

15

BUNDESGERICHTSHOF 2087 014

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 49/66

URTEIL

Verkündet am

22. September 1967
Kriegl,
Justizhauptsekr.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Wü [REDACTED] B [REDACTED] Berufsgenossenschaft,
St [REDACTED]-O, W [REDACTED]straße [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch den mit der Führung der
Geschäfte beauftragten Referenten Ma [REDACTED],
dasselbst,

Klägerin, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, gesetzlich vertreten durch
den Präsidenten der Bundesbahndirektion St [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. September 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 23. Februar 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Klägerin pflichtversicherte Maschinist Andreas M. war bei der Firma K. in Mü. tätig, die im Auftrage der Beklagten im Jahre 1962 Gleisbauarbeiten im Bereich des Rangierbahnhofs Ko. durchführte. Am 6. Dezember 1962 waren im Gleisbereich des Rangierbahnhofs etwa 150 Arbeiter beschäftigt. Eine Arbeitsgruppe der Firma K., etwa 10 bis 11 Mann, zu der M. gehörte, arbeitete in der Nähe des Ablaufberges in Gleis mit dem Rücken zum Ablaufberg. Eine Arbeitskolonne der Firma Ka arbeitete in dem selben Gleis der Kolonne der Firma K. entgegen. Die Arbeitskolonne K. verwendete

acht elektrisch betriebene Boschhämmer, die von zwei Stromerzeugern gespeist wurden. Diese Aggregate, die M. zu bedienen hatte, waren auf einem größeren Platz zwischen den Gleisen ■ ■ und ■ ■ aufgestellt. Am Unfalltag betreute M. nicht nur die Stromerzeuger, sondern auch einen Boschhammer in der Arbeitskolonne, weil nicht genügend Arbeiter erschienen waren. Um die Stromerzeuger zu versorgen, mußte er jeweils die Gleise ■ ■ bis ■ ■ überschreiten; das geschah etwa alle ein bis zwei Stunden. Die Bundesbahn hatte die Gleise ■ ■ und ■ ■ gesperrt, während auf den nicht gesperrten Gleisen der Rangierbetrieb weiterlief.

M. hatte kurz vor 14.00 Uhr die Stromerzeuger versorgt und war auf dem Rückweg zur Arbeitskolonne. Dabei legte er - mit dem Rücken zum Ablaufberg - eine Strecke Weges in Gleis ■ ■ zurück. Hier wurde er von einem abrollenden Güterwagen erfaßt und überfahren.

Die Klägerin hat dem Verunglückten Versicherungsleistungen erbracht und weiter zu erbringen. Mit der Klage verlangt sie nach § 1542 RVO unter Anrechnung eines Mitverschuldens des Verunglückten zu 1/3 Erstattung der erbrachten Leistungen bis zur Höhe von 2/3 des dem Verunglückten entstandenen Schadens. In dem gleichen Rahmen begehrt sie die Feststellung der Erstattungspflicht für ihre künftigen Leistungen. Sie hat vorgetragen, keiner der aufgestellten Sicherungsposten habe die Aufgabe gehabt, den Verletzten auf seinem Wege zu den Stromerzeugern und zurück zu bewachen. Deswegen sei M. vor dem heranrollenden Wagen nicht gewarnt worden. Die Betriebsgefahr, die die Beklagte zu vertreten habe, sei wegen der besonderen Verhältnisse am Unfallort wesentlich



erhöht gewesen. Deshalb könne ein etwaiges Mitverschulden des Verletzten allenfalls zu einer Haftungs-minderung der Beklagten um 1/3 führen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und entgegnet, der Verletzte M. [REDACTED] sei für seinen Unfall allein verantwortlich, weil er trotz seiner Erfahrung in Gleisbauarbeiten und Kenntnis der Unfallverhütungsvorschriften in einem nicht gesperrten Gleis mit dem Rücken zum Ablaufberg gegangen sei. Die Sicherungsposten seien richtig aufgestellt und eingewiesen worden. Die Beklagte hat sich außerdem gegen die Höhe der Klageforderung gewandt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin blieb ohne Erfolg.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß die Beklagte nur nach § 1 HaftpflG für die Unfallfolgen einzustehen hat. Insoweit erhebt auch die Revision keine Bedenken. Sie wendet sich aber mit Verfahrens- und Sachrügen gegen die Schadensabwägung, die zu dem Ergebnis gelangt, das mitwirkende Verschulden des Verunglückten M. [REDACTED] und die dadurch gesetzte Unfallverursachung seien so erheblich, daß demgegenüber die von der Beklagten allein zu vertretende - wenn auch durch verschiedene Umstände erhöhte - Betriebsgefahr

der Eisenbahn völlig zurücktreten müsse, die Beklagte daher von jeder Ersatzpflicht freizustellen sei.

Die Revision rügt Verletzung des § 254 BGB, weil nach ihrer Auffassung bei erhöhter Betriebsgefahr der Eisenbahn grundsätzlich auch eine noch so grobfahrlässige Verhaltensweise des Verletzten die Haftung des Bahnunternehmers nach § 1 HaftpflG nicht völlig ausschließen vermag. Das sei, so meint sie, auch in der höchstichterlichen Rechtsprechung anerkannt.

Dem kann nicht beigetreten werden. Die Abwägung nach § 254 BGB richtet sich, wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, nach den Umständen des Einzelfalls, in erster Linie nach dem Ausmaß der beiderseitigen Unfallverursachung. Wenn das Berufungsgericht mit Rücksicht auf das ungewöhnlich schwere Verschulden des Verletzten, durch das nach seiner Überzeugung der Unfall ganz überwiegend verursacht wurde, die Beklagte von der Ersatzpflicht völlig freigestellt hat, so lag das im Rahmen einer rechtsfehlerfreien tatrichterlichen Würdigung. Wie der erkennende Senat in der Entscheidung vom 28. Oktober 1958 - VI ZR 192/57 - VersR 59, 49 dargelegt hat, gibt es keinen Rechtsatz, der besagt, die erhöhte Betriebsgefahr der Bahn müsse stets zu einer Beteiligung des Bahnunternehmers am Schaden führen. In dieser Entscheidung hat der Senat auch zu dem von der Revision angeführten Urteil des III. Zivilsenats vom 11. Dezember 1950 - III ZR 94/50 - NJW 1950, 110 Nr. 3 Stellung genommen und ausgeführt, daß auch diese - ausdrücklich auf den zu entscheidenden Fall abgestellte - Entscheidung nicht allgemein ausspricht, eine noch so große Fahrlässigkeit des Verletzten könne die Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht völlig ausschalten.

Die Auffassung der Revision wird auch durch die von ihr angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts (JW 1910, 37 Nr. 60; 1909, 667 Nr. 22 und 1913, 921 Nr. 8) nicht gestützt. In den beiden letzteren Urteilen wird im Gegenteil gerade der Grundsatz hervorgehoben, daß ein grobfahrlüssiges Überschreiten der Bahngelise bei der Abwägung gegen die Betriebsgefahr in der Regel jede Haftung der Bahn ausschließt. Zutreffend weist das Reichsgericht aber darauf hin, daß dieser Grundsatz keinen festen Rechtssatz darstellt und die besonderen Umstände des Einzelfalles eine dem Verletzten günstigere Entscheidung rechtfertigen können.

Die Revision beanstandet weiter, das Berufungsgericht habe den Erfahrungssatz außer Betracht gelassen, daß langdauernder Umgang mit der Gefahr eine abstumpfende Wirkung auf den Gefährdeten ausübe. Es habe deswegen das Verschulden des Verunglückten zu schwer, andererseits die Betriebsgefahr der Eisenbahn zu gering bemessen, weil es nicht beachtet habe, daß infolge der durch die Arbeit in einem Rangiergelände herbeigeführten Abstumpfung der Arbeiter gegen die vom Rangierbetrieb ausgehenden Gefahren die Betriebsgefahr der Bahn eine weitere Erhöhung erfahren habe.

Die Rüge ist nicht gerechtfertigt. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Schadensabwägung bieten keinen Anhalt dafür, daß es den angeführten Erfahrungssatz nicht beachtet hätte. Ausdrücklich hat es dargelegt, der Arbeiter müsse bei gefährlicher Arbeit vor seiner eigenen Sorglosigkeit geschützt werden. Der Hinweis auf die abstumpfende Wirkung des Umgangs mit der Gefahr vermag im übrigen den Verunglückten nicht wesentlich zu entlasten. Selbst wenn man davon

ausgehen wollte, daß das Berufungsgericht diesen Umstand nicht beachtet habe, bleibt seine eingehend begründete Feststellung bestehen, das Verschulden des Verunglückten sei ungewöhnlich schwer; er habe, so erwägt es, trotz genauer Kenntnis der durch den Rangierbetrieb drohenden Gefahr und trotz Kenntnis der Vorschrift, daß Gleise auf dem kürzesten Wege zu überschreiten sind, ohne jeden ersichtlichen Grund den Rückweg auf eine Strecke von mindestens 10 m im Gleis ■■■ mit dem Rücken zum Ablaufberg zurückgelegt, von dem her allein Gefahr gedroht habe; bei Berücksichtigung der primitivsten Regeln der Vorsicht würde der Unfall vermieden worden sein.

Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß die abstumpfende Wirkung der Gewöhnung an die Gefahr zu einer wesentlichen Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn geführt hat. Einmal liegt dieser Umstand eher im Bereich des Verletzten als dem der Eisenbahn; denn er ist in der menschlichen Natur und nicht im Eisenbahnbetrieb begründet. Außerdem wird die Abstumpfung gegen die Gefahr infolge langdauernder gefahrgeneigter Arbeit weitgehend wettgemacht durch die dabei gewonnene Betriebserfahrung. Ein Neuling, bei dem die abstumpfende Wirkung der Gewöhnung an die Gefahr noch nicht eingetreten ist, dem aber auch die Erfahrung des altgedienten Arbeiters abgeht, erscheint nicht weniger gefährdet als dieser.

Die Revision erweist sich danach als unbegründet.
Die Klägerin hat nach § 97 ZPO die Kosten ihres
erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Meyer

Dr. Pfretzschner