

72. 1. Sind §§ 18 und 46 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.? Darf das Gericht nachprüfen, ob ein Bahnübergang „verkehrsreich“ war?

**2. Zur Abwägung der Ursächlichkeit des beiderseitigen Verschuldens und der beiderseitigen Betriebsgefahr bei einem Zusammenstoß von Kraftwagen und Eisenbahn.**

BGB. § 823 Abs. 2. RFG. § 17. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 542) — EBBD. — §§ 18, 46.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 7. Juli 1942 i. S. D. (Rl.) w. Deutsche Reichsbahn (Befl.). VI 136/41.

- I. Landgericht Traunstein.  
II. Oberlandesgericht München.

Der Kläger fuhr am 22. Dezember 1938 gegen 14 Uhr 30 mit seinem Personenkraftwagen auf der Landstraße von R. nach A. Neben ihm saß der Ingenieur G. In einiger Entfernung vor den ersten Häusern von A. wird die Straße vom Schienensrang einer Nebenbahn der Reichsbahn geschnitten, und zwar, von der Fahrtrichtung des Klägers aus betrachtet, von rechts her in einem spitzen Winkel von etwa 50 Grad. Der Bahnübergang ist unbeschränkt und unbewacht. In 187 m Entfernung vor dem Übergange war die eine rauchende Lokomotive darstellende Warntafel für unbeschränkte Bahnübergänge aufgestellt. Ferner befand sich vor dem Übergange das in § 18 Abs. 9 EBBD. vorgesehene Warnkreuz.

Während sich der Kläger dem Übergange näherte, fuhr gleichzeitig von rechts her mit 40 km Geschwindigkeit ein Personenzug der Eisenbahn heran. Der Kläger fuhr in ihn hinein. Er wurde vom Zuge, der zunächst mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfuhr, mitgeschleppt und in einer Entfernung, die er auf 170 m angibt, aus dem Wagen geschleudert. Dabei erlitt er schwere Verletzungen. Sein Begleiter verbrannte in dem inzwischen in Brand geratenen Wagen. Der Zug wurde erst 430 m von der Unfallstelle zum Stehen gebracht.

Der Kläger nimmt die Deutsche Reichsbahn als ersatzpflichtig in Anspruch, und zwar wegen Verschuldens nach § 823 und § 831 BGB. sowie auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes in Verbindung mit § 17 RFG. Er räumt ein, daß ihn selbst ein ursächliches Mitverschulden am Unfall treffe, dessen Abwägung er dem Gericht

überlasse. Er selbst veranschlagt den danach von ihm zu tragenden Teil seines Schadens auf die Hälfte.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Die Revision des Klägers führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

1. Das Berufungsgericht lehnt die Ansicht des Klägers, die Beklagte habe den Wegübergang, weil er verkehrtsreich gewesen sei, mit Schranken versehen oder mindestens durch Lichtzeichen sichern müssen, mit der Begründung ab, das Gericht habe nach der Entscheidung VI 291/38 des erkennenden Senats vom 6. Mai 1939 (DR. Ausg. A 1939 S. 1446 Nr. 15 = SeuffArch. Bd. 93 Nr. 102 = JRR. 1939 Nr. 1094 = WZ. 1939 S. 283) nicht zu prüfen, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt worden sei oder ob die Reichsbahn trotz solcher Genehmigung hätte Schranken anbringen müssen; das schließe die Annahme aus, daß im Nichtanbringen von Schranken ein Verschulden der Bahn liege. Damit verkennt das Berufungsgericht den Inhalt der genannten Entscheidung. Dort hatte das Oberlandesgericht ein Verschulden der beklagten Reichsbahn und ihrer Angestellten verneint und nur ihre Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz bejaht. Es hatte unter Abwägung der beiderseitigen Verursachung nach § 17 RFG. der Beklagten die Hälfte des Schadens auferlegt und bei der Würdigung der Höhe der Betriebsgefahr der Bahn berücksichtigt, daß der Übergang unbeschränkt war und eine Bodenhebung dem sich nähernden Kraftwagenführer die Dichter des Zuges auf einem Teile der Strecke verdeckt hatte. Die Revision der Reichsbahn meinte, die bauliche Gestaltung der Bahnanlage unterliege nicht der richterlichen Nachprüfung und Beurteilung. Demgegenüber betont das erwähnte Urteil die Befugnis des Gerichts, die Höhe der Betriebsgefahr einzuschätzen, und sagt, es handele sich dabei um keine Nachprüfung von Verwaltungs- oder Hoheitsakten; das Gericht prüfe nicht und habe nicht zu prüfen, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt worden sei oder ob etwa die Reichsbahn trotz solcher Genehmigung Schranken hätte anbringen müssen, sondern es prüfe — eben weil schon vom Berufungsgericht ein Verschulden der Reichsbahn zu ihren Gunsten verneint worden war — nur, in welchem Maße die Betriebsgefahr, die mit der Benutzung der be-

stehenden Anlage verbunden sei, für den Unfall ursächlich gewesen sei. Damit hat das Reichsgericht nicht ausgesprochen, daß auch in anderen Fällen, — in denen es sich nicht nur um die Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahren, sondern auch darum handelt, ob die Reichsbahn ein für den Unfall ursächliches Verschulden trifft, — das Gericht nicht prüfe und nicht zu prüfen habe, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt worden sei, und es hat insbesondere nicht etwa ausgesprochen, daß ganz allgemein die Gerichte nicht befugt seien, zu prüfen, ob ein Übergang durch Schranken oder sonstwie hätte gesichert werden müssen.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist auf Grund des Art. 91 WeimVerf. von der Reichsregierung durch Verordnung vom 17. Juli 1928 mit Geltung für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands (§ 1) erlassen worden und gilt seitdem auch für die hier in Betracht kommende Nebenbahn. Sie steht einem Gesetze gleich. Ihre Bestimmungen sind Rechtsnormen im Sinne der §§ 549, 550 ZPO. und unterliegen der Auslegung durch das Revisionsgericht (RGZ. Bd. 144 S. 67).

Wie der III. Zivilsenat des Reichsgerichts in der Entscheidung III 75/39 vom 19. Januar 1940 (RGZ. Bd. 162 S. 364) ausgeführt hat, übt die Reichsbahn, indem sie sich mit dem Unternehmen der Beförderung von Personen und Gütern auf den Boden des bürgerlichen Rechtsverkehrs begibt, keine hoheitliche Gewalt oder Fürsorge aus. Sie wird vielmehr im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreise tätig, und die Sicherung des Bahnbetriebes über Straßent Kreuzungen dient nicht nur der gesicherten Durchführung des Betriebes, sondern auch den Belangen der Wegebenußer. Insofern ist die Einrichtung der Bahnschranken allgemeine Verkehrssicherungspflicht, wie sie nach ständiger Rechtsprechung jedem obliegt, der auf Grundstücken, die ihm gehören oder seiner Verfügung unterliegen, einen Verkehr für Menschen eröffnet oder zuläßt.

Welche Bedeutung der in § 23 des Reichsbahngesetzes (in der Fassung vom 4. Juli 1939) vorgesehenen Feststellung der Pläne für den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen, der sogenannten Planfeststellung, bei der Prüfung der Frage zukommt, ob die Reichsbahn die ihr als Eisenbahnunternehmerin obliegende allgemeine Verkehrssicherungspflicht erfüllt hat, kann unerörtert bleiben; denn in Bayern ist die Planfeststellung erst

durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 eingeführt worden, und keine Partei hat behauptet, daß die hier in Betracht kommende Nebenbahn auf Grund einer Planfeststellung erbaut oder verändert und daß dabei wegen des hier fraglichen Überganges eine Bestimmung über die Beschränkung oder deren Unterlassung getroffen worden sei.

Über das Maß dessen, was jeder Eisenbahnunternehmer, also auch die Reichsbahn, zur Sicherung des Verkehrs zu leisten hat, enthält die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung in den §§ 18 und 46 Bestimmungen, die, weil sie offenbar zum Schutze der Verkehrssicherheit bestimmt sind, als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. anzusehen sind. Verletzt die Reichsbahn schuldhaft eines dieser Schutzgesetze, so haftet sie wie jeder andere Eisenbahnunternehmer dem Verletzten für den entstandenen Schaden. Ob ein schuldhafter Verstoß gegen das Schutzgesetz vorliegt, haben im Streitfalle die Gerichte zu entscheiden. Diese Entscheidung ist nicht etwa durch die Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung oder eine sonstige Gesetzesbestimmung einer anderen Stelle übertragen worden.

Der im vorliegenden Falle zur Anwendung kommende § 18 (3) EBB. bestimmt in Abs. 1: „Verkehrsreiche Wegübergänge sind mit Schranken zu versehen oder in anderer Weise zu sichern“. Die Ausnahmebestimmung des zweiten Satzes (bei einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km in der Stunde) kommt unstreitig nicht in Betracht, und es ist auch von keiner Seite behauptet worden, daß die Voraussetzung für die Ausnahmebestimmung des dritten Satzes (Zulassung einer Ausnahme durch die Aufsichtsbehörde) gegeben sei. Danach hat die Beklagte, wenn der Wegübergang verkehrsreich im Sinne des § 18 war, gegen ein Schutzgesetz verstoßen. Hat sie das Vorliegen dieser Voraussetzung von sich aus verneint und deshalb von der Anbringung von Schranken oder einer anderen Sicherung Abstand genommen, so muß das Gericht prüfen, ob die Ansicht der Beklagten zutreffend war oder nicht<sup>1)</sup>. Dabei bleibt selbstverständlich beiden Parteien überlassen, dem Gericht alles darzulegen, was geeignet ist, die Stellungnahme der Beklagten zu rechtfertigen oder sie als unrichtig erscheinen zu lassen.

<sup>1)</sup> Vgl. RGZ. Bd. 148 S. 303 (309). D. G.

Der Abs. 2 des § 18 (3) EBB. gibt, wenn Zweifel darüber bestehen, ob ein Wegübergang verkehrsrreich ist, dem Eisenbahnunternehmer die Möglichkeit, die Aufsichtsbehörde anzurufen, die dann im Benehmen mit der Landespolizeibehörde darüber entscheidet; kommt hierbei keine Einigung zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister. Daß von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht worden sei, ist von keiner Seite behauptet worden. Deshalb bedarf es keiner Erörterung, ob, wenn die Beklagte auf Grund einer solchen Entscheidung von der Anbringung von Schranken Abstand genommen hätte, darin überhaupt noch ein sie treffendes Verschulden gesehen werden könnte.

Hiernach muß das Berufungsgericht prüfen, ob der Wegübergang im Dezember 1938 verkehrsrreich und deshalb die Unterlassung des Anbringens von Schranken schuldhaft war. Ausreichende Behauptungen in dieser Richtung hat der Kläger aufgestellt, und es ist darüber auch schon im ersten Rechtszuge Beweis erhoben worden.

2. Der Angriff der Revision, das Berufungsgericht habe bei Prüfung der Haftung der Beklagten auf Grund des § 831 BGB. die an den Entlastungsbeweis zu stellenden Anforderungen verkannt, geht fehl. Die Entscheidung wird durch die Feststellung des Berufungsgerichts getragen, die Reichsbahn habe die beiden Beamten fortdauernd planmäßig überwacht und ihre Tätigkeit auch unerwartet nachgeprüft, es hätten sich aber seit langer Zeit keine Beanstandungen ergeben. Wenn die Revision geltend macht, die Beklagte hätte darlegen müssen, daß sie dem Lokomotivpersonal ausreichende Anweisungen gerade über ihr Verhalten bei der Annäherung an einen schienengleichen Straßenübergang gegeben habe, so ist demgegenüber auf die zutreffende Feststellung des Berufungsgerichts zu verweisen, der Dienst sei durch eingehende Dienstsanweisungen geregelt, die auch Vorschriften über das Verhalten in Fällen der vorliegenden Art enthielten.

3. Mit Recht bemängelt die Revision die Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahren. (Es folgen Erörterungen über das Verhalten des Lokomotivführers und des Heizers, insbesondere über die Unterlassung vorgeschriebenen Läutens und Pfeifens und über zu spätes Bremsen. Dann wird fortgefahren.)

Um abwägen zu können, inwieweit das Unterlassen des Läutens oder das Verhalten des Klägers für die Entstehung des Unfalls und

für die Höhe des Schadens ursächlich waren, bedarf es der Prüfung, ob der Kläger durch Läuten bis zum Übergange so zeitig gewarnt worden wäre, daß er den Unfall noch hätte vermeiden oder doch hätte abschwächen können. Das gilt auch von der Unterlassung eines kräftigen Warnungspiffes in dem Zeitpunkt, als der Heizer den Kraftwagen mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Übergang zufahren sah. Ergibt die Prüfung, daß der Kläger durch Läuten oder Pfeifen noch hätte gewarnt werden können, so war das Unterlassen nicht weniger ursächlich als die eigene Unaufmerksamkeit des Klägers, sei es für die Entstehung des Unfalls, sei es für die Höhe des Schadens.

Den Rechtsfehler, daß es zwar erörtert, was auf beiden Seiten die Betriebsgefahr erhöht hat, aber nicht prüft und abwägt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist, begeht das Berufungsgericht auch bei der Würdigung des Verhaltens des Lokomotivführers, der laut Feststellung des Berufungsgerichts nach dem Zurufe des Heizers, ein Kraftwagen sei in den Zug gefahren, noch eine Minute bis zum Bremsen hat verstreichen lassen. Es fehlt die Prüfung, ob nicht die Schwere des Unfalls und damit die Höhe des Schadens, wie der Kläger behauptet, gerade darauf zurückzuführen ist, daß der Zug den Wagen so weit mitgeschleppt hat, und ob nicht deshalb das nicht nur unzweckmäßige, sondern auch vorschriftswidrige und schuldhafte Verhalten des Führers und des Heizers für die Höhe des Schadens vorwiegend ursächlich gewesen ist.