

42. Beweislast im Falle des § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871, betr. die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. herbeigeführten Lötungen und Körperverletzungen, wenn mit dem eigenen Verschulden des Getöteten oder Verletzten ein Verschulden des Betriebsunternehmers zusammentrifft.

III. Civilsenat. Urth. v. 23. Februar 1897 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. Fr. Wwe. (Kl.). Rep. III. 282/96.

I. Landgericht Wiesbaden.

II. Oberlandesgericht Frankfurt a. M.

Am 19. Mai 1894 um die Mittagszeit kehrte der Ehemann der Klägerin, W. Kr., auf der sog. Holzstraße nach seinem Wohnorte D. zurück. Diese Straße führt unweit des Ortes D. über das Gleise der von Wiesbaden nach Langenschwalbach führenden Eisenbahn. Der hier in gleicher Höhe mit den Schienen befindliche Übergang über die Bahn ist nicht bewacht und mit einer Schutzwehr nicht versehen; wohl aber sind in einiger Entfernung vom Gleise auf beiden Seiten des Bahnkörpers Warnungstafeln angebracht mit der Aufschrift: „Halt! wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung des Zuges in anderer Weise erkennbar wird. § 44 der Bahnordnung.“ Kr. näherte sich dem Übergange auf dem oberen Rande einer Höhle, von wo aus man die auf der Bahnstrecke verkehrenden Züge auf beiden Seiten weithin wahrnehmen und ebenso das Läuten derselben hören konnte. Er ging aber, ohne sich umzusehen, die Hände auf dem Rücken, den Kopf zur Erde geneigt und offenbar in Gedanken versunken, auf die Übergangsstelle zu und wurde hier beim Überschreiten des Gleises von der Lokomotive eines von Wiesbaden herankommenden Zuges erfaßt und getötet. Streitig ist, ob der Lokomotivführer bei der Annäherung des Zuges an die Übergangsstelle in Gemäßheit der Vorschrift des § 21 Ziff. 4 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 das Läutewerk der Lokomotive hat ertönen lassen.

Der von der Witwe des Getöteten gegen den preuß. Eisenbahnfiskus, als Betriebsunternehmer, aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 erhobene Entschädigungsanspruch ist in erster und zweiter Instanz dem Grunde nach für berechtigt erklärt, die zweitinstanzliche Entscheidung aber auf die Revision des Beklagten aufgehoben worden aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht findet zunächst mit dem Landgerichte in dem Verhalten des Ehemannes der Klägerin beim Übergang über das Schienengleise der Bahnstrecke Wiesbaden-D. ein eigenes Verschulden desselben, erklärt aber, abweichend von dem ersten Richter (welcher das Nichtkläuten für erwiesen annahm), für nicht sicher festgestellt, ob von dem Lokomotivführer bei der Annäherung des Zuges

an den Wegübergang geläutet worden sei, oder nicht, und läßt es dem Beklagten zum Nachteil gereichen, daß er die Erfüllung der ihm obliegenden Pflicht zum Läuten nicht bewiesen habe; denn die Bahn könne dem Beschädigten seine Lässigkeit erst dann zum Vorwurf machen, wenn sie ihrerseits alles dasjenige gethan habe, was sie zum Schutze des Publikums zu thun verpflichtet war, und erst die Lässigkeit, welche der vorgeschriebenen Maßnahmen ungeachtet einen Unfall herbeiführe, begründe das von dem Verletzten zu vertretende „eigene Verschulden“ desselben.

Mit Recht greift die Revision diese Ausführungen der Vorinstanz an. Dieselben enthalten zunächst einen Widerspruch, insofern sie ein eigenes Verschulden des Verletzten in ihrem Eingang als vorhanden, in ihrem Ausgang als nicht vorhanden annehmen. Sie verkennen aber auch den Begriff des eigenen Verschuldens im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes und infolgedessen die Beweislast in Bezug auf die Einhaltung, bezw. Unterlassung des vorgeschriebenen Läutens. Wenn der angeführte § 1 die gesetzliche Haftpflicht des Betriebsunternehmers einer Eisenbahn beim Nachweise eigenen Verschuldens des Getöteten oder Verletzten ausschließt, so versteht er unter diesem Verschulden nicht eine besonders geartete oder besonderer Voraussetzungen bedürftige Lässigkeit, sondern — in Übereinstimmung mit den geltenden allgemeinen Grundsätzen — die Außerachtlassung desjenigen Grades von Aufmerksamkeit, der von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen nach den Umständen des Falles vorausgesetzt werden muß.

Vgl. die bei Eger, Reichs-Haftpflicht-Gesetz 4. Aufl. S. 126 flg. angeführten Entscheidungen.

Von diesem Standpunkte aus muß aber im vorliegenden Falle ein Verschulden des Getöteten darin gefunden werden, daß derselbe auf dem ihm wohlbekanntem Wege, ohne sich nach dem herannahenden Zuge umzusehen und ohne die vor dem Bahnübergang stehende Warnungstafel zu beachten, gegen die Vorschriften in § 44 Absf. 2. 5 der Bahnordnung, wonach das Publikum die Bahnübergänge beim Herannahen eines Zuges nicht betreten darf, vielmehr bei der Warnungstafel anhalten muß, das Bahngleise überschritt. Es unterliegt weiter keinem Zweifel, daß dieses Verhalten an sich als Ursache des Unfalles gelten mußte, sofern nicht anderweite Umstände, wie insbesondere ein

vom Betriebsunternehmer zu vertretendes Verschulden, als wesentliche Ursache des Unfalles mitwirkten und demgemäß den an sich gegebenen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Getöteten und dem Unfall ausschlossen. Derartige Umstände aber sind nach allgemeinen Grundsätzen regelmäßig — als Replik gegen die Einrede des eigenen Verschuldens — von der klagenden Partei darzutun, welche rechtliche Folgen zu ihren Gunsten daraus ableitet.

Vgl. die bei Eger a. a. O. abgedruckte Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichtes vom 28. Juni 1876, sowie die daselbst S. 150 flg. ersichtlichen Ausführungen und Entscheidungen, imgleichen die in Eger's Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 6 S. 54 enthaltene Entscheidung des VI. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 26. Juni 1887.

Die Nichtbeobachtung der zum Schutze des Publikums beim Überschreiten der Gleise gegebenen Vorschrift, wonach bei Annäherung eines Zuges an einen in Schienenhöhe liegenden, unbewachten Wegübergang der Lokomotivführer die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten hat, ist, mit der ersten Instanz, als ein Umstand aufzufassen, welcher in seiner Wirksamkeit das eigene Verschulden des Getöteten überwog und wesentlich den Unfall herbeiführte. Nach obigem Grundsatz aber lag die Sache so, daß das Nichtläuten von der Klägerin, nicht das Läuten vom Beklagten zu beweisen war. Wegen Verkennung dieser Beweispflicht war die angefochtene Entscheidung aufzuheben, und die Sache, da der Verurtheilte die Frage nach dem erbrachten Beweise des Läutens oder des Nichtläutens unentschieden gelassen und die sich einander gegenüberstehenden Aussagen der in dem Zuge befindlich gewesenen Bahnbeamten und der außerhalb desselben gestandenen Augenzeugen noch nicht gegeneinander abgewogen hat, in die Vorinstanz zurückzuverweisen.“