

Verkündet
am 27. Februar 1962
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

053

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

In dem Rechtsstreit

1. des Franz M [REDACTED],
2. des Viktor M [REDACTED],

beide Inhaber eines Dachdeckergeschäfts in B [REDACTED],
Kreis M [REDACTED]

Kläger, Berufungsbeklagten und
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Kläger:

1. Bauunternehmer Theodor S [REDACTED] in B [REDACTED], Kreis M [REDACTED],
R [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. Maurerpolier Heinrich S [REDACTED], ebenda,
3. Angestellter Heinrich B [REDACTED] in M [REDACTED], A [REDACTED]
straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte II. Instanz: Rechtsanwälte [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] in [REDACTED], [REDACTED] -

g e g e n

1. den Landkreis Moers - Kreis Moerser Verkehrsbetriebe -,
vertreten durch den Oberkreisdirektor,
2. den Rottenführer Johann St [REDACTED] in B [REDACTED], E [REDACTED],
R [REDACTED]
3. den Bahnmeister Nikolaus E [REDACTED] in M [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],
4. den Zugführer Josef S [REDACTED] in M [REDACTED], K [REDACTED],

Beklagte, zu 1) bis 3) Berufungskläger
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: zu 1) bis 3) Rechtsanwalt
Dr. [REDACTED] -
zu 4) Rechtsanwälte [REDACTED] und
Dr. Kersten in [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 13. Februar 1962 unter Mitwirkung

des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Kläger wird das Urteil des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 3. November 1960 teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

Auf die Berufung der Beklagten zu 2) und 3) wird das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts in Kleve vom 8. April 1959 dahin abgeändert, daß die Kläger mit ihrer Klage gegen die Beklagten zu 2) und 3) abgewiesen werden.

Die Berufung des Beklagten zu 1) gegen dieses Urteil wird mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Beklagte zu 1) verpflichtet ist, den Klägern allen weiteren Schaden aus dem Unfall vom 6. August 1956 vorerst in den Grenzen des Reichshaftpflichtgesetzes zu ersetzen, soweit nicht ein Forderungsübergang nach § 1542 RVO stattfindet.

Die Kläger haben die den Beklagten zu 2) und 3) erwachsenen außergerichtlichen Kosten zu tragen.

Die Kostenentscheidung im übrigen bleibt dem Schlußurteil des Landgerichts vorbehalten.

II. Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

III. Von den Kosten der Revisionsinstanz tragen die Kläger die Gerichtskosten und ihre außergerichtlichen Kosten zu fünf Sechsteln sowie die außergerichtlichen

- 3 -

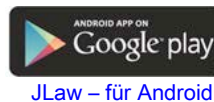
Kosten der Beklagten zu 2) und 3) ganz. Im übrigen wird die Entscheidung über die Kosten der Revision dem Landgericht in Kleve übertragen.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



Tatbestand:

Der Erstbeklagte betreibt die Moerser Kreisbahnen. Bei diesen sind der Zweitbeklagte als Rottenführer, der Drittbeklagte als Bahnmeister und der Viertbeklagte als Zugführer tätig. Die Kläger kamen am 6. August 1956 auf dem Bahnhof Budberg dadurch zu Schaden, daß ein von Hand verschobener Güterwagen gegen ein Gerüst stieß, auf welchem sie Dachdeckerarbeiten verrichteten. Die Kläger stürzten aus beträchtlicher Höhe ab und verletzten sich so schwer, daß mit der Wiederherstellung ihrer Erwerbsfähigkeit nicht zu rechnen ist. Sie begehren von den Beklagten Schadensersatz auf Grund folgenden Sachverhalts:

Im Bahnhof Budberg zweigt von dem durchgehenden Gleis 1 über die Weiche 1 das parallel laufende Gleis 2 ab, das zum Rangieren und Abstellen dient und an einem Prellbock ausläuft. In gewisser Entfernung vor diesem Ende führt eine schräge Verbindung über die Weichen 3 und 2 zum Hauptstrang zurück. Das tote Stück zwischen Weiche 3 und Prellbock wird als Gleis 2a bezeichnet. Dicht neben diesem ließ die Budberger Raiffeisenbank durch den Bauunternehmer S. den Streithelfer zu 1) der Kläger, eine Lagerhalle mit Laderampe errichten. Der Drittbeklagte veranlaßte, daß das Gleis 2a während der Bauarbeiten durch Aufstellen des Signals SH 2 - unbedingtes Haltegebot - gesperrt wurde, zunächst wegen der Gefährdung des Bahnkörpers durch das Ausschachten, dann deshalb, weil das Baugerüst entlang der Rampenseite des Neubaus zwischen den Schienen errichtet worden war. Ende Juli 1956 wurde dieser Teil des Gerüsts abgebaut. Die rechtwinklig an den Bahnkörper anstoßende Einrichtung des südlichen Giebels blieb auf Wunsch der Kläger

jedoch stehen, weil sie diese bei ihren Dachdeckerarbeiten noch benutzen wollten. Sie bestand im wesentlichen aus mehreren senkrechten und vier waagerechten Stangen, die an den Kreuzungsstellen mit Ketten verbunden waren. Vor dem 1. August 1956 wurden davon die unterste waagerechte und die äußerste senkrechte, auf Gleis 2a stehende Stange entfernt.

Nach dem Abbau des Gerüstes an der Gleisseite beauftragte der Drittbeklagte den ihm unterstellten Zweitbeklagten mit der Prüfung, ob für Gleis 2 a nunmehr Profilfreiheit bestehe und die Sperre aufgehoben werden könne. Der Zweitbeklagte gelangte bei der Ausführung des Auftrags am 2. August 1956 zu der Auffassung, daß das Gleis 2a wieder gefahrlos befahren werden könne, nahm das Sperrsignal SH 2 gleich fort und teilte dies dem Drittbeklagten mit. Dieser war zunächst einverstanden, doch kamen ihm am folgenden Tage, als er sich auf dem Bahnhof Budberg aufhielt, Bedenken. Er bat deshalb den Angestellten B. der Baufirma S., für den umgehenden Abbau auch des restlichen Gerüstes zu sorgen. Hierzu kam es wegen der Zusage, welche die Baufirma den Klägern gegeben hatte, jedoch nicht.

Die Kläger benutzten das Giebelgerüst am 6. August 1956. Während sie auf dem obersten Steg arbeiteten, wurde gegen 14.30 Uhr ein für die Raiffeisenbank bestimmter Güterwaggon von Gleis 1 über die Weichenverbindung nach Gleis 2 rangiert. Die Lokomotive kehrte auf demselben Wege zu dem auf Gleis 1 wartenden Zug zurück. Dann schoben mehrere Bedienstete der Raiffeisenbank und der Viertbeklagte den Waggon über die inzwischen auf den geraden Strang gestellte Weiche 3 von Gleis 2 auf dessen tote Verlängerung, das Gleis 2a. Hierbei stieß der Wagen gegen die nunmehr

unterste, waagerechte Gerüststange, die in 2,90 m Höhe seitlich in das Profil hineinragte. Durch den Anstoß lösten sich die Querriegel, auf denen der oberste Laufsteg auflag, aus der Giebelwand, und die Kläger stürzten mit dem Steg ab.

Die drei beklagten Bahnbediensteten sind wegen fahrlässiger Körperverletzung rechtskräftig zu Strafe verurteilt worden. Der den Unfall aufnehmende Polizeimeister Sch. hat das hinderliche Stück der waagerechten Gerüststange abschneiden und sicherstellen lassen; das ins Gleisprofil hineinragende Ende war stumpf behauen, nicht glatt abgesägt.

Die Kläger haben behauptet, der Zustand des Gerüsts sei am Unfalltage derselbe gewesen wie am 2. und 3. August 1956, als der Zweitbeklagte das Sperrsignal entfernte und danach der Drittbeklagte trotz aufsteigender Bedenken das Gleis 2a nicht erneut sperren ließ. Sie haben gebeten, die Beklagten zur Zahlung von 5.000 DM und eines angemessenen Schmerzensgeldes an jeden der Kläger zu verurteilen, ferner festzustellen, daß die Beklagten ihnen auch allen weiteren, aus dem Unfall entstandenen oder noch entstehenden Schaden ersetzen müssen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben behauptet, am 23. Juli 1956 sei wegen eines die Weichenverbindung befahrenden Bauzuges nicht nur der unterste, waagerechte Längsriegel entfernt, sondern auch der darüberliegende Längsriegel (der für den Unfall allein in Betracht kommt) bis zur Hausecke abgesägt worden. Mit diesen Maßnahmen zur Befahrbarkeit der Weichenverbindung sei zugleich die des Gleises 2a hergestellt worden. Diese Profilfreiheit habe unverändert bei der Entsperrung am 2. August 1956 und der Anwesenheit des Drittbeklagten auf dem Bahnhof Budberg am

folgenden Tage bestanden. Die Besorgnis des Drittbeklagten habe ausschließlich den oberen, nicht abgesägten Längsriegeln gegolten, die tatsächlich in den Luftraum über Gleis 2a hineingeragt, unstreitig wegen ihrer Höhe das Profil aber nicht mehr gestört hätten. Der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der nunmehr unterste, abgesägte Längsriegel nach dem 3. August 1956 durch eine andere, wieder in das Profil hineinragende Stange ersetzt worden sei. Das werde dadurch bewiesen, daß das sichergestellte Stück unstreitig keine gesägte, sondern eine stumpf behauene Endfläche gehabt habe. Für die nachträgliche Veränderung seien die Beklagten nicht verantwortlich. Eine Haftung des Erstbeklagten entfalle schon deshalb, weil das Verschieben des Waggons durch Leute der Empfängerin nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen sei. Dagegen treffe die Kläger selbst ein erhebliches Verschulden, weil sie ein in vielfacher Hinsicht ordnungswidriges Gerüst benutzt und sich nicht einmal davon überzeugt hätten, ob es gegen ein Anfahren gesichert war.

Die Kläger haben bestritten, daß der fragliche Längsriegel am 23. Juli 1956 abgesägt oder bis zum Unfall sonstwie verändert oder ausgetauscht worden sei; sie haben sich dafür auf die von den Kettenverbindungen hinterlassenen Spuren bezogen. Etwaige Mängel des Gerüsts, so haben sie ausgeführt, seien für den Unfall nicht ursächlich geworden, und der Fortbestand der Gleissperre habe nach den Umständen vorausgesetzt werden dürfen.

Das Landgericht hat durch Teilurteil die Haftung der Beklagten zu 1) bis 3) dem Grunde nach bejaht, die des Erstbeklagte jedoch vorerst nur, soweit sie aus dem Reichshaftpflichtgesetz hergeleitet wird. Im übrigen, also hin-

sichtlich der gegen den Viertbeklagten erhobenen Ansprüche und der Verschuldenshaftung des Erstbeklagten, hat es sich die Entscheidung vorbehalten. Auf die Berufung der verurteilten Beklagten hat das Oberlandesgericht die gegen den Zweit- und Drittbeklagten gerichtete Klage abgewiesen und die Haftung des Erstbeklagten, soweit darüber erkannt worden war, auf drei Viertel begrenzt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten zu 1) bis 3) bitten, erstreben die Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Revision ist nicht begründet, soweit sie sich dagegen wendet, daß das Berufungsgericht eine Haftung des Zweit- und des Drittbeklagten verneint hat.

1. Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe die Grundsätze des Anscheinsbeweises verkannt, wenn es von den Klägern den Nachweis gefordert habe, daß der profilstörende Riegel mit hoher Wahrscheinlichkeit zwischen dem 2. und 6. August 1956 nicht verändert worden sei.

Es ist nicht ersichtlich, inwiefern es sich bei dem Unfallhergang um einen typischen Geschehensablauf gehandelt haben sollte, der nach der Lebenserfahrung für ein Verschulden des Zweit- und Drittbeklagten spräche. Das Beru-

funksgericht hatte lediglich zu entscheiden, ob ihm ein Rückschluß von der Lage am Unfalltag die Überzeugung vermittelte, daß sie vier Tage früher nicht anders gewesen war. Dabei konnte in Betracht kommen, ob nach den konkreten Umständen eine tatsächliche Vermutung dafür sprach, daß ein einmal geschaffener Zustand innerhalb dieser Zeitspanne nicht verändert worden war. Das Berufsgericht hat eine solche Vermutung, die etwas anderes als die Annahme eines typischen Unfallgeschehens gewesen wäre, nicht von vornherein von sich gewiesen. Es hat sie jedoch als unhaltbar erachtet, nachdem zumindest nicht ausräumbare Zeugenaussagen dafür vorlagen, daß der Zustand zwischen dem 23. Juli und 26. August 1956 sehr wohl verändert worden sein könnte, einmal durch Absägen der ursprünglich vorhandenen Stange und dann, möglicherweise erst nach der Entsperrung von Gleis 2 a, durch die Auswechslung gegen den zum Unfall führenden Riegel. Zu diesem Ergebnis konnte der Tatrichter im Wege der ihm zustehenden, freien Beweiswürdigung gelangen. Alsdann ergab sich, daß die Kläger den Nachweis für ihre Klagebehauptung, für den ihnen keine aus den Umständen fließenden Erleichterungen mehr zugestanden werden konnten, schuldig geblieben waren. Hiergegen ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern; insbesondere nicht, daß das Vorliegen eines *prima facie* anzunehmenden, typischen Hergangs samt den dann geltenden Regeln verkannt worden sei.

Die Revision will ihre Ansicht, daß den Klägern der Beweis des ersten Anscheins zur Seite gestanden habe, daraus herleiten, daß die Freigabe von Gleis 2 a durch den Zweit- und Drittbeklagten entgegen § 30 der vereinfachten

Fahrdienststörung und damit unter Verstoß gegen ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB erfolgt sei. Dabei verkennt sie, daß die Verletzung eines Schutzgesetzes allenfalls in bestimmten Fällen dafür sprechen kann, daß sie zur Ursache eines eingetretenen, typischen Erfolges geworden ist. Ob dies auch vorliegend zuträfe, mag dahinstehen. Denn vor der Ursächlichkeit des Verstoßes war vorab dieser selbst bestritten und deshalb von den Klägern zu beweisen. Insoweit galten keine Abweichungen von den allgemeinen Regeln. Insbesondere war die Voraussetzung nicht aus den möglicherweise an sie zu knüpfenden Folgerungen darzutun.

Kam aber ein Beweis des ersten Anscheins für die behauptete Fahrlässigkeit des Zweit- und Drittbeklagten unter keinem Gesichtspunkt in Betracht, so braucht nicht weiter auf die Darlegungen der Revision eingegangen zu werden, mit denen sie eine Verkenntung der für den Anscheinsbeweis geltenden Regeln rügt.

2. Das Berufungsgericht hat es abgelehnt, ein Verschulden des Zweit- und Drittbeklagten für den Fall zu bejahen, daß das Gleis 2 a im Zeitpunkt der Entsperrung frei war. Auch hiergegen wendet die Revision sich vergeblich.

Der Auftrag des Zweitbeklagten war unstreitig darauf beschränkt, die Profilfreiheit von Gleis 2 a festzustellen. Lag sie vor, so traf ihn kein Vorwurf. Weitere Erwägungen anzustellen, war nicht seine Sache. Daß er das Sperrsignal gleich fortgenommen hat, ist durch die Genehmigung seiner Vorgesetzten am nächsten Tag gedeckt worden, wie die Revision nicht verkennt.

Daß der Drittbeklagte das Gleis freigeben durfte, hat das Berufungsgericht damit begründet, daß der Eisenbahnsachverständige Bergermann sich im Strafverfahren dahin geäußert hat, es sei weder vorgeschrieben noch üblich, Strecken bis zum Abschluß von Arbeiten in Bahnnähe gesperrt zu lassen; bei hergestellter Profilfreiheit am Tage der Entsperrung sei diese gerechtfertigt gewesen. Dieser Gesichtspunkt trägt die Entscheidung. Denn selbst wenn die Stellungnahme des Gutachters begründeten Zweifeln begegnen sollte, könnte es dem Drittbeklagten doch nicht zum Verschulden reichen, daß er als Bahnmeister derselben Ansicht gewesen ist wie der im höheren Eisenbahndienst stehende Sachverständige. Daran ändert es nichts, daß es freilich vorsichtiger gewesen wäre, zunächst den völligen Abbau des Gerüstes abzuwarten. Deshalb konnte es nicht den Ausschlag geben, daß der Drittbeklagte sich zwar auch insoweit Gedanken gemacht, sie aber in der irrigen Annahme beiseite geschoben hat, der Abbau stehe unmittelbar bevor. Unter diesen Umständen ist es nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht sich mit der Feststellung begnügt hat, die Annahme des Abbaus als der einzigen noch bevorstehenden Veränderung habe auch nahe gelegen, ohne alsdann den Punkt noch weiter zu erörtern.

3. Auch die Ansicht des Berufungsgerichts, daß sich eine Haftung des Zweit- und Drittbeklagten nicht aus einer Verletzung der ihnen obliegenden Kontrollpflichten begründen läßt, hält der rechtlichen Nachprüfung stand. Für den Zweitbeklagten bestand eine solche Pflicht nicht, weil nicht er als Rottenführer, sondern der zuständige Streckenwärter die Kontrollen durchzuführen hatte, und der dem Zweitbe-

klagten erteilte Auftrag, die Profilfreiheit des Schienenstrangs festzustellen, abgeschlossen war. Etwas anderes will ersichtlich auch die Revision nicht geltend machen. Ob der nicht am Ort tätige Drittbeklagte wegen der einmal aufgetretenen Bedenken Anlaß gehabt hätte, die Profilfreiheit des Gleises 2 a nach der Entsperrung persönlich zu prüfen oder durch die ihm unterstellten Streckenwärter zusätzlich überprüfen zu lassen, kann dahinstehen. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß der Drittbeklagte es bei den ohnehin regelmäßig erfolgenden Kontrollen durch den zuständigen Streckenwärter bewenden lassen durfte. Wollte man ihm hierin nicht folgen, so könnte bei der offensichtlichen Bedeutungslosigkeit des kleinen, tot auslaufenden Gleisabschnitts für den Bahnbetrieb jedenfalls keine so dichte Kontrolle gefordert werden, daß hierdurch der Unfall mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert worden wäre. Der Tatrichter hat - für das Revisionsgericht bindend - es als möglich festgestellt, daß der störende Riegel erst verhältnismäßig kurze Zeit vor dem Unfall in das Fahrprofil hineingedrückt worden ist. Demnach hätte sich, selbst wenn eine besondere Kontrollpflicht des Drittbeklagten bejaht worden wäre, die Ursächlichkeit eines Verstoßes für den Unfall nicht erweisen lassen.

II.

Die Revision ist dagegen begründet, soweit das Berufungsgericht ein mitursächliches Verschulden der Kläger angenommen und in seiner Entscheidung berücksichtigt hat.

Ob das Berufungsgericht hierzu schon aus Verfahrensgründen nicht in der Lage gewesen wäre, kann dahinstehen, weil jedenfalls die Sachrüge der Revision durchgreift.

Das Berufungsgericht hat nämlich seine Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Kläger überspannt. Es hat ihnen vorgeworfen, nicht für eine Sicherung des Gerüstes gegen Anfahren gesorgt zu haben. Eine solche Sicherung hat jedoch unstreitig über lange Zeit hinweg durch die Sperrung des Gleises 2 a bestanden. Es war den Klägern auch bekannt, daß das Gleis bahnseitig gesperrt, nicht aber, daß es wenige Tage vor dem Unfall entsperrt worden war. Unter diesen Umständen käme als Schuldvorwurf nur in Betracht, daß die Kläger nicht nur das Fehlen des Sperrsignals bemerken, sondern auch daraus hätten schließen müssen, daß die Sperre aufgehoben war. Damit würden ihnen indes Kenntnisse des Bahnbetriebes angesonnen, die bei ihnen nicht vorauszusetzen waren. Das Signal - eine rechteckige Scheibe ohne Aufschrift - wandte sich nur an die mit den Signalvorschriften vertrauten Bahnbediensteten. Seine bloße Wegnahme hätte nicht einmal objektiv die Aufhebung der einmal verfügten Sperrung bewirkt. Alsdann ist es den Klägern nicht als Verschulden anzulasten, daß sie auf ein dem Laien nicht vertrautes Eisenbahnsignal nicht geachtet, deshalb seine Fortnahme nicht bemerkt und nicht den - nur möglicherweise richtigen - Schluß gezogen haben, daß das Gleis 2 a entgegen ihrer bisherigen Kenntnis nicht länger gesperrt war.

III.

Der Revision der Kläger war daher insoweit stattzugeben, als das Oberlandesgericht auf die Berufung des Erstbeklagten dessen vom Landgericht ausgesprochene Haftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz dem Grunde nach auf drei Viertel des Schadens begrenzt hat. Die weitergehende Revision mußte als unbegründet zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 ZPO.

Engels

Dr. Bode

Dr. Hauß

Bundesrichter Heinrich
Meyer ist beurlaubt.

Dr. Pfretzschner

Engels