

9. Begriff des Betriebes einer Eisenbahn im Sinne von §. 1 des Haftpflichtgesetzes. Beladen stillstehender Eisenbahnwagen auf einer Zwischenstation.

II. Civilsenat. Art. v. 20. Januar 1882 i. S. B. (Kl.) w. Fiskus (Vekl.). Rep. II. 443/81.

- I. Landgericht München I.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Nach der gegebenen thatsächlichen Feststellung ereignete sich der in Frage stehende Unfall, als auf der Station K. eine mehr als acht Centner schwere Kiste über ein Schienengeleise und einen Perron getragen wurde, um in einem Güterzuge verladen zu werden, der eben angekommen war und nach einem Aufenthalte von etwa fünf Minuten wieder abgehen sollte. Das Oberlandesgericht ist der Ansicht, es habe dieser Unfall nicht beim Betriebe der Eisenbahn stattgefunden, weil ein Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren nicht ersichtlich sei, insbesondere auch nicht angenommen werden könne, daß fragliche Berrichtung in außergewöhnlicher und gefährdender Eile habe vollzogen werden müssen.

Diese Ansicht erscheint rechtsirrtümlich; sie beruht auf einer zu engen Auslegung der Bestimmung in §. 1 des Haftpflichtgesetzes.

Von der Rechtsprechung ist anerkannt, daß wenn in §. 1 a. a. D. ganz allgemein vom „Betriebe einer Eisenbahn“ die Rede ist, diese Ausdrücke nicht in dem vollen Umfange zu nehmen sind, wie ihn der Wortlaut zulassen würde, daß vielmehr nur derjenige Teil des Betriebes gemeint sei, dessen besondere Gefährlichkeit die strengen, selbst für den Zufall haftbar machenden Bestimmungen des Gesetzes rechtfertigt und im Hinblick auf welchen diese gegeben sind.

Wenn dabei gefordert wird, dieser Betrieb müsse sich durch die dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren kennzeichnen, so ist dies nicht so zu verstehen, daß diese Gefahren dem Eisenbahnbetriebe ausschließlich eigen sein müssen, daß sie nicht in gleicher Weise auch anderswo vorkommen können, denn bei dieser Auffassung würde selbst der Fall einer Dampfkesselerplosion auszunehmen sein, da er in gleicher Weise auch bei anderen Dampfmaschinen sich ereignen kann. Gemeint ist nur, es müsse eine der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren vorliegen, welche das Gesetz im Auge hatte, und daß Teile des Betriebes im weitesten Sinne, bei denen solche Gefahren völlig mangeln, zum Betriebe im engeren Sinne des §. 1 a. a. D. überhaupt nicht zu rechnen seien.

Bei dieser einschränkenden Erklärung einer allgemein lautenden Gesetzesbestimmung ist jedoch Maß zu halten und nur soweit zu gehen, als es zweifellos im Willen des Gesetzes begründet erscheint. Wenn es daher auch gerechtfertigt ist, das Aufladen- oder Abladen von Fracht-

gütern bei stillstehenden Bahnwagen unter Umständen, ja der Regel nach, als zum Bahnbetriebe im engeren Sinne gehörig nicht zu erachten, so würde es doch zu weit gehen, anzunehmen, es müsse dies unter allen Umständen der Fall sein, insbesondere auch dann, wenn diese Verrichtungen zu einer Zeit vorgenommen werden, während deren der betreffende Bahnzug auf einer Zwischenstation vorübergehend anhält.

Der Verkehr der Bahnzüge auf der Bahn zum Zwecke der Beförderung von Personen und Gütern ist gerade derjenige Vorgang, welchen das Haftpflichtgesetz (im Einklange mit dem preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 §. 25) vorzugsweise im Auge hat, wenn es vom Betriebe einer Eisenbahn spricht, und es kann nicht als dem Willen des Gesetzes entsprechend erachtet werden, daß dieser Betrieb jedesmal als unterbrochen zu gelten habe, wenn der Bahnzug auf einer Zwischenstation anhält, und zwar um so weniger, als der Eisenbahnbetrieb es mit sich bringt, daß alles, was während des immer nur verhältnismäßig kurzen Aufenthaltes eines solchen durchgehenden Zuges zwecks der Abfertigung desselben vorgenommen wird, mit Präzision und Eile zu geschehen hat (vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 3 Nr. 11 S. 19). Ist hiernach davon auszugehen, daß zur Zeit, als der in Frage stehende Unfall sich ereignete, ein Betrieb der Eisenbahn im Sinne des §. 1 a. a. O. stattfand, so kann auch nicht bezweifelt werden, daß der allerdings erforderliche Kausalzusammenhang zwischen diesem Betriebe und dem Unfälle anzunehmen sei, denn die Verrichtung, welche den Unfall veranlaßte, bezweckte die Beladung des auf der Durchfahrt begriffenen und nur vorübergehend stillhaltenden Güterzuges.

Es liegt insofern sogar eine dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefahr vor, als ein ungewöhnlich schweres Frachtgut über Schienengeleise und einen Perron zu tragen war.“