

Für das Nachschlagewerk
Nicht für die Amtliche Sammlung

2336 012

10. 3.

Gesetz: RVO § 899 Abs. 1

Rechtssatz: Der Haftungsausschluß nach § 899 Abs. 1 RVO setzt voraus, daß der Bevollmächtigte, Repräsentant oder Aufseher diese seine Stellung in demselben Betriebe einnimmt, dem auch der Versicherte zur Zeit seines Unfalls angehörte und aus dem sich die Leistungspflicht der Berufsgenossenschaft ergibt.

Aktenzeichen: VI ZR 99/56

Urteil des BGH vom 18. Oktober 1957

OLG Hamburg

VI ZR 99/56

Verkündet am 18. Oktober 1957
 [REDACTED], Justizobersekretär
 als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der D [REDACTED], vertreten durch die Bundesbahndirektion H [REDACTED], H [REDACTED]-A [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Rangierers Erwin L [REDACTED] in H [REDACTED], S [REDACTED]str. [REDACTED],
3. des Oberlokheizers Paul B [REDACTED] in H [REDACTED], Ho [REDACTED] M [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1: Rechtsanwalt [REDACTED],
- zu 2: Rechtsanwalt [REDACTED]
- zu 3: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Versicherungsinspektor a.D. Max Ho [REDACTED] in H [REDACTED],
 R [REDACTED]allee [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 17. Mai 1957 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Engels, Dr. K.E. Meyer, Martin und Hanebeck

für Recht erkannt:

1. Auf die Revision und die Berufung der erstbeklagten D [REDACTED] wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 7. Februar 1956 insoweit aufgehoben und das Urteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts Hamburg vom 14. Mai 1954 insoweit abgeändert, als zum Nachteil der Erstbeklagten erkannt worden ist.

Die Klage gegen die Erstbeklagte wird abgewiesen.

2. Die Revision des Zweitbeklagten L. gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 7. Februar 1956 wird zurückgewiesen.

3. Auf die Revision des Drittbeklagten Buchholz wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 7. Februar 1956 insoweit aufgehoben, als zum Nachteil des Drittbeklagten erkannt worden ist. In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

4. a) Von den Gerichtskosten erster Instanz hat der Kläger 8/30 und der Zweitbeklagte 11/30 zu tragen. Der Kläger hat die Erstbeklagte von allen Gerichtskostenforderungen freizustellen.

Der Kläger hat die außergerichtlichen Kosten erster Instanz der Erstbeklagten und 8/30 seiner eigenen Kosten erster Instanz zu tragen. Der Zweitbeklagte trägt seine eigenen außergerichtlichen Kosten erster Instanz und 11/30 dieser Kosten des Klägers.

b) Von den Gerichtskosten der Berufungs- und der Revisionsinstanz hat der Kläger 1/5 und der Zweitbeklagte 2/5 zu tragen. Der Kläger hat die Erstbeklagte von allen Gerichtskostenforderungen freizustellen.

Der Kläger hat die außergerichtlichen Kosten zweiter und dritter Instanz der Erstbeklagten und 1/5 seiner eigenen Kosten zweiter und dritter Instanz zu tragen. Der Zweitbeklagte trägt seine eigenen außergerichtlichen Kosten zweiter und dritter Instanz und 2/5 dieser Kosten des Klägers.

c) Dem Berufungsgericht wird die Entscheidung über folgende Kosten übertragen:

aus erster Instanz:

11,30 Gerichtskosten,
11,30 außergerichtliche Kosten des Klägers,
und die außergerichtlichen Kosten des Drittbeklagten;

und der Berufungs- und der Revisionsinstanz:

2,5 Gerichtskosten,
2,5 außergerichtliche Kosten des Klägers,
und die außergerichtlichen Kosten des Drittbeklagten.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

Tatbestand:

Der Kläger ist als Angehöriger einer deutschen Dienst-
einheit bei den britischen Streitkräften in der Bundesrepu-
blik am 21. April 1952 auf dem Güterbahnhof Hamburg-Wandsbeck
beim Verladen von Kraftfahrzeugen auf offene Güterwagen
verunglückt. Wegen der Kürze der Zufahrtgleise zur Kopframpe
mußte dort in zwei Abschnitten verladen werden. Der erste Halb-
zug von acht Waggonen wurde nach dem Beladen, und zwar zur
Vermeidung von Zeitverlust auf Anweisung des zweitbeklagten
Rangierers vor dem Vernageln der vorgelegten Bremsklötze und
dem Verzurren der Fahrzeuge, über Weichen vor dem Stellwerk
an die Seitenrampe geschoben. Hier setzten die Leute der
Diensteinheit, unter ihnen der Kläger, ihre Arbeit fort, indem
sie die Bremsklötze vernagelten und die Kraftfahrzeuge ver-
zurten.

Als der zweite Halbzug in gleicher Weise unfertig ver-
laden war, ließ der Zweitbeklagte dem Aufsichtsführer des
Verladekommandos, Kr [REDACTED], mitteilen, daß weiter rangiert
werde und auch die Leute, die auf dem ersten Halbzug an der
Seitenrampe arbeiteten, die Waggonen verlassen mußten. Der
Zuruf Kr [REDACTED], von den Waggonen herunterzukommen, wurde von
dem mäßig schwerhörigen und mit dem Vernageln der Bremsklötze
beschäftigten Kläger nicht gehört. Ohne die Bereitschaftsmel-
dung Krischkes abzuwarten, ließ der Zweitbeklagte den zwei-
ten Halbzug von der Kopframpe wegziehen und gab dann Signal,
ihn in Richtung auf den ersten Halbzug vorzuschieben; er hatte
nämlich gesehen, daß Kr [REDACTED] am ersten Halbzug entlang
ging, und angenommen, auch dieser Halbzug sei von dem Verla-
dekommando geräumt. Der drittbeklagte Lokomotivführer der

rangierenden Abteilung, dem die Sicht auf diese durch einen zwischen Lokomotive und Güterwagen angeordneten Packwagen genommen war, wurde zwar, als er ungefähr am Stellwerk angekommen war, vom Zweitbeklagten durch Pfeif- und Armsignale zum Langsamfahren und gleich darauf zum Halten aufgefordert; desgleichen wurde vom Stellwerk aus durch Hornsignale das Zeichen zum Halten gegeben. Ehe der rangierende zweite Halbzug jedoch zum Halten gebracht wurde, fuhr er auf den ersten auf. Durch Zusammenprall und Rückstoß verlor der Kläger, der die Rangiervorgänge nicht beobachtet hatte, den Halt, fiel auf die Gleise und wurde von drei Achsen des zweiten Halbzuges am rechten Bein überfahren, das amputiert werden mußte.

Er nimmt die Beklagten - die erstbeklagte Bundesbahn nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes - als Gesamtschuldner auf Feststellung ihrer Ersatzpflicht für seinen Vermögensschaden in Anspruch, der durch die Leistungen der Sozialversicherung nicht gedeckt wird, den Zweit- und Drittbeklagten außerdem auf Zahlung von Schmerzensgeld. Landgericht und Oberlandesgericht haben den Anträgen des Klägers entsprochen. Die Revision der Beklagten, deren Zurückweisung vom Kläger beantragt wird, erstrebt die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß die Angehörigen deutscher Diensteinheiten bei den britischen Streitkräften in der Bundesrepublik, damals wie heute, nicht in einem öffentlich-rechtlichen Dienst-, sondern in einem

bürgerlich-rechtlichen Arbeitsverhältnis, wenn auch besonderer Art stehn. Unstreitig oblag und obliegt dabei die Pflicht zur Lohnzahlung und zur Entrichtung der öffentlich-rechtlichen Versicherungsbeiträge der Bundesrepublik.

Gleichwohl ist das Berufungsgericht im Anschluß an die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Januar 1954 (JR 1954, 313) der Auffassung, daß nicht die Bundesrepublik, sondern die frühere Besatzungsmacht als Unternehmer im Sinne des §§ 633, 898 RVO anzusprechen sei. Das angefochtene Urteil verweist insbesondere darauf, daß der Wert der von den Diensteinheiten geleisteten Arbeit unmittelbar der ehemaligen Besatzungsmacht zugute komme, daß dieser das ausschließliche Recht, Weisungen und Anordnungen an die Angehörigen der Einheiten zu erteilen, außerdem sogar eine Disziplinar- und Strafgewalt zustehe, daß sie die Kündigungen ausspreche und entgegennehme und somit wesentliche Merkmale erfülle, die den Arbeitgeber des Arbeitsrechts und den Unternehmer des Sozialversicherungsrechts kennzeichnen.

Solcher Rechtsauffassung ist der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 25. April 1956 - VI ZR 43/55 - (BGHZ 20, 301, 305 ff) entgegengetreten. An dieser Entscheidung, auf deren Begründung im Einzelnen Bezug genommen wird, ist festzuhalten. Als wesentlich erscheint dem Senat insbesondere die Erwägung, daß eine extrritoriale auswärtige Militärmacht, die einerseits an dem Arbeitsverhältnis finanziell uninteressiert ist, andererseits der deutschen Rechtsordnung und damit auch den in § 898 RVO vorausgesetzten Schadenersatzansprüchen nicht unterliegt, nicht wohl als Unternehmer im Sinne dieser Bestimmung aufgefaßt werden kann. Da andererseits das unzweifelhaft bestehende öffentlich-rechtliche Versicherungsverhältnis schon wegen der zu leistenden Ver-

sicherungsbeiträge einen "Unternehmer" voraussetzt, liegt die Unternehmereigenschaft der die Beitragspflicht erfüllenden Bundesrepublik umso näher, als die Anwesenheit und Betätigung auswärtiger Streitkräfte auf dem Bundesgebiet eine Angelegenheit des Bundes ist. Nur diese Auffassung wird schließlich dem Grundgedanken des § 898 RVO gerecht, der die Freistellung von bürgerlich-rechtlichen Schadenersatzansprüchen als Ausgleich für die Kosten der sozialen Unfallversicherung gewährt.

Da die erstbeklagte Deutsche Bundesbahn keine selbständige Rechtspersönlichkeit besitzt, vielmehr nur ein Sondervermögen des Bundes darstellt, die Bundesrepublik also gleicherweise Unternehmer des Beschäftigungs-, wie des Unfallbetriebes ist, - und da weiter eine vorsätzliche Herbeiführung des Unfalls nicht behauptet wird, so stehen dem Kläger bürgerlich-rechtliche Schadenersatzansprüche gegen die Erstbeklagte nach § 898 RVO nicht zu. Denn die Ausnahmebestimmung des § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die erweiterte Zulassung von Schadenersatzansprüchen bei Dienst- und Arbeitsunfällen vom 7. Dezember 1943 (RGBl I 674) kommt nicht in Betracht, weil der Kläger seinen Arbeitsunfall nicht als normaler Verkehrsteilnehmer, sondern als Betriebsangehöriger bei einem innerbetrieblichen Verkehrsvorgang erlitten hat (BGHZ 8, 330, 337; 19, 114, 119).

Inwieweit die beklagte Bundesbahn aus dem Gesichtspunkt der Fürsorge ihren mitbeklagten Bediensteten gegenüber verpflichtet sein mag, diese von etwaigen Schadenersatzansprüchen des Klägers freizustellen (vgl. BGHZ 16, 111), kann hier auf sich beruhen, weil jedenfalls der Kläger seinerseits aus solcher Verpflichtung keinen unmittelbaren Anspruch gegen die Bundesbahn herzuleiten vermöchte.

Seine gegen die Deutsche Bundesbahn gerichtete Klage muß hiernach unter Kostenfolge aus § 91 ZPO der Abweisung unterliegen.

II.

Dagegen steht den erhobenen Schadenersatzansprüchen gegen den zweitbeklagten Rangierer und den drittbeklagten Lokomotivführer die Vorschrift des § 899 RVO nicht entgegen. Zwar mögen beide als Betriebsaufseher im Sinne dieser Bestimmung anzusprechen sein, weil sie für das rechte Zusammenspiel persönlicher oder technischer Kräfte zu sorgen haben und dafür verantwortlich sind (vgl. RGZ 170, 159, 161 f; BGHZ 19, 114, 117; - RG IV 555/05 vom 21. Mai 1906 - Zeitschr.f.Rechtspf. in Bay. 1906, 359; DR 1944, 491 Nr. 4; RAG 20, 196). Der Haftungsausschluß nach § 899 Abs. 1 RVO setzt indessen sinngemäß voraus, daß der dem Unternehmer hinsichtlich der Ersatzansprüche Versicherter und ihrer Hinterbliebenen gleichgestellte Bevollmächtigte, Repräsentant oder Betriebs- und Arbeitsaufseher diese seine Stellung in demselben Betriebe einnimmt, dem auch der Versicherte zur Zeit seines Unfalls angehörte und aus dem sich die Leistungspflicht der Berufsgenossenschaft ergibt.

Wollte man nämlich jeden Bevollmächtigten, Repräsentanten und Aufseher ohne Rücksicht auf seine und des Verletzten Betriebszugehörigkeit entsprechend § 898 RVO von der Haftung für unerlaubte Handlungen freistellen, so würden die gesetzlichen Ersatzansprüche der Geschädigten in einem Umfange abgeschnitten werden, der nach dem vom Gesetz verfolgten Zweck nicht geboten und somit ungerechtfertigt wäre. Denn die Bestimmung des § 899 Abs. 1 RVO hat den Sinn, Rechtsstreitigkeiten zwischen Arbeitnehmern und den Personen, denen ein

Teil der Unternehmeraufgaben übertragen ist, im Interesse des innerbetrieblichen Arbeitsfriedens zu vermeiden. Dieser Friede aber kann nicht durch Rechtsstreitigkeiten gefährdet werden, die zwischen den Arbeitnehmern verschiedener, einander fremder Betriebe ausgetragen werden, - selbst wenn diese Betriebe sich zufällig in der Hand eines und desselben Unternehmers befinden. Der Repräsentant oder Aufseher in dem einen Betriebe, der den Unfall eines in einem anderen Betriebe eingestellten Arbeitnehmers verschuldet, steht diesem oder seinen Hinterbliebenen daher grundsätzlich als Betriebsfremder wie ein beliebiger Dritter gegenüber und muß sich daher auch rechtlich als solcher behandeln lassen.

Daß die Vorschrift des § 899 RVO sinngemäß die Identität des Betriebes voraussetzt, dem sowohl der Verletzte als auch der Repräsentant oder Aufseher angehören müssen, ergibt sich im übrigen auch aus den in enger Wechselbeziehung zu ihr stehenden Bestimmungen der §§ 903 ff RVO (vgl. RGZ 136, 345, 350 ff; 158, 341, 343). Denn die Regelung des Rückgriffsrechts der Berufsgenossenschaft geht unverkennbar davon aus, daß, wie der Betriebsunternehmer, so auch sein Vertreter im Sinne von § 899 RVO eben dem Betriebe zugeordnet ist, aus dem der Versicherungsaufwand der Genossenschaft erwuchs (§§ 903 Abs. 4, 905 f RVO). Insbesondere kann das Maß des Berufsverschuldens nur von der beruflich zuständigen Genossenschaft sachgemäß beurteilt werden.

Dementsprechend hat bereits das Reichsarbeitsgericht dahin erkannt, daß die nach § 899 RVO dem Unternehmer gleichgestellten Personen der Berufsgenossenschaft nur dann nach § 903 Abs. 4 RVO Ersatz zu leisten haben, wenn sie in demselben Betriebe angestellt sind, aus dem heraus sich die Versicherungsleistungspflicht der Genossenschaft ergeben hat

(DR 1942, 687 Nr. 13). Daraus folgt notwendig, daß sie mangels dieser Voraussetzung durch § 899 Abs. 1 RVO nicht freigestellt werden, weil sie andernfalls überhaupt nicht haften würden.

Die hiernach sich ergebende Folgerung, daß zwar der Unternehmer, nicht aber auch seine Vertreter haftfrei bleiben, wenn ein Arbeiter in einem ihm fremden Betriebe desselben Unternehmers durch Verschulden von Vertretern verletzt wird, die in diesem Betriebe angestellt sind, - hat das Reichsgericht für den entsprechenden Fall schon nach dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom 5. Juli 1900 gezogen (RGZ 65, 204, 208). Sie hat für die Reichsversicherungsordnung denselben guten Sinn, weil zwar nicht der Vertreter nach § 899 RVO, wohl aber der Unternehmer beiden Betrieben zugeordnet ist und die Freistellung von Haftung durch Leistung der laufenden Versicherungsbeiträge für beide Betriebe erkaufte (vgl. RGZ 153, 38, 41).

Dem hiernach aufrecht zu erhaltenden Grundsatz entsprechend, daß der Repräsentant oder Aufseher nach § 899 RVO nur dann haftfrei bleibt, wenn er seine Stellung in eben dem Betriebe innehat, in dem auch der verletzte Versicherte zur Zeit seines Unfalls arbeitstätig war und aus dem daher die Leistungspflicht der Berufsgenossenschaft erwuchs, - könnte dem Zweit- und dem Drittbeklagten ein Haftungsausschluß aus § 898 RVO nur dann zugute kommen, wenn entweder der Kläger im Betriebe der Bundesbahn tätig gewesen wäre und hierbei den Unfall erlitten hätte, oder wenn die beklagten Bundesbahnbediensteten als Repräsentanten oder Aufseher der Dienst Einheit bei den britischen Streitkräften angesprochen werden könnten. Beides ist indessen ersichtlich nicht der Fall. Daß das Beladen, wie das Entladen hierzu abgestellter Waggons nicht Gegenstand des Eisenbahnbetriebes ist, steht nach der Rechtsprechung fest (vgl. RG JW 1907, 276 Nr. 40; 1911, 412 Nr. 36;

BGH Urt. vom 18. Dezember 1956 - VI ZR 166/56 - und vom 5. Februar 1957 - VI ZR 307/55). Der Kläger war daher nicht zu vorübergehender Tätigkeit im Eisenbahnbetrieb abgeordnet, nahm vielmehr beim Verladen der Kraftwagen eine ausschließlich der Dienstseinheit als Verladerin obliegende Verrichtung vor. Auf der anderen Seite kam auch den beklagten Bahnbediensteten dem Kläger gegenüber weder unmittelbar, noch mittelbar ein aus dem Gefüge der Dienstseinheit abgeleitetes Aufsichts- oder Weisungsrecht zu, - sie standen vielmehr dem Verladekommando als solchem allenfalls wie jedem anderen Verlader gegenüber. Insbesondere fehlt es hiernach an einer Eingliederung des Klägers in den Betrieb der Bundesbahn nach Art eines ihrer eigenen Arbeitnehmer, wie der erkennende Senat sie beim sogen. Leiharbeiterverhältnis als Voraussetzung für die Einschränkung der Schadenersatzansprüche gemäß § 898 RVO erfordert (vgl. BGHZ 21, 207; Urteile vom 4. Juli 1956 - VI ZR 117/55 und VI ZR 250/55 = VersR 1956, 552 und 660; Urt. vom 9. Juli 1957 - VI ZR 261/56).

Einer Haftung der beklagten Bundesbahnbediensteten auf Schadenersatz stehen somit die Vorschriften der §§ 898, 899 RVO nicht entgegen.

A.

Eine für die Körperverletzung des Klägers ursächliche, schuldhafte Pflichtverletzung des als Arbeiter bei der Bundesbahn beschäftigten zweitbeklagten Rangierers erblickt das Berufungsgericht zutreffend darin, daß er als verantwortlicher Rangierleiter dem Lokomotivführer das Signal gab, den zweiten Halbzug gegen den ersten vorzuschieben, bevor er überzeugt sein durfte, daß dieser von den Angehörigen der Dienstseinheit geräumt war (§ 823 Abs. 1 BGB). Ein mitwirkendes Verschulden

des Klägers wird vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum verneint. Gegen die Zulässigkeit des Feststellungsantrags und gegen die Höhe des zuerkannten Schmerzensgeldes bestehen gleichfalls keine rechtlichen Bedenken. In allen diesen Richtungen werden von der Revision denn auch keine Angriffe vorgetragen.

Die Revision des Zweitbeklagten war daher mit Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

B.

(1) Der drittbeklagte Lokomotivführer war, wie das angefochtene Urteil feststellt, planmäßig angestellter Beamter im staatsrechtlichen Sinne. Daraus allein folgt entgegen der Auffassung der Revision indessen noch nicht, daß er gemäß Art. 34 des Grundgesetzes nicht passiv legitimiert wäre. Diese Verfassungsbestimmung setzt vielmehr die Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt, d.h. eine dienstliche Betätigung des Beamten voraus, die sich nicht als Wahrnehmung bürgerlich-rechtlicher Belange des öffentlich-rechtlichen Dienstherrn darstellt (RGZ 155, 186, 189; RG JW 1937, 2516 Nr. 14). Die Beförderung durch die Eisenbahn und das Rangieren von Eisenbahnwagen aber ist kein Ausfluß öffentlicher Gewalt, sondern - insbesondere auch für den Lokomotivführer - bürgerlich-rechtliche Betätigung (RGZ 161, 431; 162, 364; 170, 10; RG JW 1938, 2969 Nr. 28; DR 1940, 36 Nr. 31 und 644 Nr. 11; DR 1944, 491 Nr. 4; BGHZ 2, 37, 41; 6, 304, 309 f; 20, 102, 105).

Die Vorschrift des § 839 Abs. 1 BGB gilt allerdings auch für Beamte, die bürgerlich-rechtliche Belange ihres öffentlich-rechtlichen Dienstherrn wahrnehmen. Sie setzt indessen voraus, daß der Beamte nicht nur eine Amtspflicht, sondern

gerade eine "ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht" verletzt. Eine Amtspflicht des Beamten "gegenüber einem Dritten" aber besteht nur dann, wenn ihm die Amtspflicht allein oder zumindest auch im Interesse einzelner Personen auferlegt ist; es genügt nicht, daß ihm die Amtspflicht allein gegenüber der Allgemeinheit oder gegenüber der Behörde obliegt (BGHZ 18, 110, 113). Das angefochtene Urteil legt dem Drittbeklagten eine Verletzung der Fahrdienstvorschriften über das Rangieren zur Last. Zutreffend auf ihren Zweck abstellend (vgl. BGH Urt. vom 25. Juni 1953 - III ZR 353/51 = NJW 1953, 1347 Nr. 5) führt es dazu aus, daß diese den inneren Dienstbetrieb ordnenden Vorschriften nicht außenstehende Dritte, sondern lediglich die Bundesbahn selbst vor Schaden und Schadenersatzansprüchen bewahren sollen. Solcher Zweckrichtung der Rangiervorschriften entsprechend verneint das Berufungsgericht mit Recht, daß sie Amtspflichten des Lokomotivführers gegenüber Dritten begründen.

(2) Kommt hiernach eine Haftung des Drittbeklagten auf Grund der Sondervorschrift des § 839 BGB nicht in Betracht, so stellte sich dem Berufungsgericht die Frage, ob er nach allgemeinen Grundsätzen schadenersatzpflichtig geworden ist, ob er insbesondere durch pflichtwidrige Fahrweise den Körper des Klägers schuldhaft verletzt hat (§ 823 Abs. 1 BGB).

Das angefochtene Urteil geht zutreffend davon aus, daß nach den Fahrdienstvorschriften (Ausgabe 1951) über den Rangierdienst der zweitbeklagte Rangierleiter für die betriebssichere Durchführung der Rangierbewegungen verantwortlich war. Es stellt fest, daß der drittbeklagte Lokomotivführer, der die zweite Rangierabteilung mit dem Kohlentender voran vor sich herschob, durch den zwischen der Maschine und dem ersten Güterwagen angeordneten Packwagen die Sicht nach vorn auf die

an der Rampenseite haltende erste Rangierabteilung vollkommen genommen war. Dem Heizer, der mit ihm auf der Maschine tätig war, wurde durch einen an der Kopframpe stehenden Zuban-Zigarettenwagen ebenfalls die Sicht in Fahrtrichtung versperrt.

Das Berufungsurteil führt aus: Auch der beklagte Lokomotivführer habe in einem ihm zumutbaren Umfang selbständig die Voraussetzungen des Rangierens prüfen und seine Fahrweise nach der für ihn erkennbaren Sachlage einrichten müssen. Schon weil er gewußt habe, daß das Verladen der Kraftfahrzeuge noch nicht abgeschlossen war und Leute der Diensteinheit am ersten Halbzug gearbeitet hatten, habe er nicht, ohne sich über die Situation zu vergewissern, drauflosfahren dürfen. Er habe vielmehr langsam und vorsichtig heranzufahren und genau auf die Signale des Rangierleiters achten müssen. Das habe er nicht getan. Er habe die ihm gegebenen Haltesignale nicht gehört, was nach Sachlage nur auf mangelnde Aufmerksamkeit oder Umsicht zurückgeführt werden könne. Vor allem habe er - und zwar allein schon, weil die Waggons mit Fahrzeugen beladen waren, - nach den Rangiervorschriften vor dem ersten Halbzug anhalten müssen und erst dann beidrücken dürfen. Er sei jedoch auf der verhältnismäßig sehr kurzen Strecke zum ersten Halbzug - wie aus den Zeugenaussagen geschlossen wird - zu schnell und entgegen der Fahrdienstvorschrift mit heftigem Anprall auf den ersten Halbzug aufgefahren.

Diese Darlegungen halten dem Revisionsangriff nicht stand.

(a) Dem drittbeklagten Lokomotivführer wie auch seinem Heizer war die Sicht auf die erste Rangierabteilung, auf der der Kläger arbeitete, völlig genommen. Dem angefochtenen Urteil ist daher nicht zu entnehmen, auf welche Weise der

Drittbeklagte der Forderung, selbständig die Voraussetzungen des Rangierens zu prüfen und sich über die Situation zu vergewissern, nach Vorstellung des Berufungsgerichts hätte entsprechen sollen.

Soweit das Berufungsgericht dem Drittbeklagten vorwirft, er habe mangels eigener Erkenntnismöglichkeit mit fortdauernder Anwesenheit von Angehörigen der Diensteinheit auf dem ersten Halbzug rechnen müssen, verkennt es die Tragweite des Vertrauensgrundsatzes. Gerade im technisch verwickelten, bis ins Einzelne durchorganisierten und von fachlich ausgebildetem Personal durchgeführten Fahrbetrieb der Eisenbahn kann und muß der einzelne Bedienstete sich darauf verlassen, daß jeder andere die ihm zugewiesenen Funktionen vorschritts- und sachgemäß erfüllt, - es sei denn, daß er Anhaltspunkte für das Gegenteil wahrnimmt. Der Rangierleiter hatte, wie das Berufungsgericht an Hand der Fahrdienstvorschriften feststellt, die Leute der Diensteinheit, die sich zur Beladung auf dem ersten Halbzug befanden, vor Einleitung von Rangierbewegungen zum Aussteigen zu veranlassen. Solcher Verpflichtung hatte er bereits zweimal entsprochen; denn sowohl der erste, als auch der zweite Halbzug waren, ehe sie von der Kopframpe abgezogen wurden, auf Anordnung des Rangierleiters von dem Verladekommando der Diensteinheit geräumt worden. Daß der Drittbeklagte konkrete Anhaltspunkte für die Annahme gehabt hätte, der Rangierleiter versäume nunmehr entgegen seiner bisherigen Übung vorschrittswidrig die rechtzeitige Räumung des ersten Halbzuges, hat das Berufungsgericht bisher nicht festgestellt. Die insoweit vom Berufungsurteil allein angeführte Kenntnis des Drittbeklagten, daß Leute der Diensteinheit auf dem Halbzuge gearbeitet hatten, bot dazu keinen Anlaß.

Durfte der Drittbeklagte sich hiernach darauf verlassen,

daß der erste Halbzug vom Verladepersonal geräumt war, so kann er entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts nicht deshalb mit einer Schuld an der Körperverletzung des Klägers belastet werden, weil er etwa den zum Schutze der verladenen Fahrzeuge erlassenen Sicherheitsbestimmungen zuwider gehandelt haben sollte. .

(b) Aber auch die Feststellungen des Berufungsgerichts, daß der Drittbeklagte zu schnell gefahren sei und die Haltsignale infolge mangelnder Aufmerksamkeit oder Umsicht nicht aufgenommen habe, konnten nach dem Verhandlungsergebnis nicht getroffen werden (§ 286 ZPO).

Wie schnell der Drittbeklagte gefahren ist, und wie schnell er hätte fahren dürfen, kann dem angefochtenen Urteil nicht entnommen werden. Das Berufungsgericht stützt seine allgemeine Annahme unzulässig hoher Geschwindigkeit auf den allgemeinen Eindruck von Zeugen und die von diesen bekundeten Folgen des Rangierstoßes. Demgegenüber hatte der Drittbeklagte unter substantiierter Darlegung der fahrtechnischen Gegebenheiten (Länge des rangierenden Zugteils, Kürze des zurückzulegenden Weges, Schwere der Lokomotive, Bremsen des Packwagens, Bremsweg) und Beifügung einer Beschleunigungs- und Verzögerungsrechnung Sachverständigenbeweis dafür angetreten, daß der rangierende Zugteil im Höchstfall eine Geschwindigkeit von 5 bis 6 km/st habe erreichen können. Zu diesem Vorbringen nimmt das Berufungsgericht überhaupt nicht Stellung, und die Einholung eines technischen Gutachtens darüber lehnt es mit der Begründung ab, daß sie sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme erübrige. Die Nichtbescheidung des unter Sachverständigenbeweis gestellten, substantiierten und erheblichen Parteivorbringens läßt nicht erkennen, ob das Berufungsgericht dieses Vorbringen gewürdigt hat und zu seiner

sachgemäßen Beurteilung überhaupt in der Lage war (vgl. RG JW 1938, 391 Nr. 27). Verfahrensrechtlich unzulässig war es auch, die Erhebung des beantragten technischen Gutachtens der Sache nach deshalb abzulehnen, weil das Gegenteil bereits erwiesen sei (vgl. BGH NJW 1951, 481 Nr. 7). Die Erhebung des Sachverständigenbeweises steht nur dann im Ermessen des Tatrichters, wenn er sich selbst die erforderliche Sachkunde zuschreiben darf; eben diese aber wird durch das angefochtene Urteil nicht ausgewiesen.

(c) Der Beurteilung, der Drittbeklagte habe das Haltesignal des Rangierleiters infolge mangelnder Aufmerksamkeit oder Umsicht außer Acht gelassen, kann ebenfalls eine unzulängliche Würdigung des Prozeßstoffes zugrunde liegen.

Der Drittbeklagte hatte die unfallursächliche Rangierbewegung nach der vom Berufungsurteil in Bezug genommenen maßgerechten Skizze in einer weiten Rechtskrümmung vorzunehmen. Der Rangierleiter stand, wie das angefochtene Urteil ergibt, in Fahrtrichtung links, und der Drittbeklagte mußte sich nach links aus seinem Führerstand hinausbeugen, um die Signale des Rangierleiters aufnehmen zu können. Der Drittbeklagte hat vorgetragen, er habe den Rangierer, als er sich nach Durchführung des von diesem gegebenen Langsamsignals wieder hinausgebeugt habe, nicht mehr sehen können und daraufhin sofort gebremst; die Unterbrechung der Sichtverbindung hat er darauf zurückgeführt, daß der Rangierleiter seinen Standort nicht innerhalb, sondern außerhalb des Krümmungssektors genommen hatte.

Diesem Vorbringen des beklagten Lokomotivführers wird der Vorwurf des Berufungsgerichts, er habe für ständige Augenverbindung mit dem Rangierer Sorge tragen müssen, in keiner

Weise gerecht. Denn die Behauptung des Drittbeklagten geht dahin, dies sei ihm unmöglich gewesen, weil der Rangierleiter infolge seines Standorts zeitweise von der Lokomotive aus überhaupt nicht zu sehen gewesen sei. Daß es nicht Sache des ortsgebundenen Lokomotivpersonals, sondern des freibeweglichen Rangierers ist, durch geeignete Aufstellung für leichte Verständigung zu sorgen, ergibt sich schon aus der Natur der Sache, wird überdies aber auch in § 79 der Fahrdienstvorschriften ausgesprochen.

(d) Das angefochtene Urteil vermittelt ferner nicht die Gewißheit, daß die Frage des ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Nichtaufnahme der Haltesignale und dem Unfall des Klägers geprüft worden ist. Daß der Drittbeklagte schon vor dem Zusammenstoß gebremst hat, nimmt anscheinend auch das Berufungsgericht an. Die Haltesignale sind möglicherweise ebenfalls erst kurz vor dem Zusammenstoß gegeben worden; denn der Drittbeklagte war schon ungefähr am Stellwerk angekommen. Bei dem erfahrungsgemäß erheblichen Bremsweg von Schienenfahrzeugen und der Größe der bewegten Masse drängte sich daher die Überlegung auf, ob der Anprall vermieden oder jedenfalls entscheidend gemildert worden wäre, wenn der Drittbeklagte die Bremse in unmittelbarem Anschluß an die Haltesignale betätigt hätte.

Betriebstechnisch fehlerhaft kann schließlich die Ansicht des Berufungsgerichts sein, es sei Sache des drittbeklagten Lokomotivführers gewesen, gemäß § 84 Ziff. 20 der Fahrdienstvorschriften das Anhalten vor dem Beidrücken sicherzustellen. Denn wenn dem Drittbeklagten wie auch seinem Heizer die Sicht in Fahrtrichtung genommen war, sah er sich zur Durchführung dieser Vorschrift anscheinend auf die Signale des Rangierleiters angewiesen.

In allen diesen Punkten hätte eine technische Begutachtung ebenfalls eine wesentlich zuverlässigere Urteilsgrundlage vermitteln können; sie durfte daher nicht verabsäumt werden.

Die gegen den Drittbeklagten erhobenen Ansprüche bedürfen nach alledem einer erneuten tatrichterlichen Erörterung.

Dr. Kleinewefers

Engels

Dr.K.E. Meyer

Martin

Hanebeck