

39. Wie ist die Rechtslage nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu beurteilen, wenn sich ein Fahrgast der Eisenbahn beim Schließen des Abteillfensters an der Scheibe verletzt?

HaftpflG. § 1.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 26. März 1934 i. S. Sch. (Kl.) w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). VI 29/34.

I. Landgericht Königsberg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger fuhr am 26. April 1931 abends in einem Triebwagen der verklagten Reichsbahn-Gesellschaft von L. nach M. Da das Personenabteil überfüllt war, gingen der Kläger und ein anderer Fahrgast auf die Aufforderung des Oberzugschaffners B. in das kleine Gepäckabteil. Der Kläger zog sich während der Fahrt mehrere Schnittverletzungen auf dem Rücken der rechten Hand zu. Nach seiner Behauptung waren die vier Fenster des Gepäckraums geöffnet. Er habe deshalb zunächst das eine Fenster geschlossen. Als er dann das zweite habe schließen wollen, es aber noch nicht ganz geschlossen gehabt habe, sei ein Teil der Scheibe herausgefallen, und dadurch habe er sich die Verletzungen an der Hand zugezogen. Er verlangt deshalb Ersatz des ihm durch den Unfall entstandenen Schadens.

Die Beklagte behauptet, daß der Kläger die Scheibe schuldhaft zerbrochen habe, und verlangt deshalb neben der Abweisung der Klage

im Wege der Widerklage Zahlung von 5,50 RM. als Ersatz für die zerbrochene Scheibe. Diese sei nicht lose und vor dem Unfall nicht beschädigt gewesen. Es handle sich um eine hohe, schmale Scheibe, die nur durch eine gewalttätige Einwirkung — Stoß oder Schlag — beschädigt sein könne.

Nach dem von der Beklagten vorgelegten Lichtbild handelt es sich auf der in Betracht kommenden Seite des Gepäckraums um zwei Fenster Scheiben von je 0,25 m Breite und 0,79 m Höhe, die sich im oberen Teil der schmalen, in der Mitte zusammengehenden Türflügel befinden. Die Angaben des Klägers stimmen damit ungefähr überein. Der ganze Gepäckraum ist etwa doppelt so breit wie die Fenster.

Während das Landgericht dem Klageantrag entsprach und die Widerklage abwies, wies das Berufungsgericht die Klage ab, beließ es aber bei der Abweisung der Widerklage. Die Revision des Klägers führte zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, soweit zu seinem Nachteil erkannt ist, und zur Zurückverweisung.

Gründe:

. . . Das Berufungsgericht stellt die Beurteilung des Personenschadens unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des Reichshaftpflichtgesetzes in den Vordergrund und führt hierzu im wesentlichen folgendes aus: Haftung der Beklagten aus diesem Gesetz setze voraus, daß ein innerer und äußerer Zusammenhang des Unfalls mit der Beförderung als solcher bestehe. An jedem inneren Zusammenhang mit der Beförderung fehle es aber, wenn die Darstellung der Beklagten zutrefte, daß der Kläger durch eigene Unachtsamkeit die Fenster Scheibe eingeschlagen und sich dadurch seine Verletzung zugezogen habe. Der Kläger sei für den inneren Zusammenhang als klagebegründende Tatsache beweispflichtig und müsse deshalb insbesondere nachweisen, daß die Scheibe vor dem Unfall bereits zerbrochen gewesen sei. Allerdings ergebe schon der äußere Zusammenhang des Unfalls mit dem Eisenbahnbetrieb eine gewisse Vermutung auch für das Bestehen des inneren Zusammenhangs. Das gelte aber nur für die Fälle, in denen der Sachverhalt auch im übrigen die Wahrscheinlichkeit für den Zusammenhang des Betriebs mit der Verletzung ergebe. Nur in diesen Fällen spreche nach der Erfahrung des täglichen Lebens eine Vermutung für das Vorhandensein des erforderlichen inneren Zusammenhangs, und es sei Sache des Unternehmers, diese Vermutung

zu entkräften. Das Berufungsgericht entnimmt einerseits aus dem Vorbringen des Klägers Bedenken gegen die Richtigkeit seiner Darstellung, hält andererseits die Darstellung der Beklagten über das schuldhafte Verhalten des Klägers nicht für erwiesen und weist deshalb sowohl die Klage wie die Widerklage ab.

Die Darlegungen des Berufungsgerichts sind rechtlich zu beanstanden. Soweit es sich um die eigentliche Beförderungstätigkeit der Bahn handelt, ist nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts ein Unfall beim Betrieb der Bahn dann eingetreten, wenn ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebsrichtungen besteht. Es reicht aber aus, daß der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalls ist. Es darf nicht allgemein gefordert werden, daß der Unfall durch Gefahren verursacht ist, die dem Eisenbahnbetrieb ausschließlich eigentümlich und mit anderen Betriebsmitteln nicht verbunden sind. Deshalb ist nur dann, wenn es an dem äußeren Zusammenhang fehlt, der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen, wenn auch nicht ausschließlich eigentümlichen, Gefahr steht (RGZ. Bd. 126 S. 137 [139] mit Nachweisungen). Ist der äußere Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Unfall gegeben, so reicht die Möglichkeit aus, daß ein entsprechender innerer Zusammenhang besteht (vgl. auch Seligsohn GastpfU., 2. Aufl., S. 64). Den Gegensatz zu Tatbeständen dieser Art bilden diejenigen Vorgänge, bei denen festgestellt wird, daß der Eisenbahnwagen der zufällige Schauplatz eines Ereignisses wird, das in gleicher Weise an jedem anderen Ort vorkommen kann (JW. 1913 S. 995 Nr. 24; Eger Entsch. Bd. 30 S. 232 [233]). Im vorliegenden Fall stellt das Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich fest, daß die Verletzung des Klägers bei dem Schließen des Fensters geschehen ist. Zweifel, die sich in dieser Beziehung aus der Fassung des Tatbestandes des Berufungsurteils ergeben könnten, werden aber durch den Zusammenhang der Entscheidungsgründe behoben. . . . (Wird näher dargelegt.) Übrigens ist bei dem vorliegenden Sachverhalt auch keinerlei Anhaltspunkt dafür gegeben, wie sich der Kläger die Verletzung während der Fahrt in anderer Weise zugezogen haben könnte; und das wenigstens stellt das Berufungsgericht als unstrittig hin, daß die Verletzung während der Fahrt erfolgt ist.

Daß der äußere Zusammenhang zwischen dem Betrieb der Eisenbahn und dem Unfall vorliegt, kann nicht zweifelhaft sein und wird auch vom Berufungsgericht angenommen. Es verkennt aber, daß dann schon die Möglichkeit des entsprechenden ursächlichen Zusammenhangs ausreicht und ein Beweis hierfür dem Verletzten nach dem Gastpflichtgesetz nicht mehr auferlegt werden kann. Wer während der Fahrt ein Fenster öffnet oder schließt, bedient sich einer Einrichtung, die von der Bahnverwaltung zum Zweck der Beförderung der Fahrgäste geschaffen worden ist. Daß der umgekehrte Bestand dieser Einrichtung durch den Eisenbahnbetrieb, dem die Gestaltung der Fenster angepaßt ist, allgemein besonderer Gefährdung ausgesetzt ist, kann nicht in Abrede gestellt werden; dabei kommt die Erschütterung durch die Bewegung der Bahn, die Benutzung des Wagenraums durch eine wechselnde Zahl von Personen, deren Persönlichkeit nicht festgestellt wird, und im vorliegenden Fall insbesondere der Umstand in Betracht, daß sich die Fenster in der kleinen Tür eines wegen Überfüllung des Personenabteils den Fahrgästen zur Verfügung gestellten kleinen Raums befinden und dieser in erster Linie zur Aufbewahrung von Gepäck dient, bei dessen Beförderung eine Gefährdung der Fenster während der Fahrtbewegung nicht immer vermieden werden kann. Im vorliegenden Fall waren übrigens nach der Darstellung des Klägers Fahrräder in dem Raum untergebracht.

Jedenfalls kann nach dem festgestellten Tatbestand die Möglichkeit nicht in Abrede gestellt werden, daß die Scheibe bereits beschädigt war, als das Fenster herausgezogen wurde, um es zu schließen. Deshalb bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob denn die Beschädigung einer umgekehrten Scheibe während des Öffnens und Schließens des Fensters unter den vorliegenden Umständen in jedem Fall mit einer Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verbunden ist. Das Berufungsgericht hält jedenfalls nicht für erwiesen, daß der Kläger die Beschädigung des Fensters schuldhaft verursacht hat. Es kommt hiernach auch nicht mehr darauf an, ob der Kläger, worauf das Berufungsgericht Gewicht legt, in seinen Angaben darüber gewechselt hat, ob bei dem Herausziehen des Fensters der obere oder untere Teil der Scheibe beschädigt gewesen sei . . . (Es folgen Ausführungen hierzu.)

Der Fall der Öffnung und Schließung eines Eisenbahnfensters wird grundsätzlich — abgesehen von der Größe der mit der Benutzung

der Einrichtung verbundenen Gefahr— von der Öffnung und Schließung der Abtheiltüren nicht zu unterscheiden sein. Daß aber eine hierbei entstandene Verletzung des Fahrgastes unter den Begriff einer beim Betrieb der Bahn eintretenden Verletzung fallen kann, ist in der Rechtsprechung anerkannt (FfB. 1913 S. 995 Nr. 24; für das österreichische Recht Eger Entsch. Bd. 18 S. 30). Auch für den Bereich des österreichischen Gesetzes vom 5. März 1869 betr. die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignisse auf Eisenbahnen herbeigeführten Verletzungen oder Tötungen von Menschen (Oesterr. RGBl. S. 109) hat der Oesterreichische Oberste Gerichtshof im Fall des Öffnens der Abtheiltüren angenommen, daß eine dabei vorgekommene Verletzung „durch eine Ereignung im Verkehr einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn“ verursacht sein kann (Eger Entsch. Bd. 12 S. 15). Wieweit dabei eine Beweislast in Bezug auf die Schadhastigkeit des Fensters in Betracht kam, ist aus dem abgedruckten Wortlaut der Entscheidung nicht zu ersehen. Eger, der auf letztere Frage offenbar auch kein Gewicht legt (HaftpfliG., 7. Aufl., S. 10), äußert Bedenken gegen die Auffassung; sie hängen aber, wie seine weiteren Ausführungen auf S. 11 ergeben, mit seinem grundsätzlichen, von der Rechtsprechung des Reichsgerichts mißbilligten Standpunkt zusammen, daß er die Anwendbarkeit des § 1 HaftpfliG. vom Vorliegen solcher Gefahren abhängig macht, die der Eisenbahn ausschließlich eigentümlich sind, also solcher Gefahren, wie sie in diesem Maße bei der Ausführung anderer Beförderungen nicht vorkommen.

Ist hiernach das Berufungsurteil nicht aufrechtzuerhalten, so weit das Reichshaftpflichtgesetz in Betracht kommt, so gilt das gleiche auch für die Sachschadenhaftung aus dem preussischen Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (GS. S. 505). Bei dem vom Kläger verlangten Schadenserfaß handelt es sich um Schaden, den er „bei der Beförderung auf der Bahn“ erlitten hat (§ 25 das.).