

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 26/64

URTEIL

Verkündet am
6. April 1966
Zug,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion E [REDACTED],
B [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.h.c. [REDACTED] -

gegen

die Firma T [REDACTED]-V [REDACTED] und H [REDACTED]-GmbH, O [REDACTED] /
Rhld., N [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäfts-
führer, Kaufmann Willi B [REDACTED] und Kauffrau Ruth B [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. April 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Jungbluth, Dr. Sprenkmann, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 22. Januar 1964 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 4. Oktober 1958 kam es auf dem Rangierbahnhof der Beklagten in O [REDACTED] beim Rangieren zu einem Unfall, aus dem die Klägerin Schadensersatzansprüche herleitet.

Die Klägerin hatte mit der Beklagten einen Frachtvertrag über den Transport von Spielautomaten von Station Emden-Außenhafen nach Bahnhof Oberhausen abgeschlossen. Die Spielautomaten waren in zwei großen Frachtbehältern verpackt, die auf dem Wagen DB Nr. 410623 befördert wurden. Dieser Wagen war am 2. Oktober 1958 auf dem Güterbahnhof Oberhausen am Ende des Entladegleises Nr. 68 kurz vor dem Prellbock abgestellt worden und stand dort mit Fracht noch am 4. Oktober 1958. Etwa 525 m vom Standort dieses Wagens entfernt ist der Brechpunkt eines Ablaufberges. Von dort

lief am Nachmittag des 4. Oktober 1958 eine aus sechs Wagen bestehende Rangierabteilung in das Gleis 68 ein. Fünf Wagen der Gruppe waren beladen, auf dem unbeladenen sechsten Wagen, der als zweiter Wagen der Gruppe lief, stand der Rangierer S. [REDACTED] an der Handbremse, mit der dieser Wagen als einziger der Gruppe ausgerüstet war. Strehlau wollte die Wagengruppe möglichst weit in das Gleis 68 laufen lassen. Ihm war nicht bekannt, zumindest nicht bewußt, daß am Ende des Gleises 68 der Wagen mit den Automaten der Klägerin stand; er bemerkte den Wagen erst, als sich die Wagengruppe dem abgestellten Wagen schon auf etwa 100 m genähert hatte. Der Zeuge Sc. [REDACTED], der als Oberrangiermeister das Rangieren leitete, wußte nicht, daß sich in dem Wagen hochempfindliche Geräte befanden. S. [REDACTED] hatte beim Abfahren vom Ablaufberg Bremsversuche gemacht und festgestellt, daß die Bremsen seines Wagens in Ordnung waren. Als er den abgestellten Wagen bemerkte, zog er die Bremse stark an. Als daraufhin die Räder blockierten, löste er die Bremse, um durch Bremsen der rollenden Räder eine größere Bremswirkung zu erzielen. Er konnte die Wagengruppe jedoch nicht rechtzeitig zum Halten bringen. Als er sah, daß ein Zusammenstoß der Wagengruppe mit dem im Gleis 68 abgestellten Wagen nicht mehr zu vermeiden war, sprang er ab, um nicht persönlich Schaden zu nehmen. Durch den Aufprall wurde der Wagen, auf dem sich die Spielautomaten der Klägerin befanden, über den das Gleis abschließenden Prellbock hinausgeschoben. Er kam hinter dem Prellbock auf dem Pflaster des Freiladegeldes zum Stehen.

Durch den Unfall wurden die Spielautomaten stark beschädigt. Sie wurden der Firma Sch. [REDACTED] & G. [REDACTED] in K. [REDACTED] zur Feststellung und Beseitigung der Schäden übergeben. Hierüber schwebte zwischen der Klägerin und der genannten Firma ein Rechtsstreit beim Landgericht Köln, der nach der Behauptung der Beklagten durch einen Vergleich beendet wurde.



Im Laufe des vorprozessualen Schriftwechsels und während des Rechtsstreits erklärte sich die Beklagte bereit, der Klägerin den Schaden im Rahmen der §§ 82, 85 EVO zu ersetzen. Die Klägerin begehrt aber weitergehenden Ersatz, insbesondere auch ihres Verdienstausfalls. Die Beklagte hat dieses Begehren mit Schreiben vom 17. Januar 1959 abgelehnt. Sie hat zur Erfüllung ihrer Ersatzpflicht nach § 85 EVO insgesamt DM 4 000,-- an die Klägerin gezahlt.

Die Klägerin hat behauptet, der Schaden sei sowohl durch den Aufprall als auch durch die fehlende Bremsfähigkeit des das Gleis 68 abschließenden Prellbocks entstanden. Die mit dem Rangiervorgang betrauten Bediensteten der Beklagten hätten grob fahrlässig gehandelt. Der Rangierer S. [REDACTED] hätte schon vor dem Brechpunkt des Ablaufberges Bremsversuche machen müssen; er hätte während des Ablaufens ständig bremsen müssen; der im Gleis abgestellte Wagen mit dem Frachtgut der Klägerin hätte durch Hemmschuhe gesichert werden müssen. Statt eines Bremsprellbocks habe man vorschriftswidrig einen schadhafte Festprellbock verwandt.

Die Höhe des Schadens, den die Beklagte ihr hiernach in dem erweiterten Umfange nach § 91 Abs. 1 EVO ersetzen müsse, könne sie noch nicht angeben.

Die Klägerin hat beantragt,

festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, die ihr, der Klägerin, durch den Transportunfall vom 4. Oktober 1958 auf dem Bahnhof Oberhausen-Rheinland entstandenen Schäden in voller Höhe zu erstatten im Rahmen des § 91 Abs. 1 EVO.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat vorgetragen, die Feststellungsklage sei unzulässig, denn der Klägerin sei der entgangene Gewinn bekannt. Bei dem Prellbock am Schluß des Gleises 68 habe es sich um einen Bremsprellbock gehandelt; im übrigen sei der Zustand des Prellbocks für den Schaden nicht ursächlich gewesen. Es habe ferner ausgereicht, daß nur ein Wagen der ablaufenden Gruppe mit einer Bremse versehen gewesen sei. Der Rangierer habe richtig gebremst. Wenn er sich verschätzt habe, so sei der Fehler nicht so groß, daß von einer groben Fahrlässigkeit gesprochen werden könnte.

Das Landgericht hat ein Gutachten des verkehrswissenschaftlichen Instituts der technischen Hochschule Aachen eingeholt und sodann die Klage abgewiesen mit der Begründung, der Unfall beruhe auf einer Fehleinschätzung des Bremsers, die keine grobe Fahrlässigkeit darstelle. Durch das Besetzen eines leeren Wagens mit einem Bremsen und das Unterlassen des Auslegens von Hemmschuhen seien die Fahrdienstvorschriften nicht verletzt worden; bei dem Prellbock habe es sich um einen den Vorschriften entsprechenden Scherenbremsprellbock gehandelt; im übrigen hätte auch ein Prellbock stärkerer Bauart den Schaden nicht verhindern können.

Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, die der Klägerin durch den Transportunfall vom 4. Oktober 1958 auf dem Bahnhof in Oberhausen/Rhld. entstandenen Schäden im Rahmen des § 91 Abs. 1 EVO zu ersetzen.

Mit der Revision bittet die Beklagte, die Klage abzuweisen; die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht bejaht das Vorliegen der Voraussetzungen einer Feststellungsklage und legt dazu dar, die Beklagte habe sich zwar bereit erklärt, Schadensersatz im Rahmen der §§ 82, 85 EVO zu leisten und bereits DM 4 000,-- gezahlt, aufgrund dieser Vorschriften könne die Klägerin aber keinen Ersatz für entgangenen Gewinn erhalten, worauf es ihr entscheidend ankomme; dieses Ziel könne sie nur erreichen, wenn ihr ein Schadensersatzanspruch nach § 91 Abs. 1 EVO zustehe.

2. Es liege auch ein Feststellungsinteresse vor, so führt das Berufungsgericht weiter aus; auf den Streit der Parteien, ob die Klägerin zumindest zum Teil eine Leistungsklage erheben könne, brauche nicht eingegangen zu werden. Zwar sei grundsätzlich eine Feststellungsklage unzulässig, wenn dem Kläger die Leistungsklage möglich sei. Dieser Grundsatz gelte aber nicht, wenn eine Behörde verklagt sei, die der Entscheidung des Gerichts voraussichtlich ohne Zwang folgen werde. Diese Voraussetzung sei im Streitfall erfüllt; die Höhe des Schadens sei streitig und Grundlage der Berechnung des Schadens sei die Frage, nach welchen Vorschriften die Beklagte hafte.

3. Die Entscheidung über die Feststellungsklage sei auch nicht, so fährt das Berufungsgericht fort, durch ein Zwischenurteil über den Grund zu erlassen. Zwar greife die Vorschrift des § 304 ZPO auch bei Feststellungsklagen ein. Voraussetzung sei aber, daß die Feststellungsklage eine nach Grund und Betrag streitige Verpflichtung zum Gegenstand habe. Diese Voraussetzung sei nicht gegeben; denn die von der Klägerin erhobene Klage strebe lediglich eine Entscheidung über das Vorliegen der Anspruchsgrundlage des § 91 Abs. 1 EVO, nicht aber eine Entscheidung auch über einen Betrag an.

4. Diese Ausführungen, die von der Revision nicht an-
gegriffen werden, bedürfen insoweit einer Klarstellung, als
sie den Eindruck erwecken, als ob § 91 Abs. 1 EVO eine
selbständige Anspruchsgrundlage gegenüber den §§ 82, 85 EVO
darstelle. Das ist aber nicht der Fall (vgl. RG in Zeitschr.
f. Eisenbahn- und Verkehrsrecht - EE - Bd. 44 S. 354).
Vielmehr werden nach § 91 Abs. 1 EVO lediglich die in den
§§ 85, 86, 88, 90 EVO vorgesehenen Höchstsätze bis zum
Doppelten erhöht, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe
Fahrlässigkeit herbeigeführt worden ist. Ob aber überhaupt
ein Schaden zu ersetzen ist, und bejahendenfalls, nach
welchem Maßstab dieser Ersatz zu berechnen ist, richtet sich
nach den §§ 82, 85, 86, 88, 90 EVO.

Da weder dem Tenor noch den Gründen des Berufungsurteils
eindeutig zu entnehmen ist, welche der oben genannten Vor-
schriften für den Schadensersatzanspruch der Klägerin Platz
greifen, hat es den Anschein, als sei mit dem Ausspruch des
Berufungsgerichts nur über ein Element des von der Klägerin
erhobenen Anspruchs entschieden worden, nämlich darüber,
daß die Verschärfung des § 91 Abs. 1 EVO Anwendung finde.
Mehr besagen auch die Gründe nicht, die nur die Frage be-
handeln, ob der Schaden durch ein von der Beklagten zu ver-
tretendes grob fahrlässiges Verhalten herbeigeführt worden
sei. Wäre die Feststellung eines grob fahrlässigen Verhaltens
und damit die Feststellung der Anwendbarkeit des § 91 Abs. 1
EVO auf den Streitfall das einzige Prozeßziel der Klägerin,
dann könnten allerdings gegen die Zulässigkeit der hier er-
hobenen Feststellungsklage Bedenken erhoben werden (vgl.
Wieczorek, Anm. B II zu § 256 ZPO; BGHZ 22, 43; RG HRR 1935,
813; RG JW 1936, 2546). Der Parteivortrag deutet jedoch
darauf hin, daß die Klägerin das Bestehen eines Schadens-
ersatzanspruchs festgestellt haben will, dessen Höhe durch
§ 91 Abs. 1 EVO bestimmt wird.

Da das Berufungsurteil schon aus anderen Gründen aufzuheben ist, braucht den hier aufgeworfenen Fragen nicht weiter nachgegangen zu werden. Das Berufungsgericht wird bei der nochmaligen Verhandlung Gelegenheit haben, die angedeuteten Zweifel zu klären; in der erneuten Entscheidung werden alsdann die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung anzugeben sein, nach denen die Klägerin Schadensersatz verlangen kann.

II. 1. In der Sache selbst legt das Berufungsgericht dar, der der Klägerin durch den Unfall vom 4. Oktober 1958 entstandene Schaden sei durch grobe Fahrlässigkeit der Bediensteten der Beklagten Sc [REDACTED] und S [REDACTED] herbeigeführt worden (§ 91 Abs. 1 EVO), für welche die Beklagte nach § 4 EVO hafte.

a) Schonlau habe, so führt das Berufungsgericht aus, durch die Zusammenstellung der Wagen und das Unterlassen geeigneter Anweisungen an den Rangierer S [REDACTED] grob fahrlässig gehandelt. Sc [REDACTED] räume selbst ein, daß der Unfall ungewöhnlich gewesen sei.

Die Zusammenstellung der fünf beladenen Wagen mit einem unbeladenen Wagen, der als einziger der Gruppe mit einer Bremse versehen gewesen sei, habe zwar nicht gegen die im Zeitpunkt des Unfalls geltenden Fahrdienstvorschriften verstoßen.

Dennoch habe Sc [REDACTED] durch diese Zusammenstellung unter den hier gegebenen Umständen fehlerhaft gehandelt. Die Zusammenstellung habe Gefahren in sich geborgen, die ein besonders vorsichtiges Rangieren erfordert hätten. Der tatsächliche Geschehensablauf habe, was für Sc [REDACTED] voraussehbar gewesen sei, gezeigt, daß die Wagengruppe durch das Ablaufen vom Ablaufberg eine so hohe Geschwindigkeit er-

reichen konnte, daß sie durch einen Leerwagen nur über eine unverhältnismäßig lange Bremsstrecke hin abzubremesen gewesen sei, wenn es der Bremser entsprechend der allgemeinen Übung zu einem Fahrschwung habe kommen lassen. Der Bremser des Leerwagens hätte die Ablaufgeschwindigkeit allenfalls dann unter Kontrolle halten können, wenn er vom Beginn des Ablaufens an ständig gebremst hätte.

Sc [REDACTED] habe aber gewußt, daß S [REDACTED] ohne besondere Anweisung nicht ständig bremsen werde, weil er die Wagengruppe einen beachtlichen Fahrschwung habe erreichen lassen wollen, um sie weit in das Gleis hineinlaufen zu lassen. Denn dies habe der Praxis in Oberhausen entsprochen. Diese Praxis berge Gefahren in sich, die nur durch ein wirkungsvolles Abbremsen hätten ausgeglichen werden können. Ein wirkungsvolles Abbremsen der Wagengruppe sei aber wegen ihrer Zusammenstellung nicht möglich gewesen. Sc [REDACTED] hätte daher S [REDACTED] anweisen müssen, wegen der für die Bremswirkung ungünstigen Zusammenstellung der Wagen von der sonst üblichen Praxis, mit Schwung weit in das Gleis zu fahren, abzusehen und während der Abfahrt ständig zu bremsen.

b) Durch diese Anweisung allein hätte aber, so legt das [REDACTED] Berufungsgericht weiter dar, Sc [REDACTED] seiner Aufsichtspflicht noch nicht voll genügt. Sc [REDACTED] hätte vielmehr wegen der für die Bremswirkung ungünstigen Zusammenstellung der Wagen damit rechnen müssen, daß auch bei ständigem Bremsen des Leerwagens die Wagen nicht mit Sicherheit früh genug hätten zum Stehen gebracht werden können. Er hätte daher zusätzlich dafür sorgen müssen, daß der mit den Automaten der Klägerin beladene Wagen durch Hemmschuhe oder in sonstiger Weise vor einem Anprall der ablaufenden Gruppe gesichert worden wäre. Sc [REDACTED] habe als Zeuge zugegeben, daß er dies versäumt habe. Sc [REDACTED] hätte ferner den Rangierer S [REDACTED] darauf hinweisen müssen, daß im Gleis 68 ein Wagen mit empfindlichen Geräten stehe. Er könne sich

nicht damit entschuldigen, daß dieser Wagen nicht mit einem "V" (Vorsicht) gekennzeichnet gewesen sei. Ob dies ein Mangel in der Organisation gewesen sei, könne dahingestellt bleiben, da Sc [REDACTED] überhaupt nicht gewußt habe, daß dort ein beladener Wagen gestanden habe. Sc [REDACTED] habe aber gewußt, daß seit ein paar Tagen ein Wagen auf dem Gleis 68 gestanden habe. Er hätte also genügend Gelegenheit gehabt, sich näher zu vergewissern.

Durch dieses Versagen habe Sc [REDACTED] in ungewöhnlich hohem Maße die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt und damit grob fahrlässig gehandelt.

2. Die Revision führt demgegenüber aus, das Berufungsgericht habe die besonderen Verhältnisse des Eisenbahn- und Rangierbetriebes als Massenbetrieb völlig unberücksichtigt gelassen und dementsprechend den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt.

Soweit sich das Berufungsgericht mit technischen Fragen des Rangierbetriebes befaßt habe, fehle ihm die erforderliche Sachkunde; insoweit hätte Beweis durch Anhörung eines Sachverständigen erhoben werden müssen. Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Zusammenstellung der Wagen den Fahrdienstvorschriften entsprochen habe, sei es unhaltbar, anzunehmen, Sc [REDACTED] habe durch diese Zusammenstellung grob fahrlässig gehandelt. Sei die Wagengruppe aber vorschriftsmäßig zusammengestellt gewesen, dann habe es keiner besonderen Vorsichtsmaßnahmen bedurft. Denn die Fahrdienstvorschriften hätten bei Anwendung verkehrsüblicher Sorgfalt eine genügende Betriebssicherheit gewährleistet. Es habe insbesondere keiner Anweisung an S [REDACTED] bedurft, ständig zu bremsen. Das Berufungsgericht habe in diesem Zusammenhang den Vortrag übergangen, daß S [REDACTED] gut ausgebildet und erfahren gewesen sei, daß das richtige und

rechtzeitige Bremsen weitgehend dem Gefühl und der Erfahrung des Bremsers überlassen werden müsse und daß der Bremser hier lediglich die Bremsen zu stark angezogen habe, so daß sie blockierten.

Das Berufungsgericht habe auch zu Unrecht angenommen, es hätten vor dem mit den Automaten der Klägerin beladenen Wagen Hemmschuhe angebracht werden müssen; denn nach dem Vorbringen der Beklagten und nach der Ansicht des im ersten Rechtszuge gehörten Sachverständigen, - dessen Gutachten im übrigen zu anderen als zu den im Berufungsurteil erörterten Fragen, insbesondere zur Frage der Beschaffenheit und Tauglichkeit des Prellbocks eingeholt worden war - , seien Hemm- oder Bremsschuhe weder erforderlich gewesen, noch hätten sie den Schaden abwenden können. Außerdem habe es nicht zum Aufgabenkreis des Sc [REDACTED] gehört, sich mit dem Inhalt der einzelnen Wagen zu befassen. Seine entgegengesetzte Würdigung habe das Berufungsgericht nicht vornehmen dürfen, ohne der Beklagten zuvor Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Der gegen Sc [REDACTED] erhobene Vorwurf, er habe es pflichtwidrig unterlassen, den Rangierer S [REDACTED] auf den mit empfindlichen Geräten beladenen Wagen hinzuweisen, sei nicht gerechtfertigt, weil die Rangiergeleise ihrem Wesen nach regelmäßig mit Wagen besetzt seien; daher habe es eines Hinweises nicht bedurft. Überdies habe der Wagen den Bremsweg bis zum Prellbock nur unwesentlich verkürzt.

3. Diesen Angriffen der Revision kann der Erfolg nicht versagt werden. Der Revision ist darin beizutreten, daß gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts bereits insoweit Bedenken bestehen, als sie sich mit technischen Ereignissen und Maßnahmen befassen. Nachdem das Berufungsgericht festgestellt hatte, daß die Zusammenstellung der fünf beladenen mit einem unbeladenen Wagen, der als einziger

der Gruppe mit einer Bremse versehen war, nicht gegen die Fahrdienstvorschriften verstieß, durfte es diese Zusammenstellung nicht im Streitfall aus eigener Sachkenntnis als ein grobfehlerhaftes Verhalten des Rangierleiters Sc [REDACTED] werten. Das Verhältnis von Masse, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Bremskraft und Bremsweg einer Wagengruppe wie der vorliegenden ist so verwickelt, daß das Berufungsgericht nicht ohne Anhörung eines Sachverständigen darüber entscheiden durfte, welche Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden beim Ablaufen einer solchen Gruppe möglich, wirksam und erforderlich sind; insbesondere nicht ohne Zuziehung eines Sachverständigen durfte es abschließend feststellen, ein wirkungsvolles Abbremsen der Wagengruppe sei schon wegen ihrer Zusammenstellung nicht möglich gewesen, und es durfte dementsprechend auch nicht die Folgerung ziehen, Sc [REDACTED] hätte S [REDACTED] anweisen müssen, wegen der für die Bremswirkung ungünstigen Zusammenstellung von der üblichen Praxis, mit Schwung weit in das Gleis zu fahren, abzuweichen und schon während der Abfahrt ständig zu bremsen. Dies gilt um so mehr, als bei der Beurteilung der vom Berufungsgericht beanstandeten Fahrweise auch die Erwägung eine Rolle spielen könnte, ob nicht ebenso wie eine übermäßige Beschleunigung der Rangiergruppe auch die umgekehrte Wirkung verhindert werden muß, daß die Gruppe innerhalb des Gleissystems bereits an einer Stelle zum Stillstand kommt, an der sie den Rangierbetrieb behindert und dadurch gleichfalls Gefahren heraufbeschwört.

Auch soweit das Berufungsgericht dem Rangierleiter als grobe Fahrlässigkeit zur Last legt, daß er es unterlassen habe, durch Hemmschuhe oder in sonstiger Weise den Wagen mit den Automaten der Klägerin vor einem Anprall der ablaufenden Gruppe zu sichern, hat, worauf die Revision zutreffend hinweist, das Berufungsgericht technische Vorgänge und Maßnahmen beurteilt, ohne sich vorher durch einen

Sachverständigen die technisch-physikalischen Zusammenhänge erläutern zu lassen. Daß auch das Anhalten von Wagen durch Hemmschuhe besondere Gefahren in sich birgt und nicht ohne weiteres als ein in jedem Falle sachgerechtes Mittel angesehen werden kann, um Wagen oder Wagengruppen anzuhalten, läßt sich aus § 84 Abs. 17 der Fahrdienstvorschriften entnehmen; danach dürfen, wenn eine Wagengruppe mit Hemmschuhen aufgehalten werden soll, leere Wagen nicht vor beladenen laufen; vielmehr müssen die leeren Wagen in einem solchen Falle für sich abgelassen werden. Im Streitfall liefen aber hinter dem mit einer Handbremse ausgerüsteten Leerwagen noch weitere vier beladene Wagen; es wäre daher nach der erwähnten Vorschrift nicht zulässig gewesen, die Wagengruppe durch Vorlegen von Hemmschuhen anzuhalten oder auf diese Weise ein Anhalten sicherzustellen. Andererseits könnte die Vorschrift einen Hinweis dafür geben, daß die Wagengruppe möglicherweise überhaupt nicht geschlossen hätte ablaufen dürfen, sondern in zwei oder mehrere Teile hätte zerlegt werden müssen, sofern eine nach den technisch-physikalischen Gesetzen sichere Bremsung nicht durchführbar oder doch so ungewiß und gefährlich war, daß sich bei Anwendung der im Bahnbetrieb erforderlichen Sorgfalt ein einheitlicher Ablauf der ganzen Gruppe verboten hätte. Das Berufungsgericht hätte aber in dieser Richtung liegende Feststellungen nur treffen dürfen, wenn es sich vorher über die grundlegenden technischen Fragen durch Anhörung eines Sachverständigen zuverlässig unterrichtet hätte.

Ob es dem Rangierleiter Sc[REDACTED] schließlich als grob fahrlässige Unterlassung zugerechnet werden kann, daß er weder über das Vorhandensein eines beladenen Wagens im Gleis 68 noch über dessen Inhalt unterrichtet war, hängt entscheidend davon ab, ob nach seinen Dienstvorschriften eine solche Unterrichtungspflicht bestand.

Die vom Berufungsgericht für ein grob fahrlässiges Verhalten des Sc[REDACTED] gegebene Begründung kann nach alledem keinen Bestand haben.

III. 1. Das Berufungsgericht führt weiter aus, auch S[REDACTED] habe grob fahrlässig gehandelt. Er habe sich nicht durch Nachfragen, etwa bei Sc[REDACTED], davon überzeugt, ob die Strecke frei gewesen sei, insbesondere, ob Wagen in Gleis 68 abgestellt gewesen seien. Diese Erkundigung habe er vor der Abfahrt einziehen müssen, weil im Gleis stehende Wagen seinen zur Verfügung stehenden Bremsweg verkürzt hätten und er daher früher hätte anfangen müssen, zu bremsen. Schon dieses unbekümmerte Losfahren ohne genaue Kenntnis des zur Verfügung stehenden Bremsweges sei fahrlässig gewesen. Es sei eine Fahrt "ins Ungewisse" gewesen, die dazu geführt habe, daß S[REDACTED] erst 100 m vor dem abgestellten Wagen diesen und damit die Verkürzung des Bremsweges wahrgenommen habe.

Diese schon bei Beginn der Fahrt vorhandene Fahrlässigkeit habe S[REDACTED] durch sein Verhalten während der Fahrt zur groben Fahrlässigkeit gesteigert. Er habe gewußt oder wissen müssen, daß die Wagengruppe außergewöhnlich schwer gewesen sei und nur über eine unverhältnismäßig lange Bremsstrecke hin hätte zum Halten gebracht werden können. Denn er habe einen leeren Wagen gebremst und davon ausgehen müssen, daß die übrigen Wagen beladen gewesen seien. Daher habe er bedenken müssen, daß die von seinem Wagen ausgehende Bremsenergie in einem denkbar ungünstigen Verhältnis zu der von den fünf beladenen Wagen ausgehenden Bewegungsenergie gestanden habe. Dennoch habe er die Wagengruppe die Höchstgeschwindigkeit von etwa 25 km erreichen lassen. Er habe nicht einmal die zulässige Höchstgeschwindigkeit gekannt. Indem er diese erkennbar nur auf eine lange Strecke hin

abbremsbare Wagengruppe mit so hoher Geschwindigkeit in ein Gleis habe einfahren lassen, von dem er nicht gewußt habe, ob es durch abgestellte Wagen teilweise schon besetzt gewesen sei, habe er eine Bedenkenlosigkeit gezeigt, die die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt habe. Auch die Gewalt des Aufpralls zeige, daß nicht von einem Rangierstoß gesprochen werden könne, der auf entschuldbarer Fehleinschätzung beruhe. Vielmehr handle es sich um einen Unfall, der durch Außerachtlassen jeglicher Vorsicht herbeigeführt worden sei.

2. Die Revision hält dem entgegen, Rangiergeleise seien regelmäßig mit stehenden Wagen besetzt, das sei S. [REDACTED] als erfahrenem Rangierer auch bekannt gewesen. Das Berufungsgericht habe ferner nicht berücksichtigt, daß der mit den Automaten der Klägerin beladene Wagen den Bremsweg nicht entscheidend verkürzt habe, weil er unmittelbar vor dem Prellbock gestanden habe. Die Gleisstrecke habe nach den Feststellungen des Berufungsgerichts 525 m betragen. Diese Strecke hätte genügt, wie der Rangierleiter Sc. [REDACTED] bekundet habe, die Gruppe auch bei 25 km Geschwindigkeit zum Stehen zu bringen. Hätte das Berufungsgericht Bedenken gehabt, so hätte es einen Sachverständigen hören müssen; denn es sei nicht ersichtlich, inwiefern das Berufungsgericht hinsichtlich des Bremsweges einer Rangiergruppe Erfahrungen habe. Ein solches Gutachten würde bestätigt haben, daß bei ordnungsgemäßer Bremsung die Wagengruppe auf 100 m Bremsstrecke hätte zum Halten gebracht werden können. Das Berufungsgericht habe auch die Bekundung von S. [REDACTED] nicht berücksichtigt, er habe etwa 250 m vor dem Wagen die Bremse "fest" angezogen.

3. Wie der Revision zuzugeben ist, war es auch in diesem Zusammenhang rechtsfehlerhaft, daß das Berufungsgericht ohne vorherige Anhörung eines Sachverständigen Feststellungen

getroffen hat, die technisch-physikalische Vorgänge zum Gegenstande haben, welche der Richter nicht aus eigener Kenntnis beurteilen kann. Das gilt vor allem für die Erwägungen über das Verhältnis von Masse, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Bremswirkung und Bremsweg bis zum Anhalten.

Das Berufungsgericht berücksichtigt bei seinen Ausführungen auch nicht - worauf die Revision mit Recht hinweist - , daß der Wagen mit den Automaten der Klägerin nach dem unstreitigen Tatbestand "kurz vor dem Prellbock" abgestellt war, daß also der Bremsweg durch den Wagen nur unwesentlich verkürzt wurde und infolgedessen die Unkenntnis des Rangierers vom Vorhandensein des Wagens nur dann für den Schaden ursächlich gewesen wäre, wenn die Wagengruppe bis zum Prellbock ordnungsgemäß hätte zum Halten gebracht werden können. Insoweit enthält das Berufungsurteil aber keine Feststellungen.

Ob S. [REDACTED] sich vergewissern mußte, daß die Rangiergeleise frei waren, richtet sich nach seinen Dienstvorschriften. Verneinendenfalls könnte das Fehlen von entsprechenden Vorschriften der Beklagten nur dann als Organisationsmangel angelastet werden, wenn solche Vorschriften nach dem technischen Ablauf des Rangierbetriebs erforderlich sein sollten. Es ist auch nicht ersichtlich, woraus das Berufungsgericht entnimmt, S. [REDACTED] sei "unbekümmert" ins "Ungewisse" losgefahren.

Nach alledem ist auch diese Begründung des Berufungsurteils nicht haltbar.

IV. 1. Das Berufungsurteil war daher aufzuheben, und die Sache war zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

In der erneuten Verhandlung wird das Berufungsgericht zu den technisch-physikalischen Fragen in dem erörterten Umfang einen Sachverständigen hören müssen. Es wird auch klarzustellen sein, welche Aufgaben dem Rangierleiter und den Rangierern nach ihren Dienstvorschriften obliegen. Davon wird abhängen, ob diese Personen ihre Pflichten vernachlässigt haben, und ob diese Vernachlässigung den Vorwurf grober Fahrlässigkeit rechtfertigt.

2. Kann insoweit kein der Beklagten zuzurechnendes grob fahrlässiges Verhalten festgestellt werden, dann wird es auf die vom Berufungsgericht offengelassene Frage ankommen, ob der das Gleis 68 abschließende Prellbock nach Bauweise und Unterhaltungszustand den Erfordernissen entsprochen hat oder nicht und ob seine Beschaffenheit zur Entstehung oder Vergrößerung des Schadens beigetragen hat.

3. Die Einrede der Verjährung hat die Beklagte ausdrücklich auf Ansprüche beschränkt, die nicht auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung gestützt werden; für die Entscheidung über die vorliegende Klage kann es daher auf sie nicht ankommen.

4. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens war dem Berufungsgericht zu übertragen.

Jungbluth

Sprenkman

Mösl

Alff

Simon