
8. Finden die Vorschriften des §. 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 Anwendung auf Unfälle, welche bei dem Betriebe von Eisenbahnen in Bergwerken, und welche lediglich den Zwecken des Bergbaues dienen, sich ereignet haben?

III. Civilsenat. Urth. v. 8. April 1885 i. S. Gewerkschaft Steinkohlenzeche Konfordia zu Oberhausen (Bekl.) w. B. (Rl.) Rep. III. 56/85.

I. Landgericht Duisburg.

II. Oberlandesgericht Hamm.

In dem Bergwerke der beklagten Gewerkschaft befindet sich eine Pferdeisenbahn von 2200—2300 Metern Länge, welche namentlich

dazu dient, die geförderten Kohlen zu transportieren. Die in dem Bergwerke beschäftigten Arbeiter müssen die Pferdebahnstrecke als Weg benutzen, um zu ihren Arbeitsstellen zu gelangen. Als der bei der beklagten Gewerkschaft als Häuer beschäftigte Kläger am 17. Februar 1881 zu seiner Arbeitsstelle sich begab, mußte er das Geleise der Pferdeisenbahn passieren. Es begegnete ihm ein aus acht mit Kohlen beladenen Wagen bestehender Zug. Der Kläger trat, um demselben auszuweichen, zur Seite. Als der Zug vor ihm vorbeifuhr, entgleisten zwei Wagen, den einen derselben drückte der Kläger zurück, der andere stürzte auf ihn und beschädigte sein Bein in erheblichem Maße. Der Kläger fordert jetzt auf Grund des Haftpflichtgesetzes Schadensersatz von der Beklagten.

Das Landgericht verurteilte die Beklagte auf Grund des §. 2 des Haftpflichtgesetzes. Das Oberlandesgericht verwarf die von der Beklagten eingelegte Berufung, indem es den Anspruch des Klägers nach §. 1 und nach §. 2 des Haftpflichtgesetzes für begründet erkannte. Die dagegen erhobene Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht erachtet den vom Kläger erhobenen Schadensersatzanspruch sowohl nach §. 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, als auch nach §. 2 dieses Gesetzes für begründet. Die von der Beklagten eingelegte Revision könnte daher nur dann von Erfolg sein, wenn beide Gründe auf der Verletzung des Gesetzes beruhten. Da dieses bezüglich des ersten Grundes nicht der Fall ist, vielmehr mit Recht der §. 1 a. a. O. für anwendbar erachtet ist, so war die Revision der Beklagten zurückzuweisen, ohne daß es eines Eingehens auf die gegen den zweiten Grund erhobenen Angriffe bedurfte.

Das Berufungsgericht geht bei der Annahme, daß im vorliegenden Falle die Vorschriften in §. 1 des Haftpflichtgesetzes anwendbar seien, unter Bezugnahme auf die in dem Urteile des Reichsgerichtes vom 17. März 1880,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 1 S. 247, über die Bedeutung des Ausdruckes: „Betrieb einer Eisenbahn“ in §. 1 des Haftpflichtgesetzes aufgestellten Grundsätze, davon aus, daß auch unterirdische, als Pertinenz eines Bergwerkes lediglich den Zwecken des Bergbaues dienende Bahnen, wie im vorliegenden Falle diejenige der Beklagten, als Eisenbahnen im Sinne des §. 1 a. a. O. anzusehen

feien, sofern im übrigen die zur Anwendbarkeit des §. 1 erforderlichen, in dem angezogenen Urteile bezeichneten Voraussetzungen gegeben seien, und daß daher in jedem einzelnen Falle zu prüfen sei, ob diese Voraussetzungen vorliegen, ob insbesondere nach der Bauart der Bahn und nach der Art und Weise des auf ihr stattfindenden Transportes der Betrieb auf derselben eine objektiv gleichartige Gefährlichkeit für das Publikum, sowie namentlich auch für die bei dem Betriebe beschäftigten Personen mit sich führe, wie der Betrieb auf den für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnen.

Der hiergegen von der Revisionsklägerin unter Bezugnahme auf die bei der Beratung des Gesetzes von dem Bundeskommissär abgegebenen Erklärungen erhobene Angriff der Verletzung des §. 1 a. a. O. durch Anwendung auf einen Fall, für welchen die in ihm enthaltene Bestimmung nicht gegeben worden, erscheint nicht begründet; es ist vielmehr die Auffassung des Gesetzes, von welcher das Berufungsgericht ausgegangen ist, zu billigen. Bei der Beratung des Haftpflichtgesetzes sind allerdings die Ansichten über den Umfang des Gesetzes, insbesondere darüber, was unter dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes zu verstehen sei, auseinandergegangen, und es ist nicht allein von einzelnen Mitgliedern des Reichstages die Ansicht geäußert, daß das Gesetz keine Anwendung finde, auf Eisenbahnen in Bergwerken, welche zum Zwecke der Beförderung von Personen und Materialien gebaut seien, sondern es ist auch von dem Bundeskommissär erklärt worden, daß man bei dem Begriffe „Eisenbahn“ nur an die Unternehmungen über der Erde gedacht habe, daß die Unternehmungen unter der Erde vermittelt einer s. g. Eisenbahn keine andere Bedeutung haben, als alle anderen Maschinen, die zur Erleichterung des Betriebes in einem Bergwerke benutzt werden. Da aber in dem Gesetze selbst eine solche wesentliche Beschränkung der Vorschriften in §. 1 a. a. O. überall nicht zum Ausdruck gekommen, vielmehr ganz allgemein bestimmt ist, „wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder verletzt ist“, so liegt kein Grund vor, die unterirdischen Eisenbahnen als solche von dem Gesetze überhaupt auszunehmen. Nach dem Wortlaute des Gesetzes erscheint eine solche Beschränkung des Umfanges seiner Anwendbarkeit nicht gerechtfertigt, da es, sofern die sonstigen Kriterien eines Eisenbahnbetriebes, wie sie wiederholt von dem Reichsgerichte aufgestellt sind, vorliegen, nicht entscheidend sein kann,

ob die Eisenbahn über oder unter der Erde sich befindet, und ebensowenig darauf entscheidendes Gewicht gelegt werden darf, daß sie nicht dem allgemeinen öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben ist, sondern nur den speziellen Zwecken des Eigentümers dient, und zum Transporte der Bergbauprodukte *ic* benutzt wird, weil, wie bereits wiederholt vom Reichsgerichte ausgesprochen worden, unter den in §. 1 a. a. O. erwähnten Eisenbahnen keineswegs bloß die für den allgemeinen öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmten Bahnen zu verstehen sind.¹ Eine solche Einschränkung der Anwendbarkeit der Bestimmung in §. 1 a. a. O. würde aber auch dem Zwecke des Gesetzes nicht entsprechen, weil kein Grund ersichtlich ist, weshalb gegen dieselben Unfälle, welche bei unterirdischen Bahnen infolge ihrer Eigenart als Eisenbahnen und durch den Betrieb auf ihnen für die dieselben bedienenden Personen und für die in ihrer Nähe verkehrenden Arbeiter entstehen, nicht derselbe Schutz gewährt werden sollte, wie gegen die gleichen, bei dem Betriebe der auf der Erde befindlichen Bahnen vorkommenden Unfälle.

Da nun das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, daß nach der Bauart der hier in Frage stehenden Pferdebahn und nach der Art des Betriebes auf derselben die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des §. 1 a. a. O. gegeben seien, so war die getroffene Entscheidung gerechtfertigt.“