

53. 1. Ist der Bahnmeister nach der Organisation der Staatsbahnen in Preußen ein verfassungsmäßig berufener Vertreter des Eisenbahnfiskus nach §§ 31. 89 B.G.B.?

2. Wann ist ein Unfall „bei dem Betriebe“ einer Eisenbahn erfolgt?

B.G.B. §§ 31. 89. 831.

Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 29. Juni 1903 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. Sch. (Kl.). Rep. VI. 186/03.

I. Landgericht Breslau.

II. Oberlandesgericht baselst.

Der Kläger, der Oberkellner in der Bahnhofswirtschaft zu K. war, wurde am 18. August 1901 auf dem Bahnsteige durch ein vom

Dachgesims des Bahnhofsgebäudes herabfallendes Ziegelstück am Kopfe verlegt. Das Ziegelstück durchschlug zuerst das Glasdach des Bahnsteiges und traf dann den Kopf des Klägers.

Für den durch den Unfall ihm erwachsenen Schaden machte der Kläger den verklagten Eisenbahnfiskus verantwortlich. Das Landgericht wies die Klage ab; das Berufungsgericht erklärte den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt und verwies die Sache zur Entscheidung über die Höhe des Anspruchs an die erste Instanz zurück. Auf die Revision des Beklagten ist das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben, und die Sache in die Berufungsinstanz zurückverwiesen worden.

Aus den Gründen:

... „Die ohne nähere Begründung hingestellte Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Bahnmeister Th. ein verfassungsmäßig berufener Vertreter des verklagten Eisenbahnfiskus sei, ist zwar nach den von dem erkennenden Senate in den Entscheidungen vom 15. Januar und 23. März 1903,

Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 53 S. 276; Jurist. Wochenschr. 1903 Beilage Nr. 131,

aufgestellten Grundätzen über die Merkmale des Vertreters einer juristischen Person und insbesondere des Fiskus und der Körperschaften des öffentlichen Rechtes nach §§ 30. 31. 89 B.G.B. für rechtsirrig zu erachten; der Bahnmeister kann nach der Verwaltungsorganisation der Staatseisenbahnen in Preußen nicht als Vertreter des Eisenbahnfiskus, sondern nur als Angestellter im Sinne des § 831 B.G.B. angesehen werden. Das Urteil des Berufungsgerichtes beruht jedoch nicht auf jener Annahme, da ein Verschulden des Bahnmeisters nach dem Ergebnisse der Beweisaufnahme verneint, und die Verurteilung des Beklagten lediglich auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes ausgesprochen worden ist.

Allein auch die Anwendbarkeit dieses Gesetzes auf den vorliegenden Unfall muß verneint werden. Das Berufungsgericht irrt, wenn es ausführt, weil der Unfall durch den Betrieb der Eisenbahn erfolgte, sei er auch bei dem Betriebe erfolgt; jene Kausalität sei mehr, als das Gesetz verlange; sie ist vielmehr weniger, indem sie den Inhalt der Worte „bei dem Betriebe“ in § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes nicht erschöpft. Die in dem Gesetze für die Haftbarkeit

des Eisenbahnunternehmers aufgestellte Voraussetzung, daß der zum Schadensersatz verpflichtende Unfall „bei dem Betriebe“ einer Eisenbahn sich ereignet habe, begreift zwei Momente: es muß einmal ein innerer ursächlicher Zusammenhang bestehen zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Eisenbahn, wengleich dieser ursächliche Zusammenhang, soweit es sich um den Betrieb im engeren Sinne, die eigentliche Beförderungstätigkeit der Eisenbahn, handelt, nicht im Einzelfalle nachgewiesen werden muß, sofern er nur als möglich erscheint;

vgl. Urte. des Reichsgerichts vom 30. Juni 1880, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 1 S. 243; Urte. des Reichsgerichts vom 28. Dezember 1880, Entsch. des. in Civilf. Bd. 3 S. 20; Dernburg, Bürgerl. Recht Bd. 2 § 401 bei Nr. 9; Crome, System des bürgerl. Rechts Bd. 2 § 334 bei Nr. 14;

weiter aber muß, wie das Wort „bei“ ausdrückt, auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher, Zusammenhang gegeben sein mit einem bestimmten Betriebsvorgange, mag dieser die Tätigkeit der Beförderung von Menschen und Gütern, oder die Vorbereitung oder die Abwicklung des Beförderungsgeschäfts betreffen.

Vgl. Urteile des Reichsgerichts vom 22. Juni 1880, Entsch. des. in Civilf. Bd. 2 S. 8; vom 10. Juli 1880, ebenda S. 85; vom 9. Januar 1902, Entsch. in Civilf. Bd. 50 S. 92; Dernburg, a. a. D. Nr. 8; Crome, a. a. D. Nr. 13; Stenographischer Bericht der Reichstagsverhandlungen 1871 L. S. 444—453.

An diesem Zusammenhange des Unfalles mit einem konkreten Betriebsvorgange aber fehlt es im vorliegenden Falle. Ein solcher Zusammenhang würde beispielsweise vorliegen, wenn eine Lokomotive über den Prellbock hinausspringend die Wand des Bahnhofsgebäudes durchbräche, und ein infolgedessen vom Mauerwerk sich lösender Stein einen Menschen trafe; er war auch vorhanden in dem durch Urteil des erkennenden Senates vom 18. Juni 1903 entschiedenen Falle (Rep. VI 119/03), in welchem in ursächlichem Zusammenhange mit den Erschütterungen der durchfahrenden Wagen der elektrischen Straßenbahn und in unmittelbarer zeitlicher Folge auf die Durchfahrt eines Wagens, die die vorher schon gelockerte Krönung eines der eisernen Masten, die zum Tragen der Leitungsdrähte dienen, zum Fallen gebracht hatte, durch das herabfallende Eisenstück eine Person verletzt

worden war. Im gegebenen Falle liegt aber nichts vor, als daß die Loslösung und das Herabfallen des Gefirnisstückes ursächlich auf die Erschütterungen durch die vorbeifahrenden Eisenbahnzüge im allgemeinen zurückzuführen ist; der Fall selbst, der den Schaden herbeigeführt hat, ist aber zeitlich ganz zufällig, ohne erkennbare Beziehung zu einem bestimmten Betriebsvorgange erfolgt. Dann aber liegt ein Unfall, der sich „bei dem Betriebe“ einer Eisenbahn ereignet hat, nicht vor.

Hieraus ergibt sich die Aufhebung des angefochtenen Urteils, das allein auf der wiedergegebenen irrigen Auslegung des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes beruht. In der Sache selbst zu erkennen, war das Revisionsgericht nicht in der Lage, da zwar eine Verurteilung des Beklagten aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes sich als unmöglich erweist, die anderen Rechtsgründe der Klage aber, soweit sie nach den Ausführungen dieses Urteils noch in Betracht kommen, vom Berufungsgerichte noch nicht geprüft sind.“ . . .