

7. Gehört zum „Betriebe einer Eisenbahn“ im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 das Umschlagen einer Weiche durch den Weichenwärter?

VI. Civilsenat. Urf. v. 8. März 1900 i. S. Württemberg. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. Tiefbau-Berufsgenossenschaft (Kl.). Rep. VI. 6/00.

I. Landgericht Stuttgart.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Anlässlich einer Gleiserweiterung des Bahnhofes zu Pforzheim, württembergischer Abteilung, wurden Erdmassen mittels eines besonderen Eisenbahnzuges nach der, Pforzheim nächstgelegenen, Station Brözingen befördert und dort abgeladen. Bei dieser Entladung war etwas Erde in die letzte, gegen Birkenfeld (Linie Pforzheim-Wilbhad) zu gelegene Weiche des Brözinger Bahnhofes — eine dem laufenden Betriebe dienende Weiche — gefallen. Der Bauführer S., württembergischer Bahnbaubeamter, wies den Arbeiter A., einen Vorarbeiter der Unternehmer B. & B., an, diese Erde zu entfernen. Während A. damit beschäftigt war, schlug der Weichenwärter die Weiche um; dadurch kam der rechte Zeigefinger des A. zwischen Schiene und Weichenzunge und wurde durch die Einklemmung zerquetscht.

Die Klägerin, welche verpflichtet war, dem Verunglückten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes eine Rente zu bezahlen, verlangte deswegen gemäß § 98 dieses Gesetzes vom dem verklagten Fiskus Ersatz, mit der Behauptung, derselbe sei dem A. aus § 1 des Haftpflichtgesetzes schadenersatzpflichtig. In erster Instanz wurde der Beklagte zur Erstattung der von der Klägerin bezahlten und noch zu entrichtenden Rentenbeträge verurteilt; die dagegen eingelegte Berufung wurde zurückgewiesen. Die Revision des Beklagten ist gleichfalls zurückgewiesen worden. Der Beklagte hatte in erster Linie bestritten,

daß der Unfall sich bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet habe. In dieser Beziehung besagen die

Gründe:

. . . „Das Berufungsgericht hat, im Ergebnis übereinstimmend mit dem Gericht erster Instanz, den Unfall als einen unter § 1 des Haftpflichtgesetzes fallenden erklärt. Das Berufungsurteil führt aus: das Umschlagen einer Weiche sei ohne Frage eine zum Betriebe der Eisenbahn im Sinne des § 1 a. a. O. gehörige Handlung, wenn es geschehe, um die Weiche in die für ihre demnächstige Durchfahung erforderliche oder — nach erfolgter Durchfahung — in die für die Zeit der Ruhe vorgeschriebene Stellung zu bringen. Aber auch dann liege eine Betriebshandlung vor, wenn — wie im gegenwärtigen Fall nach der Behauptung des Beklagten — der Weichenwärter, nachdem eine das Funktionieren der Weiche möglicherweise störende Verunreinigung derselben eingetreten, und deren Beseitigung angeordnet worden ist, die Weiche zu dem Zweck umschlage, um zu prüfen, ob sie in dem für ihr ordnungsmäßiges Funktionieren erforderlichen Zustande sich befinde; es handele sich hier um eine zur Vorbereitung des Betriebes dienende, ja notwendige Handlung. Der Unfall stehe aber auch mit den dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang; dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich sei — wie dann näher ausgeführt wird — der Mechanismus der Weiche und die mit diesem verknüpfte Gefahr. Die Revision bekämpft diese Auffassung. Die Annahme, daß der Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahn eingetreten sei, erscheine auch dann nicht als gerechtfertigt, wenn das Umlegen der Weiche zur Vorbereitung des Betriebes gebient haben sollte; ebensowenig wie Reparaturarbeiten an dem Bahnkörper und an den Schienen, welche die Erhaltung oder Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit bezwecken, nach den Ausführungen des Reichsoberhandelsgerichtes in den Entsch. desselben Bd. 16 S. 374 dem Eisenbahnbetriebe gleichzustellen seien, gehöre zum Eisenbahnbetrieb im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes eine Handlung, durch welche geprüft und ermittelt werden solle, ob die Eisenbahnanlage und deren einzelne Teile sich in betriebsfähigem Zustande befinden, sofern nicht etwa besondere, in dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe liegende Umstände, wie die Ankunft eines Eisenbahnzuges oder dergleichen, die Ursache seien, in Folge deren eine derartige Handlung einen Unfall herbeiführe. Ein Zu-

sammenhang mit den eigentümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes sei hier nicht ersichtlich; eine solche Gefahr liege auch nicht in dem Mechanismus der Weiche.

Bei Beurteilung des gegenwärtigen Falles kommen für die Frage, ob der Unfall sich „bei dem Betriebe der Eisenbahn“ ereignet habe, zweierlei Akte in Betracht, welche, im Verhältnis eines ursächlichen Zusammenwirkens stehend, gleichwohl hier auseinanderzuhalten sind. Der Arbeiter A. ist verunglückt anlässlich einer von ihm an der Weiche vorgenommenen Thätigkeit, welche die Reinigung der Weiche von der hineingefallenen Erde bezweckte; der Akt aber, durch den A. die Verletzung erlitten hat, war eine bei Gelegenheit seiner Thätigkeit von einem Bahnbediensteten vorgenommene Manipulation: das Umlegen der Weiche durch den Weichenwärter. Jene Reinigung der Weiche könnte allerdings nicht als eine Betriebs-handlung angesehen werden, und der immerhin vorhandene mittelbare Zusammenhang einer solchen Thätigkeit mit dem Eisenbahnbetriebe würde einen hierdurch veranlassenen Unfall nur unter der Voraussetzung als einen Betriebsunfall im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 erscheinen lassen, wenn die Ursache des Unfalles durch den Hinzutritt einer der Sondergefahren des Bahnbetriebes, namentlich einer deswegen erforderlichen Beschleunigung dieser Arbeit, beeinflusst war. Der Vorderrichter hat aber nicht in der Reinigung der Weiche, sondern in dem Umschlagen derselben seitens des Weichenwärters eine die Anwendung des genannten Gesetzes bedingende, zum Betriebe der Eisenbahn gehörige Handlung erblickt, und es ist diese Auffassung mit Rücksicht auf die konkrete Sachlage des Falles nicht als rechtsirrtümlich zu erachten.

In thatsächlicher Beziehung ist zunächst den getroffenen Feststellungen zu entnehmen, daß der Weichenwärter mit demjenigen Umschlagen der Weiche, welches die Verletzung des A. bewirkt hat, nicht etwa bloß eine Mitthätigkeit zur Reinigung der Weiche bezweckt, sondern hierbei in Absicht auf den Gebrauch der Weiche — welche dem laufenden Betriebe diene — mit derselben, behufs Ausübung des Weichendienstes, hantiert hat. Als eine eigentliche, direkte Betriebs-handlung wäre diese Thätigkeit des Bahnbediensteten unbedenklich in dem Fall anzusehen, wenn der Weichenwärter hierdurch, wie die Klägerin behauptet, die Weiche sofort in die für den Betrieb erforderliche Stellung hat bringen wollen; die Weichenstellung dient, wenn auch nicht durch

Inbewegungsetzen von Transportmitteln, so hoch durch bestimmungsgemäße Lenkung der Bahn des Transportes zur Vorbereitung und Durchführung des Betriebes, und bei der Stellung der Weichen für den laufenden Betrieb wird wohl regelmäßig schon die durch den Bahnbetrieb gegebene strenge Ordnung der ineinander greifenden Funktionen eine zeitlich präzise und insofern beschleunigte Ausführung der Thätigkeit erfordern. Bei der auch von der Revision in Bezug genommenen Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichtes (Bd. 16 S. 374) bedeutet das „Umlegen der Weichen“ offenbar eine Verlegung, bauliche Veränderung der Weichenanlage. Nun hat freilich im vorliegenden Falle der Weichenwärter nach der Behauptung des Beklagten mit jenem Umschlagen der Weiche bezweckt, dieselbe „zu probieren“, und es fragt sich, ob auch bei Unterstellung dieses Herganges die Entscheidung des Berufungsrichters sich rechtfertigt. Der erste Richter hat das Moment der „beim Eisenbahnbetrieb allen anderen Rücksichten vorgehenden Eile und Präcision des Fahrdienstes“ auch vorliegend als zutreffend angenommen und hierfür den Unfallbericht des Bauführers S. verwertet, wonach soeben der strenge Befehl gegeben worden war, die Weiche für den laufenden Betrieb, „ehe der Zug wieder abfährt“, in Stand zu setzen. Das Berufungsurteil jedoch erwähnt im Thatsbestand: daß im Augenblick des Umschlagens der Weiche deren Durchfahmung bevorgestanden habe, habe die Klägerin nicht behauptet, und führt weiterhin in den Gründen bei Erörterung der Frage nach einem eigenen Verschulden des Verletzten an, daß nach der Darstellung des Beklagten selbst für Instandsetzung der Weiche, also auch für die Probe, ob sie richtig funktioniere, keine Eile geboten gewesen sei. Allein wenn auch hiernach der Gesichtspunkt einer durch den Betrieb gegebenen besonderen Dringlichkeit der fraglichen Diensthandlung des Weichenwärters außer Betracht zu bleiben hatte, so durfte das Berufungsgericht doch nach Lage der Sache selbst für den entsprechend der Behauptung des Beklagten unterstellten Fall zu dem Ergebnis gelangen, daß der Unfall mit den dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang stehe. Das „Probieren“ einer Betriebsvorrichtung seitens des dieselbe bedienenden Bahnbediensteten kann unter Umständen — so wenn etwa der Maschinenführer vor der Abfahrt seinen Dampfhebel, die Kurbel des Motors, um deren betriebsfähigen Zustand zu prüfen, auf und zu bewegt — schon mehr

als eine vorsorgliche Ermittlungs- und Vorbereitungs­thätigkeit, kann bereits einen Akt des unmittelbaren Betriebes darstellen. Die Grenze wird sich nur nach den thatsächlichen Verhältnissen des Einzelfalles bestimmen lassen. So mag die Handhabung des Weichenhebels im vorliegenden Fall, sofern die Weiche für den demnächstigen Gebrauch probiert wurde, zur Ausübung der Betriebsfunktion des Weichenstellers gehört haben. Ein Rechtsirrtum ist weiterhin in der Annahme des Berufungsgerichtes nicht zu finden, daß dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich der Mechanismus der Weichen sei. Die hierbei in dem Berufungsurteil geschilderte gefährliche Wirkung der Hebelvorrichtung könnte allerdings in ähnlicher Weise auch bei Einrichtungen außerhalb des Bahnbetriebes sich geltend machen. Allein darauf, ob gerade diese Gefahr dem Eisenbahnbetrieb ausschließlich eigen ist, kommt es nicht an; als eine Eigentümlichkeit dieses Betriebes aber darf die Anlage der mit dem eisernen Schienengleise in Verbindung stehenden Bahnweichen, bezw. deren betriebsmäßige Handhabung betrachtet werden.“ . . .