

13. 1. Kann Jemand, dem ein Verletzter kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten verpflichtet war, auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes Ersatz für die entgehenden Dienste fordern?

2. Welche Pflichten hat die Reichsbahn-Gesellschaft zur Sicherung unbeschränkter, aber besonders gefährlicher Wegeübergänge auf Nebenbahnen?

BGB. § 845. Reichshaftpflichtgesetz § 3. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 — EBB. — (RGBl. II S. 541)
§ 18 Nr. 3, § 46 Nr. 5.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 1. März 1934 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Eheleute S. (M.). VI 409/33.

I. Landgericht Bonn.

II. Oberlandesgericht Köln.

Der 30jährige Sohn der Kläger stieß als Führer eines Lieferkraftwagens am 10. Juni 1930 auf einem ungesicherten Bahnübergang der von der Beklagten als Nebenbahn betriebenen Aggertalbahn kurz vor dem Bahnhof L. mit einem Personenzug zusammen und wurde getötet. Der Verunglückte hatte die Provinzialstraße von D. nach S. befahren und war in einen Nebenweg eingebogen, der in etwa 100 m auf die in einer Bodensenke liegenden Bahngleise zuführt. Die Sicht nach rechts, von welcher Seite der Zug kam, ist durch Häuser und einen mit einem Lattenzaun versehenen Obstgarten behindert, so daß der Blick auf die Strecke erst 5 m vor den Gleisen frei wird. Die Kläger fordern Schadensersatz, darunter für die ihnen entgangenen Dienste ihres Sohnes eine Rente von 300 RM. monatlich vom 10. Juni 1930 ab bis zum Tode des Längstlebenden. Sie behaupten, daß die Organe der Beklagten schuldhaft gehandelt hätten. Namentlich sei der Zug mit mindestens 35 Stundenkilometern gefahren, während er nach § 46 EBB. nicht über 15 km habe fahren dürfen.

Beide Instanzen haben die Klagenansprüche teilweise zugesprochen. Insbesondere hat das Oberlandesgericht den Rentenanspruch des klagenden Ehemanns zu zwei Dritteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, dagegen den Anspruch der Ehefrau auf Rente abgewiesen. Die Revision der Beklagten blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Aus den Überschüssen des vom klagenden Ehemann betriebenen Geschäfts hat nach der Feststellung des Berufungsgerichts die aus den Klägern, einer erwachsenen Tochter und dem Sohn bestehenden Familie ihren Unterhalt gezogen. Der verunglückte Sohn sei, so führt das Berufungsurteil aus, nach § 1617 BGB. zur Leistung von Diensten im Gewerbe des Vaters verpflichtet gewesen. Dagegen habe ihm eine Unterhaltspflicht gegenüber seinen Eltern nicht obgelegen, wie näher dargelegt wird. Von diesem Standpunkt aus ist es rechtlich zutreffend, daß der Vater (nicht die Mutter) kraft Gesetzes (§ 1617 BGB.) Anspruch auf die Dienstleistungen des Sohnes hatte und daß er beim Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den Wegfall der Dienste Ersatz durch Entrichtung einer Rente nach § 845 BGB. fordern kann. Da nach § 3 Abs. 2 HaftpflG. im Fall der Tötung die Gefährdungshaftung nur eintritt, wenn der Getötete dem Dritten kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war, so kann der Anspruch auf Gewährung einer Rente nach § 845 BGB. nicht auf das Reichshaftpflichtgesetz gestützt werden (RGZ. Bd. 57 S. 52; RGKomm. Erl. 1 zu § 844 BGB.; Pland BGB. Bem. 1 zu § 845; Warnerher BGB. Erl. Abs. 2 zu § 845; vgl. für das Kraftfahrzeuggesetz RGZ. Bd. 129 S. 55). Danach kann die Rente nur verlangt werden, wenn der Beklagten ein schuldhaftes Verhalten (§ 823 BGB.) nachgewiesen wird. In dieser Richtung legt der Berufsungsrichter dar, daß die Beklagte schuldhaft eine Grundgeschwindigkeit der Flüge von 40 Stundenkilometern zugelassen habe, während durch § 46 Nr. 5 EBB. eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km unter den gegebenen Umständen vorgeschrieben sei.

Die Revision wendet sich zunächst gegen die Auslegung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung durch den Berufsungsrichter, allein mit Unrecht. Auf Grund des Art. 91 RVerf. hat die Reichsregierung durch Verordnung vom 17. Juli 1928 die am 1. Oktober 1928 in Kraft getretene Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erlassen. Diese Verordnung steht einem Gesetz gleich; sie bildet eine Rechtsnorm (§§ 549, 550 BPD.) und unterliegt der Auslegung durch das Reichsgericht. Die für Haupt- und Nebenbahnen geltende Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist teilweise in zwei Spalten gedruckt, wobei die auf der linken Hälfte einer Seite gedruckten

Bestimmungen nur für die Hauptbahnen und die auf der rechten Seitenhälfte nur für die Nebenbahnen, dagegen die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Vorschriften für beide Bahnarten gelten (§ 1 EBBD.). § 46 EBBD., der sich im Abschnitt IV „Bahnbetrieb“ befindet, betrifft nach der Überschrift die Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn sowie den Schranken dienst. Die hier in Betracht kommende Vorschrift für Nebenbahnen in § 46 Nr. 5 lautet:

Die verkehrsreichen Wegeübergänge und sonstige Stellen, wo besondere Vorsicht geboten ist, müssen rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen — falls daselbst mit mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren wird — bewacht werden, ebenso außerdem alle nicht mit Schranken versehenen Wegeübergänge, die mit mehr als 40 km in der Stunde befahren werden.

Der unbestimmte Ausdruck „sonstige Stellen“, wo besondere Vorsicht geboten ist, kann nur im Zusammenhang des Gesetzes verstanden werden. Die nahe Wortverbindung der verkehrsreichen Wegeübergänge mit „sonstigen Stellen“ legt den Schluß nahe, daß den ersteren gleichgestellt sind verkehrssarme Wegeübergänge, die besondere Vorsicht erheischen. Anders möchte die Vorschrift zu verstehen sein, wenn Wegeübergängen schlechthin andere Stellen gegenübergestellt wären. Aber der Gegensatz zu verkehrsreichen Wegeübergängen ist der der verkehrssarmen Wegeübergänge, wie sich auch aus § 18 Nr. 3 Abs. 1 und 3 EBBD. für Nebenbahnen ergibt. Der Meinung der Beklagten, „sonstige Stellen“ bezeichneten nicht auch Wegeübergänge, steht zunächst entgegen, daß unmittelbar vorher in § 46 Nr. 4 EBBD. „Gefahrdrohende Stellen“ besonders behandelt sind und dafür verordnet ist, daß sie zu „beaufsichtigen“, also nicht zu bewachen sind. Es kann nicht angenommen werden, daß die Verordnung für gleichartige gefährliche Stellen kurz hintereinander verschiedenartige Vorsichtsmaßnahmen getroffen haben sollte. Namentlich fällt aber ins Gewicht, daß sämtliche Absätze des § 46 Nr. 5 nur von der Verkehrssicherung bei Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen an Wegeübergängen auch auf den Hauptbahnen handeln. Es wäre daher auffällig und nicht erklärlich, wenn eine fremdartige Bestimmung den Vorschriften über Wegeübergänge eingereiht wäre, ohne daß zu ersehen ist, welche andere

Bedeutung gegenüber § 46 Nr. 4 EBBD. sie haben könnte und ob die übrigen Vorschriften des § 46 Nr. 5 für sie passen. Auf dem hier vertretenen Standpunkt steht Besser in seinem Kommentar zu § 46 EBBD. — wenigstens insoweit als er die „sonstigen Stellen“ auf Wegeübergänge bezieht — und der vom Landgericht vernommene gerichtliche Sachverständige.

Die Revision verweist auch auf § 18 Nr. 3 EBBD. Diese Vorschrift steht in Abschnitt II, welcher sich über die Bahnanlagen verbreitet, während in § 46 die persönlichen Leistungen der Beamten und Angestellten geregelt worden sind. In § 18 Nr. 3 ist von dem sachlichen Schutz der Wegeübergänge die Rede; bei Nebenbahnen sind allerdings in der Regel nur verkehrsreiche Wegeübergänge mit Schranken zu versehen. Jedoch ist für Nebenbahnen in Abs. 3 des § 18 Nr. 3 EBBD. vorgesehen, daß auf Unordnung der zuständigen Behörden ausnahmsweise auch verkehrsarme Wegeübergänge mit Schranken oder einer sonstigen Sicherung zu versehen sind. Daraus folgt, daß unter Umständen ein Bedürfnis zur Verwahrung auch eines verkehrsarmen Wegeüberganges mit Schranken bestehen kann. Die Vorschrift des § 46 Nr. 5 ist aber eine Mußvorschrift. Die Ansicht der Beklagten und der Revision, unter „sonstige Stellen“ könnten verkehrsarme gefährliche Wegeübergänge nicht verstanden werden, ist rechtsirrtümlich und von der Beklagten zu vertreten.

Das Oberlandesgericht nimmt an, daß zwar kein verkehrsreicher Überweg vorliege, aber eine ganz außerordentlich gefährliche Stelle, wie im Urteil näher dargelegt wird. Ohne Rechtsirrtum hat danach der Berufsgerichtsrichter den § 46 Nr. 5 Abs. 1 EBBD. für Nebenbahnen hier angewendet. Ihm ist auch darin beizutreten, daß sich der mit den Worten „ebenso außerdem alle nicht mit Schranken versehenen Wegeübergänge“ beginnende Absatz für Nebenbahnen in § 46 Nr. 5 EBBD. auf andere Fälle bezieht. Die Beklagte war nach alledem verpflichtet, entweder mit nur 15 km Geschwindigkeit zu fahren oder den Wegeübergang vor der Annäherung von Zügen zu betwachen (vgl. § 46 Nr. 7 EBBD.).