

110

Nachschlagewerk: ja nur zu II 1
BGHZ: nein

SHpflG § 1 v. 29. April 1940, BGBI III 935-2

Auch die auf einem abfallenden Nebengeleis abgestellten
Waggons, die zum Schutz vor einem Abrollen festgelegt
worden sind, befinden sich "im Betrieb" der Eisenbahn.

BGH, Urt. v. 1. Juni 1976 - VI ZR 224/74 - OLG München
LG Deggendorf

116

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 224/74

URTEIL

Verkündet am
1. Juni 1976
W a l z ,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der R[REDACTED] AG,
gesetzlich vertreten durch den Vorstand,
V[REDACTED], Am B[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. h.c. [REDACTED] -

gegen

den Bauunternehmer Josef T [REDACTED],
V[REDACTED], S[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

16

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juni 1976 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 25. Juni 1974 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Beklagten zur Last.

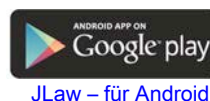
Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Beklagte ist ein privater Eisenbahnunternehmer. Von ihrem Bahnhof V. führt ein ihr gehöriges Nebengeleis (das Geleis 5) bis zum Betriebsgelände des Klägers. Am 30. Oktober 1971 stellte sie dort 14 und am 31. Oktober 1971 gegen 16.00 Uhr weitere 2 beladene Güterwagen ab. Gegen 22.00 Uhr gerieten die Wagen in Bewegung und rollten auf dem zum Grundstück des Klägers hin abfallenden Geleis auf dessen Betriebsgelände. Dort entgleiste ein Waggon. Dem Kläger entstand dadurch ein Sachschaden von 10.719,23 DM.



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



Davon verlangt er, nachdem er im Rechtsstreit gegen eine Kaufpreisforderung der Beklagten aufgerechnet hat, noch 2.632,49 DM ersetzt.

Die Beklagte hat behauptet, ihr Personal habe die Güterwagen nach dem Abstellen durch Anziehen eines großen Teiles der Handbremsen und durch Kuppeln der ungebremsten Waggon mit den gebremsten sowie durch Unterlegen eines Hemmschuhes beim letzten Waggon ausreichend gesichert. Weitere Maßnahmen waren ihrer Ansicht nach nicht erforderlich und wären auch nicht zumutbar gewesen. Der Unfall, so meint sie, könne nur durch Sabotage (Lösen der Handbremsen durch Unbefugte) verursacht worden sein. Der Unfall sei daher nicht beim Betriebe ihrer Eisenbahn eingetreten. Zumindest aber liege höhere Gewalt vor.

Landgericht und Oberlandesgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht hält eine Haftung der Beklagten nach § 1 SHG für gegeben. Dazu führt es im wesentlichen aus: Der Unfall habe sich "bei dem Betriebe" der Eisenbahn der Beklagten ereignet. Der

erforderliche äußere örtliche und zeitliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang sei gegeben. Dem Bahnbetrieb seien nämlich auch die Vorbereitung und die Abwicklung der der Beförderung dienenden Vorgänge zuzurechnen. Hier sei die Beförderung noch nicht beendet gewesen, weil die beladenen Güterwagen ihren Bestimmungsort noch nicht erreicht gehabt hätten. Ihr Abstellen auf dem Nebengleis sei daher als ein der Beförderung dienender Vorgang anzusehen. Die Beklagte, so meint das Berufungsgericht weiter, könne sich auch nicht mit Erfolg auf eine Freistellung von ihrer Haftung wegen Vorliegens höherer Gewalt i.S. von § 2 SHG berufen. Es sei nicht außergewöhnlich, daß sich betriebsfremde Personen, insbesondere spielende Kinder, an abgestellten Waggonen zu schaffen machten und diese in Bewegung setzten. Dieser Gefahr hätte die Beklagte mit zumutbaren Mitteln begegnen können. Sie hätte nämlich Schlösser an den dem Lösen der Bremsen dienenden Vorrichtungen anbringen können, wodurch der Unfall hätte vermieden werden können.

II.

Das hält im Ergebnis den Revisionsangriff stand.

1. Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß der Schaden des Klägers "bei dem Betrieb" der Eisenbahn der Beklagten i.S. von § 1 SHG entstanden ist. Zum Begriff des Betriebes der Eisenbahn gehören nach

ständiger Rechtsprechung zuvörderst die gesamten, der Beförderung dienenden Tätigkeiten, nämlich deren Vorbereitung, Durchführung oder Abwicklung, aber auch solche Vorgänge, die mit der eigentlichen Beförderungstätigkeit in einem örtlichen und zeitlichen, inneren oder äußeren Zusammenhang stehen, sofern die Ursache des Unfalls in einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr zu finden ist (vgl. BGHZ 1, 17, 19; Senatsurteile vom 15. Januar 1963 - VI ZR 75/62 - NJW 1963, 711 = VersR 1963, 291 m.w.Nachw. und vom 5. Mai 1963 - VI ZR 15/62 - NJW 1963, 1107 = VersR 1963, 583).

Der Durchführung der Beförderung dient auch das vorübergehende Abstellen von Güterwagen auf einem Nebengeleis. Schon damit dürften sie weiter "im Betrieb" geblieben sein. Mindestens steht dieser Vorgang, auch wenn die Güterwagen sich nicht auf einer nur vorübergehend unterbrochenen Beförderungsfahrt befinden, sondern nur zum Zweck der späteren Verwendung bereitgehalten werden, örtlich (weil sich der Betriebsvorgang auf dem Gelände der Eisenbahn abspielt) und zeitlich (weil auf eine frühere oder spätere Verwendung im Betrieb bezogen) im äußeren Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb. Fraglich kann allenfalls sein, ob abgestellte Waggonen sich dann, wenn sie sich "an sicherer Stelle völlig außerhalb des Betriebes" befinden und sich ohne fremde Einwirkung nicht von selbst in Bewegung setzen können (so in dem vom Reichsgericht JW 1919, 244, 245 entschiedenen Fall; vgl. auch Böhmer, Reichshaftpflichtgesetz, 1950, § 1 Rdnr. 12; Friese, Reichshaftpflichtgesetz 1950, § 1 Anm. B II 3 a S. 25/26 - angeführt auch in Geigel, Haftpflichtrecht,

13. Aufl. Kap. 18 Rdnr. 22 S. 427, indes nicht mehr seit der 15. Aufl.), noch "im Betrieb" i.S. v. § 1 SHG sind. Im Einzelfall mag es daran, daß sich durch die stillgelegten Wagen eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr verwirklicht hat, fehlen. Anders liegt es im Streitfall: Die Beklagte hatte die schweren Güterwagen auf einer abfallenden Strecke abgestellt, auf der sie nur durch zusätzliche technische Maßnahmen vor einem unkontrollierten Abrollen gesichert werden könnten. Mit solchen Sicherungsmaßnahmen - im Streitfall Anziehen eines Teiles der Handbremsen der aneinandergekuppelten Waggons und Unterlegen eines Hemmschuhs am letzten Waggon talwärts - soll gerade einer typischen Gefahr des Eisenbahnbetriebes entgegengewirkt werden. Die geringe Reibung der Eisenbahnräder auf den Schienen und das hohe Gewicht der Waggons bringen es mit sich, daß einzelne Waggons oder die ganze Wagenabteilung ohne genügende Sicherung leicht ins Rollen kommen, in ihrer Fahrtrichtung nicht zu beeinflussen sind und mit großer Wucht, mögen sie, weil noch teilgebremst, nur mit Schrittgeschwindigkeit rollen, auf Hindernisse, die sich auf der Strecke befinden, auftreffen. Deswegen muß das Abrollen von Waggons auf geneigten Geleisen, gleich ob es auf einem Versagen der technischen Einrichtungen, auf menschlichem Versagen oder auf Eingriffen unbefugter Dritter beruht, stets dem Betrieb der Eisenbahn zugerechnet werden.

Insoweit hat im übrigen auch die Revision nichts erinnert.

2. Im Ergebnis ist dem Berufungsgericht auch darin zu folgen, daß es das Vorliegen höherer Gewalt, die nach § 2 SHG die Haftung der Beklagten ausschließen würde, verneint.

a) Unter höherer Gewalt i.S. von § 2 SHG (wo der Begriff in derselben Weise verwendet wird wie in § 1 RHG) hat die Rechtsprechung von jeher ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis verstanden, das auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt der Eisenbahn nicht verhindert oder ungeschehen gemacht werden könnte, und das auch nicht wegen seiner Häufigkeit von ihr in Kauf genommen und vertreten werden muß (BGHZ 62, 351, 354; 7, 338 m.w.Nachw.). Das Berufungsgericht hat offen gelassen, ob die auf dem abfallenden Geleis abgestellten Güterwagen entsprechend § 43 EBO und der hier, da es sich um eine nicht bundeseigene Bahn handelt, anzuwendenden Vorschriften des § 57 der vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFD-Ausgabe 1967) gegen ein Abrollen nicht ausreichend gesichert worden waren oder ob unbefugte Personen die angezogenen Handbremsen der Güterwagen gelöst und so das Abrollen des Wagenzuges herbeigeführt haben. Für die Revisionsinstanz ist deshalb von einem Sabotageakt auszugehen.

Solche Sabotageakte, vor allem Attentate, können für den Eisenbahnunternehmer höhere Gewalt darstellen, weil sie von außen kommende betriebsfremde Eingriffe sind. Da jedoch die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch Eingriffe Dritter innerhalb des Kreises der Gefahren liegt, die dem Betrieb einer Eisenbahn eigen sind, hat diese dagegen unter Anwendung von größtmöglicher Sorgfalt Vorsorge zu treffen. Dabei richtet sich das Maß dessen, was zur Gefahrenabwehr

zu geschehen hat, nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen, und findet seine Grenze erst an der notwendigen, vernünftigen Rücksicht auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Betriebsunternehmers (vgl. dazu RGZ 70, 98 ff m.w.Nachw., ferner RG JW 1926, 2290).

b) Zutreffend sieht es das Berufungsgericht als nicht ganz außergewöhnlich an, daß sich betriebsfremde Personen, insbesondere Kinder, an abgestellten Eisenbahnwagen zu schaffen machen und versuchen, diese in Bewegung zu setzen, zumal dann, wenn sie in einem Gefälle stehen. Solche Fälle sind schon mehrfach Gegenstand höchstrichterlicher Entscheidungen gewesen (RG JW 1898, 267; EE 27, 93 [Nr. 637; JW 1912, 805 [Nr. 267; JW 1915, 586). Sie sind allerdings von der Eisenbahn nicht schon wegen ihrer Häufigkeit als typische Gefährdung durch den Betrieb (vgl. RGZ 101, 95; BGHZ 7, 338, 339) zu vertreten. Vielmehr hängt die Entscheidung, ob sich die Beklagte mit Erfolg auf das Vorliegen höherer Gewalt berufen kann, allein davon ab, ob sie mit zumutbaren Mitteln der Gefahr eines Sabotageaktes hätte begegnen können.

aa) Die Revision greift in diesem Zusammenhang die Forderung des Berufungsgerichts, die Handbremsen an den Güterwagen mit Schlössern gegen Lösen durch Unbefugte zu sichern, als unzumutbar und technisch undurchführbar an. In der Tat schreiben weder die EVO noch die vFD den Einbau solcher Sicherungen vor. Ein Vergleich mit der Sicherung von Kraftfahrzeugen mittels Lenkradschlössern (§ 14 Abs. 2 StVO und § 38 a StVZO) läßt sich schwerlich ziehen; Eisenbahnwaggons sind anders als Kraftfahrzeuge kaum der Gefahr

des Diebstahls ausgesetzt, geschweige denn der für andere Verkehrsteilnehmer gefährlichen Inbetriebnahme durch ungeeignete Fahrzeugführer. So wird auch im Eisenbahnbetrieb ausdrücklich nur bei Triebwagen eine Bewachung gegen unbefugte Benutzung verlangt (§ 43 Abs. 2 EBO). Ob eine solche Sicherung trotzdem bei Anwendung strenger Sorgfaltsmaßstäbe verlangt werden könnte, und ob sie aus betrieblichen oder technischen Gründen undurchführbar ist (worüber dem Berufungsurteil nichts zu entnehmen ist), kann indessen dahinstehen. Denn die Beklagte hätte jedenfalls andere Maßnahmen zur Verhütung des Unglückes treffen müssen und können.

bb) Die besondere Gefahr, die von den auf dem Geleis 5 abgestellten Güterwagen ausging, lag darin, daß dieses Geleis nicht unbeträchtlich in Richtung des Anschlußstückes auf dem Betriebsgelände des Klägers abfällt (mehr als 2,5 ‰). Daher mußten sie ohne ausreichende Festlegung der Waggonen oder nach Lösen der Vorrichtungen für ihre Festlegung abrollen und unkontrolliert auf dieses Betriebsgelände gelangen, wo sie erheblichen Schaden anrichten konnten. Dagegen, daß die Beklagte überhaupt ein abfallendes Geleis zum Abstellen schwer beladener Güterwagen benutzte, mag nichts einzuwenden sein, zumal sie geltend macht, ihr Bahnhof V. sei überfüllt gewesen. Dann aber mußte sie bei Anlegung des gebotenen strengen Maßstabes an ihre Sorgfaltspflicht zur Verhütung der Gefahren, die durch ein Abrollen drohten, mit allen ihr im Betrieb zur Verfügung stehenden Mitteln dafür Sorge tragen, daß die Waggonen sich nicht in Bewegung setzen konnten.

Das gilt auch für den möglichen, hier zu unterstellenden Fall, daß unbefugte Dritte Bremsen oder andere Hilfsmittel zum Festlegen der Waggonen lösten. Es war unter allen Umständen zu verhindern, daß Güterwagen, die sich selbständig gemacht hatten, unaufhaltsam über weite Strecken auf den Schienen rollten ("entliefen") und dabei unabsehbare Gefahren für Menschen und Sachen herbeiführten. Im Streitfall hatte die Beklagte noch besonderen Anlaß zu erhöhter Sorgfalt: Auf dem Geleis 5 war es schon mehrfach beim Rangieren zu Gefährdungen und Unfällen durch abrollende Wagen gekommen; die Beklagte hatte ferner erstmals seit vielen Jahren eine derart lange und daher durch ihre Masse besonders gefahrenträchtige Wagenabteilung auf dem abfallenden Geleis abgestellt.

Die Beklagte hat nicht dargetan, daß sie alle technischen und wirtschaftlich zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, um ein Abrollen der Wagenabteilung infolge unbefugter Eingriffe Dritter zu verhindern. Sie hätte etwa die Waggonen zusätzlich durch sogenannte Radvorleger sichern können und müssen. Ihre Verwendung ist in § 57 Abs. 1 vFD ausdrücklich vorgeschrieben. Ergänzend hat der Oberste Betriebsleiter der Beklagten in seiner Anweisung vom 19.4.1961, die auch den Bahnhof V. betrifft, ausdrücklich angeordnet, die Wagen seien festzulegen durch Anziehen der Handbremse, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder "am besten durch Radvorleger", die auf jedem Bahnhof vorhanden seien. Weitaus besser als der eine Hemmschuh, den die Rangierer der Beklagten nach ihren Angaben am letzten

Wagen talwärts angebracht hatten, hätten Radvorleger die Wagenabteilung auch nach Lösen der Handbremsen festhalten können. Sie bestehen aus zwei auf jedem der beiden Schienenstränge fest aufliegenden, durch eine Eisenstange verbundenen Sperrvorrichtungen, die von den andrängenden Rädern der Waggonen schwerlich herausgedrückt oder verschoben werden können. Ebenso wäre ein Überspringen durch die nach Lösen der Bremsen zunächst nur langsam in Bewegung geratenden Waggonen unmöglich gewesen. Da auf dem Radvorleger, wäre er angebracht gewesen, der gewaltige, sich talwärts auswirkende Druck der Wagenabteilung gelastet hätte, wäre es unbefugten Dritten allenfalls mit erheblichem Kraftaufwand und mit Hilfe von schwerem Werkzeug gelungen, ihn zu entfernen. Deshalb ist es möglich, wenn nicht sogar wahrscheinlich, daß unter solchen erschwerten Bedingungen der Versuch Unbefugter (vor allem, wenn es sich um Kinder handelt haben sollte), den Wagenzug durch Lösen einiger Bremsen ins Rollen zu bringen, erfolglos geblieben oder aufgegeben worden wäre.

Die Beklagte kann sich mithin schon deshalb nicht auf das Vorliegen höherer Gewalt berufen, weil sie nicht die Möglichkeit ausgeräumt hat, daß der Schadenseintritt durch die (überdies vorgeschriebene) Festlegung der Waggonen mittels eines Radvorlegers hätte verhindert werden können. Der Frage, ob darüber hinaus auch weitere Sicherungsmaßnahmen wie das Anbringen einer Geleissperre am Ende des Rangiergeleises in Betracht gekommen wären, wie das das Landgericht

angenommen hatte, und ob ferner die abgestellten Waggons hätten bewacht oder wenigstens kontrolliert werden müssen, zumal der 31. Oktober ein Sonntag und der 1. November 1971 ein Feiertag war, braucht unter diesen Umständen nicht weiter nachgegangen zu werden.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann