

54. Gelten die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 über die Haftung der Eisenbahnunternehmer auch für Bahnen in den deutschen Schutzgebieten?

Gesetz über die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900 § 20 in Verb. m. § 3 des Schutzgebietsgesetzes vom 25. Juli/10. Sept. 1900.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 27. Mai 1909 i. S. Aktienges. A. R. (Bekl.) w. Kl. (Kl.). Rep. VI. 243/08.

I. Landgericht I. Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft hatte die Herstellung und Ausrüstung der Schmalspurbahn, für die sie in dem südwestafrikanischen Schutzgebiete die Konzession erlangt hatte, der Beklagten übertragen. Am 5. März 1905 stürzte der Kläger, der als Bremser für Bauzüge von der Beklagten angestellt war, bei Ausübung dieses Dienstes von dem Bremserstuhle eines fahrenden Zuges ab und wurde schwer verletzt. Der von ihm erhobene Schadensersatzanspruch wurde in zweiter Instanz im Umfange des § 3a des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 für dem Grunde nach berechtigt erklärt. Die dagegen von der Beklagten eingelegte Revision wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Die Revision hat in erster Linie und hauptsächlich die schon in den Vorinstanzen vertretene Meinung wiederholt, das Gesetz vom 7. Juni 1871 sei, soweit es sich auf die Haftung der Eisenbahnunternehmer beziehe, zu denjenigen in Deutschland geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu rechnen, welche nach § 20 des Gesetzes über die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900 in Verbindung mit

§ 3 des Schutzgebietsgesetzes vom 10. Sept. 1900 in den Schutzgebieten keine Anwendung zu finden hätten, weil es dort an den Einrichtungen und Verhältnissen fehle, die für die in § 1 des Haftpflichtgesetzes bestimmte strenge Haftung des Eisenbahnunternehmers als vorhanden vorausgesetzt seien. Allerdings sei der innere Grund für die Einführung dieser Haftung die besondere eigenartige Gefährlichkeit des Bahnbetriebes; aber Voraussetzung und Korrelat für sie sei die dem Unternehmer gegebene Möglichkeit, die durch die Eigenart des Betriebes begründeten Gefahren durch geeignete Schutz- und Sicherheitsmaßregeln abzuwenden. Diese Möglichkeit bestehe aber in den deutschen Schutzgebieten nicht, jedenfalls nicht in Südwestafrika dort, wo sich die hier in Frage stehende Bahnanlage befindet. Dem hat nicht beigetreten werden können.

Der Rechtsgedanke, der den Bestimmungen in § 25 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und den ihnen nachgebildeten in § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes zugrunde liegt, daß der dem Eisenbahnbetriebe eigenen Gefährlichkeit für Gesundheit und Leben von Menschen eine gegen das allgemeine Recht gesteigerte Haftbarkeit des Unternehmers entsprechen müsse, trifft durchaus auch für den Bahnbetrieb in den Schutzgebieten zu. Jene Gefährlichkeit besteht dort gleichfalls. Sie ist sogar nach manchen Richtungen besonders erhöht, und das Bedürfnis, den durch den Bahnbetrieb an Leib oder Leben Verletzten oder ihren Hinterbliebenen Ersatz für den erlittenen Schaden zu sichern, ist in keiner Weise dort geringer als in Deutschland. Die Annahme der Revision aber, es habe nach der Absicht des Gesetzgebers Voraussetzung für die Haftung sein sollen, daß für den Unternehmer die Möglichkeit bestehe, die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes durch geeignete Maßregeln auszuschließen, entspricht dem Gesetze nicht; der Unternehmer muß nach diesem grundsätzlich auch für zufällige Betriebsunfälle haften und kann sich dem auch nicht durch den Nachweis, daß ihn keinerlei Verschulden trifft, sondern nur dann entziehen, wenn der Unfall nachweislich durch eigenes Verschulden des Verletzten oder durch höhere Gewalt verursacht ist.

Allerdings ist in den Motiven zu dem Entwurfe des Gesetzes vom 7. Juni 1871 auf die Fortschritte im Eisenbahnwesen hingewiesen und bemerkt worden, daß durch deren Ausnutzung in den meisten Fällen die mit dem Bahnbetriebe verbundenen Gefahren abgewendet

werden könnten, und bei der Beratung des Entwurfs im Reichstage hat der Bundesratsbevollmächtigte Dr. Falk ausgeführt, die Entwicklung der Technik und der Gesichtspunkte, die vom polizeilichen Standpunkte aus zu beobachten seien, hätten in bezug auf die Eisenbahnen eine solche Höhe erreicht, daß in der Tat fast in allen Fällen bei strenger Beobachtung dessen, was vorgeschrieben sei, ein Schade vermieden werden könne. Diese Tatsache berechtige den Gesetzgeber, zu vermuten, daß ein Schade, wenn er dennoch eintrete, durch Vernachlässigung hervorgerufen sei (Sitzung vom 13. April 1871). Allein einmal ist alles dies nicht zur Rechtfertigung der für die Haftung des Bahnunternehmers vorgeschlagenen Bestimmungen, sondern nur zur Begründung des Unterschiedes geltend gemacht worden, den der Entwurf bezüglich der Haftung des Eisenbahnunternehmers einerseits und der Haftung der Unternehmer von Bergwerken, Fabriken usw. andererseits machte. Auch können jene Bemerkungen nicht für maßgebend angesehen werden, da sie . . . insofern unzutreffend sind, als sie eine für das Verschulden des Bahnunternehmers sprechende, vom Gesetze statuierte Vermutung unterstellen, während sich das Gesetz . . . mit einer solchen nicht begnügt, dem Unternehmer vielmehr die Haftung für Betriebsunfälle auch auferlegt hat in Fällen, wo ihn festgestelltermaßen kein Verschulden trifft.

Übrigens kann auch nicht anerkannt werden, daß die Verschiedenheit, welche zwischen den Eisenbahnverhältnissen in Deutschland und denen in Südwestafrika besteht, zu der von der Revision gewollten Folgerung berechtige. Die Fortschritte der Technik kommen zum großen Teile auch dem Eisenbahnbetriebe in Südwestafrika zugute, und die Erfahrungen, die in bezug auf die zur Sicherung des Bahnbetriebes dienlichen und nötigen Maßregeln bei uns gemacht worden sind und Anlaß zu entsprechenden Anordnungen geboten haben, können auch für den Bahnbetrieb in den Schutzgebieten nutzbar gemacht werden. Es soll keineswegs verkannt werden, daß gleichwohl in den beiderseitigen Eisenbahnverhältnissen ein wesentlicher Unterschied besteht und das Maß von Verkehrssicherheit, das hier verlangt und geleistet werden kann, in Südwestafrika und anderen Schutzgebieten für absehbare Zeit überhaupt nicht erreicht werden kann oder doch nicht, ohne daß dadurch der wirtschaftliche Erfolg des betreffenden Bahnunternehmens ausgeschlossen würde, erreicht

werden könnte. Diese Verschiedenheit der Verhältnisse mag bei der Entscheidung darüber, ob für die Folgen eines Betriebsunfalls der Unternehmer einzustehen habe, von durchgreifender Bedeutung sein können; namentlich mag bei einem solchen Unfälle in den Schutzgebieten unter Umständen das Vorliegen höherer Gewalt anzunehmen sein, wo das bei sonst gleicher Sachlage in Deutschland verneint werden müßte. Es erscheint aber nicht berechtigt, aus jener Verschiedenheit der Verhältnisse die Folgerung abzuleiten, daß die durch das Haftpflichtgesetz eingeführte Haftung des Betriebsunternehmers für Südwestafrika und andere Schutzgebiete gleichen oder ähnlichen Charakters überhaupt keine Geltung haben solle. Der Wortlaut der einschlagenden Bestimmungen der Gesetze vom 7. April und 10. Sept. 1900 und deren Entstehungsgeschichte bietet zu einer so weit gehenden Annahme keinen Anhalt; der Inhalt dieser Gesetze ist vielmehr weit mehr geeignet, die gegenteilige, vorstehend vertretene Auffassung als dem Willen des Gesetzgebers entsprechend erscheinen zu lassen.

Das Gesetz über die Konsulargerichtsbarkeit hat sich nicht mit der von der Beklagten geltend gemachten allgemeinen Bestimmung in § 20 begnügt, wonach die grundsätzlich in den Konsularbezirken geltenden, in § 19 Nr. 1 bezeichneten Gesetze unter Umständen keine Anwendung finden sollen, sondern hat in den §§ 31 flg. auch Sonderbestimmungen getroffen, wonach eine Reihe von Vorschriften des deutschen bürgerlichen Rechtes von der Anwendung in den Konsulargerichtsbezirken ausgenommen sind oder doch ihre Anwendung nur unter gewissen Einschränkungen und Änderungen stattfinden soll. Diese Vorschriften gelten nach § 3 des Gesetzes vom 10. Sept. 1900 mit wenig Ausnahmen auch in den Schutzgebieten. Nun stand zur Zeit der Vorbereitung und Beratung des Schutzgebietsgesetzes außer Zweifel, daß die Frage über die Haftung der Unternehmer von Eisenbahnen wenigstens für die wichtigsten dieser Gebiete alsbald praktisch werden würde, und ebenso, daß deren Beantwortung für diese Unternehmer von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung sein werde. Es liegt daher gewiß nahe, anzunehmen, daß die Frage, ob den in Frage stehenden Vorschriften des Haftpflichtgesetzes auch für die Schutzgebiete Geltung zu verleihen sei, nicht unerwogen geblieben ist und daß, wenn man wegen der in diesen Gebieten oder doch in einigen wichtigeren von ihnen bestehenden Verhältnisse die

Anwendung dieser Vorschriften für nicht angemessen erachtet hätte, nicht unterlassen worden wäre, dies durch ausdrückliche Sondervorschriften klar zum Ausdruck zu bringen, zumal da dies gegenüber einem Spezialgesetze mit sachlich eng begrenztem Anwendungsgebiete, wie es das Haftpflichtgesetz ist, keine besonderen Schwierigkeiten bieten konnte.

Es ist daher zu billigen, daß die Vorinstanzen die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes über die Haftung der Betriebsunternehmer für anwendbar erachtet haben. Daß aber der in Rede stehende Vorgang, bei dem der Kläger verletzt worden ist, mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse in Südwestafrika als auf höherer Gewalt beruhend anzusehen wäre, erscheint nach dem, was über den Verlauf des Unfalls feststeht, ausgeschlossen." . . .