

20. 1. Hat derjenige, der bei der Fahrt auf einer Straßenbahn eine Körperverletzung erlitten hat, Anspruch auf Ersatz des ihm dadurch entstandenen Schadens nur dann, wenn der Unfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren im Zusammenhange steht?

2. Liegt höhere Gewalt vor, wenn der Unfall dadurch herbeigeführt ist, daß in einer Großstadt der Straßenbahnwagen mit einem plötzlich aus einem Hause rückwärts auf die Straße hinausgeschobenen Wagen zusammengestoßen ist?

3. Fällt dem Verletzten ein Verschulden zur Last, wenn er in der begründeten Befürchtung eines unmittelbaren Zusammenstoßes unerlaubterweise den Perron des in der Fahrt begriffenen Straßenbahnwagens zu verlassen versucht?

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

VI. Civilsenat. Ur. v. 9. Januar 1902 i. S. Gr. Berliner Straßenbahn (Bekl.) w. v. N. (Kl.). Rep. VI 357/01.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am 22. Juni 1899 stieß ein der Beklagten gehöriger Motorwagen auf der Fahrt durch die Französische Straße zu Berlin mit einem aus einem Neubau herausgeschobenen Lastwagen zusammen. Der Kläger hatte sich auf dem Vorderperron des Motorwagens befunden und erlitt bei dem Zusammenstoße einen mehrfachen Bruch des Unterschenkels, sowie noch andere Verletzungen. Er verlangte Ersatz des ihm durch den Unfall erwachsenen Schadens von der Beklagten.

Beide Vorinstanzen erachteten den Anspruch des Klägers für begründet. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus den folgenden

Gründen:

„1. Die Revision erachtet die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Unfall des Klägers eine Folge der dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren sei, für nicht gehörig begründet. Beklagte habe unter Beweis gestellt, daß auch ein nicht auf Schienen laufender Wagen von gleicher Schwere und Größe bei dem plötzlichen Hinausschieben des Lastwagens aus dem Thorwege auf die Straße von dem Zusammenstoße würde betroffen sein, da er auch nicht hätte ausbiegen oder zum Stillstand gebracht werden können. Diesen Beweis Antrag habe das Berufungsgericht nicht gewürdigt.

Die unter Beweis gestellte Thatsache ist indes unerheblich.

Nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 haftet, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist. Die Haftpflicht ist also nur davon abhängig gemacht, daß der Unfall eine Folge des Eisenbahnbetriebes ist. Ist dies der Fall, so ist der Anspruch auf Schadenersatz begründet, und kommt es nicht darauf an, ob besondere, dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefahren den Unfall herbeigeführt haben.

Das Gewerbe des Eisenbahnunternehmers besteht nun in dem Transporte von Personen und Gütern, und deshalb gehört die Beförderung von Personen recht eigentlich zu dem Betriebe einer Eisenbahn. Kläger hat die Verletzung, wegen welcher er Schadenersatz verlangt, erlitten, als er auf einem Wagen der von der Beklagten betriebenen Eisenbahn fuhr, und zwar dadurch, daß dieser Wagen mit einem aus einem Neubau herausgeschobenen Lastwagen zusammenstieß. Er ist hiernach zweifellos bei dem Betriebe einer Eisenbahn körperlich verletzt, sein Anspruch auf Schadenersatz begründet, und es kommt nicht darauf an, ob er einen gleichen Unfall auch hätte erleiden können, wenn er einen gewöhnlichen Wagen zum Transport benützt hätte.

Nach dem offenbaren Zwecke des Gesetzes und den demselben zu Grunde liegenden Verhandlungen ist unter den Worten „bei dem Betriebe“, wie auch das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung angenommen hat, aber nicht nur der Betrieb im engsten Sinne, die

Beförderung auf der Bahn, zu verstehen. Es sind damit zwar nicht alle für die Verwaltung des Eisenbahnunternehmens erforderlichen Handlungen gemeint, aber doch diejenigen, welche mit dem Transporte selbst in einem gewissen Zusammenhange stehen, wenn mit ihnen die dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren verbunden sind. Deshalb ist, wenn der Unfall nicht eine Folge des Transportes selbst, sondern einer anderen, durch den Transport bedingten Thätigkeit ist, zu prüfen, ob diese Thätigkeit mit den erwähnten Gefahren verbunden ist, weil nur in diesem Falle der Unfall als bei dem Betriebe der Eisenbahn im Sinne des § 1 des angeführten Gesetzes geschehen anzusehen sein würde. Die bestimmungsgemäße Beförderung auf der Bahn gehört dagegen immer zu dem Betriebe, und daher ist für einen durch diesen herbeigeführten Unfall nach der klaren Vorschrift des Gesetzes stets Ersatz zu leisten, wenn nicht höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten vorliegt.

2. Die Revision meint ferner, daß das Berufungsgericht auch das Vorliegen höherer Gewalt aus unzureichenden Gründen verneint habe; denn es sei nicht festgestellt, daß der Unfall bei langsamem Fahren des Motowagens vermieden sein würde. Überdies fehle jede Begründung dafür, daß gerade in der Nähe eines Neubaus langsam gefahren werden müsse, da auch aus anderen Gebäuden in Übertretung der polizeilichen Vorschriften plötzlich Lastwagen rückwärts herausgestoßen werden könnten, und die Bahn nicht die Verpflichtung habe, Polizeikontraventionen zu vermuten und sich darauf einzurichten.

Es kann indes dahingestellt bleiben, ob die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Zusammenstoß bei Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte abgewendet werden können, gehörig begründet ist. Denn das Berufungsgericht hat festgestellt, daß, was auch allgemein bekannt sei, in Berlin trotz des polizeilichen Verbotes aus Neubauten leichtsinniger- und unbesonnenerweise häufig Wagen herausgeschoben werden. Ist nun, wenn ein solcher Wagen nur eine kurze Strecke vor dem herankommenden Straßenbahnwagen plötzlich auf die Geleise der Eisenbahn gelangt, auch bei der größten Sorgfalt des Eisenbahnunternehmers und seiner Angestellten ein Zusammenstoß nicht zu vermeiden, so handelt es sich um ein Ereignis, das gerade durch die eigentümliche Natur des Eisenbahnbetriebes, das schnelle Fahren sehr schwerer Wagen auf eisernen Schienen und die Unmöglichkeit des Aus-

biegens, herbeigeführt ist, da, wie das Berufungsgericht ferner feststellt, Wagen von gleicher Größe und Schwere, wie Motowagen, die Straßen selten passieren und dann um so leichter schnell zum Stehen gebracht werden können, als sie nicht mit der Schnelligkeit von Motowagen gefahren werden. Mag auch in einem einzelnen, besonders gearteten Falle, wie dies die Revision bezüglich des vorliegenden behauptet, der Zusammenstoß eines rückwärts auf die Straße geschobenen Wagens mit einem anderen Wagen nicht vermeidbar sein, so ist die Gefahr bei einem schnell auf Schienen fahrenden Motowagen eine erheblich größere und dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche. Auf derartige Ereignisse, die in einer Großstadt mit einer gewissen Häufigkeit einzutreten pflegen, muß der Unternehmer einer Straßenbahn von vornherein rechnen. Sie sind als mit dem Betriebe der Straßenbahn im Zusammenhange stehend anzusehen und deshalb nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes von dem Unternehmer zu vertreten, wie dies das Reichsgericht für Fälle ähnlicher Art auch bereits anerkannt hat.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 44 S. 30; Urteil des erkennenden Senates i. S. Gr. Berliner Straßenbahn w. Br. vom 28. Oktober 1901, Rep. VI. 240/01.

3. Ohne Rechtsirrtum nimmt das Berufungsgericht ferner an, daß dem Kläger eigenes Verschulden nicht zur Last fällt, wenn er beim Voraussehen eines Zusammenstoßes in dem Glauben, sich durch Abspringen vom Wagen retten zu können, bereits einen Fuß auf das Trittbrett desselben gesetzt hat. Unrichtig ist die Ansicht der Revision, daß ein zurechnungsfähiger Mensch auch dann schuldhaft handele, wenn er im Momente der Gefahr etwas Sachwidriges thut. Der Senat hat i. S. Westf. Berliner Vorortbahn w. H. in dem Urteile vom 14. November 1901 — Rep. VI. 256/01 — bereits ausgesprochen, daß drohende Gefahr den Mangel an besonnener Überlegung und trotz sachwidrigen Verhaltens das Vorliegen von Fahrlässigkeit ausschließen könne. Einer besonderen Begründung, weshalb Kläger gerade die von ihm ausgeführte Bewegung zur Abwendung der Gefahr für zweckdienlich halten konnte, bedurfte es demnach nicht. Auch kann in dem angeblich sachwidrigen Verhalten des Klägers im Momente der Gefahr nicht höhere Gewalt gefunden werden. Denn die Bestürzung des Klägers ist dadurch verursacht worden, daß er einen Zusammenstoß für unvermeidlich hielt, weil der auf Schienen

laufende Motowagen nicht ausweichen und auch nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden konnte. Es sind also gerade die dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren die Ursache seines Handelns gewesen, und deshalb wird durch die in der Bestürzung des Klägers von ihm vorgenommenen Handlungen die Haftung der Beklagten für die Folgen des Unfalles nicht ausgeschlossen.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civillf. Bd. 44 S. 29 und das vorerwähnte Urteil des Senates vom 14. November 1901." . . .