

78. Inwieweit kommen Angestellte eines StraÙenbahnunternehmens als dessen Gehilfen bei der Erfüllang des Beförderungsvertrags in Betracht?

BGB. § 278.

VII. Zivilsenat. Urt. v. 9. Dezember 1913 i. S. G. B. Straßenbahn (Bekl.) w. G. (Kl.). Rep. VII. 427/13.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht dajelbst.

Der Kläger befand sich als Fahrgast in einem Triebwagen der Linie 28 der Beklagten. Auf einer Haltestelle fuhr diesen Wagen ein Triebwagen der Linie 29 der Beklagten an. Der Kläger wurde hierbei körperlich verletzt; er beansprucht Schadenersatz. Das Landgericht erkannte auf Abweisung der Klage. In der Berufungsinstanz wurde die Haftung der Beklagten aus dem Beförderungsvertrage bejaht und der Anspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Gründe:

... Der Vorderrichter stellt fest, daß vor der Haltestelle, wo der Wagen der Linie 29 den vom Kläger benutzten Triebwagen angefahren hat, eine Neigung der Fahrbahn besteht. Eine solche in der Fahrtrichtung eines Triebwagens befindliche Neigung erschwere, so führt das angefochtene Urteil aus, das Anhalten des Wagens erheblich und deshalb müsse zur Wahrung der Verkehrssicherheit hierauf Rücksicht genommen werden. Das sei nicht in genügender Weise geschehen und damit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt worden. Die Bremsvorrichtungen des Wagens seien in Ordnung gewesen und unter gewöhnlichen Umständen würde das Bremsen ein rechtzeitiges Halten des Wagens bewirkt haben, wegen der nicht beachteten Neigung der Fahrbahn habe aber das Bremsen das Auffahren auf den stehenden Wagen der Linie 28 nicht verhindert. Ob dabei auch noch die Schlüpfrigkeit der angeblich vorher bei der Straßenbesprengung mitbesprengten Schienen mitgewirkt habe, könne unaufgeklärt bleiben, denn die Schlüpfrigkeit der Schienen und die damit eintretende Schwierigkeit des Bremsens sei ein so gewöhnliches Vorkommnis, daß es von jedem Straßenbahnfahrer in Betracht gezogen werden müsse. Das somit festgestellte Verschulden habe nach § 278 BGB. die Beklagte zu vertreten. Als Erfüllungsgehilfen der Beklagten im Sinne der angeführten Gesetzesbestimmung kämen nicht nur die zur Bedienung des Wagens, in dem sich der Kläger befand, bestimmten Angestellten in Betracht, sondern Erfüllungs-

gehilfen des Beförderungsvertrags seien auch der Führer des Wagens der Linie 29 und, sofern dieser über die durch die Neigung der Fahrbahn hervorgerufene Gefahrerhöhung nicht genügend belehrt worden sei, die mit seiner Ausbildung beauftragten Beamten der Beklagten. Das vertragliche Verschulden irgendeines Angestellten der Beklagten bleibe bei dieser Sachlage immer bestehen, ohne daß es der Aufklärung bedürfe, welcher Angestellte zur Rechenschaft zu ziehen sei.

Durch die so begründete Entscheidung erachtet sich die Beklagte für beschwert. Den von ihr mit der Revision erhobenen Angriffen war aber der Erfolg zu versagen. In dem vom Berufungsgericht in Bezug genommenen Urteile des erkennenden Senats Rep. VII. 479/1911 vom 19. März 1912 stand zur Entscheidung, ob bei einem Zusammenstoße, der auf der von dem damaligen Beklagten, dem Eisenbahnfiskus, betriebenen Strecke zwischen zwei Eisenbahnzügen, einem Personen- und einem Arbeitszuge stattgefunden hatte, als Erfüllungsgehilfen des Beklagten nur die Bediensteten des Personenzugs, in dem sich der dabei verletzte Kläger als Reisender befand, anzusehen seien, oder ob auch das Dienstpersonal des Arbeitszugs zur Erfüllung des Beförderungsvertrags gebiet habe. Letzteres wurde bejaht und ausgeführt: da der Unternehmer mit dem Beförderungsvertrage die Pflicht übernehme, den Fahrgast ungefährdet an das Reiseziel zu bringen, so gehöre auch zu seinen Vertragspflichten, für Vermeidung des Zusammenstoßes mit einem seiner anderen Züge Sorge zu tragen. Um einen Zusammenstoß bei der Kreuzung von Zügen zu verhüten, reiche es aber nicht aus, daß das Dienstpersonal des einen Zuges vorschriftsmäßig verfare, auch das Personal des anderen Zuges und die weiteren hierbei mit Obliegenheiten betrauten Personen hätten dazu mitzuwirken, deshalb seien auch sie Erfüllungsgehilfen des Unternehmers.

Diese Rechtsläge hat das Berufungsgericht auf den hier zur Entscheidung stehenden Fall entsprechend angewendet und in den Vorinstanzen ist das von der Beklagten nicht bemängelt worden. Die Revision macht jetzt auch in dieser Beziehung Bedenken geltend. Sie erachtet die Annahme für zu weitgehend, daß der Unternehmer aus dem Beförderungsvertrage auch das Verschulden solcher Angestellten vertreten solle, die an der Beförderung des Fahrgastes nicht unmittelbar beteiligt sind. Es würden dadurch den

Transportunternehmungen Verpflichtungen auferlegt, die mit dem Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 nicht vereinbar seien. Weiter stellt die Revision auch in Abrede, daß die Sachlage hier eine dem entschiedenen Falle entsprechende sei. Die Schienen für Straßenbahnen würden nicht, wie die Eisenbahngleise, nur vom Unternehmer benutzt, sondern es gehe, weil sie nicht abgeschlossen seien, auch der sonstige Straßenverkehr darüber hinweg. Deshalb und da den Angestellten jedes Wagens nur dessen Fahrgäste anvertraut seien, der Schaffner jedes Wagens auch nur befugt sei, durch Ausgabe der Karte für seinen Wagen einen Vertrag zu schließen, nehme jeder andere, dasselbe Gleis befahrende Wagen der Beklagten keine andere Rechtsstellung ein, als ein dieselbe Straße befahrender Wagen eines Dritten.

Diese Ausführungen der Revision sind als zutreffend nicht anzuerkennen. Das erwähnte Urteil des Senates beruht darauf, daß der Betrieb eines Eisenbahnunternehmers als ein einheitlicher anzusehen und daß deshalb der Unternehmer, der durch den Beförderungsvertrag die Verbindlichkeit übernimmt, den Reisenden ungefährdet an sein Reiseziel zu bringen, verpflichtet ist, seinen ganzen Betrieb so zu gestalten, daß dem Reisenden keine Gefahren daraus erwachsen. Bei Kreuzung von Zügen haben alle dabei dienstlich verwendeten Personen zur Vermeidung von Gefahren mitzuwirken, deshalb sind sie für Erfüllungsgehilfen des Unternehmers erachtet worden. Daß diese aus der rechtlichen Natur des Beförderungsvertrags hergeleiteten Folgerungen dem Unternehmer zu weitgehende und mit dem Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes sich in Widerspruch setzende Verpflichtungen auferlegten, ist der Revision nicht zuzugeben. Wenn sie zur Widerlegung anführt, dann müßte auch beim Zusammenstoße zweier Schiffe auf hoher See, sofern sie nur demselben Unternehmer gehören, allein schon aus diesem Umstande, abgesehen von sonstigen gesetzlichen Bestimmungen, die Schadensersatzpflicht des Unternehmers den geschädigten Schiffspassagieren gegenüber hergeleitet werden, so berücksichtigt sie den entscheidenden Gesichtspunkt, die Einheitlichkeit des Betriebes nicht. Sie ist vorhanden bei einem an die Benutzung von Schienen gebundenen Unternehmen, ist aber nicht ohne weiteres zu bejahen bei Schiffen, von denen jedes auf dem Meere seinen eigenen Weg nimmt; ihre Zusammengehörigkeit ist, wenn sie Schiffe

derselben Unternehmer sind, nur eine wirtschaftliche. Der Straßenbahnbetrieb eines Unternehmers ist örtlich begrenzter, als der Eisenbahnbetrieb; das spricht aber nicht gegen, sondern für die Annahme, daß ein solcher ebenfalls an die Benutzung von Schienen gebundener Betrieb auch ein einheitlicher ist. Daß die Schienenstränge vom sonstigen Straßenverkehr nicht abgeschlossen sind, ändert hieran nichts. Wie im Eisenbahnverkehr wird auch im Straßenbahnverkehr durch den Beförderungsvertrag für den Unternehmer die Verpflichtung begründet, den in seinem Betriebe zu befördernden Fahrgast vor den Gefahren dieses Betriebes zu bewahren. Dazu gehört, daß an Haltestellen, die mehreren Linien des Betriebes dienen, der aus derselben Richtung nachkommende Wagen so zum Stillstehen gebracht wird, daß durch ihn die Fahrgäste eines schon haltenden Wagens nicht gefährdet werden. Für die Sicherheit des Betriebs in dieser Beziehung kommt es in der Hauptsache darauf an, daß das Dienstpersonal des später anfuhrnden Wagens, insbesondere dessen Fahrer mit der gebotenen Sorgfalt und Umsicht handelt. Welcher der verschiedenen Linien der später ankommende Wagen angehört, ist bedeutungslos. Wenn es ein von seinen eigenen Angestellten geführter Betriebswagen des Unternehmers ist, so bedient sich der Unternehmer auch dieser Angestellten zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit, in seinem Betriebe die Fahrgäste gefahrlos zu befördern. Die Annahme der Revision: weil der Schaffner jedes Wagens nur Fahrkarten für diesen ausgabe, so seien Erfüllungsgehilfen des Unternehmers auch nur die Angestellten des Wagens, für den die Karte ausgegeben ist, verkennt, daß bei einem einheitlichen Betriebe der Unternehmer durch den mit ihm abgeschlossenen Beförderungsvertrag für die Sicherheit des Fahrgastes in seinem ganzen Betrieb einzustehen hat.

Dhne berechtigten Grund rügt die Revision weiter, daß ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden nicht ausreichend festgestellt sei. Es soll die Sachlage nicht genügend aufgeklärt, sondern es sollen nur Vermutungen aufgestellt sein. Das trifft nicht zu. Mit dem Beförderungsvertrage hat der Unternehmer, wie schon mehrfach hervorgehoben ist, die Sorgfaltspflicht übernommen, den Fahrgast ungefährdet an sein Ziel zu bringen. Ist diese Vertragsleistung nicht bewirkt, ist der Fahrgast, wie dies hier der Fall ist, körperlich auf der Fahrt verletzt worden, so hat der Unternehmer zu beweisen,

daß ihn kein Verschulden trifft (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivill. Bd. 66 S. 12; Jur. Wochenschr. 1908 S. 196 Nr. 10). Diesen Beweis hat das Berufungsgericht für nicht erbracht angesehen und in seinen vorstehend wiedergegebenen Ausführungen mit ausreichender und nicht zu beanstandender Begründung angenommen, daß unabwendbarer Zufall ausgeschlossen und das Auffahren des Wagens auf ein Verschulden der Angestellten der Beklagten zurückzuführen ist. Die Neigung der Fahrbahn ist nicht beachtet worden und darin, daß dies nicht geschehen ist, wird ohne Rechtsirrtum ein für das Auffahren des Wagens und damit für die dabei erfolgte Verletzung des Klägers ursächliches Verschulden gefunden. Dieses Verschulden legt das Berufungsgericht dem Fahrer zur Last, wenn er die Neigung kannte und darüber unterrichtet war, daß bei solchen Neigungen der Fahrbahn früher, als sonst üblich, vor der Haltestelle zu bremsen ist. Hat der Fahrer die Neigung der Fahrbahn nicht gekannt und ist er über sie und sein Verhalten dabei nicht unterrichtet worden, ehe ihm die Führung des Wagens anvertraut wurde, so ist das Verschulden nach der Annahme des Berufungsgerichts von den Beamten begangen, worden, die es unterlassen haben, den Fahrer genügend zu unterrichten. Damit sind nicht bloß, wie die Revision meint, Vermutungen aufgestellt, sondern es ist nach ganz bestimmten Richtungen hin schuldhaftes Verhalten bei solchen Angestellten der Beklagten festgestellt, die zur Sicherung ihres Betriebes gegen Gefahren der Fahrgäste mitzuwirken haben. Hätten die Angestellten aber dazu mitzuwirken, so sind sie auch Erfüllungsgehilfen der Beklagten und sie hat für deren Verschulden einzustehen.“ . . .