

12. Anwendbarkeit des §. 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Arbeitsbahnen.¹

III. Civilsenat. Urth. v. 11. Juni 1880 i. S. N. G. (Rl.) w. R. (Bekl.)
Rep. III. 388/79.

- I. Kreisgericht Kassel.
- II. Appellationsgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Bereits in mehreren Entscheidungen hat das Reichsgericht ausgesprochen, daß der §. 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 auch auf solche Unfälle zu beziehen sei, welche sich bei dem Betriebe sogenannter Arbeitsbahnen ereignen, vorausgesetzt nur, daß eine derartige Bahn in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes einer zum allgemeinen Verkehre bestimmten Eisenbahn gleich stehe. Es bedarf daher keiner grundsätzlichen Erörterung dieser von dem vormaligen Reichsoberhandelsgerichte in demselben Sinne beantworteten Frage (Entsch. Bd. 20 S. 151, Bd. 25 S. 203).

Das Appellationsgericht verkennt den richtigen Gesichtspunkt nicht. Es nimmt aber an, daß die besondere Gefährlichkeit des Betriebes, welche die Unterstellung gewisser Arbeitsbahnen unter §. 1 des Haftpflichtgesetzes bedinge, auf der Anwendung der Dampfkraft zu sehr beschleunigter Fortbewegung auf Eisenbahnschienen beruhe, und gelangt, indem es thatsächlich feststellt, daß im vorliegenden Falle eine solche gefahrrohende Schnelligkeit der Beförderung der Materialwagen auf dem Schienengeleise nicht dargethan sei, unter Bestätigung des erstinstanzlichen Erkenntnisses zur Abweisung der erhobenen Schadensersatzklage.

Die Benutzung der Dampfkraft zur Fortbewegung von Wagen ist indessen weder bei den dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen, noch bei sogenannten Arbeitsbahnen notwendige Voraussetzung der Haftverbindlichkeit des Betriebsunternehmers für Unfälle der in Rede stehenden Art; sonst würde, wie es doch zweifellos der Fall ist, eine Pferdeisenbahn nicht als Eisenbahn² und das ohne Verwendung

¹ S. Entsch. des Reichsgerichts in Civilf. Bd. 1 Nr. 91 S. 247.

² S. v. Nr. 4 S. 9.

einer Lokomotive vorgenommene Rangieren von Wagen nicht als Betriebs- handlung im Sinne des Gesetzes erscheinen.

Bei der Beurteilung der Frage, ob der Betrieb einer dem öffent- lichen Verkehre nicht übergebenen Eisenbahn die Gefahren des gewöhn- lichen Eisenbahnbetriebes mit sich führe, kommen vielmehr alle Umstände des Falles — die Länge und Bauart der Bahn, die Art und Weise des Betriebes, die Notwendigkeit oder Rätlichkeit von Schutzvorrichtungen und Sicherheitsmaßregeln — in Betracht. Insbesondere ist die Ver- wendung von Lokomotiven nur als ein besonderes Moment für die Entscheidung heranzuziehen, die größere oder geringere Fahrgeschwindig- keit der Züge von mehr untergeordneter Bedeutung.

Danach beruht die thatsächliche Feststellung des Appellationsrichters ihrem Grunde nach auf einer rechtsirrtümlichen Auslegung des §. 1 des Haftpflichtgesetzes; es ist die Klage des Imploranten begründet und das angefochtene Erkenntnis zu vernichten.

Bei freier Beurteilung muß, vorbehältlich der Festsetzung der Höhe des Schadenersatzes, nach der Klagebitte erkannt werden, falls dem Be- klagten der Nachweis der Einrede des eigenen Verschuldens des Verun- glückten nicht gelingt.

Die fragliche Arbeitsbahn diene unbestritten zur Materialbeför- derung bei dem Bau der Rassel-Waldkappler Eisenbahn. Der Kläger wurde am 22. Mai 1878 als Bremser bei einem Materialzuge ver- wendet und verunglückte durch Entgleisung zweier Wagen der Art, daß ihm der linke Fuß abgenommen werden mußte. Er verlangt Schadens- ersatz auf Grund der §§. 1 und 3 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871.

Die in voriger Instanz abgehörten sachverständigen Zeugen haben übereinstimmend bekundet, daß die Arbeitsbahn zur Zeit des Unfalls auf eine Länge von $1\frac{1}{4}$ Kilom. hergestellt und mit einem einspurigen, etwa die Hälfte einer gewöhnlichen Eisenbahnspurweite einnehmenden Geleise ver- sehen gewesen sei; letzteres habe einen ziemlich bedeutenden Fall gehabt und sei stets nur von einem aus etwa 20 Wagen bestehenden Zuge, im Durchschnitt täglich mit 15 Zügen befahren worden. Beide Sach- verständige sind der Ansicht, daß zwar bei der geringen Schnelligkeit der Arbeitszüge — sieben Kilometer auf die Stunde — und bei der besonderen Konstruktion des Materials der Betrieb der gedachten Bahn an sich weniger gefährlich sei, als derjenige einer dem öffentlichen Ver- kehre dienenden Eisenbahn, daß jedoch eine besondere Gefahr für jenen

Betrieb darin liege, daß häufig einzelne Wagen aus dem Geleise gefezt würden. Während aber der Experte C. annimmt, daß, wenn nicht unvorsichtig gefahren werde, ein solcher Zufall in der Regel ohne besondere nachteilige Folgen sei, und aus diesem Grunde in Verbindung mit dem Umstande, daß der Lokomotivführer stets in der Lage sei, den Zug in der kürzesten Frist zum Stillstande zu bringen, die fragliche Arbeitsbahn einer gewöhnlichen Eisenbahn nicht gleichstellen zu dürfen glaubt — ist der Sachverständige Th. anderer Meinung; er hält durch die unsichere und ungenügende Konstruktion sowohl solcher Arbeitsbahnen überhaupt, als auch insbesondere der hier in Rede stehenden die aus der geringeren Fahrgeschwindigkeit der Züge hervorgehende mindere Gefährlichkeit für aufgewogen.

Man wird gerade durch den ziemlich bedeutenden Fall des Schienengeleises und die hieraus, sowie aus dem Zustande der Bahnstrecke sich ergebende Gefahr der häufigen Entgleisung einzelner Wagen die Anwendung des §. 1 des Haftpflichtgesetzes bedingt. Beides ist von unmittelbarem Einfluß auf den Betrieb, wie schon daraus hervorgeht, daß der Unternehmer, ungeachtet der geringen Schnelligkeit in der Fortbewegung der Materialzüge auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke, sich veranlaßt fand, Bremsen bei den Wagen zu verwenden. Dem Appellationsrichter ist nicht beizutreten, wenn er ausführt, daß jene Momente in dem gegenwärtigen Rechtsstreite außer Berücksichtigung bleiben müßten, weil sie nicht mit den besonderen Gefahren der Verkehrs-Eisenbahnen, sondern mit dem „Unterbau des Dammes“ — dem Bahnkörper — in Zusammenhang ständen.

Zur Beweiserhebung und Entscheidung über die Einrede des eigenen Verschuldens und eventuell über die Höhe des dem Kläger zuzubilligenden Schadenserfages ist die Sache an die zweite Instanz zurückzuverweisen.“