

Nicht für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

42

2337 045

Gesetz: HaftpflG § 1

- Rechtssatz: 1. Erschwerte Unterscheidbarkeit von Personen- und Gepäckbahnsteig kann zu erhöhter Betriebsgefahr der Eisenbahn führen.
2. Zur Sorgfaltspflicht der Eisenbahn und des Reisenden.

Aktenzeichen: VI ZR 109/54

Urteil des BGH vom 22. Juni 1955

OLG Frankfurt/Main

VI ZR 109/54

Verkündet am 22. Juni 1955
Kalessa, Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

4.

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion in F [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Witwe Frau Anna S [REDACTED] in F [REDACTED], O [REDACTED]
[REDACTED]strasse [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und
Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 22. Juni 1955 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr.Kleinewefers, Hanebeck, Dr.Bode, Dr.Hauß
und Erbel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des Zivilsenats in Darmstadt des Oberlandesge-
richts Frankfurt/Main vom 18. März 1954 aufge-
hoben, soweit zum Nachteil der Beklagten erkannt
ist.

Die Sache wird insoweit zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 23. Januar 1949 befand sich die damals fast 69 jährige Klägerin mit ihrem 7 jährigen Enkelkind auf der Reise von Pfungstadt nach Frankfurt/Main. Sie kam mit dem Personenzug Kp 3542, der 4 unbeleuchtete Personenwagen mit freier Plattform (Ci-Wagen) und am Schluss einen Gepäckwagen mit sich führte, fahrplanmässig um 20.13 Uhr (vielleicht auch schon um 20.12 Uhr) am Hauptbahnhof Darmstadt auf Gleis 5 an. Beim Verlassen des Zuges folgte die Klägerin mit ihrem Enkelkind der einzigen Mitreisenden in ihrem Abteil, der damals 22 jährigen Zeugin R. mit der sie während der Fahrt ins Gespräch gekommen war und die in Darmstadt ebenfalls nach Frankfurt/Main umsteigen wollte. Sie stiegen, in der Fahrtrichtung gesehen, nach rechts aus und gerieten auf den Gepäckbahnsteig. Als sie auf diesem ein Stück dem Zugende zu gegangen waren, bemerkten sie ihren Irrtum; um auf den Personenbahnsteig zu gelangen, gingen sie etwas zurück und stiegen wieder auf eine Plattform des Zuges. Als zuerst die Zeugin R. und dann das Kind auf den Personenbahnsteig ausgestiegen waren, setzte sich der Zug, während die Klägerin ihn gerade verlassen wollte, in Bewegung, um auf ein Abstellgleis gezogen zu werden und so das Gleis 5 für den fahrplanmässig um 20.19 Uhr erwarteten Personenzug P 935 frei zu machen. Die Klägerin fiel und geriet zwischen Trittbrett und Bahnsteigkante. Sie wurde so verletzt, dass ihr rechtes Bein oberhalb des Kniegelenkes und ihr linkes Bein in der Mitte des Unterschenkels amputiert werden mussten.

Die Klägerin hat vorgebracht, zu dem Unfall sei es darum gekommen, weil das Erkennen des richtigen Bahnsteigs wegen der Dunkelheit im Zuge und unzureichender Beleuchtung der Bahnsteige sowie wegen mangelnder Kennzeichnung des Ge-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

gepäckbahnsteigs behindert gewesen sei, weil ferner der Zug trotz seiner Ankunft im Endbahnhof ungewöhnlich kurz gehalten habe und weil endlich dem Bahnpersonal eine Reihe näher dargelegter schuldhafter Pflichtversäumnisse zur Last falle. Es sei fehlerhaft gewesen, die Bahnhofsfahrordnung so zu gestalten, dass kurz hintereinander zwei Züge dasselbe Gleis benutzten und der eine Zug nach seiner Einfahrt das Gleis unverantwortlich schnell wieder habe verlassen müssen, um es für den anderen frei zu machen.

Die Klägerin hat die Beklagte auf Ersatz des Unfallschadens in Anspruch genommen und in erster Instanz zum Ausgleich bisher entstandener Schäden einen Betrag von 5.088,66 DM gefordert, Zahlung einer lebenslänglichen Rente von monatlich 331 DM ab 1. Februar 1950 verlangt sowie ein Schmerzensgeld von 10.000 DM beansprucht; auch hat sie um die Feststellung gebeten, dass die Beklagte verpflichtet sei, ihr allen weiteren aus dem Unfall etwa noch entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Beklagte ist dem Vorbringen der Klägerin entgetreten. Sie hat geltend gemacht, die Klägerin habe sich ihren Unfall selbst zuzuschreiben. Bei Anwendung nur geringer Sorgfalt sei der richtige Bahnsteig erkennbar gewesen; nach dem fehlerhaften Aussteigen habe sich die Klägerin auf dem Gepäckbahnsteig bemerkbar machen und abwarten müssen, bis sie vom Bahnpersonal betreut worden wäre; es sei schuldhaft falsch gewesen, den Zug wieder zu besteigen. Die Klägerin sei, noch dazu mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, von dem fahrenden Zuge abgesprungen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Im Berufungsverfahren hat sich die Klägerin ein mitwirkendes Verschulden zur Hälfte anrechnen lassen und ihr Klagebegehren dahin weiterverfolgt, dass die Beklagte an sie ein Schmerzensgeld von 5.000 DM, für sonstige Schäden weitere 3.000 DM und die Rente in Höhe von monatlich 200 DM zu zahlen habe; ihr Feststellungsbegehren hat sie auf die Hälfte des weiter entstehenden Schadens beschränkt.

Das Oberlandesgericht hat unter Zurückweisung der Berufung im übrigen den Rentenanspruch und den Schmerzensgeldanspruch der Klägerin zu 2/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, - den Rentenanspruch insoweit, als er nicht etwa auf einen öffentlichen Versicherungsträger übergegangen ist, - und festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin allen im Rechtsstreit noch nicht geltend gemachten, künftig noch weiter entstehenden Schaden zu 2/5 zu ersetzen.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die volle Abweisung der Klage.

Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Schadenshaftung der Beklagten sowohl nach § 1 HaftpflG als auch unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung (§ 823 Abs 1 BGB) und schuldhafter Verletzung des Beförderungsvertrages für gegeben erachtet, aber auch ein eigenes Verschulden der Klägerin bejaht und daher in Anwendung des § 254 eine Schadensteilung für geboten gehalten.

1. Dass einem der Angehörigen des Bahnpersonals, das für die Abwicklung der Betriebsvorgänge bei der Ankunft des Zuges und dem Herausbringen der Wagen auf das Abstellgleis zu sorgen hatte, ein für den Unfall ursächliches Verschulden zur Last fiele, hat das Berufungsgericht nicht als erwiesen angesehen. Es hat aber die Betriebsgefahr der Eisenbahn, für die die Beklagte nach § 1 HaftpflG einzustehen hat, durch verschiedene Umstände als erhöht angesehen und einen von der Beklagten zu vertretenden Mangel ihrer Organisation darin erblickt, dass es ihre verfassungsmässig berufenen Vertreter an besonderen Anordnungen haben fehlen lassen, um der erhöhten Gefahr zu begegnen.

Die Erwägungen, die das Berufungsgericht in dieser Hinsicht angestellt hat, sind nicht in allen Teilen frei von rechtlichen Bedenken.

a) Allerdings lässt es sich nicht beanstanden, wenn das Berufungsgericht in Anbetracht der Verhältnisse, wie sie zur Unfallzeit bestanden haben, zu der Auffassung gelangt ist, eine Erhöhung der allgemeinen Betriebsgefahr der Eisenbahn sei dadurch bewirkt worden, dass für ankommende Reisende Personen- und Gepäckbahnsteig nur schlecht unterscheidbar gewesen seien.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass Hinweisschilder oder absperrende Geländer nicht vorhanden gewesen sind. Der Gepäckbahnsteig liegt zwar um eine Wagenstufe tiefer als der Personenbahnsteig; er ist auch nicht so breit wie dieser; auf ihm stehen die tragenden Pfeiler des Daches. Diese Merkmale sind aber von einem einfahrenden Zuge aus nicht so leicht zu erkennen wie von den Bahnhofsanla-

gen selbst aus. Wie das Berufungsgericht festgestellt hat, orientieren sich daher Personen, die in die Bahnhofsverhältnisse eingeweiht sind, vielfach nach der nur von den Personenbahnsteigen zum Quergang hinaufführenden Treppe. Zur Unfallzeit war der Personenbahnsteig nur sehr mässig, wenn auch noch ausreichend elektrisch beleuchtet; der Gepäckbahnsteig lag in grösserem, aber auch nicht völligem Dunkel; aus dem Zuge fiel kein Licht auf die Bahnsteige. Die Beleuchtungsverhältnisse waren daher, so hat das Berufungsgericht festgestellt, so ungünstig wie nur irgend möglich, die Bahnsteige voneinander unterscheiden zu können. Ferner hat das Berufungsgericht festgestellt, dass sich, als die Klägerin ankam, auf dem Bahnsteig keine oder jedenfalls nur sehr wenige Reisende befunden haben; der Zug war auch nur so gering besetzt, dass nur 15 bis 20 Personen ausstiegen. Ein deutlicher Anhalt, der sich für die Klägerin aus einer ohne weiteres wahrnehmbaren Anwesenheit von Reisenden für das Erkennen des Personenbahnsteigs hätte ergeben können, war daher, wie das Berufungsgericht ersichtlich gemeint hat, gleichfalls nicht gegeben, - eine Würdigung, die von der Revision nicht damit angegriffen werden kann, dass sie der Erfahrung widerspreche und gegen Denkgesetze verstosse, weil ankommende Reisende bei geringer Besetzung des Zuges schon bei dessen Einfahrt die Möglichkeit hätten, ohne jedes Gedränge an ein Fenster oder an die Tür zu gelangen und dort Ausschau zu halten. Das Berufungsgericht hat aus alledem geschlossen, dass im vorliegenden Falle die Gefahr eines falschen Aussteigens von Reisenden besonders gross gewesen ist.

Weiter hat das Berufungsgericht, wenn auch in anderem Zusammenhang, erwogen, es sei eine nahezu natürliche Reak-

tion, dass ein Reisender, wenn er bemerke, auf der falschen Seite ausgestiegen und auf einen Gepäckbahnsteig ohne ihm zugängliche Ausgangstreppe gelangt zu sein, schnell wieder einsteige, um nun nach der richtigen Seite auszusteigen, dies vor allem dann, wenn wie im vorliegenden Falle der Zug an seinem Endbahnhof angekormen sei, wo er meist wesentlich länger halte als auf einem Unterwegsbahnhof. Wie das Berufungsgericht schliesslich festgestellt hat, ist der im Bahnhofsfahrplan bestimmte zeitliche Zwischenraum von nur 6 Minuten zwischen dem Eintreffen der beiden Züge auf demselben Gleis jedoch so kurz gewesen, dass für das Verweilen des ersten der beiden Züge auf dem Gleis bestenfalls nur 2 Minuten verblieben.

Bei dieser Sachlage hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, dass aus der erschwerten Unterscheidbarkeit des Personen- und Gepäckbahnsteigs besondere Gefahren für Reisende erwachsen konnten, die über das Maß der Gefahren hinausgehen, wie sie schlechthin und regelmässig mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind.

Die Revision verkennt den Sinn der Ausführungen des Berufungsurteils, wenn sie sich unter Darlegung der bewährten Vorzüge einer Trennung von Personen- und Gepäckbahnsteigen dagegen wendet, dass in dem Vorhandensein besonderer Gepäckbahnsteige an sich im Darmstädter Hauptbahnhof eine Erhöhung der Betriebsgefahr liege. Nicht darin, daß überhaupt Gepäckbahnsteige bestehen und dass auch zu den Seiten des Gleises 5 in dem Hauptbahnhof von Darmstadt gesonderte Bahnsteige für den Personenverkehr und die Gepäckabfertigung vorhanden sind, hat das Berufungsgericht eine Gefahrerhöhung gesehen, sondern darin, dass zur Unfallzeit

die Bahnsteige schwer zu unterscheiden waren und Reisende, die wie die Klägerin mit jenem Zug aus Pfungstadt ankamen, in eine Lage geraten konnten, die sie erhöhten Gefahren aussetzte. Kochten die Gefahren auch erst wirksam werden, wenn sich jemand wegen der schlechten Erkennbarkeit der Bahnsteige beim Aussteigen verhielt oder nach Verkennung des richtigen Bahnsteigs vom Gepäckbahnsteig aus durch den Zug auf den Personenbahnsteig zu gelangen suchte, so lag die Ursache der erhöhten Gefahren doch darin, dass für ankommende Reisende die beiden Bahnsteige nicht deutlich genug zu unterscheiden waren.

b) Dagegen entbehrt es hinreichender Begründung, wenn das Berufungsgericht die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn auch dadurch als erhöht angesehen hat, dass nach der Ankunft des Zuges das Gleis schon bald wieder hat freigemacht werden müssen. Dem Gutachten des Sachverständigen G. [REDACTED] hat es entnommen, dass bei der fahrplanmässigen Aufeinanderfolge der beiden Züge mit zeitlichem Abstand von 6 Minuten die Wagen des ersten Zuges nach spätestens 2 Minuten haben abgezogen werden müssen, wenn nicht der zweite Zug aufgehalten werden sollte. Dass am Unfallabend der Zeitraum kürzer als 2 Minuten gewesen sei, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Inwiefern die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn aber dadurch erhöht gewesen sei, dass die Wagen 2 Minuten nach Ankunft des Zuges vom Ankunfts-gleis abgefahren worden sind, hat das Berufungsgericht nicht näher dargelegt. Wenn es sich darauf beruft, dass nach Auffassung des Sachverständigen G. [REDACTED] die Benutzung eines Bahnsteiggleises mit derart kurzen Zwischenpausen in jedem Falle aus den verschiedensten Gründen nach Möglichkeit vermieden werden müsse, so hat der Sachverständige doch betont,

dass die Zeitspanne für ein ordnungsmässiges Aussteigen der Reisenden und für die Ausgabe des Gepäcks voll und ganz ausgereicht hat. Anscheinend hat das Berufungsgericht, nach dessen Feststellungen der Zug, mit dem die Klägerin angekommen ist, nur an Sonntagen verkehrt hat und allgemein nur sehr schwach besetzt gewesen ist, auch selbst nicht etwa angenommen, die Zeit des Aussteigens sei, verglichen mit den sonst üblichen Haltezeiten der Eisenbahnzüge, stärker beschränkt gewesen, als dass nicht das Aussteigen ohne besondere Gefahren für die Reisenden hätte vor sich gehen können. Mit der Bemerkung, dass bei jeder Arbeit der Zwang zur Geschwindigkeit auf Kosten der Gründlichkeit gehe, kann das Berufungsgericht schwerlich haben sagen wollen, die Reisenden seien zu einem mit besonderer Gefahr verbundenen beschleunigten Aussteigen genötigt gewesen. Ob bei der kurzen Aufeinanderfolge des Eintreffens zweier Züge auf demselben Gleis die Sicherheit des Zugverkehrs beeinträchtigt werden konnte, steht hier nicht zur Erörterung, da Gefahren dieser Art im vorliegenden Falle keine Bedeutung gewonnen haben. Aus dem Abziehen der Wagen 2 Minuten nach Ankunft des Zuges konnte für die Klägerin nur darum Gefahr erwachsen, weil sie infolge der schlechten Erkennbarkeit der Bahnsteige falsch ausgestiegen war. Die erschwerte Unterscheidbarkeit der Bahnsteige begründete also die erhöhte Betriebsgefahr, nicht auch die Tatsache, dass für das Aussteigen der Reisenden nicht mehr als 2 Minuten zur Verfügung standen.

c) Rechtliche Bedenken erheben sich auch gegen die Annahme des Berufungsgerichts, dass die verfassungsmässig berufenen Vertreter der Beklagten ein Verschulden treffe.

Das Berufungsgericht meint, die Beklagte habe bei jenem abendlichen Sonntagszug mit der Möglichkeit, dass ankommende Reisende nach der falschen Seite ausstiegen und auf dem Wege durch den Zug vom Gepäckbahnsteig auf den Personenbahnsteig zu gelangen suchten, rechnen und, wenn es ihr schon nicht möglich gewesen sei, durch allgemeine Massnahmen (unterschiedliche Beleuchtung, gegebenenfalls Farblicht, Hinweisschilder, Geländer u.ä.) die Gefahr eines falschen Aussteigens so zu verringern, dass sie nicht mehr habe in Betracht gezogen zu werden brauchen, im Interesse der Sicherheit des Reiseverkehrs besondere Vorkehrungen treffen müssen; es hätte genügt, besonders anzuordnen, entweder, dass an diesem Zug in jedem Fall zu beobachten sei, ob nicht Reisende auf der falschen Seite ausstiegen oder ausgestiegen seien, oder, dass vor dem Herausziehen der Wagen nach dem Verbleib von etwa falsch Ausgestiegenen gesehen werden müsse. Wenn den Zugbegleitern eine solche besondere Beobachtung nicht möglich und auch der Aufsichtsbeamte oder das Rangierpersonal hierzu nicht in der Lage gewesen sein sollte, hätte ein besonderer Bediensteter - etwa ein Angehöriger der Bahnschutzpolizei - beordert werden müssen. Es sei aber gar nichts geschehen, um jener besonderen Gefährdung der Reisenden zu begegnen.

Der Revision ist zuzugeben, dass mit dem Verlangen, das hier gestellt worden ist, die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten und an die Sorgfaltspflicht, die sie bei der Erfüllung der mit den Reisenden geschlossenen Beförderungsverträge wahrzunehmen hat, überspannt sind. Wenn auch Personenbahnsteig und Gepäckbahnsteig schlecht zu unterscheiden waren, so hat das Berufungsgericht doch nicht nur festgestellt, dass der Perso-

nenbahnsteig ausreichend beleuchtet gewesen ist und auch der Gepäckbahnsteig nicht in völligem Dunkel gelegen hat, sondern bei Erörterung der Mitschuld der Klägerin auch ausdrücklich betont, es sei ihr bei Anwendung einer gewissen höheren Aufmerksamkeit sehr wohl möglich gewesen, die richtige Seite zum Aussteigen zu ermitteln. Wie der allgemeine Verkehr, - so hat das Berufungsgericht mit Recht selbst erwogen, - heute an jeden Verkehrsteilnehmer grösste Anforderungen an Sorgfalt, Vorsicht und Aufmerksamkeit stellt, so hat auch alle Sorgfalt walten zu lassen, wer sich des Verkehrsmittels der Eisenbahn bedient. Der Betrieb einer Eisenbahn ist nun einmal mit Gefahren verbunden, die sich nicht völlig ausschalten lassen; darum ist dem Unternehmer einer Eisenbahn ja auch eine Schadenshaftung aufgebürdet, die unabhängig ist von einem Verschulden. Diese Gefährdungshaftung gilt auch da, wo durch besondere Umstände die normale Betriebsgefahr erhöht ist; das Vorliegen gefahrerhöhender Umstände muss nicht in jedem Falle auf einem Verschulden des Unternehmers der Bahn oder seines Personals beruhen. Ein Verschulden kommt erst in Betracht, wenn die Sorgfalt ausser acht gelassen worden ist, die nach den Anforderungen des Verkehrs, und zwar eines erfahrungsgemäss gesunden und regelrechten Verkehrs, zur Vermeidung von Schäden anzuwenden war. Wenn nun auch beim Personenverkehr auf der Eisenbahn mit der Möglichkeit unaufmerksamen und unbedachtsamen Verhaltens von Reisenden gerechnet werden muss, so können die Anforderungen, die an den Unternehmer der Eisenbahn im Interesse der Verkehrssicherheit des Bahnbetriebes und der Sicherheit der Reisenden gestellt werden müssen, doch nicht weiter gehen, als dies vernünftigen Grenzen entspricht. Dass ein Reisender, der im Hauptbahnhof von Darmstadt versehentlich auf den Gepäckbahnsteig

aussteigt, dort gefährdet gewesen wäre, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Die Klägerin hat ihren Unfall ja auch nicht dort erlitten, sondern beim Absteigen von der Plattform des abfahrenden Eisenbahnwagens, nachdem sie ihn wieder bestiegen hatte, um auf den Personenbahnsteig zu gelangen. Nahm der Ablauf der Geschehnisse auch davon seinen Ausgang, dass das Erkennen des richtigen Bahnsteigs erschwert war, so konnte sich hieraus die Gefahr, der die Klägerin zum Opfer gefallen ist, doch erst aus dem Hinzutreten weiterer Umstände und aus einem Verhalten der Klägerin entwickeln, das, wie das Berufungsgericht dargelegt hat, in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft gewesen ist. Dies voraussetzen, lag für die verfassungsmässig berufenen Vertreter der Beklagten aber nicht so nahe, dass es ihnen als Verschulden angerechnet werden könnte, nicht für eine bessere Kenntlichmachung des Unterschiedes der beiden Bahnsteige gesorgt und nicht zusätzlich zu der allgemeinen Fahrdienstvorschrift für die Zugbegleiter, - darauf zu achten, dass die Reisenden nur an den dazu bestimmten Stellen und nur auf der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen (§ 45 Ziff 1 c der Fahrdienstvorschriften) -, noch besondere Anordnungen zur Betreuung der mit dem Sonntagszug Kp 3542 ankommenden Reisenden getroffen zu haben. Anders könnte die Sachlage möglicherweise zu beurteilen sein, wenn sich aus etwaigen Vorkommnissen die Erkenntnis hätte darbieten müssen, dass weitere Vorsorge geboten sei. Der nicht unbestritten gebliebenen Behauptung der Klägerin, es sei häufig vorgekommen, dass Reisende falsch ausgestiegen seien, ist das Berufungsgericht jedoch nicht weiter nachgegangen.

2. Ein mitwirkendes Verschulden der Klägerin hat das Berufungsgericht zunächst darin gesehen, dass sie es bei

der Ankunft unterlassen hat, sich zu vergewissern, auf welcher Seite des Zuges der Personenbahnsteig lag, und dass sie infolgedessen nach der falschen Seite ausgestiegen ist. Auf dem Gepäckbahnsteig einmal angekommen, hätte sie, so hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, sich einem Bahnbeamten bemerkbar machen müssen, der mindestens an der Lokomotive anzutreffen gewesen wäre. Wenn sie sich entschlossen habe, durch den Zug zu steigen, so habe sie damit rechnen müssen, dass der Zug vielleicht anfahren könnte. Sie hätte daher die grösstmögliche Sorgfalt beachten müssen. Insbesondere hätte sie, zumal bei der altersbedingten Minderung ihrer Reaktionsfähigkeit und Beweglichkeit, vor dem Absteigen einen der auf dem Bahnsteig befindlichen Bediensteten der Beklagten anrufen oder die Hilfe der Zeugin R. oder anderer Reisender hierbei in Anspruch nehmen müssen. Sie sei aber ohne eigene Überlegungen blindlings der unverständigen, aber jugendlich-gewandten und daher weniger gefährdeten Zeugin R. gefolgt. Dass die Klägerin bewusst vom fahrenden Wagen abgesprungen sei, hat das Berufungsgericht als völlig unbewiesen bezeichnet. Es hat auch keine Feststellungen darüber getroffen, dass die Klägerin, bevor sie abstieg, irgendwelche Anstalten hätte bemerken müssen, die auf das bevorstehende Abziehen der Eisenbahnwagen hingewiesen hätten. Gleichwohl ist das Berufungsgericht der Ansicht, dass die Klägerin grob fahrlässig gehandelt habe. Wie sich diese Wertung damit verträgt, dass es an anderer Stelle der Entscheidungsgründe von einer nahezu natürlichen Reaktion gesprochen hat, wenn ein Reisender, der nach Ankunft auf dem Endbahnhof des Zuges versehentlich auf den Gepäckbahnsteig ausgestiegen ist, nun zurück durch den Zug auf den Personenbahnsteig zu gelangen sucht, hat das Berufungsgericht nicht auseinandergesetzt.

Die Revision greift es mit der Rüge eines Verfahrensverstosses nach § 286 ZPO an, dass die Behauptung der Beklagten, die Klägerin sei vom fahrenden Zuge abgesprungen, als unbewiesen behandelt worden ist. Der Rüge kann die Berechtigung nicht abgesprochen werden. Die Entscheidungsgründe lassen nicht ersehen, worauf sich die Würdigung des Berufungsgerichts gründet. Wenn es auch für eine einwandfreie Würdigung der Sach- und Rechtslage durch das Berufungsgericht keines ausdrücklichen Eingehens auf jedes einzelne Vorbringen der Parteien oder jede einzelne Zeugenaussage oder jedes einzelne Beweismittel und einer ausdrücklichen Auseinandersetzung hiermit bedarf, so muss sich aus dem Urteil doch ergeben, dass eine sachentsprechende Beurteilung überhaupt stattgefunden hat (BGHZ 3, 162 [175]). Dazu gehört es, dass keine der Erkenntnisquellen unbeachtet geblieben ist, die als Grundlage für eine erschöpfende Beweiswürdigung in Betracht kommen. Ob das Berufungsgericht diesen Erfordernissen genügt hat, ist dem Urteil nicht zu entnehmen. Zweifel können sich in dieser Hinsicht namentlich darum ergeben, weil nach dem Inhalt der Strafakten 2 b KMs 10/49 StA Darmstadt, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind, der Hilfsschaffner M. [REDACTED] bekundet hat, er habe das Hinfallen der Klägerin gesehen, nachdem er aus dem Packwagen des bereits in Bewegung befindlichen Zuges ausgestiegen sei (Bl 7R der genannten Strafakten). Auch hat der Sachverständige G. [REDACTED] in seinem Gutachten (Bl 24) aus den bahnamtlichen Akten der Beklagten (die freilich dem Berufungsgericht selbst offenbar nicht vorgelegen haben) entnommen, dass die Zeugin D. [REDACTED] (jetzige Frau R. [REDACTED]) ausgesagt hat, als sie ausgestiegen sei, habe die Verletzte von dem eben anfahrenden Zug noch aussteigen wollen. Der Sachverständige G. [REDACTED] hat endlich, ausgehend von den Be-

kundungen der Zeugen P [REDACTED], H [REDACTED] und B [REDACTED] in den Strafakten, in seinem Gutachten (Bl 25) errechnet, dass sich der Unfall der Klägerin erst ereignet haben könne, nachdem die Wagen bereits 3 Sekunden in Fahrt gewesen seien. Die Möglichkeit ist nicht von der Hand zu weisen, dass diese Beweisgrundlagen vom Berufungsgericht übersehen worden sind.

3. Hiernach ist es weder rechtsbedenkenfrei, dass eine Schadensersatzpflicht der Beklagten aus unerlaubter Handlung, die allein einen Schmerzensgeldanspruch der Klägerin rechtfertigen könnte, sowie eine Schadensersatzpflicht aus schuldhafter Verletzung des Beförderungsvertrages bejaht worden ist, noch beruht die Schadensverteilung, die auf dem Boden des Haftpflichtgesetzes im Hinblick auf das mitwirkende Verschulden der Klägerin Platz zu greifen hätte, auf bedenkenfreien Grundlagen. Das angefochtene Urteil kann daher nicht bestehen bleiben.

Es wird Sache des Berufungsgerichts sein, an das der Rechtsstreit zu anderweiter Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen werden muss, unter Berücksichtigung des Vorbringens der Klägerin über häufig vorgekommenes falsches Aussteigen von Reisenden auf dem Darmstädter Hauptbahnhof erneut zu prüfen, ob es als schuldhaft anzusehen ist, dass die Beklagte keine weiteren Vorkehrungen gegen die Gefahren getroffen hat, die sich aus der schlechten Unterscheidbarkeit der beiden Bahnsteige ergeben konnten. Ebenso wird erneut zu untersuchen sein, inwieweit ein eigenes Verschulden der Klägerin zur Verursachung ihres Unfalls beigetragen hat, ob es insbesondere zutrifft, dass sie aus dem bereits in Fahrt befindlichen Wagen abgesprungen ist. Das Berufungsgericht ist gegebenenfalls nicht gehindert, die Schuld der

Klägerin geringer zu werten, als es in dem angefochtenen Urteil geschehen ist; da jedoch die Klägerin das Berufungsurteil nicht angefochten hat, kann eine für sie günstigere Schadensverteilung nicht vorgenommen werden.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Dr.Kleinewefers Hanebeck Dr.Bode Dr.Hauß Erbel