

82. Ist, wenn in einem fahrenden Bahnzug ein Fahrgast durch einen anderen getötet oder körperlich verletzt wird, der Bahnunternehmer aus § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 haftbar? Zur Frage, wieweit ein Schadenersatzanspruch aus dem Beförderungsvertrage abgelehnt werden kann.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 22. Oktober 1908 i. S. G. Wwe. (Kl.) w. Preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. VI. 108/08.

- I. Landgericht Altona.
- II. Oberlandesgericht Kiel.

Am 9. November 1906 wurde der Bahnarzt G., als er nachmittags zwischen drei und vier Uhr auf der Eisenbahn von Altona nach Blankenese fuhr, von dem Gärtnergehilfen R. ermordet. Der von ihm benutzte Zug führte nur Wagen mit Abteilen, die vollständig voneinander abgeschlossen waren und keine Ausgänge nach einem die verschiedenen Abteile verbindenden Gange hatten. Er vermittelte den Verkehr nach Vororten von Hamburg und Altona und hielt bei der geringen Entfernung der einzelnen Stationen voneinander jeweils nach einer Fahrt von nur wenig Minuten an. R. hatte von vornherein die Absicht, einen Fahrgast, der allein in einem Abteil fahre, zu berauben; er hatte zu diesem Zwecke eine Fahrkarte II. Klasse gelöst und sich mit einem Beil, das er versteckt trug, versehen; er war unmittelbar vor dem Abgang des Zuges in den Abteil, in dem sich G. allein befand, eingestiegen und tötete diesen, nachdem der Zug die erste Haltestelle passiert hatte, durch Beilhiebe gegen den Kopf.

Die von der Witwe des G. gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus erhobene Schadenersatzklage wurde in erster und zweiter Instanz abgewiesen; die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen, aus den nachstehenden

#### Gründen:

„Das Landgericht hat angenommen, daß ein Betriebsunfall im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes vorliege, aber die Haftung des Beklagten für ausgeschlossen erachtet, weil der Tod G.'s durch ein als höhere Gewalt anzusehendes Ereignis verursacht worden sei; es verneint ferner, daß dem Beklagten eine Verletzung seiner Vertragspflichten oder eine unerlaubte Handlung zur Last falle. Das Oberlandesgericht ist in den zuletzt erwähnten Beziehungen dem Landgerichte beigetreten; soweit die Klage auf das Gesetz vom 7. Juni 1871 gestützt worden, nimmt es an, daß ein unter dieses Gesetz fallender Betriebsunfall nicht vorliege, jedenfalls aber die Haftung des Beklagten aus dem vom Landgerichte geltend gemachten Grunde ausgeschlossen sei.

Den hiergegen gerichteten Revisionsangriffen war der Erfolg zu versagen.

Allerdings haben, wie auch von der Vorinstanz nicht verkannt wird, die Verhältnisse, die der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen mit

sich bringt, und die Art, wie er sich im vorliegenden Falle vollzog, darauf, daß der Mord begangen worden ist, mitbestimmend eingewirkt. Die ganze Einrichtung der für die Massenbeförderung eingerichteten Bahnzüge, bei denen die Zahl der Personen, die der einzelne Zug aufzunehmen haben wird, im voraus nur in beschränktem Maße übersehen werden kann, die Gliederung der Wagen in einzelne Abtheile, die nach der Art der Ausstattung und der Höhe des Fahrpreises wieder in mehrere Klassen zerfallen, bringt es mit sich, daß namentlich in den teureren Klassen oft einzelne Abtheile von nur wenig Personen besetzt sind, und auch das Zusammensein von nur zwei Fahrgästen in einem Abteil nichts seltenes ist. Unternimmt dann einer von diesen während der Fahrt einen Angriff auf den anderen, so ist dessen Lage zweifellos besonders gefährdet, wenn er sich in einem Abteil befindet, der völlig von den angrenzenden abgeschlossen ist und Ausgänge nur ins Freie, nicht auch nach einem für mehrere Abtheile gemeinsamen Vorraum hat. Es liegt daher in der Natur der Sache, daß Menschen, die einen Eisenbahnraubanschlag planen, zu dessen Ausführung solche Abtheile wählen, und wenn sich keine Gelegenheit bietet, in einem derartigen Abteil mit nur einem anderen Fahrgast zusammen zu sein, von besonders gearteten, seltener vorkommenden Verhältnissen abgesehen, von der Ausführung des beabsichtigten Verbrechens Abstand nehmen werden. Auch im vorliegenden Falle hat, wie feststeht, K. seinen Plan gerade darauf gebaut, daß es ihm unter Ausnutzung der Verhältnisse, die bei Abtheilen der bezeichneten Art bestehen, gelingen werde, den Gl., bei dem er auf lohnende Beute rechnen zu können meinte, zu überfallen und dann, ehe die That entdeckt werde, zu entkommen. Der Eisenbahnbetrieb und seine besondere Gestaltung im vorliegenden Falle ist daher ein Umstand gewesen, ohne den der Mord nicht geschehen wäre.

Schon nach allgemeinen Grundsätzen müßte es indes bedenklich erscheinen, das Bedingungsverhältnis, das sonach zwischen dem Bahnbetriebe und dem Ereignis bestand, durch das die Klägerin geschädigt worden ist, auch als einen Kausalzusammenhang im Rechtsinne anzusehen. Sedenfalls aber ist der Vorinstanz darin beizutreten, daß die Ermordung des Gl. nicht zu denjenigen Ereignissen zu rechnen ist, für die dem Bahnunternehmer durch § 1 des Gesetzes vom

7. Juni 1871 eine von seinem Verschulden unabhängige Haftung auferlegt worden ist.

Die angezogene Bestimmung ist ein Ausnahmegesetz; sie hat die Haftung des Bahnunternehmers für bei seinem Betriebe vorkommende Ereignisse über das Maß hinaus ausgedehnt, in dem sie ihn nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen treffen würde, und es ist das geschehen, weil erfahrungsgemäß der Eisenbahnbetrieb in besonderer Weise Gefahr für das Leben und die Gesundheit von Menschen mit sich bringt. Das Berufungsgericht geht nun davon aus, der Gesetzgeber habe bei der erhöhten Gefährlichkeit, die dem Bahnbetriebe eigen sei, und der durch eine gesteigerte zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmers Rechnung zu tragen sei, nur solche Gefahren im Auge gehabt, die durch die technische Seite dieses Betriebes, insbesondere durch die Schwere der Transportmittel und deren Bewegungsart sowie durch die dem Betrieb eigene außerordentliche Eile, begründet würden. Danach liege im vorliegenden Falle, in dem der Bahnbetrieb selbst auf die Gesundheit des Cl. in keiner Weise schädlich eingewirkt habe, ein Betriebsunfall, der durch § 1 des Haftpflichtgesetzes habe getroffen werden sollen, nicht vor.

Die Auffassung der Vorinstanz steht im Einklang mit dem, was aus der Begründung des Gesetzentwurfs und den Reichstagsverhandlungen über die Anschauungen zu entnehmen ist, von denen die gesetzgebenden Faktoren geleitet worden sind. Sie erscheint aber auch berechtigt, wenn man bei der Auslegung des Gesetzes nur dessen Grundgedanken, daß der erhöhten Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes eine entsprechend gesteigerte Haftung des Unternehmers gegenüberstehen müsse, zur Richtschnur nimmt und bei der Würdigung dieser Gefährlichkeit auch die Erfahrungen der späteren Zeit berücksichtigt. Von der Klägerin ist geltend gemacht worden, daß in neuerer Zeit mehrfach in Deutschland und anderwärts Morde und Mordversuche in Eisenbahnzügen vorgekommen seien; sie will daraus herleiten, es habe sich herausgestellt, daß der Bahnbetrieb auch nach dieser Richtung für die Reisenden eine besondere erhöhte Gefahr mit sich bringe. Von der Vorinstanz ist dem entgegengehalten worden, solche Vorkommnisse gehörten in Deutschland zu den größten Seltenheiten; es habe denn auch die Klägerin für die Zeit vor der Ermordung ihres Mannes nur zwei mehrere Jahre auseinander liegende Fälle anzu-

führen vermocht. In der That ist es ganz unberechtigt, insoweit von einer neuerdings hervorgetretenen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu sprechen, wenn man das Verhältnis der vorgekommenen Fälle zu der Zahl der Reisenden in Betracht zieht; insoweit sei darauf hingewiesen, daß im Jahre 1905 allein in Preußen, ungerchnet den Verkehr auf Militärfahrcheine und Militärfahrarten, mehr als 800 Millionen Personen auf den Eisenbahnen befördert worden sind, wobei die Zahl der Personenkilometer annähernd 19 Milliarden betragen hat (Statist. Jahrbuch für den Preuß. Staat 1907 S. 101). Somit haben die Erfahrungen der Neuzeit keineswegs gezeigt, daß, wer die Eisenbahn benutzt, sich damit der Gefahr aussetzt, durch Verbrecherhand den Tod oder eine Körperverletzung zu erleiden; vielmehr hat sich nur ergeben, daß die Gefahr, Gegenstand und Opfer eines verbrecherischen Überfalls zu werden, die für jedermann in den verschiedensten Lagen, seine eigene Wohnung nicht ausgenommen, besteht, selbst für den, der auf der Eisenbahn fährt, nicht absolut ausgeschlossen ist, insbesondere nicht, wenn er in einem Abteil der oben bezeichneten Art Platz genommen hat.

Danach hat die Vorinstanz den Klagenanspruch, soweit er auf das Haftpflichtgesetz gestützt worden ist, mit Recht als unbegründet angesehen. Es ist ihr aber auch darin beizustimmen gewesen, daß die Klägerin auch nicht auf Grund des von ihrem Manne mit dem Beklagten geschlossenen Beförderungsvertrags Schadensersatzansprüche zu erheben in der Lage ist.

In dieser Richtung würde, da es sich um die Geltendmachung von Ansprüchen handelt, die in der Person des Kl. entstanden sein sollen, zunächst schon das Bedenken vorliegen, daß die Klägerin gar nicht behauptet hat, Erbin, bzw. alleinige Erbin ihres Mannes geworden zu sein; insbesondere aber würden solche Ansprüche doch nur insoweit erhoben werden können, als durch den Vorgang vom 9. November 1906 das Vermögen des Kl. geschädigt worden ist. Insbesondere erscheint, ganz abgesehen hiervon, ein Anspruch aus dem Beförderungsvertrage überhaupt nicht begründet.

Die Klägerin will angenommen wissen, der Beklagte habe die ihm aus diesem Vertrage erwachsenen Pflichten dadurch verletzt, daß er auf der Fahrstrecke, die ihr Mann benutzt habe, nur Wagen mit abgeschlossenen Abteilen verwendet und es gleichwohl unterlassen

habe, besondere Vorkehrungen zur Sicherung der Reisenden gegen Raubankfälle zu treffen. Dem steht, was die Bauart der Wagen anlangt, bei einem aus dem Vertrage abgeleiteten Anspruche schon die Erwägung entgegen, daß, wenn der Transportunternehmer denen, deren Beförderung zu übernehmen er sich erbieht, Wagen einer bestimmten Art zur Verfügung stellt, der Vertrag, der zwischen ihm und den Fahrgästen zustande kommt, gerade dahin geht, daß sie in solchen Wagen, wie sie allein angeboten waren, befördert werden sollten. Die Bauart der Wagen begründete auch für den Beklagten nicht die Verpflichtung zu besonderen Sicherungsmaßregeln nach der von der Klägerin bezeichneten Richtung. Schon das, was oben dargelegt worden, ergibt, daß man von einer Gefahr, der die Reisenden in Bahnzügen in erhöhtem, besondere Gegenmaßregeln erforderndem Maße ausgesetzt wären, nicht sprechen kann. Im vorliegenden Falle kommt aber, wie von den Vorinstanzen mit Recht hervorgehoben wurde, noch hinzu, daß der Mord auf einer Vorortbahn verübt worden ist, auf der die Züge je nach nur drei oder vier Minuten eine Station erreichten, auf der gehalten wurde, und ein Aussteigen und Einsteigen von Fahrgästen stattfand. Es lag außerhalb alles dessen, was der Beklagte bei der Gestaltung des Bahnbetriebes verständigerweise in Betracht zu ziehen hatte, damit zu rechnen, daß auf dieser Bahn am hellen Tage ein Mordanfall verübt werden könnte.

Aber auch noch andere Erwägungen stehen der jetzt in Rede stehenden Klagebegründung entgegen. Der Inhalt und Umfang der Pflichten, die der Beklagte durch den Beförderungsvertrag übernahm, sind nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte zu bestimmen. Wie die tägliche Erfahrung lehrt, besteht nun bei den Eisenbahnreisenden im allgemeinen gar nicht das Bestreben, möglichst in einem Abteil untergebracht zu werden, in denen sich andere Personen in größerer Zahl befinden. Viele Fahrgäste, man wird wenigstens bei der I. und II. Fahrklasse sagen dürfen, die große Mehrheit ziehen Abteile vor, in denen sie mit möglichst wenigen ihnen fremden Personen zusammentreffen; sie tragen auch nicht das mindeste Bedenken, sich allein oder mit einer fremden Person in einen Abteil zu setzen, auch wenn es ein vollständig abgeschlossener Abteil ist, der Ausgänge nur ins Freie hat; nicht wenige Reisende geben der

größeren Ungefügigkeit halber gerade dieser Art von Abteilen den Vorzug. Weitans die meisten Reisenden tragen auch keinerlei Verlangen danach, daß der Abteil, in dem sie sich befinden, in kürzeren Zwischenräumen der Aufsicht wegen durch Bahnbeamte betreten oder auch nur von außen einer Kontrolle unterzogen werde. Der Bahnunternehmer handelt daher nur nach dem mutmaßlichen Willen der Reisenden und trägt der Verkehrsflotte Rechnung, wenn er, soweit die Raumverhältnisse es gestatten, den Fahrgästen überläßt, sich je nach ihren Wünschen einen Platz in einem stärker oder in einem möglichst wenig besetzten oder ganz leeren Abteil zu suchen, und seinerseits auch nichts tut, um zu verhindern, daß zwei Personen allein miteinander in einem Abteil fahren, und wenn er auch die Kontrollmaßregeln auf dasjenige beschränkt, was der Fahrdienst erfordert.

Aus dem bisher Ausgeführten ergibt sich zugleich, daß von einem dem Beklagten zur Last fallenden Verschulden im Sinne von § 823 B.G.B. nicht die Rede sein kann." . . .