

57. 1. Zum Begriffe des Betriebsunternehmers im Sinne der Haftpflichtgesetze.

2. Kann es dem Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs zum Verschulden angerechnet werden, daß er die Sicherung eines unbeschränkten Eisenbahnübergangs durch eine Warnlichtanlage nicht für erforderlich gehalten hat, wenn die Aufsichtsbehörde nach Prüfung der Verhältnisse zu derselben Auffassung gelangt war?

HaftpflichtG. § 1. Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691) § 1. BGB. § 823.

V. Zivilsenat. Ur. v. 7. September 1943 i. S. Kleinbahn AG. R.-Sch. und 1 and. (Bekl.) w. R. Verkehrs-AG. (Rl.). V 20/43.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Erstbeklagte ist Eigentümerin der Kleinbahn R.—Sch. Durch einen als „Betriebsvertrag“ bezeichneten Vertrag hat sie die Zweitbeklagte, eine GmbH., zur „Betriebsführerin“ bestellt. Bei dieser ist nach § 4 ihres Gesellschaftsvertrags Gegenstand des Unternehmens u. a. der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen, ferner die Beteiligung an Gesellschaften anderer und ähnlicher Art. Nach § 3 des „Betriebsvertrags“ liegt der Betriebsführerin „die Leitung der gesamten Betriebsverwaltung, die Unterhaltung der ganzen Bahnanlage nebst allem Zubehör einschließlich der Betriebsmittel, die Verwaltung der Betriebsentnahmen, soweit sie nicht an den Vorstand abzuführen sind, und die Bestreitung der

Betriebsausgaben aus den Betriebseinnahmen, die Feststellung der Fahrpläne und Tarife und die Anstellung und Entlassung von Betriebsbeamten“ ob. Die Einzelheiten sind in den folgenden Bestimmungen des Vertrags näher geregelt. Als Vergütung erhält die Betriebsführerin einen festen Mindestbetrag; dazu ist sie am Überschusse der gesamten Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beteiligt.

Die Kleinbahn R.—Sch. kreuzt am Südostrausgange des Stadtteils R.—G. die Verkehrsstraße R.—L., die sog. Pr. er Chaussee, die zugleich die Nahverkehrsstraße für den eingemeindeten Stadtteil R.—G. bildet. Der Bahnübergang ist unbeschränkt.

Am 27. Dezember 1940 gegen 20 Uhr fuhr ein Omnibus der Klägerin auf der Fahrt von G. nach R. gegen einen aus 15 Wagen bestehenden Güterzug der Kleinbahn. Er brachte die Wagen 10 und 11 des Zuges zum Entgleisen und geriet dann in den Graben neben dem Bahndamm. Der Omnibus wurde erheblich beschädigt; mehrere Insassen trugen leichte Verletzungen davon. Die Klägerin verlangt mit der Klage von den Beklagten als Gesamtschuldnern die Erstattung ihres Schadens.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es nimmt an, daß der Unfall maßgebend allein durch ein grobes Verschulden des Kraftfahrers des Omnibusses verursacht worden sei. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht der Klage zur Hälfte stattgegeben und sie im übrigen abgewiesen. Die Revision der Beklagten hatte nur teilweise Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

1. Zu Unrecht bemängelt die Revision die Entscheidung des Berufungsgerichts insoweit, als es die Zweitbeklagte neben der Erstbeklagten als Betriebsunternehmerin im Sinne der in Frage kommenden Haftungsbestimmungen ansieht. Zwar handelt es sich hier nicht, wie die Revisionserwiderung meint, um eine Auslegung der Bestimmungen des Betriebsvertrags durch das Berufungsgericht, welche die Bedeutung einer tatsächlichen, daß Revisionsgericht als solche bindenden Feststellung habe, sondern um eine Würdigung dieser Bestimmungen daraufhin, ob sich aus ihnen die Merkmale des „Betriebsunternehmers“ im Sinne des Gesetzes ergeben, also um eine Frage der Rechtsanwendung. Die Stellungnahme des Berufungsgerichts ist indessen im Ergebnis frei von Rechtsirrtum. Zutreffend ist es davon

ausgegangen, daß als Betriebsunternehmer anzusehen ist, wer die Eisenbahn für eigene Rechnung betreibt und wem die Verfügung über den Betrieb zusteht (vgl. das schon vom Berufungsgericht angezogene Urteil des erkennenden — früher VI. — Senats in RGZ. Bd. 146 S. 340 [341] und die dort angeführten früheren Entscheidungen). Wenn das Oberlandesgericht dann auf Grund einer Würdigung der Bestimmungen des Betriebsvertrags zu dem Ergebnis gelangt ist, daß diese Bestimmungen, wenn man sie in ihrer Gesamtheit betrachte, zu der Annahme berechtigen, daß der Betrieb der Kleinbahn für Rechnung beider Parteien geführt worden sei und daß beiden gemeinsam die Verfügung über den Betrieb zugestanden habe, so ist dieses Ergebnis rechtlich nicht zu beanstanden, selbst wenn sich gegen die Tragfähigkeit einzelner Erwägungen Bedenken erheben lassen sollten.

Die Revision meint, die Entscheidung, ob auch die Zweitbeklagte als Betriebsunternehmerin anzusehen sei, müsse darauf abgestellt werden, ob die ihr zugewiesenen Aufgaben und die ihr eingeräumten Rechte auch einem betriebsleitenden Vorstand einer Aktiengesellschaft hätten zugewiesen und eingeräumt werden können. Dem kann aber nicht beigetreten werden. Als ausschlaggebend muß vielmehr angesehen werden, daß die Zweitbeklagte eine rechtlich und wirtschaftlich selbständige Unternehmerin ist, der die Verfügung über den Bahnbetrieb mit weitgehender Selbständigkeit zusteht, und daß beide Beklagte den wirtschaftlichen Nutzen aus dem Betriebe gemeinsam ziehen. Wenn das Berufungsgericht, um die Bedeutung und das Maß der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Zweitbeklagten deutlich zu machen, hervorhebt, daß sie „Betriebsführerin“ für sieben Nebenbahnen und sieben Kleinbahnen sei, so ist nicht einzusehen, warum es diesen Umstand nicht hätte berücksichtigen dürfen; ein Rechtsirrtum ist darin nicht zu erblicken.

2. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß die beiden Beklagten nicht nur auf Grund des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 der Klägerin zum Schadensersatz verpflichtet seien, sondern daß sie auch auf Grund des § 823 Abs. 1 sowie auf Grund des § 823 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit § 1 der Straßenverkehrsordnung haften. Das Verschulden der Beklagten erblickt es darin, daß sie keine ausreichenden Sicherungs-

maßnahmen zum Schutze der Verkehrsteilnehmer auf der Pr.er Chaussee gegen die von dem unbeschränkten Bahnübergang ausgehenden Gefahren getroffen hätten.

Die Revision macht demgegenüber geltend, § 1 StWD. sei grundsätzlich auf den Betrieb von Eisenbahnen überhaupt nicht anwendbar. Jedenfalls könne diese Vorschrift „bezüglich der Frage, ob der Vorstand der Beklagten für die Sicherung des hier in Betracht kommenden Übergangs hätte sorgen müssen, nicht in Betracht kommen, weil es sich insoweit nicht um ein Verhalten bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr“ handele. Eines Eingehens auf diese Fragen bedarf es indessen nicht, weil die in § 1 StWD. ausgesprochene Verpflichtung, eine Gefährdung des Verkehrs nach Möglichkeit zu vermeiden, sich für die Beklagten bereits als allgemeine Rechtspflicht aus ihrer Stellung als Unternehmer des Eisenbahnbetriebs ergab und der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten jedenfalls im vorliegenden Falle nicht verschieden ist, ob man sie nun unter dem rechtlichen Gesichtspunkte der allgemeinen Rechtspflicht des Unternehmers, deren Verletzung die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 1 BGB. begründet, oder unter dem Gesichtspunkte der in § 1 StWD. umschriebenen Pflichten des Teilnehmers am Straßenverkehr betrachtet. Auch das Berufungsgericht ist anscheinend dieser Auffassung, da es zur Begründung der Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit § 1 StWD. lediglich auf die zur Begründung der Haftung aus § 823 Abs. 1 gemachten Ausführungen Bezug nimmt.

Das Berufungsgericht macht es den Beklagten zum Vorwurf, daß sie die Warnlichtanlage, die am Ende des Jahres 1941 angebracht worden ist, nicht früher hergestellt hätten. Hierbei berücksichtigt es aber nicht, daß die Aufsichtsbehörde der Beklagten, der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht in S., durch Schreiben vom 4. Juli 1940 den Polizeipräsidenten in R. auf eine Eingabe wie folgt beschieden hat: Die Einrichtung einer Warnlichtanlage könne von Aufsichts wegen nicht auferlegt werden; wie die Bahn ihm mitteile, sei sie jedoch bereit, auf der Grundlage des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1211) zusammen mit dem Wegeunterhaltungspflichtigen das Warnlicht einzurichten; Verhandlungen zwischen den beiden Parteien seien im Gange;

er stelle anheim, zu veranlassen, daß diese Verhandlungen zum Abschluß gebracht würden, damit die Bahn den Antrag auf Einrichtung des Warnlichtes der Aufsichtsbehörde vorlegen könne. Hiermit hat die Aufsichtsbehörde nach Prüfung der Verhältnisse auf eine Eingabe des Polizeipräsidenten hin als ihre Auffassung amtlich zum Ausdruck gebracht, daß die Beklagten zur Einrichtung einer Warnlichtanlage nicht verpflichtet seien. Dann kann es aber den Beklagten nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn sie derselben Auffassung waren wie ihre Aufsichtsbehörde. Wenn das Berufungsgericht an anderer Stelle dem Sinne nach ausführt, die den Beklagten als Unternehmern obliegende Verkehrssicherungspflicht könne es mit sich bringen, daß sie weitere Sicherungsmaßnahmen treffen müßten, als von der Aufsichtsbehörde angeordnet würden, so wird damit nicht der entscheidende Gesichtspunkt getroffen. Im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um die Frage, ob die Beklagten unabhängig von einer Anordnung der Aufsichtsbehörde verpflichtet waren, von sich aus zu prüfen, ob die Anbringung einer Warnlichtanlage geboten sei, sondern darum, ob es ihnen zum Verschulden angerechnet werden kann, wenn sie sich eine Auffassung gebildet haben, zu der auch ihre Aufsichtsbehörde noch wenige Monate vorher nach Prüfung der Verhältnisse gelangt war. Das ist zu verneinen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß ein Verstoß gegen gesetzliche Sonderbestimmungen, welche die Sicherung von Wegeübergängen betreffen, weder von der Klägerin behauptet noch vom Berufungsgericht festgestellt worden ist.

Das Berufungsgericht hat ferner erwoogen, ob außer der Warnlichtanlage noch weitere Sicherungsmaßnahmen zu treffen gewesen wären. Es meint, das Verlangen der Klägerin nach solchen könne nicht als verfehlt bezeichnet werden. Nach Auffassung der Klägerin wäre in Betracht gekommen, die Straßentreuzung zu unterführen oder zu überführen, den Übergang zu beschränken, mindestens aber die Rüge bei Dunkelheit durch Personen mit roten Laternen über die Landstraße geleiten zu lassen. Das Berufungsgericht führt dazu aus, eine Über- oder Unterführung würde ersichtlich zu große Kosten verursacht haben. Auch das jedesmalige Durchschleusen eines den Übergang durchfahrenden Zuges erscheine bei der heutigen Knappheit an Personal kaum angängig. Wohl aber komme eine Beschränkung des Bahn-

überganges in Frage, und zwar dergestalt, daß die Schranken zu beleuchten gewesen seien. Eine solche Maßnahme würde auch für die Beklagten nicht wirtschaftlich untragbar gewesen sein.

Hier überfieht das Berufungsgericht zunächst, daß nach den Allgemeinen Bestimmungen des Reichsverkehrsministers über die Sicherung von Wegeübergängen in Schienenhöhe durch Warnlichter vom 30. Dezember 1935 (RVerfBl. B 1936 S. 1; Deutscher Reichsanzeiger und Preuß. Staatsanzeiger Nr. 5 vom 7. Januar 1936) und dem auf Nebenbahnen und Kleinbahnen sich beziehenden Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 26. Februar 1936 (RVerfBl. B S. 36) Warnlichter „ebenso wie Schranken“ zur Sicherung von Wegeübergängen i. S. des § 18 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und des § 8 der preuß. „Bau- und Betriebsvorschriften für nebenbahnhähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb“ vom 15. Januar 1914 (Eisenbahn-VerordnungsBl. 1914 S. 41 flg.) allgemein zugelassen worden sind. Das bedeutet, daß da, wo nach den gesetzlichen Bestimmungen eine Beschränkung erforderlich ist, an ihrer Stelle auch eine dem genannten Erlaß entsprechende Warnlichtanlage angebracht werden kann, die dann betriebstechnisch die Aufgabe der Schranke übernimmt. Daraus ergibt sich nicht nur, daß die Forderung des Berufungsgerichts, außer einer Warnlichtanlage eine Beschränkung anzubringen, der Berechtigung entbehrt, sondern auch, daß die Stellungnahme der Aufsichtsbehörde vom 4. Juli 1940 die Verneinung der Notwendigkeit einer Beschränkung in sich schloß.

Im übrigen muß aber auch die Äußerung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht vom 4. Juli 1940 dahin verstanden werden, daß die Aufsichtsbehörde eine Verpflichtung der Beklagten, besondere Maßnahmen zur Sicherung des unbeschränkten Bahnüberganges zu treffen, nicht nur hinsichtlich der Einrichtung einer Warnlichtanlage, sondern überhaupt verneint hat, da sie solche, wenn sie in Betracht gekommen wären, in ihrem Bescheide sicher erwähnt haben würde. Für die Frage eines Verschuldens der Beklagten gilt dann das zur Einrichtung einer Warnlichtanlage Ausgeführte entsprechend. Es bedarf daher keines Eingehens darauf, ob ein „Durchschleusen“ der Züge oder eine ähnliche Maßnahme zweckdienlich und den Beklagten zumutbar gewesen wäre.