

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

G. üb. d. Haftpflicht d. Eisenbahnen u. Straßenbahnen f.
Sachschäden v. 29.4.40 (RGBI. I, 691) § 1

Wird ein auf einem Eisenbahnübergang lieengebliebenes
Straßenfahrzeug nach bahnamtlicher Sperrung der Strecke
bei seiner Bergung durch die Mannschaft eines bahneigenen
Gerätezuges beschädigt, so ist der Schaden nicht "beim
Betriebe einer Eisenbahn" eingetreten.

BGH, Urt. v. 15. Januar 1963 - VI ZR 75/62 - OLG Hamburg
LG Hamburg

4
VI ZR 75/62

V e r k ü n d e t
am 15. Januar 1963
Hoffmeister, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahn-
direktion H [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Widerklägerin, Berufungs-
klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Fuhrunternehmer Heinz T [REDACTED] und Werner T [REDACTED] in
H [REDACTED] D [REDACTED]weg [REDACTED],

Kläger, Widerbeklagten, Berufungs-
beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 15. Januar 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter
Dr. K.E.Meyer, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Pfretzschner
für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandes-
gerichts zu Hamburg vom 23. Januar 1962 insoweit
aufgehoben, als die Klageforderung dem Grunde nach
zu einem Viertel für gerechtfertigt erklärt wor-
den ist.

- 2 -

II. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts Hamburg vom 21. Oktober 1960, soweit zum Nachteil der Beklagten erkannt worden ist, dahin abgeändert, daß die Kläger mit der Klage abgewiesen werden.

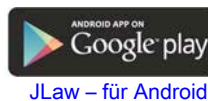
III. Die Kosten des Rechtsstreits werden den Klägern auferlegt.

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:

Die Kläger ließen am 5. Juni 1955 einen 33 to schweren Raupenbagger auf ihrem Tiefladeanhänger, den eine Zugmaschine zog, über die Bundesstraße 4 von Hamburg nach Kiel befördern. Der Transport, für den die erforderliche Genehmigung erteilt und die Fahrtstrecke vorgeschrieben worden war, wurde von zwei Beamten der Verkehrspolizei begleitet. Als der Lastzug gegen 7 Uhr die Bahnstrecke Kiel-Eutin-Lübeck auf dem Übergang bei Wellsee überquerte, setzte die Wanne des Tiefladers auf den Bahnkörper auf. Die Polizeibeamten veranlaßten rechtzeitig die Sperrung der Bahnlinie. Fahrer und Beifahrer des Lastzuges bemühten sich indessen, den Tieflader mit einer Seilwinde über das Gleis zu ziehen, wobei sie seinen vorderen Teil mit Handwinden anhoben; sie konnten das Fahrzeug jedoch nur langsam um jeweils etwa 5 cm vorwärts bringen.

Die Beklagte entsandte einen Inspektor zur Unfallstelle, der sogleich einen Gerätezug anforderte. Dieser traf kurz vor 9 Uhr ein. Seine Besatzung schaffte den Tieflader, teilweise durch Ansetzen größerer Winden am hinteren Ende, innerhalb einer weiteren Stunde von den Schienen. Gegen 10 Uhr konnte der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden.

Der Tieflader wies nach seiner Bergung Beschädigungen auf. Die Kläger haben behauptet, durch unsachgemäßes Anheben an der ungünstigsten Stelle, nämlich hinten, seien die hinteren Träger verbogen und mehrere Schweissnähte aufgerissen worden. Sie haben ihren Schaden, bestehend aus Reparaturkosten, Verdienstausfall und Auslagen, mit 5.559,65 DM angegeben und Ersatz von der Beklagten verlangt. Diese hat um

Abweisung der Klage gebeten und widerklagend die Erstattung von 211,87 DM Kosten begehrt, die ihr durch den Einsatz des Gerätezuges erwachsen sind. Die Beklagte hat bestritten, daß der Tieflader sich infolge einer verkehrswidrigen Anlage des Bahnübergangs festgefahren habe und dann von ihrem Personal beschädigt worden sei; im übrigen, so hat sie ausgeführt, haften sie entsprechend § 680 BGB allenfalls für vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln ihrer Bediensteten, von dem keine Rede sein könne.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und der Widerklage stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht ihre Haftung dem Grunde nach auf ein Viertel beschränkt und die Klage in Höhe von 4.169,74 DM abgewiesen. Mit der Revision, die das Berufungsgericht zugelassen hat, verfolgt die Beklagte ihr Ziel der gänzlichen Klageabweisung weiter. Die Kläger bitten um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Die Revision, gegen deren Zulassung keine Bedenken bestehen, ist begründet.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Bediensteten der Beklagten den Tieflader beim Hochwinden beschädigt haben. Es ist der Ansicht, daß die Beklagte für diesen Schaden nach § 1 SHG eintreten müsse, weil er sich bei dem Betrieb der Eisenbahn ereignet habe. In Abwägung nach § 17 StVG

hat das Berufungsgericht die Folgen jedoch zu drei Vierteln den Klägern angelastet, weil der besonders großen Betriebsgefahr ihres überschweren Spezialfahrzeugs und einem gewissen Verschulden ihres Fahrers nur die schuldlose Mitverursachung des Unfalls durch die Beklagte gegenüberstehe. Denn es sei weder ein verkehrswidriger Zustand des Bahnübergangs noch eine Fahrlässigkeit der Bahnbediensteten bei der Forträumung des Hindernisses erwiesen.

Die Revision rügt zutreffend, daß sich auch die allein bestehen gebliebene Verurteilung der Beklagten aus § 1 SHG nicht rechtfertigen lasse.

Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, daß die Haftung nach dieser Vorschrift nur eingreift, wenn sich der Schaden "bei dem Betrieb" der Eisenbahn, d.h. im Zusammenhang mit den Beförderungsvorgängen, ereignet hat. Es schließt deshalb zutreffend das Festfahren des Tiefladers auf dem Bahnübergang als haftungsbegründenden Sachverhalt aus, weil insoweit nur der Zustand einer Bahnanlage ursächlich geworden ist. Dergleichen scheidet, wie das Urteil richtig bemerkt, ein unmittelbarer Zusammenhang des Unfalls mit einer Beförderungstätigkeit der Beklagten offenkundig aus. Das Berufungsgericht hält jedoch die Voraussetzungen, unter denen auch der nur mittelbare Zusammenhang des Schadens mit einem Betriebsvorgang zur Auslösung der Haftung nach § 1 SHG genügt, vorliegend für gegeben. Dieser Ansicht, deren Nachprüfung das Oberlandesgericht durch die Zulassung der Revision ermöglicht hat, kann nicht beigetreten werden.

Der Ausgangspunkt, daß auch die der Vorbereitung und

Abwicklung der Beförderung unmittelbar dienenden Vorgänge dem Bahnbetrieb im weiteren Sinne zuzurechnen seien, ist nicht zu beanstanden und entspricht ständiger Rechtsprechung (vgl. die Zusammenstellung bei Friese, Reichshaftpflichtgesetz 1950, Anm. B II 3 c zu § 1). Der Schluß, daß alsdann das Forträumen eines Hindernisses von den Schienen ebenfalls hierunter fallen müsse, läßt sich jedoch für den gegebenen Fall nicht halten. Er wäre gerechtfertigt, wenn der Tieflader entfernt worden wäre, weil die Gefahr des Aufpralls eines auf der Strecke verkehrenden Zuges bestand; denn dann ließe sich der haftungsbegründende, wenn auch nur mittelbare Zusammenhang des Schadens mit einem konkreten Beförderungsvorgang - in Gestalt des zu erwartenden Zuges - nicht verkennen. Eben diese Gefahr war jedoch dadurch ausgeschlossen, daß es gelungen war, die Strecke rechtzeitig bis zur Behebung des Hindernisses für den Bahnverkehr zu sperren. Das Berufungsgericht übersieht diesen von ihm selbst festgestellten Umstand nicht, meint jedoch, es müsse genügen, daß die Eigenart der Eisenbahn als eines fahrplan- und schienengebundenen Massenverkehrsmittels dringend die alsbaldige Wiederaufnahme des Verkehrs und deshalb eine möglichst rasche Fortschaffung des Tiefladers von den Gleisen erfordert habe.

Wenn diese Notwendigkeit auch zweifellos bestanden hat, so entfernt sich das Berufungsgericht doch mit seiner Erwägung von dem stets aufgestellten Erfordernis, daß ein räumlicher und zeitlicher Zusammenhang des Schadens mit einem tatsächlichen Betriebsvorgang gegeben sein muß. Denn der vorliegende Fall ist dadurch gekennzeichnet, daß durch die Stilllegung der Strecke alle Beförderungsvorgänge auf ihr unterbunden waren. Nachdem diese Sicherheitsvorkehrung gelungen war,

entsprang der Zwang zur schnellen Forträumung des Hindernisses nur noch dem verkehrswirtschaftlichen Bedürfnis, nicht aber technischen Vorgängen des Eisenbahnbetriebes, wie sie allein die Haftung nach § 1 SHG auszulösen vermögen. Es liegt ähnlich wie bei Reparatur- oder Umbauarbeiten an einer zu diesem Zweck stillgelegten Strecke, die häufig ebenfalls beschleunigt durchgeführt werden müssen, ohne daß dabei eintretende Unfälle solche im Sinne von § 1 RHaftpflG wären, weil nämlich der Betrieb der Eisenbahn, d.h. die Gesamtheit der Beförderungsvorgänge, örtlich ruht und damit die typischen Eisenbahngefahren schlechthin ausgeschaltet sind. Das dringende Interesse an der baldigen Wiederaufnahme des Betriebes ist mit diesem selbst nicht gleichzusetzen. Deshalb ist auch bei den vorbereitenden Vorgängen zu unterscheiden, ob sie im Zusammenhang mit wirklich ablaufenden Beförderungsvorgängen stehen (Anheizen der benötigten Lokomotiven, Betätigen der Signale, Weichen und Schranken, Einlaß der Fahrgäste durch die Sperre), oder ob sie lediglich dazu dienen, daß solche Beförderungsvorgänge demnächst wieder stattfinden können. Nur im ersteren Falle kann die Zurechnung zum Eisenbahnbetrieb in Betracht kommen.

Die vom Berufungsgericht hervorgehobene Entsendung eines Gerätezuges der Beklagten ändert in rechtlicher Hinsicht nichts. Das Befahren der sonst gesperrten Strecke durch diesen Zug stellt zwar einen Betriebsvorgang dar, doch hat sich hierbei der Schaden nicht ereignet. Er ist lediglich durch die Art des Eingreifens der Besatzung verursacht worden. Daß diese mit ihren Gerätschaften auf dem Schienenwege herangebracht worden war, läßt ihre Tätigkeit noch nicht als Fortwirkung eines Beförderungsvorgangs erscheinen. Auch daß die Be-

klagte Gerätezüge unterhält und in Fällen wie dem vorliegenden entsendet, rechtfertigt es nicht, jeden von der Besatzung verursachten Schaden als "bei dem Betriebe" der Eisenbahn eingetreten anzusehen.

Damit entfällt die vom Berufungsgericht angenommene Haftung der Beklagten nach § 1 SHG. Alle sonst in Betracht kommenden Haftungsgründe würden ein Verschulden der Beklagten oder ihrer Bediensteten voraussetzen. Das Berufungsgericht hat indessen anlässlich seiner Abwägung nach § 17 StVG festgestellt, daß insoweit der Beklagten nichts zur Last gelegt werden kann. Die dahingehenden Erwägungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Damit ist dem Klageanspruch der Boden insgesamt entzogen. Soweit das Berufungsurteil ihn dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat, musste es auf die Revision der Beklagten hin aufgehoben werden; die Klage war unter entsprechender Abänderung des landgerichtlichen Urteils abzuweisen.

Engels

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Pfretzschner