

29. Höhere Gewalt im Falle der Entgleisung eines Eisenbahnzuges durch die verbrecherische Handlung eines Dritten.
Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

VI. Zivilsenat. Urtr. v. 7. Dezember 1908 i. S. Preuß. Eisenbahn-
fiskus (Bekl.) w. G. (Kl.). Rep. VI. 643/07.

I. Landgericht Halle a. S.

II. Oberlandesgericht Naumburg a. S.

Gründe:

„Zur Frage steht allein, ob nach dem einwandfrei festgestellten Sachverhalt höhere Gewalt die Ursache der Körperverletzung der Klägerin gewesen ist.

Nach Inhalt des Berufungsurteils ist die Entgleisung des Zuges dadurch verursacht, daß der Arbeiter J. nachts um 11 Uhr in verbrecherischer Absicht eine der Schwellen auf die Schienen gelegt hat, die aus Anlaß von Erneuerungsarbeiten auf einer Strecke von etwa 400 Metern lose neben der Bahn lagerten. J. hatte für seine Tat einen im freien Felde liegenden Ort gewählt, wo die Bewaldung des auf der einen Seite an die Bahn stoßenden Grundstücks die un-

bemerkte Annäherung erleichterte, und einen Zeitpunkt, wo 13 Minuten nach dem Vorbeifahren eines Zuges ein zweiter folgte, den er zum Entgleisen brachte. Kurz vor dem Vorbeifahren des ersten Zuges war die Strecke von dem Bahnwärter vorschriftsmäßig begangen worden.

Das Berufungsgericht hat nicht angenommen, daß die unter solchen Umständen begangene Tat des F. als höhere Gewalt gelten könne. Es beruft sich dabei auf die Urteile des erkennenden Senats vom 9. Oktober 1902 (Jurist. Wochenschr. 1902 S. 591 Nr. 16) und vom 13. Oktober 1904 (Seuffert, Archiv Bd. 60 Nr. 170), deren Begründung dahin führe, die Gefährdung des Eisenbahntransportes durch die verbrecherische Handlung des F. nicht als unabwendbar anzusehen. Allein die in diesen Urteilen ausgesprochenen Rechtsgrundsätze, an denen festgehalten wird, sind hier auf einen Tatbestand angewendet, für den sie nicht passen.

Die Gefährdung eines Eisenbahntransportes durch die Tat eines Dritten, der von außen her verbrecherisch in den Betrieb eingreift, liegt allerdings innerhalb des Kreises von Gefahren, gegen die die Bahnverwaltung den Betrieb tulichst zu sichern hat. Das Maß dessen, was zu diesem Zwecke zu geschehen hat, bestimmt sich nach den örtlichen Verhältnissen, findet aber auch seine Grenze an der notwendigen, vernünftigen Rücksicht auf die wirtschaftliche Möglichkeit für den Betriebsunternehmer. Von diesem Gesichtspunkt aus sind die früheren Fälle entschieden. In dem ersteren war eine durch Vernageln festgelegte Weiche gewaltsam losgebrochen und umgelegt. Das war geschehen auf einer noch im Bau begriffenen, nur von Arbeitszügen befahrenen Bahn, die an dem dem Unfalltage vorhergehenden, betriebsfreien Sonntage unberufenen Personen aus der benachbarten Stadt, die sich mutwillig mit der Weiche zu schaffen machen konnten, zugänglich gewesen war. Am Montag-Morgen waren vor der Ankunft des ersten Arbeitszuges Strecke und Weichen nicht von einem Bahnwärter besichtigt worden. Hier wurde die Ansicht des Berufungsgerichts gebilligt, daß die rechtzeitige Besichtigung der Bahn am Montage möglich gewesen sei und den Unfall verhütet haben würde. Im zweiten Falle war an einer Stelle, wo die Bahn von einer Landstraße gekreuzt wurde, von dieser eine 4—5 Bentner schwere Straßenwalze aus einer Entfernung von einem Meter auf die

Schienen gewälzt. Die Bahn war nur zweimal täglich durch einen Bahnwärter begangen, und das wurde bei dem am Tatorte stattfindenden Verkehr als unzureichend angesehen. In dem jetzt zur Entscheidung stehenden Falle hat der Tatort außerhalb des Verkehrs gelegen. Das Berufungsgericht nimmt aber an, daß, weil eben die Abgelegenheit des Ortes und die Nähe des Waldes namentlich in der Nacht die unbemerkte Annäherung des Täters erleichterten und seine Entdeckung unwahrscheinlich machten, darin ein besonderer Reiz zu solchem Verbrechen liege. Der daraus entspringenden Gefahr müsse die Bahnverwaltung entgegenwirken. Allein es kann nicht anerkannt werden, daß nach der allgemeinen menschlichen Erfahrung solche Umstände in dem Maße zu verbrecherischen Angriffen auf die Sicherheit des Bahnverkehrs anreizen, daß die Verwaltung zu deren Verhütung außerordentliche Vorkehrungen treffen müßte. Das würde zudem dahin führen, daß auf freier Strecke in jeder dunklen Nacht und bei jedem Walde eine stetige Bewachung der Bahn durch aufgestellte Wärter gefordert werden müßte. Das Berufungsgericht hat selbst Bedenken getragen, aus seinem Satze diese Folgerung zu ziehen. Es weist aber weiter darauf hin, daß das Lagern der losen Schwellen neben dem Bahnkörper die Ausführung der Tat in dem Maße erleichtere, daß die Bahnverwaltung verhindern müsse, daß der schon durch die übrigen Umstände angezogene Täter diese Erleichterung der Ausführung sich zunutze mache. Freilich könne nicht gefordert werden, daß alle in der Nähe der Bahn befindlichen beweglichen Sachen, sofern sie für die Entgleisung des Zuges benutzt werden könnten, ständig bewacht würden, wohl aber die neben der Bahn lagernden Schwellen. Auch diese Ausführung ist nicht zu billigen. Die aus dem Vorhandensein der Schwellen entspringende Gefahr ist nicht größer, als wenn auf den angrenzenden Grundstücken Steine oder geschlagenes Holz liegen. Die Unterscheidung, die das Berufungsgericht macht, ist darum willkürlich. Wird es als undurchführbar angesehen, daß die Bahn beim Vorhandensein der erörterten Umstände stetig bewacht, nicht bloß durch Streckenwärter begangen wird, so muß das gleiche für den Fall gelten, wo aus Anlaß von Erneuerungsarbeiten Schwellen neben der Bahn an Orten lagern, die dem freien Verkehr nicht zugänglich sind. Daraus ergibt sich dann die Folgerung, daß die Tat des S. durch die von der Bahnverwal-

tung billig zu fordernden Sicherheitsmaßregeln nicht hat abgewendet werden können und darum als höhere Gewalt im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes sich darstellt.“ . . .