

14. Sind Eisenbahnen, welche nur zur Verbindung einer Fabrik etc. mit einer dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahn und zur Erleichterung des Betriebes der Fabrik etc. dienen, als Eisenbahnen im Sinne des §. 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anzusehen?

III. Civilsenat. Urtr. v. 16. Mai 1882 i. C. S. (Rl.) w. L. (Wekl.)
Rep. III. 211/82.

I. Landgericht Verden.

II. Oberlandesgericht Celle.

Von der hannoverschen Staatsbahn führt zu der in Osterholz-Scharnebeck belegenen Reisschälmühle des Beklagten ein von diesem angelegter und ausschließlich benutzter Schienenstrang, auf welchem die mit Reis beladenen Eisenbahnwagen durch Arbeiter nach der Fabrik hin und von letzterer zum Bahnhofs geschoben werden. Am 26. Mai 1880 waren mehrere Arbeiter der Fabrik des Beklagten, unter ihnen der Kläger, beschäftigt vom Bahnhofs zu Osterholz mit Reissäcken beladene Wagen nach der Fabrik zu transportieren und erhielten von dem Fabrikaufscher H. den Auftrag, einen leeren Güterwagen hinter die Kette der beladenen Wagen zu schieben, um denselben dann mit diesen zur Fabrik zu transportieren. Bei dieser Arbeit wurde der Kläger erheblich an der Hand verletzt und hat gegen den Beklagten eine Schadenersatzklage erhoben, welche er principaliter auf §. 1, eventuell auf §. 2 des Haftpflichtgesetzes gestützt hat.

Vom Landgerichte zu Verden wurde der Beklagte zum Ersatze des dem Kläger durch den Unfall entstandenen Schadens auf Grund des §. 1 a. a. D. verurtheilt; das Oberlandesgericht wies dagegen die Klage ab. Auf Revision des Klägers wurde das Urteil des letzteren aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht verneint die Anwendbarkeit der Vorschriften

des §. 1 des Haftpflichtgesetzes im vorliegenden Falle, weil der Schienenweg, auf welchem die klagbar gemachte Verletzung sich ereignet hat, nur aus einem vom Beklagten zwischen seiner Fabrik und dem nahe gelegenen Bahnhofe der hannoverschen Staatsbahn angelegten Schienenstrange bestehe, welcher lediglich dazu bestimmt sei, die zum Transporte von Fabrikmaterial dienenden Güterwagen, und zwar mittels menschlicher Muskelkräfte, zu befördern, weil diese Benutzung des Schienenstranges nach der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes nicht als Eisenbahnbetriebsunternehmen bezeichnet werden könne und der Beklagte daher nicht Eisenbahnbetriebsunternehmer zu nennen sei, §. 1 a. a. D. nach seinem Wortinhalte aber voraussetze, daß die Verletzung beim Betriebe einer Eisenbahn erfolgt sei, bezüglich welcher die in Anspruch genommene Person als Betriebsunternehmer, also als Eisenbahnbetriebsunternehmer anzusehen sei. Das Berufungsgericht hebt weiter hervor, die hiernach in dem Wortinhalte des §. 1 keine Rechtfertigung findende Anwendung desselben im vorliegenden Falle könne durch eine ausdehnende Interpretation nicht begründet werden, und macht dem, zur Begründung der entgegenstehenden Ansicht des Landgerichtes hervorgehobenen Umstände gegenüber, daß der Betrieb auf dem fraglichen Schienenstrange die Gefährlichkeit des gewöhnlichen Eisenbahnbetriebes mit sich führe, geltend, daß, wenn auch die Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes die Veranlassung zum Erlasse des Gesetzes vom 7. Juni 1871 gegeben haben möge, doch dieses Motiv des Gesetzgebers es nicht rechtfertige, das Gesetz auf Fälle und Einrichtungen anzuwenden, welche nach dem ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers nicht als in dem Bereiche des Gesetzes liegend angesehen werden können, und welche mit dem vom Gesetze vorgesehenen Anwendungsfalle nur das gemein haben, daß ein Transport auf Eisenschienen stattfindet.

Diese Erwägungen können für zutreffend nicht erachtet, es muß vielmehr die Anwendbarkeit der Vorschriften im §. 1 des Haftpflichtgesetzes im gegebenen Falle angenommen werden. Dem Berufungsgerichte ist allerdings darin beizupflichten, daß die Motive, welche den Gesetzgeber zum Erlasse eines Gesetzes veranlaßt haben, nicht berechtigen, das Gesetz auf Fälle anzuwenden, welche nach dem im Gesetze ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers nicht als in dem Bereiche des Gesetzes liegend angesehen werden können, da nur der im Gesetze zum Ausdruck gelangte Wille des Gesetzgebers maßgebend ist.

Allein es kann dem Berufsrichter darin nicht beigetreten werden, daß nach dem in §. 1 a. a. D. ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers der vorliegende Fall nicht in den Bereich des Gesetzes falle. Das Gesetz selbst enthält darüber, was unter „einer Eisenbahn“ und „dem Betriebe einer Eisenbahn“ zu verstehen sei, keine näheren Bestimmungen, und es sind die Ansichten über die Begrenzung des Umfanges des Gesetzes und insbesondere darüber, was im Sinne des Gesetzes unter einer Eisenbahn und dem Betriebe einer solchen zu verstehen sei, schon bei den Verhandlungen im Reichstage auseinandergegangen und auch bei der Auslegung und Anwendung des Gesetzes in Doktrin und Praxis verschiedene Meinungen zur Geltung gebracht. Da das Reichsgericht bereits wiederholt, insbesondere in dem Urteile des I. Civilsenates vom 17. März 1880

vgl. Entsch. d. R.G.'s in Civils. Bd. 1 Nr. 91 S. 247,

über den Begriff einer Eisenbahn und eines Eisenbahnunternehmers im Sinne des Haftpflichtgesetzes sich ausgesprochen hat, so kann auf diese Entscheidungen im allgemeinen Bezug genommen werden.

Wenn aber das Berufsgericht im vorliegenden Falle zur Begründung der Annahme, daß §. 1 a. a. D. nicht Anwendung finde, darauf entscheidendes Gewicht legt, daß der Schienenweg, auf welchem die Verletzung des Klägers sich ereignet hat, nur aus einem vom Beklagten zwischen seiner Fabrik und dem nahe gelegenen Bahnhofe angelegten Schienenstrange bestehe, welcher lediglich dazu bestimmt sei, die zum Transporte von Fabrikmaterial dienenden Güterwagen, und zwar mittels menschlicher Muskelkräfte, zu befördern und daß diese Benutzung des Schienenstranges nach der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes nicht als Eisenbahnbetriebsunternehmen bezeichnet werden könne, so ist nicht bestimmt ersichtlich, was das Berufsgericht unter einem Eisenbahnbetriebsunternehmen nach der „gewöhnlichen Bedeutung“ des Wortes verstanden hat. Sollte dasselbe, wie es scheint, davon ausgehen, daß darunter nur die für den allgemeinen, öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnunternehmungen begriffen seien, und daß auch nur diese unter das Haftpflichtgesetz fallen, so würde darin, wie bereits wiederholt, insbesondere auch in der oben angezogenen Entscheidung, vom Reichsgerichte ausgeführt worden ist, eine nicht zu billigende, dem Wortlaute und dem Zwecke des Gesetzes nicht entsprechende Einschränkung der Anwendbarkeit desselben enthalten sein. Aber auch die

speziell hervorgehobenen beiden Gründe können nicht für geeignet erachtet werden, den Betrieb auf dem in Frage stehenden Schienenwege als einen nicht unter §. 1 des Haftpflichtgesetzes fallenden zu bezeichnen. Daß als bewegende Kraft nicht Dampfkraft, sondern nur menschliche Muskelkraft benutzt wird, steht der Anwendbarkeit des §. 1 nicht entgegen, und die (allerdings von verschiedenen Seiten ausgesprochene) Ansicht, daß diejenigen Eisenbahnen, welche nur Teile einer anderen Unternehmung bilden, insbesondere die nur zur Verbindung einer Fabrik mit einer dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahn dienenden Schienengeleise überhaupt nicht unter die Vorschrift in §. 1 fallen, kann für zutreffend nicht erkannt werden. Es ist vielmehr bei der Frage, ob diese s. g. Anschlußgeleise, bezw. der Betrieb auf denselben unter die Bestimmungen des §. 1 a. a. D. zu subsumieren seien, im einzelnen Falle zu untersuchen, ob diejenigen Voraussetzungen vorliegen, unter welchen ein Eisenbahnbetrieb im Sinne des Gesetzes überhaupt anzunehmen ist (vgl. das angezogene Urteil vom 17. März 1880), ob insbesondere nach der Bauart der Bahn und nach der Art und Weise des auf ihr stattfindenden Transportes der Betrieb auf derselben eine objektiv gleichartige Gefährlichkeit für das Publikum, wie namentlich auch für die bei dem Betriebe beschäftigten Personen mit sich führe, wie der Betrieb auf den für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnen.

Vgl. Entsch. d. R.G.'s in Civils. Bd. 1 Nr. 91 S. 249, Bd. 2 Nr. 12 S. 38.

Wenn aber, wie im vorliegenden Falle, auf einem an eine dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahn sich anschließenden Schienenstrange die auf jener verkehrenden Güterwagen beladen und unbeladen nach und von der Fabrik durch Menschenkraft fortbewegt werden, so liegt für die bei diesem Transporte beschäftigten Personen eine objektiv gleichartige Gefährlichkeit des Betriebes vor, wie bei dem Transporte dieser großen und schweren Wagen auf den dem öffentlichen Güterverkehre übergebenen Bahnen selbst. Die Bewegung solcher besonders schweren Wagen auf Eisenschienen ist gerade eines derjenigen Momente, welche die eigentümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes begründet, gegen welche das Haftpflichtgesetz in §. 1 a. a. D. Schutz gewähren soll.

Vgl. Entsch. d. R.G.'s in Civils. Bd. 2 Nr. 4 S. 9.

Da somit das Berufungsgericht mit Unrecht die Anwendbarkeit des §. 1 des Haftpflichtgesetzes verneint, das Landgericht vielmehr mit Recht diese Vorschriften seiner Entscheidung zu Grunde gelegt hat, so war das angefochtene Urteil aufzuheben.“ ...