

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2348 035

10

Gesetz: BGB §§ 823, 831

- Rechtssatz:
1. Zur Sicherung eingleisiger Strecken, um Zusammenstöße zu vermeiden (Zugmeldeverfahren und Signalsicherung).
 2. Zu den Anforderungen, die an den Entlastungsbeweis des Betriebsunternehmers einer Eisenbahn zu stellen sind, wenn Bedienstete durch Pflichtverstoß einen Zugzusammenstoß verursacht haben.

Aktenzeichen: VI ZR 179/54

Urt. des BGH v. 22. Oktober 1955 OLG Köln

VI ZR 179/54

Verkündet
am 22. Oktober 1955
Malessa, Justizsekretär als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

der Ehefrau Anna Luise K. [REDACTED] geb. A. [REDACTED] in K. [REDACTED]
K. [REDACTED], N. [REDACTED]allee [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägerin,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] —

gegen

1. die Stadt Bonn, vertreten durch den Rat der Stadt,
2. den Kreis Bonn — Land, vertreten durch den Kreistag Bonn-Land,
3. den Siegburgkreis, vertreten durch den Kreistag des Siegburgkreises,

Beklagte, Berufungskläger und Revisionsbeklagte,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] —

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 12. Oktober 1955 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 5. Mai 1954 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die zu einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts zusammengeschlossenen Beklagten betreiben zwischen Bonn und Honnef eine elektrische Straßenbahn, die sogenannte Siebengebirgsbahn. Diese wird zwischen Bonn und Königswinter zweigleisig, von Königswinter bis Honnef (Entfernung 3,9 km) eingleisig betrieben. Zwischen Königswinter und Honnef ist in Rhöndorf ein Kreuzungspunkt eingerichtet, der mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist. Dieser gibt auf telefonischen Anruf den Zugführern der in Königswinter und Honnef stehenden Züge die Strecke nach Rhöndorf zum Befahren frei.

Am Nachmittag des 1. September 1944 standen in Königswinter und Honnef Züge zum Abfahren in Richtung Rhöndorf bereit. Nachdem der Rhöndorfer Fahrdienstleiter V. den Zugführern beider Züge auf Anfrage durch das Streckentelefon die Abfahrt nach Rhöndorf gestattet hatte, trat eine 8 - 10 Minuten dauernde Stromunterbrechung ein. Nach deren Ende ließen beide Zugführer ihre Züge abfahren, ohne die vorgeschriebene Anfrage in Rhöndorf zu wiederholen, ob die Züge kommen könnten. Der Zug aus Honnef (Zugführer F.) traf wegen der kürzeren Entfernung zwischen Honnef und Rhöndorf zuerst in Rhöndorf ein. Der Fahrdienstleiter V. verlegte die Kreuzung der Züge nach Königswinter, da er annahm, der Zug aus Königswinter (Zugführer K.) sei noch nicht abgefahren. Der Zugführer F. ließ nach Erhalt eines schriftlichen Befehls über die Kreuzungsverlegung seinen Zug abfahren. An einer unübersichtlichen Kurve stieß dieser mit dem Zug aus Königswinter zusammen. Mehrere Personen wurden getötet und verletzt. Auch die Klägerin, die in dem von Honnef kommenden Zug gesessen hatte, erlitt schwere Verletzungen.

Sie hat von den Beklagten, aber auch von den beiden Zugführern und dem Fahrdienstleiter V. Schadensersatz ge-



fordert. Die Klage gegen den Zugführer F. [REDACTED] ist vom Landgericht rechtskräftig abgewiesen worden. Soweit die Klage gegen die übrigen Beklagten gerichtet war, hat ihr das Landgericht durch ein Grundurteil über die auf Zahlung gerichteten Ansprüche und durch ein Feststellungsurteil hinsichtlich der Ersatzpflicht für die Zukunftsschäden stattgegeben. Die Berufung der Beklagten Ko. [REDACTED] und V. [REDACTED] ist durch rechtskräftiges Versäumnisurteil vom Oberlandesgericht zurückgewiesen worden. Das Oberlandesgericht hat ferner die Berufung der die Bahn betreibenden Gesellschafters hinsichtlich der vermögensrechtlichen Schadenersatzansprüche zurückgewiesen. Soweit das Landgericht einen Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach zugiebilligt hatte, dessen Bemessung dem Ermessen des Gerichts anheim gestellt war, hat das Oberlandesgericht die Klage unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Schmerzensgeldanspruch weiter, während die Beklagten um Zurückweisung der Revision bitten.

Entscheidungsgründe:

Gegen die Zulässigkeit der Revision bestehen keine Bedenken. Der Senat sieht unter Würdigung der von der Klägerin vorgelegten ärztlichen Zeugnisse einen Wert des Schmerzensgeldanspruchs von 7000,- DM als glaubhaft gemacht an.

Die Entscheidung über den Schmerzensgeldanspruch hängt ausschließlich davon ab, ob den die Siebengebirgsbahn betreibenden Beklagten der Vorwurf eines für den Unfall ursächlichen Verschuldens gemacht werden kann oder ob ihre deliktische Verantwortung aus dem Gesichtspunkt des § 831 BGB zu begründen

ist. Die Klägerin hatte die Haftung der Beklagten aus folgenden Gesichtspunkten hergeleitet:

1. aus der Wahl eines unzureichenden Sicherungssystems für die eingleisige Strecke,
2. aus der unzureichenden Ausgestaltung und Überwachung des gewählten Systems,
3. aus den von den Beklagten zu vertretenden Fehlleistungen ihrer Bediensteten.

Das Berufungsgericht hat in allen drei Punkten eine Verantwortlichkeit der Beklagten verneint.

1. Zunächst lehnt es das Berufungsgericht ab, den Beklagten einen Vorwurf daraus zu machen, daß sie den Verkehr auf der eingleisigen Strecke durch das Zugmeldeverfahren gesichert habe. Es stellt unter Bezugnahme auf die vorliegenden Sachverständigengutachten die möglichen Sicherungssysteme gegenüber, nämlich a) das hier geübte Zugmeldeverfahren, b) das Fahren nach festem Kreuzungsplan, c) das Verfahren der Stabübergabe und d) die Sicherung durch Lichtsignale. Jedes dieser Systeme hat, wie das Berufungsgericht unter Bezugnahme auf die Gutachten ausführt, seine besonderen Vorteile und Nachteile. Während die Systeme b) und c) schon aus betrieblichen Gründen für eine Anwendung bei der Siebengebirgsbahn kaum in Frage kommen, stellte eine automatisch betriebene Signalanlage, die durch grünes oder rotes Licht die Strecke freigibt oder sperrt, eine praktisch durchführbare Sicherung dar, die in höherem Maß von menschlichem Verhalten unabhängig ist. Aber auch bei diesem System können, so führt das Berufungsgericht weiter aus, Fehlerquellen eintreten, zumal der Strom für die Signale nicht dem Fahrstrom, sondern dem allgemeinen Leitungsnetz entnommen werden müsse. Bei Störungen der Stromzufuhr sei der Sicherheits-

grad erheblich herabgesetzt, auch sei die Instandhaltung der empfindlichen Anlage nur durch Menschenhand möglich und damit Fehlleistungen unterworfen. Zudem komme es immer wieder vor, daß Signale überfahren würden. Der ungünstige Einfluß von Witterungsstörungen sei ein Nachteil des Signalsystems, der beim Zugmeldeverfahren vermieden werde. Trotz gewisser Vorzüge des Signalsystems könne man es jedenfalls der Betriebsleitung der Beklagten nicht vorwerfen, daß sie eine automatische Signalanlage nicht eingeführt habe, die in der Anschaffung und Unterhaltung erheblich teurer sei. Denn nach den Erfahrungen im Bahnbetrieb und nach dem Standpunkt der Verkehrswissenschaft sei das Zugmeldeverfahren als durchaus brauchbar anzusehen. In den geltenden Bau- und Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb sei das Zugmeldeverfahren ausdrücklich vorgesehen, es habe sich in der Praxis durchweg bewährt und werde auch auf Nebenbahnen der Bundesbahn noch heute angewandt. Die Aufsichtsbehörden hätten bei den Beklagten die Streckensicherung durch das Zugmeldeverfahren nie beanstandet, das schon bestanden habe, als die Beklagten vor 1942 die Siebengebirgsbahn noch als nebenbahnähnliche Kleinbahn und nicht wie heute als Straßenbahn betrieben hätten. Man dürfe nicht fragen, ob gerade der hier geschehene Zusammenstoß vermieden worden wäre, wenn eine Sigananlage bestanden habe, sondern ob unter dem Gesichtspunkt allgemeiner Sicherheitserfordernisse das Zugmeldeverfahren als unzureichende Sicherung eingleisiger Strecken anzusehen sei. Das müsse verneint werden.

Diese Ausführungen lassen entgegen der Ansicht der Revision keinen Rechtsirrtum erkennen. Wenn nach dem eingehend begründeten Standpunkt der auf Grund besonderer Erfahrung und Sachkunde urteilenden Gutachter die Wahl des Zugmeldeverfahrens für die Strecke Königswinter - Honnef aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu beanstanden ist, wenn ferner auch bei Nebenstrecken der Bundesbahn dieses dort durch Betriebsvorschriften näher geregelte Verfahren in Gebrauch war, so läßt sich den Beklagten

kein Vorwurf daraus machen, daß sie im Jahre 1944 den Betrieb nicht nach einem anderen System sicherten, das, wie die Gutachter übereinstimmend betonen, ebenfalls Einflüssen menschlicher Unzulänglichkeit ausgesetzt gewesen wäre. Auf die von der Revision angeschnittene Frage, ob die Beklagten die Einführung der optischen Sicherung aus Kostengründen hätten ablehnen dürfen, kommt es nicht an. Auch braucht der Senat keine Stellung dazu zu nehmen, ob die Erfahrungen dieses Unglücksfalls für die Beklagten Anlaß sein müßten, die Sicherung zu ändern oder zu verbessern.

2. Das Funktionieren des Zugmeldeverfahrens hing von seiner Ausgestaltung und praktischen Handhabung ab. Es war Aufgabe der Beklagten und ihrer Betriebsleitung, in dieser Richtung die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Die Meinung der Klägerin, die in der Dienstanweisung für den Fahrdienst (Anlage C zu DF Strab) niedergelegten Vorschriften seien nicht genügend klar gewesen, hat das Berufungsgericht insoweit mit Recht zurückgewiesen, als sie die hier zur Erörterung stehenden Handlungen und Unterlassungen der beteiligten Bediensteten der Beklagten betreffen. Gemäß § 115 DF Strab hatte die Zugmeldung und Streckenfreigabe durch genau formulierte Fragen und Antworten zu erfolgen. § 115 DF Strab bestimmte weiter folgendes:

"Kann aus irgendwelchem Grunde nach erfolgter Zugmeldung die Abfahrt eines Zuges doch nicht sofort erfolgen, so hat der Zugführer dies dem für die Zugmeldung in Frage kommenden Fahrdienstleiter unverzüglich mitzuteilen. Vor Abfahrt ist auch in diesem Falle die Zugmeldung zu erneuern".

Dieser klaren Vorschrift hat der Zugführer Ko. [REDACTED] zuwider gehandelt. Aber auch für den Fahrdienstleiter V. [REDACTED] konnte nach der Regelung des § 120 DF Strab kein Zweifel bestehen, daß die "mit größter Vorsicht" vorzunehmende Verlegung der Zugkreuzung ausgeschlossen war, wenn der Zugführer des Gegenzuges nicht verständigt werden konnte (§ 120 Abs 3). Der Sonderfall des § 120 Abs 6, der eine Anfrage bei der Zugmeldestelle in

Oberdollendorf vorsah, lag nicht vor, so daß es offen bleiben kann, wie die Verständigung des Zugführers des Gegenzuges erfolgen mußte, wenn der Gegenzug noch vor Oberdollendorf oder zwischen Oberdollendorf und Königswinter war. Jedenfalls war es nach Wortlaut und Sinn der Vorschrift über die Kreuzungsverlegung ausgeschlossen, daß ein Fahrdienstleiter in Rhöndorf ohne Verständigung des aus Richtung Bonn kommenden Zuges die Kreuzung nach Königswinter verlegte, wenn sich dieser Zug schon aus Königswinter gemeldet hatte.

Das Berufungsgericht hat den Beklagten ferner keinen Vorwurf daraus gemacht, daß für den Fahrdienstleiter in Rhöndorf angesichts des Fehlens eines Läutewerks in Königswinter keine Möglichkeit bestand, den Zugführer eines in Königswinter stehenden Zuges durch das Streckentelefon zu erreichen. Das Berufungsgericht folgt insoweit dem Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Großmann; dieser hatte darauf hingewiesen, der Fahrdienstleiter in Rhöndorf habe nach erteilter Fahrerlaubnis damit rechnen müssen, daß der Gegenzug aus Bonn schon auf der Strecke zwischen Königswinter und Rhöndorf gewesen sei. Solange V. nicht über den Standort und die Fahrweise des Zuges unterrichtet war, mußte eine Kreuzungsverlegung schlechthin ausscheiden. Verlegte V. die Kreuzung gleichwohl, so konnte das Berufungsgericht sehr wohl annehmen, V. würde auch bei Vorhandensein einer Anrufsvorrichtung in Königswinter keine Verständigung herbeigeführt haben, zumal er sich selbst zur Erklärung seines Verhaltens darauf berufen hatte, er habe als sicher angenommen, daß der Zug noch mit einem Maschinenschaden in Königswinter stehe. Die Zurückweisung des aus dem Fehlen einer Anrufsvorrichtung in Königswinter hergeleiteten Vorwurfs läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen.

Überhaupt geht es nicht an, nur aus nachträglicher Prognose das Fehlen technischer Einrichtungen zu beanstanden, bei

deren Bestehen vielleicht gerade dieser Unfall vermieden worden wäre. Vielmehr ist dem Berufungsgericht zuzustimmen, daß hinreichend klare Verhaltensmaßregeln bestanden, bei deren Einhaltung ein Zusammenstoß ausgeschlossen war. Bei einer Verkehrslage, wie sie hier vorlag, konnte die Gefahr eines Zusammenstoßes erst dann eintreten, wenn von zwei Bediensteten die Sicherheitsvorschriften nicht befolgt wurden. Denn für V. [REDACTED] galt seine Freigabe der Strecke Königswinter - Rhöndorf für den Bonner Zug bis zum Widerruf als fortbestehend, so daß eine Kreuzungsverlegung ohne Verständigung dieses Zuges verboten war. Andererseits war für den Zugführer K. [REDACTED] die erteilte Fahrerlaubnis mit der Betriebsstockung erloschen, so daß er erst nach erneuter Freigabe den Zug in die Strecke nach Rhöndorf einfahren lassen durfte. Verließ sich jeder der Beteiligten darauf, der andere werde die Sicherheitsvorschriften schon einhalten, dann war allerdings der mit den Dienstanweisungen bezweckte Erfolg ins Gegenteil verkehrt. Diese hier eingetretene Wirkung stellt aber nicht einen Fehler der besonderen Betriebsvorschriften der Beklagten dar, sondern zeigt nur, daß alle Sicherheitsvorschriften wirkungslos sind, wenn sie in der Praxis nicht beachtet werden.

3. Eben deshalb kommt gerade bei Verkehrsunternehmungen, deren Betrieb erhebliche Gefahrenquellen in sich schließt, der Pflicht des Unternehmers zu einer allgemeinen und fortwährenden Überwachung der Angestellten besondere Bedeutung zu. Nach ständiger Rechtsprechung sind an die hierbei aufzuwendende Sorgfalt große Anforderungen zu stellen (BGB RGRK 10. Aufl. Anm 6 e zu § 823). Angesichts der den Bediensteten übertragenen hohen Verantwortung und der möglichen schweren Folgen bei Fehlleistungen, läßt sich die Beaufsichtigungs- und Überwachungspflicht auch aus § 831 BGB herleiten, so daß die Beweislast gemäß § 831 Abs 1 Satz 2 BGB den Beklagten zufällt (RGZ 120, 154 [161]; 128, 149, [153]; 142, 356 [361]; BGB RGRK Anm 5 b zu § 831). Die Sicherheit des Bahnbetriebs setzt zwar klare Dienst- und Betriebsanweisungen voraus, doch noch mehr

kommt es für den zu erreichenden Erfolg größtmöglicher Sicherheit darauf an, daß sich die Praxis des Betriebes nach den Vorschriften richtet. In dieser Richtung muß eine regelmäßige und strenge Aufsicht geführt werden, die durch Belehrung, aber auch durch ständig zu wiederholende Beobachtung des Dienstes gegen Gleichgültigkeit und Gewöhnung an eine laxe Handhabung anzukämpfen hat. Das Berufungsgericht hat hierzu lediglich ausgeführt, die Beklagten hätten ohne Widerspruch der Klägerin vorgetragen, sie hätten ihr Personal ständig geschult und in geeigneter Weise, vor allem durch unbemerkte und unverhoffte Kontrolle, überwacht.

Mit Recht rügt die Revision, daß diese Bemerkung nicht ausreiche, um eine Haftung der Beklagten aus § 831 EGB auszuschließen. Aus dem Vorbringen der Klägerin konnte nicht entnommen werden, daß diese den Vortrag der Beklagten über die Überwachung ihres Personals als richtig einräumen wollte. Nähere Angaben zu diesem Vortrag konnte die Klägerin naturgemäß nicht machen, sie mußte abwarten, welches Ergebnis die Beweisaufnahme brachte. In ihrem Schriftsatz vom 21. Dezember 1950 hatte sie ausdrücklich die zur Führung des Entlastungsbeweises aufgestellten Behauptungen bestritten. Unter diesen Umständen ging es nicht an, daß das Berufungsgericht die Richtigkeit des sehr allgemein gehaltenen Vorbringens der Beklagten unterstellte und die Entlastung nach § 831 Abs 1 Satz 2 damit als erbracht ansah. Die Entlastung hatte sich nicht nur auf eine allgemeine Überwachung, sondern auf eine Überwachung gerade der Angestellten zu erstrecken, die sich für den Unfall ursächliche Verfehlungen hatten zuschulden kommen lassen (RG JW 1935, 3536). Wenn man mit Rücksicht auf die Personalknappheit im Jahre 1944 an die Sorgfaltspflicht der Beklagten hinsichtlich der Auswahl ihrer Zugführer und Fahrdienstleiter nicht die im Frieden üblichen Anforderungen stellen darf, so wäre doch bei dem Zugführer Ko. [REDACTED] angesichts mehrerer in den Personalakten behandelter Vorfälle eine besonders nach-

haltige Kontrolle geboten gewesen. Hinzu kommt aber folgendes: Es fällt auf, daß nicht nur Ko [REDACTED] den Zug ohne die erforderliche erneute Anforderung der Strecke abfahren ließ, sondern daß auch der Zugführer F [REDACTED] in Honnef genau so verfuhr. Ko [REDACTED] hatte sich nach dem landgerichtlichen Urteil darauf berufen, eine solche Praxis sei bei Stromunterbrechungen üblich gewesen, wofür in der Tat die hier festzustellende Handhabung sprechen könnte, zumal der für die Sicherheit verantwortliche Fahrdienstleiter V [REDACTED] bei Eintreffen des Honnefer Zuges offenbar gar nicht beanstandet hat, daß dieser ohne wirksame Freigabe der Strecke nach Rhöndorf abgefahren war. Eine solche Beanstandung hätte aber nahegelegen, wenn die Vorschriften ernst genommen und sonst beachtet wurden. Nimmt man hinzu, daß V [REDACTED] dann den Zug entgegen der Dienstanweisung weiterfahren ließ, so könnte schon die Häufung der hier festzustellenden Übertretungen dafür sprechen, daß die Aufsichtsführung die Praxis des Bahnbetriebs nicht im Sinn einer strikten Einhaltung der Sicherheitsvorschriften bestimmend beeinflusst hat. Jedenfalls müßten an die Erbringung eines Entlastungsbeweises schon besonders hohe Anforderungen gestellt werden. Es wird Sache des Berufungsgerichts sein, unter diesen rechtlichen Gesichtspunkten den vorliegenden Tatsachenstoff erneut zu würdigen, wobei Zweifel zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten gehen müssen. Durch die gebotene Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht ist den Parteien die Möglichkeit eröffnet, ihr Vorbringen und ihre Beweisanträge unter dem Gesichtspunkt des § 831 BGB zu ergänzen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision war dem
Berufungsgericht zu übertragen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

B e s c h l u ß

In Sachen

der Ehefrau Anna Luise K. [REDACTED] geb. A. [REDACTED] in
K. [REDACTED], N. [REDACTED]allee [REDACTED]

Klägerin, Berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] —

gegen

1. die Stadt Bonn, vertreten durch den Rat der Stadt,
2. den Kreis Bonn - Land, vertreten durch den Kreistag Bonn-Land,
3. den Siegburgkreis, vertreten durch den Kreistag des Siegburgkreises,

Beklagten, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

— Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] —

wird der Urteilsausspruch vom 22. Oktober 1955 wegen offenkundiger Unrichtigkeit gemäß § 319 ZPO dahin berichtigt, daß es statt "Auf die Revision der Beklagten" heißen muß: "Auf die Revision der Klägerin".

Karlsruhe, den 2. November 1955

Bundesgerichtshof - VI. Zivilsenat

Dr. Kleinewefers

Dr. Hauß