

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2226 080

BGB § 839 C.Fa; Fahrdienstvorschriften der Deutschen Bundesbahn, Ausgabe 1951, §§ 1 Abs. 2, 84 Abs. 1, 4 und 8.

Auch bei Wahrnehmung einer der Verkehrssicherungspflicht dienenden Amtstätigkeit im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreis der deutschen Bundesbahn handelt es sich um Amtspflichten, die dem Beamten Dritten gegenüber obliegen, wenn diese Amtspflichten Verkehrssicherungspflichten zum Inhalt haben, die über die Verkehrssicherungspflichten hinausgehen, wie sie jedermann obliegen, und wenn die Dritten mit dem Betrieb der Eisenbahn als Reisende oder in sonst befugter Weise in Berührung stehen.

BGH, Urt. v. 28. März 1963 - III ZR 222/61 - OLG Karlsruhe
LG Mosbach

III ZR 222/61

Verkündet am 28. März 1963

Fieser,
Just. Angest.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Zugschaffners Kurt H [REDACTED], L [REDACTED],
F [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Skalenschreiber Horst K [REDACTED], G [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. März 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrich-
ter Dr. Arndt, Dr. Hußla, Keßler und Dr. Reinhardt
für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des
Oberlandesgerichts Karlsruhe -I. Zivilsenat- vom 18. Oktober
1961 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entschei-
dung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an
das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 23. November 1956 verluden der damals 15 Jahre alte und inzwischen volljährig gewordene Kläger und der Kraftfahrer Hermann B. im Auftrage der Gutsverwaltung des hinteren Meßhofs an der Hochrampe des Bahnhofs in Br. Zuckerrüben in Eisenbahnwaggons, die auf dem Verladegleis 3 standen. Gegen 18.40 Uhr abends hielt der von Wertheim kommende Güterzug auf dem Überholgleis 2 an, um die beladenen Waggons in Richtung L. mitzunehmen. Zu diesem Zweck fuhr eine Rangierabteilung, bestehend aus einer Lokomotive und zwei Waggons, von Gleis 2 auf das zwischen Gleis 2 und 3 liegende Hauptgleis 1 vor und dann auf diesem zurück, um später wieder vorwärts auf Gleis 3 zu fahren und die dort befindlichen beladenen Güterwaggons mitzunehmen. Der als Zugschaffner im Dienst der Deutschen Bundesbahn stehende Beklagte stand hierbei als Rangierer mit der Handlaterne auf dem in Rückwärts-Fahrtrichtung rechten Trittbrett des vorderen Güterwagens. Er hatte die Aufgabe, auf die Fahrbahn zu achten und den Rangierleiter und das Zugpersonal durch Zuruf oder Signale zu verständigen (§ 84 Ziff. 8 der Fahrdienstvorschriften). Kurz vor der Rangierbewegung erhielten der Kläger und B., die noch auf einem Waggon mit dem Einebnen der Rüben beschäftigt waren, von dem Bahnhofsvorstand T., der die beladenen Waggons bezettelte und über den Rangiertvorgang unterrichtet war, die Weisung, von dem Waggon herunterzusteigen, da die Lokomotive komme. Der Kläger und B. stiegen hierauf von dem Waggon über die Puffer auf das Bahngelände, um dort heruntergefallene Rüben aufzuheben. Sie nahmen an, daß die Lokomotive direkt auf dem Verladegleis 3 an die Güterwagen anstoßen würde. Der Kläger, der das Hauptgleis 1 betreten hatte, um dort Rüben aufzuheben, wurde auf die dort herannahende Rangierabteilung erst aufmerksam, als diese sich ihm bereits auf wenige Meter genähert hatte. Bei dem Versuch, noch schnell das Gleis zu verlassen, wurde er von dem vorderen Waggon

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

erfaßt und zu Boden geworfen. Hierbei wurde ihm das rechte Bein oberhalb des Knies abgequetscht derart, daß es am Oberschenkel amputiert werden mußte und nur noch ein kurzer Stumpf verblieben ist. Der Kläger befand sich vom 23. November 1956 bis zum 27. Mai 1957 in stationärer Behandlung und war dann wieder infolge einer notwendigen Nachamputation vom 28. Januar bis zum 23. April 1959 arbeitsunfähig. Er hatte vor dem Unfall die Berufsschule besucht und sich um eine Einstellung bei der Deutschen Bundesbahn als sog. Jungwerker beworben. Infolge des Unfalls ist er zu 70% erwerbsbeschränkt und bezieht eine Unfallrente. Seit Ende 1957 ist er als Skalenzeichner bei der Firma E. [REDACTED] GmbH in M. [REDACTED] bei D. [REDACTED] mit einem derzeitigen Nettoverdienst von 360 bis 370 DM monatlich beschäftigt.

In einem gegen den Bahnhofsvorstand T. [REDACTED] und den Zugführer Di. [REDACTED] durchgeführten Strafverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung wurden beide Angeklagte - T. [REDACTED] allerdings erst in der Berufungsinstanz - freigesprochen. Die Haftpflichtversicherung des Beklagten und des Zugführers Li. [REDACTED] hat an den Kläger für Schmerzensgeld eine Abfindung von 2.500 DM geleistet und ihm seine Aufwendungen als Nebenkörper im Strafverfahren erstattet.

Der Kläger hat beantragt, festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet sei, ihm den jeweils entstehenden Unterschied zwischen dem Gehalt eines Eisenbahnbetriebsbeamten der Bundesbahn bei regelmäßiger Beförderung bzw. höherer Einstufung und seiner jetzigen Unfallrente zuzüglich seines bei seiner Körperbeschädigung noch erreichbaren Eigenverdienstes zu einem Drittel zu ersetzen. Zur Begründung hat er vorgetragen:

Er sei durch den Unfall dauernd wesentlich beruflich behindert. Er hätte voraussichtlich in der von ihm angestrebten Laufbahn als Eisenbahnbetriebsbeamter später mehr verdient, als die Unfallrente und sein zusätzlicher Verdienst

ausmachen. Der Beklagte sei zum Ersatz eines solchen künftigen Ausfalls zu einem Drittel verpflichtet, da er in diesem Umfange für den Unfall verantwortlich sei. Infolge mangelnder Aufmerksamkeit habe er es versäumt, rechtzeitig Warn- und Haltesignale zu geben. Er habe vielmehr den Kläger zu spät zwischen den Schienen des Hauptgleises bemerkt, was zur Folge gehabt habe, daß die Rangierabteilung nicht mehr rechtzeitig habe anhalten können und ihn überfahren habe.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt und dazu vorgetragen: Der Kläger sei erst kurz vor dem Unfall ins Gleis getreten, habe daher nicht früher wahrgenommen werden können und den Unfall ganz überwiegend selbst verschuldet. Er habe den Kläger aus einer Entfernung von etwa 20 m gesehen und alsbald Haltesignale gegeben. Diese seien jedoch vom Lokpersonal offenbar nicht gleich beachtet worden, zumal der Heizer sich an der verkehrten Seite aufgehalten habe.

Der Kläger habe einen größeren Verdienst, als er als Bundesbahnbediensteter jemals hätte erzielen können. Auch sei es ungewiß, ob der Kläger von der Bundesbahn in die Beamtenlaufbahn übernommen worden wäre.

Im übrigen sei er, der Beklagte, Beamter und als solcher tätig gewesen, so daß eine etwaige Haftung nur auf § 839 BGB gestützt werden könne. Eine Haftung auf Grund dieser Bestimmung sei jedoch deshalb ausgeschlossen, weil der Kläger von der Bundesbahn auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes Ersatz seines Schadens hätte verlangen können, wenn er die zur Geltendmachung erforderliche Frist nicht hätte verstreichen lassen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Im Berufungsverfahren hat der Kläger seinen Antrag zuletzt wie folgt präzisiert:

Es wird festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger den jeweils festzustellenden Unterschied zwischen dem Gehalt eines Bundesbahnassistenten der Bundesbahn bei regelmäßiger Beförderung nach Eintritt in diese Laufbahn mit dem vollendeten 18. Lebensjahre und nach der jeweils geltenden Besoldungsordnung und seiner jeweiligen Unfallrente, die er aus dem Unfall vom 23. November 1956 auf dem Rangierbahnhof Br. [REDACTED] bezieht, zuzüglich seines bei seiner Körperbeschädigung noch erreichbaren Eigenverdienstes zu einem Drittel zu ersetzen.

Das Berufungsgericht hat unter Aufhebung des landgerichtlichen Urteils erkannt:

Es wird festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger einen ihm aus dem am 23. November 1956 erlittenen Unfall etwa künftig in seinem beruflichen Fortkommen entstehenden Vermögensschaden, soweit der Anspruch nicht auf Sozialversicherungsträger übergegangen ist, zu einem Drittel zu ersetzen.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Abweisungsantrag weiter. Der Kläger bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

1.) Das Berufungsgericht hält die Haftung des Beklagten auf Grund der allgemeinen Deliktsbestimmung des § 823 BGB wegen fahrlässiger Körperverletzung für begründet. Es sieht, ohne allerdings hierzu nähere Feststellungen zu treffen, in dem Beklagten als einem im Betrieb der Bundesbahn tätigen Schaffner einen Beamten im Sinne des § 839 BGB und ist der Ansicht, als Beamter habe der Beklagte, da der Betrieb der Bundesbahn sich mit Ausnahme der bahnpolizeilichen Tätig-

keit nach bürgerlichrechtlichen Grundsätzen vollziehe, nicht in Ausübung hoheitlicher Gewalt gehandelt. Zwar sei eine eigenverantwortliche Haftung des Beamten nach § 839 BGB auch bei der Wahrnehmung von Amtspflichten innerhalb des bürgerlichrechtlichen Geschäftskreises möglich, es müsse sich aber immer um Amtspflichten handeln, die dem Beamten gegenüber dem geschädigten Dritten oblägen. Eine solche eigenverantwortliche Haftung des Beklagten nach § 839 BGB verneint das Berufungsgericht und führt hierzu aus: Ob eine derartige Amtspflicht einem Dritten gegenüber bestehe, entscheide sich nach dem Zweck, dem die Amtspflicht diene, wobei deren Inhalt und Umfang sich nach den bestehenden Dienstvorschriften bestimme. Wesentlich sei, ob sich die Bedeutung einer Dienstvorschrift im inneren Dienst erschöpfe oder darüber hinaus geeignet und bestimmt sei, Pflichten gegenüber Dritten zu begründen. Die dem Beklagten als Rangierer obliegenden Dienstpflichten, die er verletzt habe, ergäben sich aus § 84 Abs. 4 und 8 der Fahrdienstvorschriften der Deutschen Bundesbahn. Diese Vorschriften beträfen aber nur die Regelung des inneren Bahnbetriebes. Sie seien den Betriebsbeamten lediglich im Interesse der Sicherung der Bahnanlagen und des ungestörten Ablaufs des Bahnbetriebes auferlegt und begründeten keine Amtspflichten Dritten gegenüber. Die Pflicht zu ihrer Befolgung obliege den Bahnbetriebsbeamten lediglich gegenüber der Bundesbahn als ihrem Dienstherrn. Etwaige sonstige Amtspflichten, deren schuldhafte Verletzung eine Haftung des Beklagten rechtfertigen könnte, seien nach Sachlage nicht ersichtlich. Dementsprechend sei eine Haftung des Beklagten aus § 839 BGB nicht gegeben.

2.) Diese Erwägungen halten der revisionsgerichtlichen Nachprüfung nicht stand.

Zutreffend ist zunächst, daß es sich bei dem Betrieb der Bundesbahn, auch wenn staatliche Hoheitsverwaltung in Frage

steht, doch im wesentlichen um eine der privatwirtschaftlichen gleichstehende staatliche Tätigkeit handelt. Daher wird in ständiger Rechtsprechung dem Betrieb der Bundesbahn mit Ausnahme der bahnpolizeilichen Tätigkeit grundsätzlich privatrechtlicher Charakter beigemessen (BGB RGRK 11. Aufl., § 839 Anm. 25). Das gilt auch für die hier in Frage stehende Rangiertätigkeit. Im Bereich eines solchen Privatrechtsverkehrs können jedoch, worauf noch später zurückzukommen sein wird, anders als bei Ausübung eines öffentlichen Amtes nur Beamte im beamten(staats-)rechtlichen Sinne für Amtspflichtverletzungen aus § 839 BGB - persönlich - in Anspruch genommen werden.

War der Beklagte Beamter im beamtenrechtlichen Sinne, dann setzt seine Haftung aus § 839 Abs. 1 BGB voraus, wie das Berufungsgericht zutreffend erwogen hat, daß der Beklagte, indem er den Kläger in Ausübung des Rangierdienstes verletzte, einer ihm obliegenden Amtspflicht, und zwar einer solchen, die ihm auch dem Kläger gegenüber oblag, schuldhaft zuwidergehandelt hat.

Inhalt und Umfang der Amtspflichten bestimmen sich einmal nach den den Aufgaben- und Pflichtenkreis der Beamten allgemein regelnden Vorschriften, weiter ergeben sie sich aber auch aus sonstigen gesetzlichen Bestimmungen, sowie aus allgemeinen Dienstvorschriften, dienstlichen Weisungen und Befehlen der Vorgesetzten. Als allgemeine Dienstvorschrift in diesem Sinne sind die u.a. auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beruhenden Fahrdienstschriften der Deutschen Bundesbahn (FV), gültig, ab 20. Mai 1951, anzusehen. Sie enthalten neben zahlreichen den inneren Bahnbetrieb regelnden Vorschriften auch solche Vorschriften, die der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dienen und die allgemeine Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen besonderen Gefahren erweitern. Daß diese die erweiterte Verkehrssicherungspflicht betreffenden Vorschriften Amtspflichten der Beamten der Bundesbahn

gegenüber ihrem Dienstherrn begründen, unterliegt keinem Zweifel. Dies bejaht auch das Berufungsgericht. Entgegen seiner Ansicht handelt es sich hierbei jedoch ebenfalls um Amtspflichten, die dem Beklagten auch gegenüber dem Kläger obgelegen haben.

Nach ständiger Rechtsprechung rechnen die Beachtung der zur Sicherheit des Verkehrs erlassenen Vorschriften und die Erfüllung der allgemeinen Verkehrssicherungspflichten zu den den Beamten auch einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflichten dann, wenn die Ausübung der öffentlichen Gewalt in Frage steht. In diesen Fällen rechtfertigt sich die Annahme einer einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht deshalb, weil eine Ausübung öffentlicher Gewalt nicht nur dann vorliegt, wenn diese rechtmäßig oder mißbräuchlich zu einem Zwange benutzt wird, sondern immer auch dann, wenn durch schuldhaftes Verhalten die amtlichen Machtmittel ohne Zwangsabsicht in eine anderen Personen schädliche Wirksamkeit treten. Dem mit hoheitsrechtlichen Befugnissen ausgestatteten Beamten liegt grundsätzlich jedem Dritten gegenüber amtlich eine Fürsorgepflicht dahin ob, daß die damit verbundenen Machtmittel streng in den Schranken der Amtsausübung gebraucht werden, und daß dabei in keiner Weise in den Bereich eines Unbeteiligten eingegriffen wird. Jeder Beamte als Träger eines öffentlichen Amtes ist in besonderer Weise verpflichtet, sich in Ausübung seiner dienstlichen Tätigkeit der jedermann verbotenen Handlungen zu enthalten. In diesem Sinne umschließt § 839 BGB auch alle unerlaubten Handlungen im Sinne der §§ 823 ff BGB mit der Folge, daß ein Beamter, der in Ausübung öffentlicher Gewalt bei Vornahme eines Amtsgeschäftes eine unerlaubte Handlung im Sinne des § 823 BGB gegenüber einem Dritten begeht, damit gleichzeitig eine diesem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt, wenn der notwendige innere Zusammenhang zwischen der dienstlichen Tätigkeit des Beamten und der schädigenden Handlung besteht (BGB RGRK 11. Aufl., § 839 Anm. 36 und

die dort zitierte Rechtsprechung).

Demgegenüber hat das Reichsgericht wiederholt (RGZ 109, 209, 212; 126, 28, 31; 139, 149, 153/155; 158, 83, 94/95) ausgesprochen, daß in Fällen, in denen dieser auf die hoheitliche Fürsorgepflicht sich gründende leitende Gesichtspunkt nicht zutrifft, der Beamte also nicht in Ausübung hoheitlicher Gewalt, sondern im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreis einer öffentlichrechtlichen Körperschaft handelt, die Einhaltung der zur Sicherheit des Verkehrs erlassenen Vorschriften keine besondere Amtspflicht gegenüber jedem an der Amtstätigkeit nicht beteiligten Dritten darstellt, und der hier erkennende Senat hat sich dieser Rechtsprechung in seinem Urteil vom 10. Januar 1955 III ZR 153/53 (BGHZ 16, 111, 114) angeschlossen.

Dies besagt aber nur, daß die allgemeine Verkehrssicherungspflicht, wie sie jedermann obliegt, keine Amtspflicht der Beamten der Bundesbahn gegenüber an der Amtstätigkeit nicht beteiligten Dritten begründet. Dagegen ergibt sich hieraus noch nichts für die Frage, ob die in den Fahrdienstvorschriften niedergelegten besonderen Verkehrssicherungspflichten nicht auch Amtspflichten gegenüber an der Amtstätigkeit unbeteiligten Dritten begründen können.

Die Absätze 4 und 8 des § 84 FV begründeten für den Beklagten die Amtspflicht, bei jeder Rangierbewegung festzustellen, daß der Rangierweg frei ist, auf die Fahrbahn zu achten und den Rangierleiter durch Zuruf oder Signale zu verständigen. Diese Amtspflicht findet, worauf die Revision zutreffend hinweist, ihre nähere Ausgestaltung und Zielbestimmung in den §§ 2 Abs. 2 und 84 Abs. 1 FV.

Der § 2 Abs. 2 FV umreißt die allgemeinen Pflichten aller im Betriebsdienst tätigen Beamten und bestimmt hierzu: Alle im Betriebsdienst tätigen Beamten sollen sich bewußt

sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden wie der Beamten selbst von der sicheren Führung des Betriebes abhängen und daß die Sicherheit des Betriebes schon durch geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann, und in § 84 Abs. 1 EV ist dann für den Rangierdienst insbesondere ausgesprochen: Alle Bewegungen sind so vorsichtig auszuführen, daß Verletzungen von Personen und Beschädigungen der Fahrzeuge ... vermieden werden. Wenn in diesen Vorschriften Leben und Gesundheit der Reisenden und die Vermeidung der Verletzung von Personen ausdrücklich in den Vordergrund gestellt werden, so läßt sich daraus nur folgern, daß sich die Bedeutung solcher in den Fahrdienstvorschriften niedgelegten besonderen Verkehrssicherungspflichten, wie sie hier in Rede stehen, nicht in innerdienstlichen Belangen erschöpft, sondern daß diese Vorschriften in gleicher Weise auch geeignet und dem Schutze aller der Personen zu dienen, die mit dem Eisenbahnbetrieb, sei es als Reisender oder in sonstiger Art, irgendwie in Berührung kommen. In diesem Sinne hält sich auch die Entscheidung des Reichsgerichts in RGZ 169, 376. In dieser Entscheidung hat das Reichsgericht die §§ 18 und 46 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, in denen Einfriedung, Wegübergänge und ihre Sicherung, Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn sowie Schrankendienst geregelt sind, als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB bezeichnet, weil sie offenbar zum Schutze der Verkehrssicherheit bestimmt sind.

Hat aber eine Amtspflicht, die über die jedermann obliegende Verkehrssicherungspflicht hinausgeht, wenn nicht allein, so doch auch den Zweck, das Interesse des einzelnen wahrzunehmen, so liegt sie dem im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreis tätigen Beamten einem Dritten gegenüber ob. Der danach zu bestimmende Kreis der Dritten ist weit zu ziehen. Es fallen darunter nicht nur die an der Amtstätigkeit unmittelbar Beteiligten, sondern alle Personen, deren Belange nach der besonderen Natur der Amtstätigkeit durch

diese berührt werden und in deren Rechtskreis eingegriffen werden kann, selbst wenn sie durch die Amtsausübung nur mittelbar und unbeabsichtigt betroffen werden (BGB RGRK, 11. Aufl., § 839 Anm. 41).

Daraus ergibt sich, daß die besonderen Verkehrssicherungspflichten, die für den Beklagten auf Grund der Fahrdienstvorschriften bestanden, Amtspflichten darstellten, die ihm auch gegenüber dem Kläger oblagen. Ob diese Amtspflichten jedem beliebigen Dritten gegenüber bestanden, bedarf hier keiner Erörterung. Denn der Kläger stand im vorliegenden Fall zur Bundesbahn in einer Beziehung, die der eines Reisenden gleichzustellen ist. Er war mit dem Beladen von Güterwagen beschäftigt und befand sich im Zeitpunkt des Unfalls befugt auf dem Bahngelände, um beim Verladen auf den Erdboden gefallene Kisten auf den Güterwagen zu werfen, mag er dabei auch unbefugt das Hauptgleis betreten haben. Ausschlaggebend bleibt es immer, welchem besonderen Zweck die einzelne gesteigerte Verkehrssicherungspflicht dient. Wenn in § 84 Abs. 1 FV die Rede davon ist, daß Verletzungen von Personen vermieden werden, dann umfaßt dies zumindest alle die Personen, die mit dem Güterverkehr befugt etwas zu tun haben, also auch solche dritten Personen, die mit dem Beladen von Güterwagen beschäftigt sind und sich im Zusammenhang damit auf dem Bahngelände befinden.

3.) Kommt man zu dem Ergebnis, daß in einem Falle, wie er hier vorliegt, ein Betriebsbeamter der Bundesbahn aus § 839 Abs. 1 BGB persönlich in Anspruch genommen werden kann, dann gewinnt die Frage Bedeutung, ob der Beklagte tatsächlich Beamter im beamtenrechtlichen Sinne gewesen ist. Denn wie bereits oben ausgeführt, können im Bereich des Privatrechtsverkehrs anders als bei Ausübung eines öffentlichen Amtes nur Beamte im beamtenrechtlichen Sinne für Amtspflichtverletzungen aus § 839 Abs. 1 BGB persönlich in Anspruch genommen werden. Das Berufungsgericht spricht zwar aus, daß der Beklagte als im Betrieb der Bundesbahn tätiger Schaffner Beamter im Sinne des § 839 BGB

gewesen sei, der allerdings nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt habe. Da es zur Beamteneigenschaft des Beklagten aber keinerlei Feststellungen getroffen hat, und es ihm im Ergebnis auch nicht darauf angekommen ist, da es eine Haftung aus § 839 Abs. 1 BGB mangels einer dem Beklagten gegenüber dem Kläger obliegenden Amtspflicht verneint, läßt es sich nicht ausschließen, daß das Berufungsgericht nur von einer unterstellten Beamteneigenschaft ausgegangen ist. Nachdem der vom Berufungsgericht angenommene Ausschluß der Haftung aus § 839 BGB in Fortfall kommt, bedarf es der sicheren Feststellung, daß der Beklagte tatsächlich Beamter in beamtenrechtlichen Sinne gewesen ist. Träfe dies zu, dann wäre die Haftungsgrundlage des § 839 Abs. 1 BGB gegeben, mit der Folge, daß die vom Berufungsgericht bejahte Haftung aus § 823 BGB entfielen, da die in § 839 BGB erfolgte Erweiterung der Haftung die engeren Tatbestände der allgemeinen Deliktshaftung einschließt, so daß auch die unerlaubten Handlungen der Beamten nach den §§ 823 ff BGB, sofern sie die Verletzung einer dem Beamten Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht enthalten, unter § 839 BGB fallen und für eine Anwendung der Bestimmungen der §§ 823 ff BGB kein Raum ist (BGB RGRK 11. Aufl., § 839 Anm. 1 und die dort zitierte Rechtsprechung).

Andererseits würde eine auf § 839 Abs. 1 BGB beruhende Haftung des Beklagten die Folge haben, daß dem Beklagten die Schutzvorschrift des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB zugute käme. Er würde dann angesichts dieser Vorschrift bei nur fahrlässiger Amtspflichtverletzung nicht haften, wenn der Kläger von dem Dienstherrn des Beklagten Ersatz verlangen könnte oder eine solche früher vorhandene Ersatzmöglichkeit schuldhaft versäumt hätte. Einem solchen Haftungsausschluß stände auch nicht die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entgegen, anderweite "aus derselben deliktischen Handlung wie die Amtshaftungsansprüche hergeleitete Ansprüche" gegen die öffentliche Hand könnten im Amtshaftungsprozeß nicht als anderweite Ansprüche im Sinne des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB

geltend gemacht werden (BGHZ 13, 88). Dieser von der Rechtsprechung nur für einen als "Sonderfall" bezeichneten Sachverhalt ausgesprochene Grundsatz trifft die Fälle der "an Stelle des Beamten" haftenden öffentlich-rechtlichen Körperschaften und rechtfertigt sich letztlich in dem Gedanken, "die öffentliche Hand sei insoweit wirtschaftlich als ein Ganzes anzusehen". Eine Übertragung dieses Grundsatzes auf den aus § 839 Abs. 1 BGB persönlich haftenden Beamten ist daher nicht angängig.

Eine unter Umständen entscheidungsbeeinflussende Bedeutung käme in diesem Zusammenhange dem Vorbringen des Beklagten zu, der Kläger hätte von der Deutschen Bundesbahn auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes Ersatz seines Schadens verlangen können, wenn er die zur Geltendmachung erforderliche Frist nicht hätte verstreichen lassen. Denn die Unmöglichkeit, anderweit Ersatz zu erlangen, bildet einen Teil des Tatbestandes, aus dem der Amtshaftungsanspruch hergeleitet wird und dementsprechend eine zur Klagebegründung gehörende Voraussetzung des Amtshaftungsanspruches. Der Verletzte hat deshalb das Vorliegen dieser Voraussetzung darzulegen und im Streitfall zu beweisen (BGB RGRK 11. Aufl., § 839 Anm. 95).

4.) Nach alledem läßt sich das Berufungsurteil mit der von ihm gegebenen Begründung (§ 823 BGB) nicht halten. Auch mit einer anderen Begründung (§ 839 BGB) läßt es sich nicht halten, da es hierzu an den erforderlichen Feststellungen darüber fehlt, ob es sich bei dem Beklagten um einen Beamten im beamtenrechtlichen Sinne handelt und ob, bei Bejahung der Beamteneigenschaft, möglicherweise anderweite Ersatzansprüche oder deren schuldhaft unterlassene Geltendmachung den Amtshaftungsanspruch ausschließen. Aus dem gleichen Grunde kommt eine Abweisung wegen schuldhaft unterlassener Geltendmachung anderweiter Ersatzansprüche zur Zeit nicht in Frage und die Abweisung mangels Verschuldens aus den im Folgenden zu erörternden Gründen.

II.

Soweit das Berufungsgericht die Haftungsgrundlage des § 823 BGB bejaht - die gleichen Gesichtspunkte wären auch dann maßgebend, wenn Haftungsgrundlage nicht § 823, sondern § 839 Abs. 1 B^uB wäre - , lassen sich Rechts- oder Verfahrensfehler nicht erkennen und die insoweit erhobenen verfahrensrechtlichen Rügen der Revision bleiben erfolglos.

1.) Die Revision will zunächst einen Prozeßverstoß darin sehen, daß das Berufungsgericht angenommen habe, der Beklagte habe den Kläger noch rechtzeitig erkennen können, da dieser nach dem Abstieg von dem Güterwagen sofort auf das Gleis 1 gegangen sei, um dort Rüben aufzusammeln.

Das Berufungsgericht führt hierzu aus: Auch für das weitere Schutzvorbringen des Beklagten, der Kläger habe erst so spät das Hauptgleis betreten, daß nicht mehr rechtzeitig hätte gewarnt bzw. ein Anhalten der Rangierabteilung hätte veranlaßt werden können, seien keinerlei begründete Anhaltspunkte gegeben. Daß dies der Fall gewesen sei, könne insbesondere nicht ohne weiteres daraus entnommen werden, daß der Kläger und der Zeuge B. erst vom dritten Wagen über die Puffer abgestiegen seien, als der Zeuge T. vom zweiten zum ersten Wagen gegangen sei, um diese Wagen zu bezetteln; denn das Bezetteln des ersten Wagens habe einige Zeit in Anspruch genommen, während welcher der Kläger hinreichend Gelegenheit gehabt habe, das Hauptgleis zu betreten, was er nach seinen unwiderlegten Angaben auch gleich getan habe. Der Kläger habe auch bereits im Hauptgleis verweilt, als er von dem Zeugen T. angerufen worden sei. Der Beklagte habe selber bei seiner Anhörung im Armenrechtsprüfungsverfahren einräumen müssen, daß der Kläger, als er ihn bemerkt habe - wann dies der Fall gewesen sei, habe er nicht angeben können -, sich bereits in gebückter Stellung im Hauptgleis befunden und sich dort bewegt habe.

Es handelt sich hierbei um die Würdigung des Prozeßstoff-

fes in Bezug auf dessen Beweiswert durch den Tatrichter. Dabei ist dieser im Rahmen des § 286 ZPO frei. Eine Verletzung des § 286 ZPO könnte daher nur dann angenommen werden, wenn die Beweiswürdigung des Berufungsgerichtes nicht den gesamten Inhalt der Verhandlung und des Beweisergebnisses berücksichtigt hätte, dem logischen Denken, allgemeinen Erfahrungssätzen oder gesetzlichen Beweisregeln widerspräche. Dies ist nicht der Fall. Fehlsam könnte es allenfalls sein, wenn das Berufungsgericht in diesem Zusammenhange von einem Schutzvorbringen des Beklagten spricht. Denn darin ist der Revision zuzustimmen, daß der Beweis dafür, daß der Kläger sich schon zu einem Zeitpunkt auf dem Gleis befand, in dem er vom Beklagten noch rechtzeitig hätte bemerkt werden können, vom Kläger zu erbringen ist und Zweifel an diesem Beweis nicht zu Lasten des Beklagten gehen können. Es läßt sich aber nicht feststellen, daß das Berufungsgericht gegen diese gesetzlich zwar nicht vorgesehene, aber sich aus der Natur der Sache ergebende Beweislastregelung verstoßen hat. Aus den Ausführungen des Berufungsgerichtes ergibt sich, daß es auf Grund der Beweisaufnahme die Überzeugung gewonnen hat, der Kläger habe sich bereits zu einem Zeitpunkt auf dem Gleis 1 befunden, in dem er vom Beklagten noch rechtzeitig habe erkannt werden können. Auf die Frage, wer für diese Tatsache beweispflichtig war, hat das Berufungsgericht daher gar nicht abgestellt.

2.) Die Revision meint weiter, die Annahme des Berufungsgerichtes, die vom Kläger bei seiner persönlichen Einvernahme gegebene Schilderung, er habe das Gleis 1 sofort betreten, sei unwiderlegt, träfe nicht zu, da der Kläger und auch der Zeuge T. im polizeilichen Ermittlungsverfahren andere Angaben gemacht hätten, als bei ihrer Anhörung und Vernehmung vor dem Berufungsgericht. Das Berufungsgericht hat die Strafacten beigezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht. Daraus ist zu folgern, daß es auch die Angaben des Klägers und des Zeugen T. im Ermittlungsverfahren zu seiner Beweiswürdigung herangezogen hat. Wenn

es dabei den Angaben des Klägers und den Bekundungen des Zeugen T. vor dem Berufungsgericht mehr Gewicht beigelegt hat als den Angaben der beiden im Ermittlungsverfahren, so lag dies in seiner freien richterlichen Beweiswürdigung, und es läßt sich nicht feststellen, daß das Berufungsgericht hierbei gegen die Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen hat, zumal einer richterlichen Einvernahme im allgemeinen mehr Bedeutung beizumessen ist als einer polizeilichen Vernehmung.

3.) Nicht gefolgt werden kann den Ausführungen der Revision, der Beklagte sei auf dem erhöhten Trittbrett des zuvorderst geschobenen Wagens in Blickrichtung auf die Unfallstelle gefahren. Er sei schon auf Grund seiner ganzen körperlichen Position gezwungen gewesen, das Gleis zu überblicken, und müßte geradezu die Augen verschlossen gehalten haben, hätte er eine sich im Lampenlicht auf dem Gleis bewegendende Gestalt nicht bemerken sollen. Da für eine solche Annahme keinerlei Anhaltspunkte vorlägen, vielmehr, der allgemeinen Lebenserfahrung folgend, davon auszugehen sei, daß der Beklagte im Bewußtsein seiner Aufgabe die Augen offen gehalten habe, erscheine es praktisch so gut wie unvorstellbar, daß er den Kläger nicht gesehen habe, obwohl dieser sich auf dem Gleis befunden habe, es sei denn, es hätten durch die Bogenlampen Blendwirkungen vorgelegen, die der Beklagte sich nicht zurechnen zu lassen brauche. Die Darlegungen des Berufungsgerichtes ließen eine Erkenntnis dieses sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung zwangsläufig anbietenden Geschehensablaufes vermissen. Wenn das Berufungsgericht dieser Erfahrung des täglichen Lebens nicht habe folgen wollen, dann hätte es zumindest das vom Beklagten in erster Instanz angebotene eisenbahntechnische Gutachten einholen müssen.

Einmal ist es schon unrichtig, wenn die Revision meint, der Beklagte sei auf Grund seines Standortes auf dem vorderen Trittbrett zum - wohl fortwährenden - Überblicken

des Gleises gezwungen gewesen. Bereits seine Aufgabe, außer der Achtung auf die Fahrbahn auch mit dem Rangierleiter in Verbindung zu bleiben (§ 84 Ziff. 8 der Fahrdienstvorschriften), konnte ihn durchaus zu zumindest zeitweiliger anderer Blickrichtung veranlassen. Darüber hinaus müßte die Ansicht der Revision verallgemeinert zu der Schlußfolgerung führen, es entspräche der Lebenserfahrung, daß ein Mensch, der im Bewußtsein seiner Aufgabe die Augen aufhalte, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht außer acht lasse. Einen solchen Erfahrungssatz gibt es nicht. Vorfälle des täglichen Lebens beweisen nur zu oft das Gegenteil.

Für das Berufungsgericht bestand auch keine Veranlassung, das beantragte Gutachten einzuholen, ganz abgesehen davon, daß die Nichterhebung dieses in erster Instanz angetretenen Beweises in der Berufungsinstanz nicht gerügt worden war (BGHZ 35, 103, 106). Der Antrag des Beklagten ging dahin, zum Beweise dafür, daß der Beklagte für den Unfall nicht verantwortlich sei, ein eisenbahntechnisches Gutachten einzuholen. In dieser allgemeinen Art war der Beweisantrag überhaupt nicht zulässig, da er den Sachverständigen für die Prüfung einer Rechtsfrage (Fahrlässigkeit) benannte. Die rechtliche Beurteilung obliegt immer dem Richter, der Sachverständige hat dem Richter nur seine Fachkenntnisse zur Verfügung zu stellen, wozu es im Beweisantrag der Bezeichnung der zu begutachtenden Punkte bedarf (§ 403 ZPO). An dieser Bezeichnung fehlte es jedoch gänzlich.

Wenn die Revision in diesem Zusammenhange noch meint, möglicherweise hätten durch die Bogenlampen Blendwirkungen vorgelegen, die der Beklagte sich nicht zurechnen zu lassen brauche, so ist dies ein völlig neues tatsächliches Vorbringen, das in der Revisionsinstanz keine Berücksichtigung finden kann (§ 561 ZPO).

4. Auch im übrigen läßt sich den Feststellungen des Berufungsgerichtes zum Unfallhergang ein Verstoß gegen § 286 ZPO nicht entnehmen. Es läßt sich insbesondere entgegen der Ansicht der Revision auch nicht sagen, das Berufungsgericht habe mit seiner Erwägung, die Angaben des Beklagten über die damaligen Vorgänge seien widerspruchsvoll und nur als unbewiesene Schutzvorbringen zu werten, gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstoßen.

Das Berufungsgericht führt hierzu aus: Während der Beklagte als Zeuge in der Strafverhandlung vom 21. Januar 1958 erklärt habe, er sei, als er den Kläger erkannt habe, sofort abgesprungen und habe Haltesignale gegeben, wolle er neuerdings noch vom Trittbrett aus Notsignale gegeben haben. Bei seiner ersten bahnpolizeilichen Vernehmung habe er angegeben, er habe infolge der starken Krümmung des Bahngleises den Kläger erst sehen können, als er schon auf acht Meter herangewesen sei; jetzt nachträglich wolle er den Kläger bereits auf 20 m bemerkt und gleich Warnsignale gegeben haben.

Gewiß ist der Revision zuzugeben, daß es nicht jedermanns Sache ist, Entfernungen in Metern richtig zu schätzen, zumal bei künstlicher Beleuchtung und von einem mit 15 km/h fahrenden Fahrzeug aus, insbesondere, wenn man sich auf diesem Fahrzeug in erhöhter Position über der Fahrbahn befindet. Aber dies schließt nicht aus, von widerspruchsvollen Angaben dann zu sprechen, wenn die Angaben über die geschätzte Entfernung im Laufe der Zeit ständig wechseln.

Dasselbe trifft für die Angaben des Beklagten über den Zeitpunkt der von ihm gegebenen Signale zu.

Danach lassen sich Verfahrensverstöße des Berufungsgerichtes bei der Würdigung des Prozeßstoffes auf seinen Beweiswert nicht feststellen.

III.

Zu Recht rügt die Revision einen Verstoß des Berufungsgerichtes gegen § 308 Abs. 1 ZPO.

Der Kläger hat lediglich den Ersatz des Schadens begehrt, der im möglicherweise dadurch entsteht, daß er nicht Bundesbahnbediensteter werden konnte. Das Berufungsgericht hat jedoch den Beklagten verurteilt, dem Kläger 1/3 des Schadens zu ersetzen, der diesem auf Grund des Unfalls in seinem beruflichen Fortkommen entsteht. Damit ist das Berufungsgericht, wie die Revision richtig ausführt, über den vom Kläger gestellten Antrag hinausgegangen, denn nach der Formulierung des Urteilstenors hat der Beklagte auch den Schaden zu ersetzen, der dem Kläger etwa dadurch entsteht, daß er in seinem beruflichen Fortkommen durch seine Amputation behindert ist, selbst wenn sein Schaden über dem Verdienst eines Bundesbahnbediensteten liegt, der er ohne den Unfall geworden wäre.

Auf die Revision ist das Urteil des Berufungsgerichtes aus den zu I. dargelegten Gründen aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird dann auch, falls es wiederum zu einer Verurteilung kommen sollte, Gelegenheit haben, seinen Urteilstenor dem Klageantrag anzupassen.

Dem Berufungsgericht ist auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges zu überlassen, die von dem endgültigen Ausgang der Sache abhängt.

Dr. Pagendarm Dr. Arndt Dr. Hußla

Keßler Dr. Reinhardt