

98. 1. Was sind im Sinne des § 21 Ziff. 4 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 „unbewachte Wegeübergänge“?

2. Einfluß eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten auf die Haftung des Betriebsunternehmers für den im Betriebe der Bahn entstandenen Unfall.

Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (R.G.Bl. S. 764) § 21 Ziff. 4. § 44 Ziff. 2.

Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (R.G.Bl. S. 691) § 4.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (R.G.Bl. S. 207) § 1.
B.G.B. § 254.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 12. Februar 1903 i. S. sächs. Fiskus (Bekl.)
w. F. (Kl.). Rep. VI 335/02.

I. Landgericht Torgau.

II. Oberlandesgericht Raumburg a. S.

Am späten Abend des 10. Januar 1901 wurde die Klägerin, als sie von einem Besuch beim Bahnwärter B. zurückkehrte, beim Überschreiten eines Gleises von einer Lokomotive erfaßt und verletzt.

Das von dem Bahnwärter B. bewohnte Familienhaus lag zwischen den beiden Eisenbahnlinien, die von E. einerseits nach D., andererseits nach K. führten. Der Platz des Hauses und der dazu gehörige Garten waren durch einen Drahtzaun eingefriedigt. Der Weg vom Hause zur nächsten Straße führte durch einen neben dem Garten befindlichen, durch einen gleichen Zaun eingefriedigten Gang, der an der Stelle endete, wo beide, hier in einer Entfernung von ca. 8 Meter nebeneinander herlaufende, Bahnen die Landstraße von E. nach K. kreuzten. Der Gang wurde nach diesem Straßenübergange zu durch eine zweiflügelige Lattentür abgeschlossen, die von dem eigentlichen Übergange ca. $4\frac{1}{2}$ Meter zurücklag. Die Schranken, die den Übergang absperreten und beim Herannahen eines Zuges herabgelassen wurden, waren für beide Bahnen gemeinsam auf der nordöstlichen Seite der Bahn nach K. und der südwestlichen Seite der Bahn nach D. angebracht.

Als die Klägerin an jenem Abend ca. $\frac{3}{4}$ 11 Uhr aus der Pforte des Ganges heraustrat, kam auf der D. Bahn ein Güterzug gefahren, dessen Lokomotive gerade den Übergang passierte. Gleich danach kam auf der K.'er Bahn ebenfalls ein Zug, und von diesem wurde die Klägerin erfaßt, die in der Absicht, nach K. zu gehen, innerhalb der Schranken auf das Gleise dieser Bahn gekommen war.

Die Klägerin klagte auf Schadenersatz; ihr Anspruch wurde vom Landgerichte dem Grunde nach für berechtigt erklärt, die Berufung des Beklagten zurückgewiesen.

Das übrige ergibt sich aus den folgenden

Gründen:

„Gegenüber dem, nach § 1 des Haftpflichtgesetzes begründeten, Ansprüche der Klägerin hat der Beklagte eingewendet, der Unfall sei durch das eigene Verschulden der Verletzten verursacht worden. Das Berufungsgericht hat auch für bewiesen angesehen, daß ein mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhange stehendes Verschulden der Klägerin vorliege, aber angenommen, daß ein solches Verschulden auch dem Beklagten zur Last falle, und letzteres als die überwiegende Ursache des Unfalls sich darstelle.

Das Verschulden der Klägerin wird zunächst darin erblickt, daß sie, obwohl sie beim Hinaustrreten aus der Gangpforte das Herankommen des ersten Zuges bemerkt und folglich gewußt habe, daß die Schranken des Übergangs niedergelassen gewesen seien, dennoch entgegen dem Verbot in § 44 Ziff. 2 der Bahnordnung für die Nebenbahnen vom 5. Juli 1892 den Übergang betreten habe und nicht bei der Gangpforte stehen geblieben sei. Sei es vielleicht auch so dunkel gewesen, daß sie von dort aus die niedergelassenen Schranken nicht habe sehen können, so habe sie doch wegen ihrer Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen bei nur einiger Sorgfalt wissen können, daß der Übergang auf beiden Seiten abgesperrt gewesen sei.

Ein weiteres Verschulden der Klägerin wird vom Berufungsrichter darin gefunden, daß sie, als sie innerhalb des abgesperrten Raumes auf die zweite, N. er Bahnlinie zuing, unterlassen hat, sich danach umzusehen, ob auf dieser Bahn ein Zug herankomme. Die Urteilsgründe legen näher dar, daß die Klägerin, wenn sie dem Gebote der Vorsicht gemäß darauf geachtet hätte, die Paternen des zweiten Zuges rechtzeitig hätte bemerken können.

Diese Ausführungen geben der Revision nicht Anlaß zur Beschwerde. Sie waren demungeachtet nachzuprüfen, weil sie Bedeutung haben für die Frage, inwiefern das eigene Verschulden der Klägerin ihrem von der Revision bekämpften Ansprüche entgegensteht. Ein Rechtsirrtum liegt ihnen nicht zu grunde. Die Klägerin hat zwar den Zweifel aufgeworfen, ob ihr mit Recht ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Ziff. 2 der Bahnordnung zur Last gelegt werde, da sie doch über keine Absperrung hinausgegangen sei. Allein der Berufungsrichter hat mit Recht angenommen, daß die Klägerin, die wußte, daß wegen der Durchfahrt eines Zuges die Schranken niedergelassen waren, den dadurch abgesperrten Raum nicht betreten durfte. Hatte sie auch den Bahnwärter besucht, und war ihr gleich damit die tatsächliche Möglichkeit geöffnet, von der Seite her den abgesperrten Übergang zu betreten, so gehörte sie doch zu dem Publikum, dem verboten ist, abgesperrte Übergänge zu betreten.

Die Annahme, daß neben dem fahrlässigen Verhalten der Klägerin ein mitwirkendes Verschulden des Beklagten stehe, wird in dem angefochtenen Urteile in folgender Weise begründet: -

Der Zug, der die Klägerin verletzt habe, sei auf der Neben-

eisenbahn von R. nach E. gefahren. Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen bestimme in § 21 Ziff. 4, daß bei der Annäherung des Zuges an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Übergang der Lokomotivführer das vorgeschriebene Läutesignal zu geben habe. Ein Übergang sei nur dann als bewacht anzusehen, wenn der angestellte Bahnwärter in der Lage sei, alle Zugänge zu dem Übergang dem Verkehr zu schließen. Diese Möglichkeit habe bei dem hier in Frage stehenden Übergange gefehlt. Der Bahnwärter sei nicht in der Lage gewesen, den vom Beklagten selbst angelegten Fußweg nach dem von W. bewohnten Familienhause zu sperren. Deswegen habe der Übergang im Sinne des § 21 Ziff. 4 als unbewacht zu gelten, und die Bahnverwaltung habe die Abgabe eines Läutesignals anordnen müssen. Das sei von ihr unterlassen, und damit habe sie gegen das Gebot der Bahnordnung verstoßen. Dieses Verschulden sei die Ursache des Unfalls geworden; denn das Läuten sei geeignet, die dem Gleise sich nähernden Personen auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Daran schließt sich dann die Darlegung, daß auch die Klägerin durch das Läuten aus ihrer Unaufmerksamkeit aufgeschreckt und in die Lage gekommen sein würde, rechtzeitig zurückzuspringen. Darum sei das schuldhafte Unterlassen des Beklagten die eigentliche Ursache des Unfalls, und die eigene Unvorsichtigkeit der Klägerin verliere ihre Bedeutung.

Die erste Grundlage dieser Ausführung ist die Auslegung, die der Berufungsrichter dem Ausdruck „unbewachter Wegeübergang“ in § 21 Ziff. 4 der Bahnordnung gegeben hat, und die von der Revision angegriffen wird. Sie ist diesem Angriff nicht entzogen; denn die Bahnordnung ist wenigstens da als revisible Rechtsnorm anzusehen, wo sie allgemeine Gebote und Verbote für die Betriebsunternehmer und das Publikum enthält.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 48 S. 84, Bd. 43 S. 98. Die Auslegung des Berufungsgerichts muß als irrig abgelehnt werden. Zwar ist es richtig, daß ein Wegeübergang, dessen Zugänge nur zum Teil abgesperrt werden können, nicht als bewacht gelten kann. Aber zu diesen Zugängen sind nur die dem allgemeinen Verkehr geöffneten Wege zu zählen, nicht der private Fußweg, der ein einzelnes Wohnhaus mit der öffentlichen Straße verbindet. Schon die Wortfassung des § 21 führt zu dieser Auslegung; denn ein solcher

auf den Wegeübergang führender Fußweg kann nicht wohl selbst als Wegeübergang bezeichnet werden, der eine Bewachung erforderlich machen kann. Noch deutlicher wird das, wenn man § 21 mit den entsprechenden Vorschriften in der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 vergleicht, auf die von der Revision mit Recht verwiesen ist. Nach § 4 der Betriebsordnung müssen bei Haupteisenbahnen die Übergänge in Schienenhöhe mit leicht sichtbaren Schranken in angemessener Entfernung vom nächsten Gleise versehen sein. Von diesen Übergängen werden aber unterschieden die Übergänge für Fußgänger, bei denen Drehkreuze oder andere in gleicher Weise sichernde Verschlüsse zugelassen werden. Bei Haupteisenbahnen genügt also für einen Fußweg, wie er hier in Frage steht, ein Verschuß der bezeichneten Art. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den § 21 nicht in einem Sinne auszulegen, der an die Bewachung der Nebeneisenbahnen erheblich höhere Anforderungen stellen würde, als an die der Hauptbahnen. Daß die am Ende des Ganges angebrachte Lattenpforte ein ausreißend sicherer Verschuß gewesen ist, kann umsoweniger bezweifelt werden, als nach dem festgestellten Tatbestande die Klägerin nicht im ungewissen darüber gewesen ist, daß sie durch diese Thür auf den abgesperrten Übergang hinausgetreten ist.

Hat hiernach die Notwendigkeit, die Abgabe eines Läutesignals anzuordnen, nicht bestanden, so liegt das vom Berufungsgericht angenommene Verschulden des Beklagten nicht vor, und das auf dieser Annahme beruhende Urteil mußte aufgehoben werden. Dagegen konnte nicht zugleich dem Antrage der Revision auf Abweisung der Klage entsprochen werden.

Nach § 1 des Haftpflichtgesetzes kann sich der Betriebsunternehmer allerdings von der Haftung für den Unfall durch den Nachweis befreien, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Allein diese Vorschrift hat nach der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht den Sinn, daß jedes, auch das geringste, Verschulden des Verletzten die Ersatzpflicht ausschließen soll; vielmehr sollte es darauf ankommen, in welchem Maße jenes Verschulden als mitwirkende Ursache anzusehen sei. Wo seine Bedeutung nach dieser Richtung hin völlig zurücktritt, ist die Ersatzpflicht des Unternehmers nicht als ausgeschlossen angesehen. An die Stelle der dieser Rechtsprechung zu

grunde liegenden Regelung des Verhältnisses der Beteiligten ist jetzt die Vorschrift des § 254 B.G.B. getreten, die den Einfluß einer Mitschuld des Beschädigten an der Entstehung des Schadens auf die Verpflichtung eines anderen zum Schadenersatz allgemein regelt; auch für die Fälle des Haftpflichtgesetzes, wie der erkennende Senat bereits wiederholt, zuletzt in dem Urteil vom 24. November 1902 i. S. Gr. Leipziger Straßenbahn v. Tr., ausgesprochen hat.¹ . . .

Nach § 254 hängt, wenn bei der Entstehung eines Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat, die Verpflichtung zum Ersatz, sowie der Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Also nicht das Verschulden beider Teile soll gegeneinander abgemessen werden, sondern es soll darauf ankommen, inwiefern der eine oder der andere die Ursache des Schadens ist. Auch daraus ergibt sich, daß der § 254 auf die Fälle anwendbar ist, wo die Ersatzpflicht des anderen nicht auf seinem Verschulden beruht; und insbesondere für die Auslegung des § 1 des Haftpflichtgesetzes, daß, wo das Verschulden des Verletzten die alleinige Ursache des Unfalls gewesen ist, der Unternehmer von jeder Ersatzpflicht frei ist. Wo aber dieses Verschulden nur eine mitwirkende Ursache gewesen ist, da ist abzuwägen, in welchem Maße einerseits der Verletzte, andererseits die vom Unternehmer zu vertretende Betriebsgefahr die Ursache gewesen ist, und, je nachdem, der Ersatz ganz oder teilweise zu versagen oder auch ganz dem Unternehmer aufzuerlegen. Im vorliegenden Falle ist aus dem festgestellten Sachverhalte bereits vollständig zu ersehen, wie sich die bei dem Unfall zusammenwirkenden Ursachen zu einander verhalten haben. Das Verschulden der Klägerin ist nicht so schwerwiegend gewesen, daß es als alleinige oder überwiegende Ursache des Unfalls zu gelten hätte. Was ihr zur Last fällt, läuft daraus hinaus, daß sie im Vertrauen auf ihre Kenntnis der örtlichen Verhältnisse gemeint hat, dem von ihr bemerkten Zuge sicher aus dem Wege zu gehen, und dabei nicht genügend sich die Möglichkeit gegenwärtig gehalten hat, daß auch auf der anderen Bahn ein Zug kommen konnte, dessen Annäherung durch das vom ersten Zuge ausgehende Geräusch weniger

¹ S. jetzt oben Nr. 21 S. 75.

bemerkbar sein mußte, und der regelmäßig nicht zugleich mit jenem Zuge eintraf. Es liegt also einer der Fälle vor, wo die Gewöhnung an den Verkehr das Gefühl für die aus ihm entspringenden Gefahren abgeschwächt hat. Unter diesen Umständen ist es entbehrlich gewesen, die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuverweisen; vielmehr handelte es sich lediglich um die Anwendung des § 254 B.G.B. auf das festgestellte Sachverhältnis, und die Sache war demnach zur Endentscheidung reif. Auf Grund des § 254 ist der Klägerin ein Anspruch auf den Ersatz des halben aus dem Unfall vom 10. Januar 1901 ihr erwachsenen Schadens zuerkannt werden.“ . . .