

19. 1. Nach welchen Gesichtspunkten ist der Begriff des verkehrsrreichen Bahnüberganges zu beurteilen?

2. Inwieweit haftet der Ehemann seiner Frau für den Schaden, den sie bei Ausübung ihrer Tätigkeit in seinem Geschäft erleidet?

3. Fällt auch der mittelbare Schaden unter den Begriff des Sachschadens nach § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838?

BGB. §§ 823, 1356 Abs. 2, §§ 1359, 1380. Haftpflicht. § 1. Preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (O. S. 505) — EisenbG. — § 25. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RWB. II S. 541) — EWB. — § 18.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 26. August 1935 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. G. u. Gen. (Kl.). VI 91/35.

I. Landgericht Bielefeld.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Am 2. Januar 1930 fuhren die Ehefrau des Erstklägers und der Zweitkläger in einem beiden Klägern gehörigen, von ihrem Kraftwagenführer B. gesteuerten Personenkraftwagen auf der Straße G.-R. in Richtung R., wo sie Waren für das von den Klägern in D. betriebene Textilwarengeschäft einkaufen wollten, in dem die Ehefrau des Erstklägers mit tätig war. Auf dem kurz vor R. befindlichen ungesicherten Bahnübergang wurde der Kraftwagen von einem aus Richtung R. kommenden Güterzug der Beklagten angefahren und stark beschädigt; die Ehefrau des Erstklägers wurde dabei schwer, der Zweitkläger in geringerem Maße verletzt. Auf Grund von § 1 HaftpflichtG., §§ 823, 831 BGB., § 25 EisenbG. fordern die Kläger von der Beklagten Schadenersatz nach folgenden Richtungen:

Der Erstkläger hat geltend gemacht:

1. die persönlichen Schadenersatzansprüche seiner mit ihm im gesellschaftlichen Güterstand lebenden Ehefrau auf Grund der §§ 1363, 1380 BGB. und seine eigenen Schadenersatzansprüche wegen der Verletzung seiner Ehefrau.

Der Zweitkläger hat gefordert:

2. Ersatz seines persönlichen Schadens.

Beide Kläger fordern:

3. Ersatz ihres Sachschadens in bestimmter Höhe,

4. Feststellung der allgemeinen Schadenersatzpflicht der Beklagten wegen aller ihnen und der Ehefrau des Erstklägers durch den Unfall entstandenen und entstehenden Schäden.

Die Beklagte hat widerklagend Ersatz ihres Sachschadens und die Feststellung gefordert, daß die Kläger verpflichtet seien, ihr allen Schaden einschließlich der anteiligen Prozeßkosten zu ersetzen, der ihr aus einer Verurteilung in dieser Sache wegen Beschädigung des Kraftwagens und Verletzung der Ehefrau des Erstklägers erwachsen sollte.

Das Landgericht hat die Klagenprüche zu 1 dem Grunde nach ganz, die übrigen Ansprüche der Klage und Widerklage zum Teil für gerechtfertigt erklärt. Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. In der Berufungsinstanz haben über die ursprünglichen Klaganträge hinaus der Erstkläger ein Schmerzensgeld seiner Ehefrau, der Zweitkläger für sich ein Schmerzensgeld gefordert; andererseits hat der Zweitkläger den Feststellungsantrag hinsichtlich seines Personenschadens für erledigt erklärt. Die Beklagte hat ihren widerklagend geltend gemachten Feststellungsantrag dahin erweitert, daß die Kläger als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihr auch allen Schaden einschließlich der anteiligen Prozeßkosten zu ersetzen, der ihr aus einer Verurteilung in dieser Sache auch wegen Verletzung des Zweitklägers erwachsen sollte. Das Berufungsgericht hat unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils den Klagenpruch zu 1 insoweit dem Grunde nach im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes für gerechtfertigt erklärt, als damit Ersatz der Krankenhauskosten und der Kurmittel für die Ehefrau des Erstklägers verlangt wird. Es hat ferner die Klagenprüche zu 2 und 3 dem Grunde nach zur Hälfte für berechtigt erklärt, den ersteren aber nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes, und hat festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, dem Erstkläger im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes den seiner Ehefrau und weiter beiden Klägern den ihnen selbst durch die Beschädigung ihres Kraftwagens entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen. Endlich hat es den Leistungsanspruch der Widerklage dem Grunde nach zur Hälfte für berechtigt erklärt, alle weitergehenden Ansprüche der Klage

und Widerklage aber, insbesondere auch die Ansprüche auf Schmerzensgeld, abgewiesen.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Revision eingelegt, soweit die Klage nicht abgewiesen und der Widerklage nicht entsprochen ist. Der Erstkläger hat insoweit Anschlußrevision eingelegt, als er mit seinem Schmerzensgeldanspruch wegen Verletzung seiner Ehefrau ganz und mit dem Antrag auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, ihm die durch die Verletzung seiner Ehefrau entgehenden Dienste zu ersetzen, zu deren Leistung in seinem Hauswesen und Gewerbe sie verpflichtet war, um mehr als die Hälfte abgewiesen ist. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg. Die Anschlußrevision führte zur entsprechenden Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht hält zwar die vom Erstkläger auf Grund der §§ 1363, 1380 BGB. in eigenem Namen geltend gemachten vermögensrechtlichen Schadenersatzansprüche seiner Ehefrau sowohl hinsichtlich der Leistungsansprüche wegen der Krankenhauskosten und Kurmittel wie auch hinsichtlich des Feststellungsbegehrens nach § 1 HaftpfG. in voller Höhe für gerechtfertigt, da jene als unbeteiligter Fahrgast weder eine Überwachungsspflicht gegenüber dem Führer des Kraftwagens gehabt noch für die Betriebsgefahr des Kraftwagens einzustehen habe. Es erachtet dagegen ihre Ansprüche aus §§ 823, 831 BGB. für unbegründet, da weder den verfassungsmäßig berufenen Vertretern der Beklagten (§§ 89, 31 BGB.) ein eigenes Verschulden an dem Unfall zur Last falle noch die Beklagte aus § 831 BGB. hafte. Hierzu führt das Berufungsgericht aus: Die Beklagte sei weder verpflichtet gewesen, den in Rede stehenden Bahnübergang mit Schranken zu versehen noch ihn bewachen zu lassen. Denn der Übergang sei nicht als verkehrreich im Sinne von § 18 EWD. anzusehen und befinde sich auch nicht an einer gefahrdrohenden, insbesondere unübersichtlichen Stelle, wo besondere Vorsicht geboten sei (§§ 46 Nr. 4 und 5 EWD.; vgl. RÖZ. Bd. 144 S. 67). Die Warnungszeichen mit dem Hinweis auf den unbeschränkten Bahnübergang und auf vorsichtiges Fahren seien den Vorschriften der Betriebsordnung entsprechend ordnungsgemäß aufgestellt gewesen . . . Der Zug sei mit der zulässigen Geschwindigkeit von höchstens 30 km gefahren. Sein genügend hörbares Läutewerk habe bis zum Zusammenstoß angeschlagen . . . Zweifelhaft

sei dagegen, ob der Lokomotivführer U. kurz vor dem Übergang Pfeissignale gegeben habe, was nach der auf der Bahnstrecke in einer Entfernung von 125 m vor dem Übergang aufgestellten Tafel mit der Aufschrift „LP“ üblich gewesen sei . . . Aber auch bei Unterstellung der Nichtabgabe des Signals und des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dieser Unterlassung und dem Unfall sei eine auf § 831 BGB. beruhende Haftung der Beklagten nicht begründet, weil sie den ihr nach dieser Vorschrift vorbehaltenen Entlastungsbeweis hinsichtlich ihres Angestellten U. geführt habe . . . Da mithin eine Haftung der Beklagten nach §§ 823, 831 BGB. nicht bestehe, könne der Erstkläger weder ein Schmerzensgeld für seine Ehefrau gemäß § 847 BGB. fordern noch auch Ansprüche für Personenschäden aus eigenem Recht nach §§ 844, 845 BGB. erheben. Deshalb entfalle auch der Schmerzensgeldanspruch des Zweitklägers, und beide Kläger könnten den Ersatz des Sachschadens nicht auf §§ 823, 831 BGB. stützen. Für die übrigen Schadenersatzansprüche des Zweitklägers komme nur § 1 RFastpflG., für die Schadenersatzansprüche der beiden Kläger wegen Sachschadens nur § 25 EisenbG. in Betracht. In beiden Beziehungen aber müßten sich die Kläger ihre Ausgleichspflicht nach § 17 Abs. 2 und Abs. 1 Satz 2 RFV. entgegenhalten lassen. Für das Verschulden ihres Kraftwagenführers W., der trotz Wahrnehmung der Warnungsschilder und hinreichender Sichtbarkeit des Bahndammes die Annäherung des Zuges nicht gehörig beachtet habe, hätten zwar die Kläger nicht einzustehen, da sie den ihnen offenstehenden Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. hinsichtlich Auswahl und Überwachung des W. geführt hätten. Dagegen sei auf ihrer Seite neben der allgemeinen Betriebsgefahr ihres Kraftwagens deren Erhöhung durch das unvorsichtige Fahren des W. für den Ausgleich zu berücksichtigen, ebenso wie auf seiten der Beklagten, daß die Betriebsgefahr durch das Fehlen der Schranken erhöht und überdies die Sicht durch die beiden kurz vor dem Bahnübergang liegenden Häuser beeinträchtigt gewesen sei. Demgemäß seien diese Ansprüche der Kläger zur Hälfte als berechtigt anzusehen. Das gleiche gelte für den auf § 7 RFV. gestützten Leistungsanspruch der Widerklage. Der mit der Widerklage geltend gemachte Feststellungsanspruch sei abzuweisen; für die Feststellung des Ausgleichs wegen des von den Klägern geltend gemachten Sachschadens fehle es an einem Feststellungsinteresse der Beklagten, da insofern bereits auf

die Klage hin erkannt sei. Für die Annahme, daß die Kläger der Beklagten für den Schaden ausgleichspflichtig seien, der dieser durch die Inanspruchnahme wegen des der Ehefrau des Erstklägers erwachsenen Schadens entstehe, und daß eine Ausgleichspflicht des Erstklägers hinsichtlich der vom Zweitkläger geltend gemachten Schadenersatzansprüche bestehe, fehle es an einem Rechtsgrund. Der Erstkläger hafte seiner Ehefrau nicht nach dem Gesetz, weil er den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. geführt habe und eine Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz nicht in Frage komme, da die Ehefrau mit dem Kraftwagen befördert worden sei (§ 8 Nr. 1 KFG.). Auch eine vertragliche Haftung komme nicht in Frage, da ein Beförderungsvertrag zwischen den beiden Ehegatten nicht geschlossen worden sei, die Ehefrau des Erstklägers die Fahrt vielmehr in Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtung nach § 1356 Abs. 2 BGB. zum Einkauf von Waren für das Geschäft ihres Ehemanns mitgemacht habe. Ebensonenig sei das Vorliegen eines Dienstvertrags zwischen den Ehegatten bewiesen worden, aus dem übrigens eine Haftung des Erstklägers seiner Ehefrau gegenüber auch nicht bestehen würde, da er seiner Sorgfaltspflicht nach § 1359 BGB. bei Auswahl des Kraftwagenführers genügt habe. Ein Ausgleich hinsichtlich der die Beklagte als unterliegende Partei treffenden Prozeßkosten bestehe nicht, da die Beklagte die Gefahr des Prozesses aus eigener Entschließung auf sich genommen habe.

I. Revision der Beklagten:

1. Zur Klage: (Nach Ausführungen namentlich zu § 831 BGB. wird fortgefahren:)

Rechtlich nicht zu beanstanden ist die von der Revision zur Nachprüfung verstellte Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Beklagte auf Grund von § 25 EisenbG. den Klägern nicht nur für die Kosten der Wiederherstellung ihres Kraftwagens, sondern auch für den Schaden aufzukommen habe, der ihnen durch die Entziehung ihres Kraftwagens entstanden ist und noch entstehen wird. Da die Kläger — wie der Zusammenhang des Berufungsurteils ergibt — den Kraftwagen im besonderen auch für ihre geschäftlichen Einkäufe verwendet haben, wird ihnen bis zu seiner Wiederherstellung möglicherweise ein weiterer Schaden, sei es durch Ausfall der Ausnutzung von Kaufgelegenheiten, sei es durch Einstellung eines Ersatzwagens, entstehen. Daß auch dieser mittelbar auf der Beschädigung des Kraftwagens

beruhende Vermögensnachteil unter den Begriff des zu erfassenden Schadens im Sinne jenes Gesetzes fällt, ist in der Entscheidung RGZ. Bd. 63 S. 270 [275] und im RGUrt. vom 12. Februar 1917 VI 400/16 bereits ausgesprochen worden. Die Revision meint, die letzte Entscheidung lasse einen Zweifel darüber zu, ob der in RGZ. Bd. 63 S. 270 allgemein ausgesprochene Grundsatz, daß die Haftung so weit gehe, in dieser Allgemeinheit gebilligt werde. Diese Meinung beruht jedoch auf einer irrtümlichen Auffassung jenes Urteils.

2. Zur Widerklage:

... Der Ablehnung einer Feststellung, daß die Kläger der Beklagten hinsichtlich der gegen diese erhobenen Schadensersatzansprüche der Ehefrau des Erstklägers ausgleichspflichtig seien, hält die Revision entgegen, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß die beiden Kläger der Ehefrau des Erstklägers, wenn nicht aus einem Vertragsverhältnis, so doch mindestens aus einem „Quasi-Vertragsverhältnis“ nach § 278 BGB. hafteten, da sie die Verpflichtung übernommen hätten, die in ihrem Geschäft tätige Ehefrau des Erstklägers unverfehrt nach K. zu befördern. Auch dieser Einwand ist unbegründet. In der Annahme, daß ein vertragliches Dienstverhältnis zwischen der Ehefrau des Erstklägers und den Klägern nicht begründet sei, ist dem Berufungsgericht nicht aus Rechtsgründen entgegenzutreten, da nichts dafür vorliegt, daß die Ehefrau des Erstklägers ein Entgelt für ihre Tätigkeit im Sinne derjenigen einer Handlungsgehilfin (§ 59 HGB.) bezogen habe (vgl. JW. 1909 S. 502 Nr. 30). Ebensovienig bestehen rechtliche Bedenken gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Ehefrau des Erstklägers sei bei der in Rede stehenden Fahrt im Geschäft ihres Mannes gemäß § 1356 Abs. 2 BGB. tätig gewesen, obgleich der Erstkläger dieses Geschäft gemeinsam mit einem Teilhaber, dem Zweitkläger, betrieb (JW. 1909 S. 502 Nr. 30). Der Verpflichtung, seine Ehefrau demgemäß im Interesse des Geschäfts mit dem Kraftwagen zu befördern, genügte er, wenn er seiner Frau zur Benutzung des Wagens einen zuverlässigen Führer stellte, für dessen Eignung er gemäß § 1359 BGB. mit der in eigenen Angelegenheiten angewandten Sorgfalt einzustehen hatte. Denn in solchem Falle bilden die aus dem Eheverhältnis entspringenden persönlichen Beziehungen der Ehegatten die Grundlage der gegenseitigen Pflichten und deshalb treffen die Erwägungen der in JW. 1932 S. 3711 Nr. 7 veröffentlichten Senatsentscheidung

auch hier zu. Dieser Anforderung aber würde der Erstkläger mit der Erbringung des Entlastungsbeweises nach § 831 BGB. genügt haben...

II. Anschlussrevision des Erstklägers:

1. Ohne Grund wird bemängelt, das Berufungsgericht habe zu Unrecht eine Haftung der Beklagten aus § 823 BGB. abgelehnt, indem es den Begriff des verkehrstreichen Bahnübergangs verkannt und die Anbringung von Bahnschranken nicht für erforderlich erachtet habe. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß nach § 18 EBB. eine Verpflichtung der Reichsbahn zur Abschrankung des Bahnüberganges einer Nebenbahn nur besteht, wenn der Übergang „verkehrstreich“ ist. Hat auch eine Anordnung der Aufsichtsbehörde, den hier fraglichen Übergang abzuschranken, nach der Feststellung des Berufungsgerichts zur Zeit des Unfalls nicht bestanden, so war damit, wie das Berufungsgericht nicht verkennt, die Beklagte der Verpflichtung zur selbständigen Prüfung dieser Frage nicht überhoben. Unter Zugrundelegung der in dieser Hinsicht von der Reichsbahn am 28. November 1930 herausgegebenen Richtlinien erachtet das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit einem Sachverständigen vom Standpunkt des Sicherheitsbedürfnisses aus einen Bahnübergang dann für „verkehrstreich“, wenn der Verkehr auf dem Wege häufiger so stark ist, daß der Wegebenufer der Beobachtung der Bahnstrecke keine ausreichende Aufmerksamkeit mehr zuwenden kann. Da — wie es zur Begründung in diesen Richtlinien weiter heißt — die Zahl der den Wegübergang befahrenden Züge gegenüber der Zahl der die Bahn kreuzenden Fuhrwerke und Personen fast immer nur verhältnismäßig gering sei, so sei freilich in erster Linie der Straßenverkehr für die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse als maßgebend anzusehen. Die Beurteilung könne jedoch nicht immer auf die Größe des Straßenverkehrs allein abgestellt werden, weil Zug- und Straßenverkehr häufig nicht gleichmäßig auf die verschiedenen Zeitabschnitte verteilt seien und zeitweise dichter Zugverkehr mit starkem Straßenverkehr zusammenfallen könne. Wenn hiernach als entscheidend angesehen wird, ob auch zu den Zeitabschnitten, die den stärksten Verkehr aufweisen, weder die Bahnstrecke so stark befahren noch die sie überquerende Straße so stark befahren und begangen wird, daß erfahrungsgemäß die Aufmerksamkeit der Wegebenufer von der Erkennung und Beobachtung jedes einzelnen sich nähernden Zuges abgelenkt wird, so ist dieser Auffassung aus

Rechtsgründen nicht entgegenzutreten. Daß der allgemeine Sprachgebrauch — wie die Anschlußrevision meint — von dieser Auffassung abweiche, kommt schon deswegen nicht in Frage, weil es sich hier im besonderen darum handelt, den Begriff „verkehrsreich“ mit Beziehung auf den Eisenbahnübergang — nicht in ganz allgemeinem Sinne — anzuwenden. Läßt aber die vom Berufungsgericht als maßgeblich erachtete Begriffsbestimmung des „verkehrsreichen Überganges“ keinen Rechtsirrtum erkennen, so ist es im wesentlichen Sache der tatsächlichen Beurteilung, ob der in Betracht kommende Verkehr unter den gegebenen Verhältnissen in der Tat diesem Begriff entspricht. Hiernach ist es unter den vorliegenden Umständen rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit den Gutachten der Sachverständigen der Auffassung ist, es habe sich hier nicht um einen „verkehrsreichen“ Übergang gehandelt. Bei dieser der selbständigen Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegenden Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse ist es auch belanglos, daß mehrere Zeugen den Straßenverkehr für lebhaft erklärt haben . . .

2. Dagegen beanstandet die Anschlußrevision mit Recht, daß das Berufungsgericht den der Beklagten nach § 831 BGB. offenstehenden Entlastungsbeweis wegen der Überwachung des Lokomotivführers U. für geführt erachtet . . . (Wird ausgeführt.)