

2360 019

Beglaubigte Abschrift.

III ZR 154/50

Verkündet am
11. Dezember 1950
gez. Fieser,
Just. Angest.

als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle des
Bundesgerichtshofs.

Im Namen des Volkes.!

In dem Rechtsstreit

der Bürgangestellten Ida R [REDACTED], O [REDACTED]
[REDACTED]strasse [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion in Hannover

Beklagte und Revisionsbeklagte,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 11. Dezember 1950 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Delbrück, Dr. Birnbach, Dr. Wis-
co, Raske und Dr. Pagendarm

für Recht erkannt:

Das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Celle vom 10. Dezember 1948 wird insoweit aufge-
hoben, als zum Nachteil der Klägerin erkannt ist.
In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Ver-
handlung und Entscheidung auch über die Kosten der
Revision an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist am 10. Januar 1946 auf dem Bahnhof Bremen-Neustadt von dem Bahnsteig 2, in dessen Kante ein Bordstein in einer Länge von 12 cm, einer Breite von 6 cm und einer Tiefe von 12 cm fehlte, abgeglitten und hat sich durch den Sturz auf das Gleis ein Bein gebrochen. Es regnete und war glatt. Der Bahnsteig war mit Fahrgästen überfüllt. Vor dem Einlaufen des Zuges forderte ein Bahnbeamter die Reisenden, die sich am Treppenaufgang stauten, auf sich nach vorn zu begeben. Die Klägerin versuchte, dieser Aufforderung zu entsprechen. Sie trug zwei Koffer mittlerer Grösse und einen Rucksack. Auf dem Bahnsteig befindet sich ein Gepäckaufzug, der damals wegen Wiederherstellungsarbeiten mit einem Absperrgerüst umgeben war, so dass zwischen der Bahnsteigkante und dem Absperrgerüst an der Seite, an der die Klägerin nach vorn gehen wollte, ein Zwischenraum von ca. 2.20 m war.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen Verdienstauffalls und Schmerzensgeld. Sie behauptet, der Bahnsteig sei zum Zeitpunkt des Unfalls nicht genügend beleuchtet gewesen, deshalb habe sie die schadhafte Stelle nicht wahrnehmen können. Die Beklagte bestreitet, dass der Bahnsteig zur Unfallzeit ungenügend beleuchtet gewesen sei. Sie trägt vor, die Beschädigung des Bahnsteigs sei eine Folge der Kriegseinwirkungen. Wegen vordringlicherer Arbeiten habe sie die Ausbesserung der geringfügigen Beschädigung an der Bahnsteigkante zurückstellen müssen. Eine besondere Beleuchtung der Unfallstelle sei ihr wegen Mangels an Glühlampen nicht möglich gewesen. Im übrigen habe die Klägerin den Unfall selbst verschuldet. Sie habe

2

- 3 -

in jeder Hand einen Koffer getragen und infolgedessen nicht auf den Weg geachtet. Auch habe sie einen anderen Koffer im Auge behalten müssen, den sie einem Mitreisenden zu tragen gegeben habe.

Das Landgericht hat die Klageforderung dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt.

Das Berufungsgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und hat auf die Berufung der Beklagten das Urteil dahin abgeändert, dass der Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz dem Grunde nach zu 1/4 gerechtfertigt ist. Es hat ferner festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin zu 1/4 sämtlichen Schaden zu ersetzen, der ihr durch den Unfall noch entstehen wird.

Gegen das Urteil des Oberlandesgerichts hat die Klägerin Revision eingelegt mit dem Antrag, ihren Anspruch dem Grunde nach in voller Höhe für gerechtfertigt zu erklären und die volle Schadensersatzpflicht der Beklagten festzustellen.

Die Beklagte hat Zurückweisung der Revision beantragt.

Entscheidungsgründe:

Die Revision musste Erfolg haben, da die Entscheidung des Vorderrichters nicht frei von Rechtsirrtum ist.

- 1.) Da die zunächst in Anspruch genommene Deutsche Reichsbahn seit dem 7. September 1949 die Bezeichnung "Deutsche Bundesbahn" führt, war dieser Veränderung in der Parteibezeichnung Rechnung zu tragen (OGHZ. Bd.3, S.189).
- 2.) Entgegen der Ansicht des Vorderrichters ist davon auszugehen, dass der Sturz der Klägerin ein "Betriebsunfall" im Sinne des § 1 RHaftpfl.G. war. Wenn der Vorderrichter



der Ansicht ist, ein Betriebsunfall setze immer einen ersichtlich ursächlichen Zusammenhang mit der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr voraus, so ist diese Abgrenzung zu eng. Ein Betriebsunfall liegt nicht nur dann vor, wenn der Unfall durch eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist, sondern auch dann, wenn ein unmittelbarer, äusserer, - nämlich örtlicher und zeitlicher, - Zusammenhang zwischen einem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Eisenbahn besteht (Geigel "Der Haftpflichtprozess" 1950, S. 171). Ein derartiger Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem Betriebsvorgang liegt hier vor. Zwar ist der Sturz der Klägerin unmittelbar darauf zurückzuführen, dass an der Unfallstelle in der Bahnsteigkante ein Bordstein fehlte und dass die Klägerin infolgedessen ins Leere trat und auf das Geleis stürzte. Aber die Tatsache, dass sich die Klägerin auf der Bahnsteigkante vorwärts bewegte, war auf einen Betriebsvorgang zurückzuführen, nämlich darauf, dass ein Bahnbeamter die Reisenden aufgefordert hatte, nach vorn zu gehen. Diese Aufforderung war ein Betriebsvorgang, denn sie erfolgte in der Absicht, eine zweckmässige Verteilung der Reisenden auf den Zug, dessen Einlaufen in aller Kürze zu erwarten war, zu erreichen, und diente damit der ordnungsmässigen Abwicklung der Beförderung der Reisenden. Dieser an die Reisenden gerichteten Aufforderung ist der Charakter eines Betriebsvorganges um so mehr zuzusprechen, als der Bahnsteig, auf dem sich der Unfall abgespielt hat, - mindestens an einzelnen Stellen, - von Reisenden

überfüllt war. Wenn sich die Klägerin auf die Aufforderung des Bahnbeamten hin in Bewegung setzte und wenn ihr dabei der fragliche Unfall zustiess, so besteht zwischen dem Betriebsvorgang und dem Unfall auch der erforderliche unmittelbare, - örtliche und zeitliche, - Zusammenhang, der den Unfall zu einem Betriebsunfall im Sinne des § 1 RHaftpfl.G. machte. Die Beklagte haftet daher der Klägerin auch aus § 1 RHaftpfl.G.

- 3.) Die Beklagte hat ihrer Haftung aus § 1 RHaftpfl.G. den Einwand entgegengesetzt, der Unfall sei durch höhere Gewalt verursacht worden, da die Kriegsschäden und die Folgen, die sich aus dem Zusammenbruch von 1945 für ihren Betrieb ergeben hätten, insgesamt ein aussergewöhnliches, betriebsfremdes, nicht abwendbares Ereignis darstellten. Dieser Einwand, den das Berufungsgericht von seinem Standpunkt aus nicht zu prüfen brauchte, greift schon deshalb nicht durch, weil das Berufungsgericht selbst ein Verschulden der Beklagten festgestellt hat. Im übrigen hat der Oberste Gerichtshof für die Britische Zone in der Entscheidung vom 10. Februar 1950 (OGHZ Bd. 2 S. 189) mit überzeugenden Gründen dargelegt, dass zwar die durch die Kriegsereignisse und den Zusammenbruch verursachten Schäden insgesamt auf höhere Gewalt zurückzuführen seien; die beklagte Eisenbahn könne sich aber auf höhere Gewalt nicht berufen, da sie in Kenntnis der noch nicht behobenen Schäden und der daraus sich ergebenden, besonderen Gefahren, den Reiseverkehr wieder aufgenommen habe. Der erkennende Senat schliesst sich diesen Darlegungen an; sie treffen auch auf den hier zu entscheidenden Fall zu.

gez.Dr.Delbrück gez.Dr.Birnbach gez.Dr.Liscy gez.Raske
 gez.Dr.Pagendarm.



Bergschmidt
Justizassistent

als Urkundsbeamt der
Geschäftsstelle des
Bundesgerichtshofs.