erforderlichen Warnungszeichen nicht rechtzeitig gegeben haben, sondern auch, ob die Postbeamten regelmäßig an einer den Anforderungen des Verkehrs nicht entsprechenden Stelle mit dem Karren Aufstellung genommen und sich dadurch in die Zwangslage versetzt haben, das Publikum durch die nach Ankunft des Zuges im Gedränge zu bewirkende schnelle Bewegung des Karrens auf einer Strecke zu gefährden, die bei vorheriger sachgemäßer Aufstellung

des Karrens ganz oder zum Teil nicht zu befahren gewesen wäre. Es würde in Frage kommen, ob von der Reichspost die erforderlichen allgemeinen Anordnungen in dieser Beziehung getroffen sind und ob auf deren Erfüllung geachtet worden ist.

Daneben ist folgendes zu erwägen: Da die Erörterung des Berufungsgerichts über die Frage, ob die der Reichsbahnverwaltung obliegende Pflicht zur Beleuchtung des Bahnsteigs erfüllt ist, bisher, wie dargelegt, rechtlich nicht einwandfrei ist, muß in der Revisionsinstanz mit der Möglichkeit einer Verletzung dieser Pflicht durch die Reichsbahn-Gesellschaft gerechnet werden. Liegt eine solche Verletzung vor, so bedarf die Frage der Prüfung, ob auch die Reichspost für einen solchen mit Mängeln verbundenen dauernden Zustand verantwortlich gemacht werden kann, wenn sie ihn beobachtet hat (wie sie selbst vorträgt), aber nicht um seine Beseitigung bemüht gewesen ist (wie die Klägerin behauptet); auch die Reichsbahn-Gesellschaft befreit, von der Reichspost zum Einschreiten auf diesem Gebiet aufgefordert worden zu sein. Da die Beleuchtung des Karrens selbst nicht erforderlich war, weil der Bahnsteig schon für den allgemeinen Verkehr zu beleuchten war, kann, wenn die letztere Maßnahme nicht sachgemäß getroffen war, eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt auch durch die Reichspost je nach den Umständen des Falles in Betracht kommen.