

20. Liegt höhere Gewalt vor, wenn Bahngleise unmittelbar am Ufer eines Baches entlang verlegt sind, der häufig Hochwasser führt, und infolge Wollenbruchs und Hochwassers der Bahndamm abrutcht, ein Schienenbruch eintritt und ein Zug in den Bach stürzt?
 Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207) — RStG. — § 1.

V. Zivilsenat. Urt. v. 16. April 1943 i. S. N. u. a. (Rl.) w. R.-S.-EisenbahnAG. (Bekl.). V (VI) 181/42.

I. Landgericht Bonn.

II. Oberlandesgericht Köln.

Am 4. November 1940 kam der Straßenbahnschaffner N., der Ehemann der Erstklägerin und Vater der Kläger zu 2 und 3, dadurch

zu Tode, daß ein Triebwagen der von der Beklagten betriebenen Bahn, in dem er fuhr, zwischen B. und A. an einer Stelle verunglückte, wo die Bahn auf der Provinzialstraße dicht am Ufer der damals starkes Hochwasser führenden B. ihren Weg nimmt. Das Hochwasser hatte hier den Straßenbamm angegriffen. Als der Triebwagen diese Stelle befuhr, brach ein Teil der Straße unter den Schienen auf eine Länge von 40 m ein; die Schienen gaben nach; der Wagen neigte sich zur Seite und stürzte in die B. N. konnte sich nicht retten und ertrank.

Die Kläger verlangen von der Beklagten Ersatz des ihnen entstandenen Schadens. Sie haben beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die drei Kläger 1120,25 RM. sowie vom 5. November 1940 bis 31. März 1952 eine Rente von monatlich 76,06 RM., ferner an die Erstklägerin 150,80 RM. zu bezahlen. Die Beklagte hat ihre Ersatzpflicht nach Grund und Höhe bestritten und geltend gemacht, der Unfall sei durch höhere Gewalt verursacht worden.

Das Landgericht hat die Klage in Höhe von 150,80 RM. abgewiesen und die übrigen Ansprüche der Kläger dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht die Klage in vollem Umfang abgewiesen. Die Revision der Kläger führte zur Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte habe den Beweis geführt, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden sei, und hat demgemäß nach § 1 RStG. und § 2 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691) die von den Klägern erhobenen Ansprüche für unbegründet erachtet.

Demgegenüber rügt die Revision mit Recht, daß das Berufungsgericht den Begriff der höheren Gewalt verkannt habe. Unter höherer Gewalt ist nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. z. B. RGZ. Bd. 104 S. 150, Bd. 109 S. 172, Bd. 117 S. 12; RWrt. vom 19. November 1917 in EisenbEntsch. Bd. 36 S. 74; RWrt. v. 8. Januar 1931 in JW. 1931 S. 865 Nr. 11) ein Ereignis zu verstehen, dessen Ursachen außerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn und ihrer Einrichtungen liegen, dessen Eintritt auch bei Anwendung

aller der Eisenbahn zuzumutenden Sorgfalt nicht zu verhindern ist und das auch nicht wegen seiner Häufigkeit von der Bahn in Kauf genommen und vertreten werden muß. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat der Eisenbahunternehmer zu beweisen. Diesen Beweis kann die Beklagte im vorliegenden Falle schon deshalb nicht führen, weil sie nicht darzutun vermag, daß der Unfall lediglich durch ein von außen her in den Eisenbahnbetrieb hineinwirkendes Ereignis verursacht worden sei. Unter einem solchen Ereignis im Sinne der genannten Rechtsprechung ist nicht ein örtlich von außen kommendes, sondern ein Ereignis betriebsfremden Ursprungs zu verstehen, d. h. ein solches, dessen Ursachen nicht innerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn liegen. Zwar ist es richtig, daß im vorliegenden Falle von außen her wirkende Umstände, der Wollenbruch und das Hochwasser, für den Sturz des Triebwagens in den Bach und den Tod des N. ursächlich gewesen sind. Daneben haben aber auch die besonderen Einrichtungen der Bahn den Unfall herbeigeführt. Denn die Bahngleise sind an der Unfallstelle, wo die Provinzialstraße auf eine Länge von 40 m eingebrochen und abgerutscht ist, unmittelbar am Ufer des häufig Hochwasser führenden Baches entlang verlegt. Diese Art der Bahnanlage bringt aber, namentlich in Hochwasserzeiten, naturgemäß für den Eisenbahnbetrieb besondere Gefahren mit sich. Schon aus diesem Grunde muß im vorliegenden Fall angenommen werden, daß der Unfall nicht allein durch die erwähnten äußeren, elementaren Ereignisse, sondern auch durch Gefahrumstände verursacht worden ist, die ihre Wurzeln innerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn haben; würde die Bahn dort nicht am Ufer in unmittelbarer Nähe des Baches entlangführen, so hätte das durch den Wollenbruch verursachte Hochwasser den Bahnkörper — d. h. die insoweit als Bahnkörper dienende Provinzialstraße — nicht in einer Weise angreifen können, wie es hier der Fall gewesen ist. Die Beklagte kann sich unter diesen Umständen gegenüber dem Klageanspruch nicht auf höhere Gewalt berufen. Sie will zwar alles Erforderliche getan haben, um die Sicherheit der Fahrbahn zu gewährleisten. Da aber die Bahnstrecke hier stärker gefährdet war als andere Strecken, hätte die Beklagte, um das Nichtvorhandensein einer im Betriebskreise der Bahn begründeten Unfallursache darzutun, nachweisen müssen, daß sie für eine solche Unfälle ausschließende Befestigung des Fahrdammes gesorgt habe. Sie hat jedoch den ihr ob-

liegenden Beweis, daß dies geschehen sei, nicht geführt. Nach dem Gutachten des Kreisbauamts S. war zwar der im Jahre 1934 errichtete Straßendamm „aus gutem bindendem Material“ geschüttet, der Böschungsfuß durch eine starke Steinschüttung gesichert und oberhalb der Steinschüttung ein kräftiges Böschungspflaster ausgeführt. Dieses reichte aber nur bis etwa zur Hälfte der Böschungshöhe, während die Böschung oberhalb des Böschungspflasters nur durch eine geschlossene Rasenarbe gesichert war. Nach dem von der Beklagten selbst vorgelegten Gutachten des Sachverständigen L. ist aber der Erdrutsch infolge der Durchfeuchtung des Erdreichs eingetreten. Das Wasser, das zeitweilig sogar zwischen den Schienen, also oberhalb des Böschungspflasters über das Ende der Grasnarbe hinaus, gestanden hat, hat den Erdkörper des Damms völlig durchfeuchtet und aufgeweicht, so daß die durchfeuchteten Erdmassen die Neigung hatten abzurutschen. Als dann das Gewicht des Triebwagens den Erdrudr noch weiter verstärkte, ist nach Ansicht dieses Gutachters der Damm auseinandergebrochen und hat auch das Böschungspflaster vor sich her in den Bach geschoben. Bei dieser Sachlage und unter Berücksichtigung dessen, daß der Bach häufiger Hochwasser führte, kann nicht gesagt werden, die Beklagte habe den Beweis geführt, daß der Fahrdamm angesichts der oben geschilderten besonderen Gefahrenlage gegen Beschädigung und Zerstörung durch Hochwasser ausreichend geschützt gewesen wäre. Besteht hiernach zum mindesten die Möglichkeit, daß der Unfall auch auf eine unzulängliche Befestigung des Fahrdammes und damit auf mangelnde Betriebssicherheit der Fahrbahn zurückzuführen ist, so kann nicht als von der Beklagten bewiesen angesehen werden, daß der Unfall lediglich durch ein außerhalb des Betriebskreises der Bahn liegendes Ereignis verursacht worden sei. Da sie vielmehr die Unmöglichkeit einer Mitverursachung des Unfalls durch einen innerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn liegenden Umstand nicht dargetan hat — alles Unaufgeklärte geht hierbei zu ihren Lasten —, kann der Beweis der Verursachung durch höhere Gewalt nicht für geführt erachtet werden.

Hiernach bedarf es nicht der weiteren von der Revision angeregten Prüfung, ob höhere Gewalt auch deshalb nicht vorliegt, weil das Unglück bei Anwendung größter Sorgfalt und aller der Beklagten zuzumutenden Vorkehrungen hätte abgewendet oder das Maß seiner Schadenswirkungen hätte vermindert werden können.