

Nicht für die Amtliche Sammlung!

44

Gesetz: Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung §§ 74, 45
Ziff 8; WeimVerf Art 131; GrundG Art 34; BGB
§ 839..

Rechtssatz: Der Senat hält an der Rechtsprechung des Reichs-
gerichts fest, dass das Öffnen und Schliessen,
nicht nur der fernbedienten, sondern auch der
ortsbedienten Bahnschranken keine bahnpolizei-
liche Tätigkeit darstellt (entschieden für den
Bahnbetrieb der Betriebsvereinigung der südwest-
deutschen Eisenbahnen).

Aktenzeichen: III ZR 281/52

LG Koblenz

Urteil des BGH vom 3. Dezember 1953 OLG Koblenz

Verkündet am
3. Dezember 1953
[REDACTED], Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

- 1.)
- 2.)
- 3.)
- 4.)
- 5.)
- 6.)
- 7.)
- 8.)
- 9.)
- 10.)
- 11.)
- 12.)
- 13.)
- 14.)
- 15.)
- 16.)

Klägerinnen, zu 2) bis 8) und 10) bis 14) Berufungsklägerin-
nen und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

g e g e n

1. die D[REDACTED] B[REDACTED], vertreten durch den Präsidenten der Bundesbahndirektion M[REDACTED],
2. den Schrankenwärter Franz A[REDACTED] in B[REDACTED] bei K[REDACTED], H[REDACTED] Nr [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter der Beklagten zu 1): Rechtsanwalt [REDACTED] -
- Prozessbevollmächtigter des Beklagten zu 2): Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 1953 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Pagendarm, Dr. Weber, Dr. Kreft, Dr. Wolany und Dr. Beyer für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerinnen zu 2) bis 8) und 10 bis 14) wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz vom 25. Juni 1952 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerinnen machen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1), die Deutsche Bundesbahn, als Rechtsnachfolgerin der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen, und gegen den Beklagten zu 2) als Gesamtschuldner aus dem Unfall vom 19. Oktober 1947 geltend. Bei diesem Unfall war der Lastkraftwagen mit Anhänger einer niederländischen Firma auf dem schienengleichen Bahnübergang in Ka[REDACTED]-S[REDACTED] bei K[REDACTED] von einem verspäteten Güterzug erfasst und schwer beschädigt worden, weil der Beklagte zu 2), der an dem Unfalltag als Schrankenwärter an der Unfallstelle Dienst tat, beim Herannahen des Zuges die Bahnschranken nicht geschlossen hatte. Die Klägerinnen behaupten, teils Schaden an ihrem Eigentum erlitten, teils als Versicherungsgesellschaften Zahlungen für die versicherten Güter geleistet zu haben.

Die Klägerinnen behaupten, der Beklagte zu 2 habe durch Unaufmerksamkeit das Signal zum Schliessen der Schranken überhört; die Bahnverwaltung habe nicht für ausreichende Ablösung der Schrankenwärter an der Unfallstelle gesorgt und dadurch die Unaufmerksamkeit des Beklagten zu 2 mitverschuldet; ausserdem sei die telefonische Ansage des verspäteten Güterzuges unterlassen worden. Sie haben beantragt,

die Beklagten zur Zahlung folgender Beträge nebst 5 % Zinsen seit dem 1. Januar 1948 zu verurteilen:

- | | | |
|---|---|-------------|
| 1) 1.103,80 Schweizerfranken
an die Klägerin zu 1) | = | 1.054,-- DM |
| 2) 903 Holl-Gulden
an die Klägerin zu 2) | = | 1.128,75 DM |
| 3) 903 Holl-Gulden
an die Klägerin zu 3) | = | 1.128,75 DM |
| 4) 903 Holl-Gulden
an die Klägerin zu 4) | = | 1.128,75 DM |
| 5) 903 Holl-Gulden
an die Klägerin zu 5) | = | 1.128,75 DM |

6)	903 Holl-Gulden an die Klägerin zu 6)	=	1.128,75 DM
7)	903 Holl-Gulden an die Klägerin zu 7)	=	1.128,75 DM
8)	602 Holl-Gulden an die Klägerin zu 8)	=	752,50 DM
9)	275 Schweizer Franken an die Klägerin zu 9)	=	235,-- DM
10)	1.340,80 Holl-Gulden an die Klägerin zu 10)	=	1.676,-- DM
11)	670,40 Holl-Gulden an die Klägerin zu 11)	=	838,-- DM
12)	603,36 Holl-Gulden an die Klägerin zu 12)	=	754,-- DM
13)	502,80 Holl-Gulden an die Klägerin zu 13)	=	628,50 DM
14)	905,04 Holl-Gulden an die Klägerin zu 14)	=	1.131,25 DM
15)	197,80 Schweizer Franken an die Klägerin zu 15)	=	189,-- DM
16)	385 Holl-Gulden an die Klägerin zu 16)	=	501,75 DM.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie bestreiten ein Verschulden des Beklagten zu 2). Die Beklagte zu 1) behauptet, der Beklagte zu 2) sei durch die Bahnverwaltung sorgfältig ausgesucht und überwacht worden; sie bestreitet, dass der Unfall durch fehlerhafte Organisation ihres Betriebs hervorgerufen worden sei.

Das Landgericht hat den Klageanspruch der Klägerinnen zu 1) bis 15) im Rahmen des Sachschadenhaftpflichtgesetzes und den Zinsanspruch, soweit er 4 % nicht übersteigt, gegenüber der Beklagten zu 1) für gerechtfertigt erklärt, im übrigen die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil haben die Klägerinnen zu 2) bis 15) Berufung eingelegt; die Klägerinnen zu 9) und 15) haben die Berufung wieder zurückgenommen. Die Berufung der Klägerinnen zu 2) bis 8) und zu 10) bis 14) ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision erstreben die Klägerinnen zu 2) bis 8) und 10) bis 14), dass der Klageanspruch auch gegen-

über dem Beklagten zu 2) in vollem Umfang und gegen die Beklagte zu 1) nicht nur im Rahmen und in der Beschränkung des Sachschadenhaftpflichtgesetzes dem Grunde nach, sondern schlechthin für gerechtfertigt erklärt wird.

Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die über den Umfang des Sachschadenhaftpflichtgesetzes hinausgehenden Ansprüche abgewiesen, weil es die Tätigkeit des Schrankenwärters als Ausübung hoheitlicher Gewalt ansieht und deshalb gemäss § 839 BGB in Verbindung mit Art 131 WeimVerf sowie den Bestimmungen der Staatshaftungsgesetze eine Haftung des Beklagten zu 2), der nach dieser Auffassung als "Beamter" im Sinne des § 839 BGB gehandelt hat, überhaupt nicht in Frage kommt, während es eine Haftung der beklagten Bundesbahn für den vorliegenden Fall gemäss § 839 Abs 1 Satz 2 BGB deshalb ausscheidet, weil die Geschädigten in anderer Weise Ersatz zu erlangen vermöchten. Die Revision wendet sich vor allem gegen die Beurteilung der Tätigkeit der Bahn und des Schrankenwärters als Ausübung hoheitlicher Gewalt.

1. Das Berufungsgericht betrachtet den Bahnbetrieb schlechthin als Ausübung hoheitlicher Gewalt; es weicht dabei bewusst von der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 161, 341 ff) ab, weil "diese Auffassung nicht mehr dem Wesen des Bahnbetriebs entspreche und seiner Bedeutung in der heutigen Zeit nicht gerecht werde".

Der Senat hat sich bereits in BGHZ 9, 145 ff den grundsätzlichen Ausführungen, auf denen das Reichsgericht in RGZ 161, 341 ff aufbaut, angeschlossen. Für die Entscheidung der Frage, ob die Tätigkeit eines Unternehmens der öffentlichen Hand hoheitlicher Natur ist, kommt es nicht auf die Zielsetzung des Unternehmens, sondern auf seine organisatorische Gestaltung an. Gegen diesen Ausgangspunkt wendet sich weder das angefochtene Urteil, noch haben die Parteien irgendwelche Erwägungen dagegen vorgebracht. An diesen Grundsätzen ist daher festzuhalten.

Von dieser Grundlage ausgehend ist der Auffassung des Reichsgerichts beizutreten, dass der Betrieb der Deutschen Reichsbahn nicht Ausübung hoheitlicher Gewalt war. Auf die überzeugenden Ausführungen in RGZ 161, 341 ff kann zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen werden.

Das Berufungsgericht glaubt diese Beurteilung, die der Betrieb der Deutschen Reichsbahn erfahren hat, nicht auf die "Die Vereinigten südwestdeutschen Eisenbahnen" - richtig "Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen" - übertragen zu können. Es begründet seine abweichende Beurteilung des Wesens des Bahnbetriebs aus der rechtlichen Gestaltung, die die Betriebsvereinigung in dem Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen vom 25. Juni 1947 (VBl RhlPf 1947, 483) und in der Satzung der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen vom 25. Juni 1947 (VBl RhlPf 1947, 484) gefunden hat. Wenn das Berufungsgericht dabei auf § 2 der Satzung - richtig auf Art IV des Abkommens - hinweist, wonach die Betriebsvereinigung "eine gemeinnützige Anstalt des öffentlichen Rechts mit Rechtspersönlichkeit" ist, so übersieht es dabei folgendes: Die grundlegende Entscheidung des Reichsgerichts (RGZ 161, 341 349) betrifft nicht die "Deutsche Reichsbahn".

gesellschaft" nach dem Reichsbahngesetz vom 13. März 1930 (RGBl II 369), die als Aktiengesellschaft aufgezogen war, auch nicht die "Deutsche Reichsbahngesellschaft", wie sie durch das Gesetz zur Neuordnung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl II 47) umgestaltet und unter dem Namen "Deutsche Reichsbahn" praktisch als öffentlich-rechtliches Unternehmen fortgeführt wurde, sondern die "Deutsche Reichsbahn", unter welchem Namen das Reich nach dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (RGBl I 1205) "das Reichseisenbahnvermögen als ein Sondervermögen des Reiches mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung" verwaltet. Die öffentlich-rechtliche Organisationsform - um den Ausdruck des Berufungsgerichts zu gebrauchen - war damals also noch stärker zum Ausdruck gekommen als bei der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen. Insoweit liegt also eine Änderung "des Wesens des Bahnbetriebs" gegenüber damals sicher nicht vor, die jetzt zur Beurteilung des Bahnbetriebs als hoheitliche Tätigkeit führen könnte.

Der weitere Hinweis des Berufungsgerichts auf Art IV Abs 1 Satz 2 der Satzung der Betriebsvereinigung, wonach "die Erfüllung der Aufgaben der Vereinigung öffentlicher Dienst ist", bringt gegenüber der Regelung, wie sie für die Bahn zur Zeit der Entscheidung des Reichsgerichts getroffen war, nichts Neues. Die Reichsbahnbeamten waren schon nach Art 2 Abs 5 Satz 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl II 47) "unmittelbare Reichsbeamte"; sie standen damit gemäss § 1 Abs 1 DBG "zum Reich in einem öffentlich-rechtlichen Dienst- und Treueverhältnis". Ebenso sind nach § 18 des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl I 1205) die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte; die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Reichsbahn ist nach § 3 Abs 3 Satz 2 öffentlicher Dienst.

Wenn das Berufungsgericht eine Änderung des Wesens des Bahnbetriebs ferner daraus herleiten will, dass "die Bahn zur Durchführung ihrer Aufgaben jetzt mit sehr weitgehenden und umfassenden hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sei", so ist auch das verfehlt. Alle in diesem Zusammenhang vom Urteil aufgeführten hoheitlichen Befugnisse, wie Polizeigewalt, Enteignungsrecht, Befugnis zur Ausstellung öffentlicher Urkunden und zur Beglaubigung, standen der Bahn selbst schon zur Zeit der "Deutschen Reichsbahngesellschaft", wie sie durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl II 272) geschaffen war, und erst recht in ihren späteren oben aufgeführten Gestaltungen zu.

Schliesslich hat sich entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch dadurch nichts an dem Wesen und den Aufgaben der Bahn geändert, dass die Durchführung der Aufgaben der Bahn jetzt "ausschliesslich dem Nutzen der Allgemeinheit und den Interessen des Staates dient", wie sich aus § 3 Abs 3 des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl I 1205) ergibt, wonach "die Deutsche Reichsbahn zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft zu verwalten ist".

An Organisationsform und Aufgaben der Bahn hat sich daher durch Schaffung der Betriebsvereinigung anstelle der Deutschen Reichsbahn gegenüber dem Zustand, der der Entscheidung des Reichsgerichts in RGZ 161, 341 ff zugrunde lag, in den Grundsätzen überhaupt nichts geändert. Bei dieser Sach- und Rechtslage ist auch die Tätigkeit der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht schlechthin als hoheitsrechtliche Tätigkeit anzusehen.

2. Das Berufungsgericht beurteilt die Tätigkeit des Schrankenwärters bei Schliessung der Schranken - jedenfalls bei wie hier ortsbedienten und nicht fernbedienten Schranken - als eine Tätigkeit bahnpolizeilicher Art und damit als eine hoheitsrechtliche Tätigkeit.

Das Reichsgericht hat in JW 1933, 840 verneint, dass die Fernbedienung von Schranken Bahnpolizeidienst und damit Ausübung öffentlicher Gewalt ist; der Senat ist dieser Auffassung bereits im Beschluss vom 6. Oktober 1952 - III ZA 71/52 - beigetreten. Das Reichsgericht hat die gleiche Rechtsansicht in RGZ 162, 364 ff für ortsbediente Schranken vertreten.

a) Das Berufungsgericht meint, die Auffassung des Reichsgerichts, das Schliessen der Schranken enthalte nicht das Verbot des Betretens des Bahnkörpers, sondern dieses Verbot sei in § 79 EBB0 niedergelegt, möge rechtstheoretisch zutreffend sein, laufe aber einer natürlichen Betrachtungsweise zuwider. Das Verbot des § 79 schliesse sich nicht an das Herunterlassen der Schranken an, sondern werde durch das Schliessen der Schranken zum Ausdruck gebracht.

Diese Ausführungen können nicht überzeugen. Dass das Verbot des § 79 EBB0 nicht durch das Schliessen der Schranken ausgesprochen wird, ergibt sich, wie das Reichsgericht bereits in RGZ 162, 364 [368/9] ausgeführt hat, daraus, dass das Verbot des Betretens des Bahnkörpers bei Annäherung eines Zuges immer gilt, gleichgültig, ob Schranken vorhanden sind oder nicht, und ob vorhandene Schranken geschlossen sind oder nicht. Geschlossene Schranken enthalten sogar nicht einmal immer das Verbot, den Bahnkörper zu betreten; das zeigt das Vorhandensein von Schranken, die von Wegebenutzern selbständig geöffnet werden dürfen, wenn sich kein Zug nähert, wie sich z.B.

aus § 7 Abs 16 der Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst der Deutschen Reichsbahn ergibt, wo es heisst:

"Beim Begehen der Strecke hat der Wärter darauf zu achten, dass auf Privatwegen die Schranken unbedienter Übergänge verschlossen gehalten werden. Findet er solche Schranken offen, so hat er sie zu schliessen und es dem Dienststellenvorsteher anzuzeigen".

b) Das Berufungsgericht führt weiter aus, die Annahme des Reichsgerichts, der Schrankenwärter werde in Erfüllung der dem Bahnunternehmer obliegenden Verkehrssicherungspflicht tätig, vermöge nicht zu überzeugen, weil ein wesentlicher begrifflicher Unterschied zwischen der Tätigkeit des Schrankenwärters und der Tätigkeit desjenigen bestehe, der seiner Verkehrssicherungspflicht nachkomme. Dieser stelle anderen Personen eine Sachunterlage zur Verfügung, damit sie selbst Verkehr betreiben könnten, während die Bahn zwar auch eine Sachunterlage bereitstelle, jedoch nicht für andere, sondern für den eigenen Betrieb und für diejenigen, die in ein bestimmtes Rechtsverhältnis zu ihr träten.

Diese Ausführungen gehen von einem unrichtigen Ausgangspunkt aus, denn die Bahn stellt entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht nur für ihren eigenen Betrieb, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer eine "Sachunterlage" bereit. Sie ist in gewissem Umfang für die Unterhaltung der Strasse, die der Gleiskörper schienengleich kreuzt, verpflichtet (vgl. Zusammenstellung in RGZ 162, 364 [367]). Der Schrankenwärter wird deshalb gerade auch in Erfüllung dieser Strassenunterhaltungspflicht tätig, wie sich z.B. aus § 8 Abs 2 Untersatz 3 und insbesondere aus Untersatz 5 der Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst ergibt; dort ist vorgeschrieben:

"Der Wärter hat auch die beiderseits der Geleise anschliessenden Wegstrecken, soweit sie von der Reichsbahn zu unterhalten sind, in gutem Zustand zu halten".

c) Das Berufungsgericht beurteilt das Schliessen der Schranken endlich aus folgenden Erwägungen als eine bahnpolizeiliche Tätigkeit: von dem durch die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung aufgestellten Verbot, den Bahnkörper zu betreten, bestehe insoweit eine Lockerung, als die Bahnanlagen u. a. an bestimmten Stellen von jedermann überquert werden dürfen (§ 79 EBB0). Kraft ihrer Polizeigewalt sei die Bahn befugt, diese Verbotslockerung unter bestimmten Voraussetzungen wieder aufzuheben, insbesondere wenn dies die Sicherheit der Bahn verlange. Deshalb bestimme § 79 Abs 1 EBB0, dass die Bahn an den Übergängen nur solange überschritten werden dürfe, als nicht die Schranken geschlossen seien oder ein Zug sich nähere. Unzutreffend sei die Annahme des Reichsgerichts, dass das Schliessen der Schranken nur die Annäherung des Zuges anzeige. Wenn dies auch in den meisten Fällen zutreffe, so sei der Schrankenwärter darüber hinaus verpflichtet, die Schranken zu schliessen, wenn er dies aus Sicherheitsgründen für geboten erachte, etwa wenn die Bahnanlage auf der Übergangsstelle schadhaft geworden sei (z.B. Loch im Bahnkörper, in dem Strassenfahrzeuge stecken bleiben können), oder wenn er fühle, dass er ohnmächtig werde und den Schrankendienst nicht mehr versehen könne. Im Gegensatz zu der Tatsache des Herannahens eines Zuges stehe das Schliessen der Schranken, auch wenn dieses im Einzelfall nur das Herannahen eines Zuges anzeigen solle. Das allgemein bestehende Verbot, das Bahngelände zu betreten, werde also wieder in Kraft gesetzt entweder durch eine Tatsache (Herannahen eines Zuges) oder durch eine menschliche Handlung (Schliessen der Schranken). Eine Tatsache könne als solche

keine polizeiliche Massnahme sein, anders aber das Schliessen der Schranken. Das Schliessen der Schranken habe zur Folge, dass das polizeiliche Verbot, die Bahnanlagen zu betreten wieder in vollem Umfang in Kraft trete; diese Aufhebung und das damit verbundene Wiederaufleben des Verbots stellten eine natürliche Einheit dar. Der Schrankenwärter, dem diese Aufgabe obliege, handle nicht (oder zumindest nicht nur) als Eisenbahnbetriebsbeamter, sondern (auch) als Eisenbahnpolizeibeamter. Er setze daher kraft der ihm zustehenden bahnpolizeilichen Befugnisse durch das Schliessen der Schranke das Überschreitungsverbot wieder in Kraft. Die Tätigkeit enthalte eine polizeiliche Anordnung; er schaffe also nicht lediglich einen Zustand, an den die Rechtsnorm des § 79 EBBO das Verbot anknüpfe.

Die Gegenüberstellung einer Tatsache (Herannahen eines Zuges) und einer menschlichen Handlung (Schliessen der Schranken) ist unbegründet. Das Herannahen eines Zuges ist - jedenfalls in der Regel - keine Naturtatsache, sondern beruht in demselben Maße wie das Schliessen von Schranken auf einer menschlichen Handlung, nämlich dem Willen des Lokomotivführers, der den Zug sich nähern lässt, geradeso wie das Schliessen der Schranken darauf beruht, dass der Schrankenwärter die Vorrichtungen zum Schliessen der Schranken betätigt und damit die Schranken sich schliessen lässt. Nun kann daraus nicht etwa gefolgert werden, auch der Lokomotivführer, der den Zug sich nähern lässt, hebe die Lockerung des Betriebsverbots auf und erlasse durch seine Tätigkeit zugleich eine bahnpolizeiliche Anordnung. Denn die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung stellt es nur auf die Tatsache der Annäherung eines Zuges und die Tatsache des Geschlossenseins der Schranken ab. Auch bei Herannahen eines von einem Unbefugten in Gang gesetzten oder eines unbemannt in Bewegung geratenen Zuges oder Zugteiles (

gerissene Wagen auf abschüssiger Strecke) besteht das Verbot, den Bahnkörper zu betreten. Desgleichen besteht das Betretungsverbot auch dann, wenn die Schranken von einer betriebsfremden Person, der keine Bahnpolizeigewalt obliegt, geschlossen sind, wie z.B. in den Fällen, in denen Privatpersonen zum Schliessen der Schranken berechtigt sind (vgl. z.B. den oben bereits erwähnten § 7 Abs 16 der Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst betreffend Schranken unbedienter Übergänge an Privatwagen).

Man kann auch nicht das Schliessen der Schranken im Verhältnis zu den Benutzern der Bahn, die mit ihr in Vertragsbeziehungen stehen, als Ausfluss dieses bürgerlich-rechtlichen Vertragsverhältnisses ansehen, im Verhältnis zu den Benutzern der kreuzenden Strasse dagegen als Ausübung hoheitlicher Gewalt; denn auch diesen Strassenbenutzern gegenüber ist das Schliessen der Schranken Ausfluss der Verkehrssicherungspflicht, die sich daraus ergibt, dass die Bahn auf ihrem Bahnkörper an der Kreuzungsstelle neben ihrem Bahnbetrieb zugleich einen Strassenverkehr eröffnet hat. Das Schliessen der Schranken dient daher einheitlich der Sicherung des Verkehrs auf der Schiene wie auf der Strasse. Die Bahn erfüllt damit eine Verpflichtung, die ihr nach beiden Richtungen kraft der bürgerlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht obliegt. Daneben ist gewissen Bediensteten der Bahn zur weiteren Sicherung des besonderen Gefahren in sich bergenden Bahnbetriebs Polizeigewalt verliehen, damit sie die von ihnen in Erfüllung ihrer zwiefachen Verkehrssicherungspflicht ergriffenen Massnahmen notfalls mit Polizeigewalt durchsetzen können. Sicherungsmassnahmen und Ausübung bahnpolizeilicher Gewalt stellen daher keine "natürliche Einheit" dar. Das gilt auch für die Sicherungsmassnahme des Schliessens der Schranken, auf die eine bahnpolizeiliche Tätigkeit folgen kann, aber nicht folgen muss.

Es besteht daher kein Anlass, von der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, die zuletzt noch in RGZ 170, 1 97 ausdrücklich aufrecht erhalten worden ist, abzuweichen. Das Tätigwerden des Schrankenwärters beim Schliessen der Schranken eines Eisenbahnüberganges kann mithin nicht als Ausübung hoheitlicher Gewalt angesehen werden.

Das angefochtene die hier noch streitigen Ansprüche abweisende Urteil kann daher mit der Begründung des Berufungsgerichts nicht gehalten werden.

Es kann beiden Beklagten gegenüber auch nicht mit einer anderen Begründung aufrecht erhalten werden, denn im Verhältnis zur Beklagten zu 1) hat das Berufungsgericht die Prüfung der Entlastungsmöglichkeiten der Bahn gemäss § 831 BGB und gegenüber dem Beklagten zu 2) eine Prüfung der Voraussetzung der Haftung nach §§ 823 ff BGB - von seinem Rechtsstandpunkt aus zu Recht - unterlassen. In beiden Richtungen bedarf es zu einer Entscheidung noch weiterer tatsächlicher Aufklärung. Das Berufungsgericht hat allerdings das Vorliegen von Organisationsmängeln der Bahn bei Einteilung des Dienstes der Schrankenwärter verneint. Es geht weiter davon aus, daß das Unterlassen der telefonischen Ansage der Abfahrt des verspäteten Güterzuges kein Verschulden der Bahnverwaltung bedeu- te. Selbst wenn diese Erwägungen zutreffen würden, so wäre trotzdem die Klage zur Zeit auch gegenüber der Beklagten zu 1) noch nicht abweisungsreif, weil eine Prüfung der Entlastungsmöglichkeiten nach § 831 BGB nicht erfolgt ist. Ein Anlass, schon in diesem Stadium des Verfahrens Ausführungen darüber zu machen, ob zu dieser telefonischen Ansage eine Rechtsverpflichtung bestand, und ob dieses Unterlassen für den Unfall kausal ist, besteht nicht, weil es auf jeden Fall weiterer Ermittlungen im Rahmen des § 831 BGB bedarf und die Parteien

Gelegenheit haben werden, beim Nichtgelingen des Entlastungsbeweises nach § 831 BGB alle Umstände, insbesondere diejenigen tatsächlicher Natur, vorzutragen, aus denen im Revisionsrechtszug eine ursächliche schuldhaft Verletzung der etwa bestehenden Pflicht zur Ansage der Abfahrt des Güterzuges hergeleitet worden ist.

Endlich kann die Klage auch nicht etwa deshalb abgewiesen werden, weil die Klägerinnen in erster Linie Zahlung in Holländischen Gulden verlangen. Ein Fall, dass effektiv in ausländischer Währung zu zahlen ist, liegt nicht vor; es handelt sich nicht um eine vertragliche Schuld, hinsichtlich deren die Zahlung in ausländischer Währung ausdrücklich bedungen worden ist (§ 244 Abs 1 Halbsatz 2 BGB), sondern um eine angebliche Schuld aus unerlaubter Handlung; diese unerlaubte Handlung ist aber im Inland begangen, und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen sind nach deutschem Recht mithin auch in deutscher Währung zu leisten, selbst wenn die Höhe des Schadens sich nur über die Verrechnung ausländischer Währungen ermitteln lässt. Eine Verurteilung zur Zahlung in ausländischer Währung und nicht in Höhe des jeweiligen Kurses dieser ausländischen Währung ist daher unzulässig (§ 244 BGB). Jedoch haben die Klägerinnen im Revisionsrechtszug ausdrücklich erklärt, dass sie hilfsweise Zahlung des jeweiligen Kurswertes des Holländischen Gulden in Deutscher Mark begehren.

Das angefochtene Urteil kann daher auch nicht mit anderer Begründung aufrecht erhalten werden. Für eine Verurteilung der beiden Beklagten im Rahmen der Klageanträge fehlt es desgleichen noch an weiterer tatsächlicher Aufklärung.

Die Sache ist daher zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Pagendarm
Wolany

Dr. Weber

Dr. Kreft

Dr. Beyer