

VI ZR 55/58

2349 072

V e r k ü n d e t
am 12. Mai 1959

■, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Oberlokomotivführers Ernst K ■ in K ■-R ■
■, R ■ Straße ■,

Beklagten, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

g e g e n

den Hilfsbahnhofschaftner Peter M ■ in F ■
bei K ■, G ■ Straße ■,

Kläger, Berufungskläger und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 12. Mai 1959 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. K.E. Meyer und Dr. Hauß

für Recht erkennt:

Auf die Revision des Beklagten wird
das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts Köln vom 30. Dezember 1957 aufgehoben.

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil
der 3. Zivilkammer des Landgerichts in Köln vom
5. Oktober 1956 wird zurückgewiesen. Der Kläger hat
die Kosten der Rechtsmittel zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger erlitt am 30. Januar 1954, während er im Rahmen seiner Ausbildung zum Lokomotivführer als Schlosser in dem Bundesbahnbetriebswerk K[REDACTED]-E[REDACTED] an einer Lokomotive Reparaturarbeiten ausführte, einen Unfall. Der Kläger gehörte einer Kolonne an, sein unmittelbarer Vorgesetzter war ein Vorschlosser Kr[REDACTED]. Die Kolonne unterstand der gestaffelten Aufsicht einer Anzahl Vorgesetzter, deren höchster der stellvertretende Dienstvorsteher des Betriebswerkes war.

Am Unfalltage hatte der Kläger mit mehreren Arbeitskollegen die Aufgabe, an einer Lokomotive Bremsklötze anzubringen. Die Lokomotive stand über einer der vier Untersuchungsgruben, auf denen im Betriebswerk K[REDACTED]-E[REDACTED] planmäßig und ggf. auch plötzlich anfallende Reparatur- und Überholungsarbeiten an Lokomotiven ausgeführt werden. Die Lokomotive stand auf Lager und war nicht durch Vorlegeklötze gesichert. Vor der Lokomotive stand kein Warnzeichen.

Der Kläger stand im Unfallzeitpunkt unter der Lokomotive in der Untersuchungsgrube. Als er an einem der Räder einen Bremsklotz befestigen wollte und diesen gerade hoch stemmte, wobei er sich wegen des Gewichtes des Klotzes mit beiden Armen auf der Schiene stützte, wurde die Lokomotive von einer anderen in die Halle auf den betreffenden Kanal einfahrenden Lokomotive leicht angestossen. Dadurch rollte die Lokomotive, unter welcher der Kläger arbeitete, etwa 25 cm zurück und überfuhr den linken Unterarm des Klägers, der später amputiert werden mußte. Bei der anstoßenden Lokomotive handelte es sich um die von dem Beklagten als Lokomotivführer gefahrenen Maschine.

- 3 -

Der Beklagte hatte vorher mit dieser Lokomotive Rangierdienst gemacht und hatte dann anschließend planmäßig die Lokomotive zum sog. Restaurieren in das Betriebswerk gefahren, dann Wasser und Kohle genommen und das Ausschlacken vornehmen lassen. Mit Rücksicht darauf, daß die Bremsen an seiner Lokomotive vereist waren, hatte sich der Beklagte dazu entschlossen, die Lokomotive zum Auftauen der Bremsen und zur Bremsuntersuchung, die an seiner Lokomotive fast täglich vorgenommen werden mußte, noch in die Reparaturhalle auf eine Untersuchungsgrube zu fahren. Aus diesem Grunde war der Beklagte während des Entschlackens der Lokomotive zum Werkstattschuppen gegangen, um festzustellen, welcher Kanal frei war und um den Reparaturzettel beim zuständigen Werkmeister abzugeben. Da in Kanal 4 noch ein Platz frei war, hatte er den Reparaturzettel bei dem zuständigen Werkmeister abgegeben und gesagt, daß er auf Kanal 4 fahren werde. Nach einigen Zwischen erledigungen war er auf das zutreffende Gleis bis vor die Werkstatthalle gefahren. Nachdem er dort angehalten und sein Heizer auf seine Anweisung hin das Schuppentor geöffnet hatte, war er dann schließlich im Schrittempo in den Schuppen auf Kanal 4 gefahren. Er hatte sich dabei durch seinen Heizer einwinken lassen, der auf der rechten Seite der Lokomotive stand bzw. neben ihr mitging. Als die Lokomotive kurz vor die andere im Kanal stehende Lokomotive, unter welcher der Kläger arbeitete, gekommen war, hatte der Heizer dem Beklagten ein Haltezeichen gegeben. Dieser hatte darauf die Bremse gezogen. Die Lokomotive war aber noch leicht gegen die auf Lager stehende angestoßen, die wie erwähnt etwa 25 cm zurückrollte und den Kläger verletzte. Der Kläger ist jetzt, da er die Lokomotivführerlaufbahn nicht mehr erreichen kann,



als Bahnhofshilfsschaffner (Pförtner) beschäftigt. Er hatte vorher schon einen wesentlichen Teil der Prüfungen für die Lokomotivführerlaufbahn abgelegt.

Der Kläger hat den Beklagten wegen der ihm bereits entstandenen materiellen Schäden auf Zahlung in Anspruch genommen und Feststellung der Schadensersatzverpflichtung des Beklagten wegen der zukünftigen Schäden nach dem 21. Januar 1956 verlangt und außerdem seine Verurteilung zur Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes begehrt.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Er bestreitet zunächst ein Verschulden. Dagegen treffe den Kläger ein erhebliches Verschulden, da die Lokomotive, an der er gearbeitet hatte, vorschriftswidrig nicht durch Klötze gesichert gewesen sei. Außerdem habe die vorgeschriebene Warntafel vor der Maschine gefehlt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es hält Ansprüche des Klägers zufolge der Vorschriften der §§ 898, 899 RVO für ausgeschlossen. Der Beklagte sei Betriebsaufseher.

Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht die von ihm erbetene Feststellung getroffen und den Beklagten dem Grunde nach zur Zahlung verurteilt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, erstrebt der Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Der Kläger hat unbestritten als Arbeiter im Bundesbahnbetrieb einen Arbeitsunfall erlitten, den der Beklagte als Bahnbeamter verursacht hat. Zwischen den Parteien ist bisher in erster Linie darüber gestritten worden, ob ein Lokomotivführer wie der Beklagte allgemein überhaupt als Betriebs- oder Arbeitsaufseher im Sinne des § 899 RVO anzusehen ist, ob er, damit diese Vorschrift Anwendung finden kann, gerade Aufseher in irgend einem Sinne gegenüber dem Verunglückten sein müsse, ob der Beklagte im Zeitpunkt des Unfalls und dem diesen verursachenden Arbeitsvorgang die Aufsehereigenschaft gehabt habe und endlich, ob er den Unfall durch Fahrlässigkeit verschuldet habe.

Das Berufungsgericht ist dadurch zum Grund- bzw. Feststellungsurteil gelangt, daß es, ohne zu den anderen Fragen grundsätzlich Stellung zu nehmen, abgelehnt hat, den Beklagten für die letzte Teilstrecke der Fahrt, nämlich die Einfahrt in den Werkstattdschuppen, bei der sich der Unfall ereignet hat, als Betriebsaufseher anzusehen und daß es weiter die ursächliche Fahrlässigkeit des Beklagten bejaht hat. Die Revision wendet sich hauptsächlich dagegen, daß die Betriebsaufsehereigenschaft verneint ist.

Auf alle diese Fragen kommt es aber nicht an. Sie sind nicht entscheidungserheblich, wobei allerdings betont werden muß, daß die Rechtslage erst nach dem Berufungsurteil in der höchstrichterlichen Rechtsprechung eine Klärung im Sinne des Beklagten erfahren hat.

II.

Der Beklagte hat äußerstenfalls fahrlässig den Arbeitsunfall eines anderen Arbeitnehmers desselben Unternehmens verursacht, und zwar bei einer ihm übertragenen Arbeit, die ihrer Natur nach mit besonderen Gefahren verbunden ist, was von den Aufgaben eines Lokomotivführers auch im Rangierdienst nicht bezweifelt werden kann. Der Große Senat des Bundesarbeitsgerichts (BAG 5, 1) hat unter diesen Voraussetzungen eine Haftung des Schädigers abgelehnt, wenn und soweit sie ihm deshalb nicht zugemutet werden könne, weil seine Schuld in Hinblick auf die besondere Gefahr der ihm übertragenen Arbeit nach den Umständen des Falles nicht schwer ist. Der erkennende Senat hat sich den Grundsätzen der vorgenannten Entscheidung ausdrücklich angeschlossen (EGHZ 27, 62, 65). Hieran ist festzuhalten. Die Anwendung dieser Grundsätze auf die Haftung des Beklagten ist nach den Gesamtumständen, so wie sie unstreitig und festgestellt sind, nicht zweifelhaft. Danach haftet der Beklagte auch dann nicht, wenn er nicht als Betriebsaufseher anzusehen war.

a) Es kann zunächst keinen Unterschied ausmachen, ob der Arbeitnehmer, der den Unfall verschuldet hat als Arbeiter, Angestellter oder Beamter, sei es einer Gebietskörperschaft oder eines sonstigen öffentlichrechtlichen Unternehmens tätig war, (sofern er nicht in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm obliegende Amtspflicht verletzt hat, in welchem Falle ein unmittelbarer Anspruch des Geschädigten gegen ihn persönlich nach Art. 34 GG ausgeschlossen wäre). Aber ganz allgemein kann die Art;

durch die der Arbeitnehmer rechtlich mit dem Unternehmer verknüpft ist, sei es vertraglich oder durch Anstellung als Beamter, für die zu entscheidende Frage allenfalls im Einzelfall im Rahmen der Abwägung der Zumutbarkeit etwas bedeuten. Auch die Tatsache, daß der Beklagte ein höheres Einkommen bezog als der Kläger, ist jedenfalls so lange unerheblich als sie beide wirtschaftlich und sozial der hier gegebenen gleichen Schicht angehören. Das kann im vorliegenden Falle um so weniger zweifelhaft sein, als der Beklagte nur der Endstufe eines Berufs angehört und entsprechenden Gehalt bezog, den der Kläger selbst anstrebte und für dessen Zulassungsprüfungen er arbeitete. Auch daß dieser nunmehr infolge des Unfalls in eine geringere Laufbahngruppe übertreten muß, verändert nicht die Lage zur Frage der Zumutbarkeit.

b) Daß die Aufgabe, die dem Lokomotivführer ständig gestellt ist, voll von Gefahren ist, die bei einem "gelegentlichen Fehler, so wie sie angesichts der menschlichen Unzulänglichkeit einem jeden erfahrungsgemäß unterlaufen können" (so das BAG aaO S. 7) zu schweren und schwersten Folgen führen können, darauf ist bereits oben hingewiesen worden. Die Fahrlässigkeit des Beklagten ist nun vom Berufungsgericht dahin festgestellt worden, daß er entgegen seinen Dienstvorschriften eigenmächtig in den Werkstattschuppen eingefahren ist. Selbst wenn sein Dienstplan drängte, hätte er abwarten müssen, bis er durch den örtlich Aufsichtsführenden eingewiesen wurde. Es hätte also nicht genügt, daß der Beklagte dem zuständigen Werkmeister den Reparaturzettel gab und diesem sagte, er werde auf Kanal 4 fahren. Nach Auffassung des Berufungsgerichts hat in der Zustimmung des Werk-

meisters hierzu noch keine "Einweisung" gelegen, wie es unter Bezugnahme auf Sachverständigengutachten und Unfallverhütungsvorschriften feststellt. Wenn der Beklagte also eigenmächtig in den Schuppen fuhr und sich nur durch seinen Heizer einwinken ließ, so habe er dies auf eigenes Risiko getan, auch wenn fast alle Lokomotivführer im Betriebswerk K[REDACTED]-E[REDACTED] so handelten. Ferner ergebe sich die Schuld des Beklagten auch noch aus dem Umstande, daß er die Einweisung durch seinen Heizer vornehmen ließ, der zudem auch noch die hierfür gegebenen Vorschriften unbeachtet gelassen habe. Der Beklagte durfte nach Ansicht des Berufungsgerichts keineswegs so handeln, da der Heizer während der Einfahrt ebenfalls auf der Lokomotive sein mußte, nämlich an der Handbremse.

Es liegt aber auf der Hand, daß bei solchen Umständen das Verschulden des Beklagten diesem nicht so sehr persönlich angelastet werden kann, sondern daß es mehr darin lag, daß er eine gewisse fehlerhafte Methode, die beim Betriebswerk K[REDACTED]-E[REDACTED] eingerissen war, mitmachte. Augenscheinlich haben weder der Zeuge Werkmeister A[REDACTED] als der Vorgesetzte des Beklagten noch der Heizer des Beklagten an dessen Einfahrt irgendwelchen Anstoß genommen. Er handelte, wie das Berufungsgericht feststellt, wie fast alle Lokomotivführer an der gleichen Arbeitsstelle. Dieser "eingerissene Schlendrian" (RGZ 105, 83, 85) macht sein Verhalten keineswegs schuldfrei, aber es kann nicht verkannt werden, daß der Grad seines Verschuldens wesentlich geringer ist als wenn es sich gerade um eine fehlerhafte Fahrweise dieses einen Beklagten gehandelt hätte. Zur Beurteilung der Gesamtverhältnisse im Rahmen der rechtlichen Abwägung

der Zumutbarkeit der Schadenshaftung sind aber noch einige weitere Umstände beachtlich: Unstreitig erfolgte der Unfall, als der Beklagte sich dem Ende der Berufszeit als Oberlokomotivführer näherte, ohne daß ihm wegen früherer Unfälle in seiner unfallgefährdeten Stellung Vorwürfe gemacht worden waren. Unstreitig ist sein Verhalten auch in diesem Fall so von der vorgesetzten Behörde, deren Sachkunde für derartige Dinge offenbar ist, gewertet worden, daß weder eine Strafanzeige noch auch nur eine disziplinarische Ahndung erfolgt wäre. Weiter hat das Berufungsurteil festgestellt, daß erhebliche Fehler beim Betriebswerk vorgelegen haben, daß dort keine Vorlegeklötze und auch nicht das Wernsignal Sh 2 vorhanden waren, Dinge, deren Vorhandensein trotz der Fahrlässigkeit des Beklagten möglicherweise den Unfall verhütet hätten. Das Berufungsgericht hat diese Fragen freilich nur im Zusammenhang mit der Überlegung erörtert, ob dem Kläger selbst ein mitwirkendes Verschulden vorzuwerfen sei und hat das deshalb abgelehnt, weil es nicht angehe, ausgerechnet dem Kläger, der damals in einer gänzlich untergeordneten Stellung und zudem nur vorübergehend im Rahmen seiner Ausbildung im Betriebswerk E tätig war, auf diese Weise die Verantwortung für grobe Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen seitens übergeordneter Personen und Organe aufzubürden. Das trifft zu, aber das Urteil des Berufungsgerichts würde in seinem Sinne zu dem nicht zu billigenden Ergebnis führen, daß zwar der Beklagte dem Kläger haften würde, aber nicht gemäß dem insoweit zweifelsfrei gegebenen Haftungsausschluß nach §§ 898, 899 RVO, die mindestens gleich Schuldigen für die angeführten Unterlassungen.

c) Auch ein weiterer, vom Bundesarbeitsgericht angeführter Gesichtspunkt (aaO S. 11), der im vorliegenden Falle völlig zutrifft, zeigt die Unzumutbarkeit einer Haftung des Beklagten: Wenn er dem K l ä g e r zu zahlen hat, muß er auch, und zwar zuerst an die Unfallberufsgenossenschaft zahlen, von der der Kläger Leistungen empfängt, darüber hinaus aber auch rückwirkend die in der Vergangenheit entstandenen Auslagen durch sonstige Sozialversicherungsträger, insbesondere die Krankenkasse aufbringen. (Der einzige nicht übergegangene Betrag wäre ein etwaiges Schmerzensgeld). Dieser Umstand, den das Berufungsgericht ausweislich der Urteilsformel nicht beachtet hat, führt dazu, daß die Zahlungen des Beklagten, wenn man die bei ihm in Betracht kommenden verhältnismäßig geringen pfändungsfreien Beträge berücksichtigt, überwiegend und wahrscheinlich sogar völlig nicht dem Kläger zugute kommen würden, sondern allein den Sozialversicherungsträgern, die für derartige Risiken Prämien empfangen, während andere Schuldige das Privileg aus § 899 RVO für sich in Anspruch nehmen könnten. Das entspräche sicher nicht der eingangs dargestellten Notwendigkeit, die Zumutbarkeit auch auf Grund der Gesamtverhältnisse zu prüfen.

d) Allerdings bedarf noch eine Tatsache der Berücksichtigung. Der Kläger hat, ohne daß der Beklagte dem widersprochen hätte, behauptet, hinter dem Beklagten stehe "dessen Gewerkschaft bzw. die hinter dieser stehenden Versicherungsgesellschaft" (Schriftsatz vom 6. Februar 1956 Bl. 2). Deshalb ist zu erwägen, ob die Grundsätze der erwähnten Entscheidungen des erkennenden Senats BGHZ 27, 62 hier Anwendung finden. Nach dieser Entschei-

dung haftet ein haftplichtversicherter Kraftfahrer, der mit dem Kraftfahrzeug fahrlässig den Arbeitsunfall eines anderen Arbeitnehmers desselben Betriebes verursacht hat, dem geschädigten Arbeitskameraden in Höhe der Haftpflichtversicherungssumme auch dann, wenn seine Schuld im Hinblick auf die besondere Gefahr der ihm übertragenen Arbeit nicht schwer ist. Das Landesarbeitsgericht Hamburg JZ 1959, 224 hat ohne Kenntnis dieser Entscheidung den entgegengesetzten Gedanken entwickelt und teilweise als Folge der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts eine andere Überlegung dargetan, weil nach dem angeführten Grundsatz die Tatsache der Haftpflichtversicherung haftungsbegründend wirke, was unzulässig sei. Das Landesarbeitsgericht hat aber eine wesentliche Tatsache übersehen, die danals vorlag, im heutigen Falle aber nicht gegeben ist. Damals hatte der Arbeitgeber entsprechend den Vorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes die Haftpflichtversicherung abgeschlossen und natürlich auch bezahlt, worauf in dem erwähnten Urteil ausdrücklich hingewiesen ist. Nicht das Bestehen einer Haftpflichtversicherung war also der tieferer Entscheidungsgrund, sondern die zum Abschluß einer Versicherung führende Gesetzesvorschrift, die eine möglichst weitgehende Sicherung des im Straßenverkehr Gefährdeten ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Gefährdenden zwangsläufig sicherstellen will. Gerade dieser Umstand liegt hier aber nicht vor (Zum Unterschied zwischen Pflichtversicherung und freiwilliger Drittschuldnerversicherung vgl. Urteil des erkennenden Senats VI ZR 109/57 vom 13. Juni 1958 = NJW 1958, 630 = MdR 1958, 679 = VersR 1958, 485 = LM Nr. 2 zu § 829).

e) Endlich zeigt noch ein weiterer Umstand, daß auch der heutige Gesetzgeber einen Fall wie den behandelten ohne Haftung des Beklagten entschieden wissen will oder daß zum wenigsten eine ganz deutliche Richtung in dieser Beziehung erkennbar ist. Wäre der Kläger bereits, wie er es als Lebensberuf anstrebte, Beamter gewesen, so wären Ansprüche gegen den Beklagten ausdrücklich gemäß § 151 BBG im Fall der nicht vorsätzlichen Schädigung ausgeschlossen (ebenso § 81 Abs. 2 BRRG).

Die Entscheidung im gegebenen Fall kann nicht anders sein, ohne daß es, wie ausgeführt auf weitere Fragen ankäme. Das landgerichtliche Urteil war daher auf die Revision hin unter Kostenfolge aus §§ 91, 97 ZPO wiederherzustellen.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr. K.E.Meyer

Hauß