

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.

Jg. 36 = 5.F. Jg. 1, 1892, S. 115 - 116

Haftung der Eisenbahn wegen Mängel der Barrièren
bei den Uebergängen

Digitale Bibliothek des

Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte

2010-09-05T15:29:20Z

Hinterlegung der eingeklagten Zinsen gerichteten Klageantrages, weil vermeintlich die Beklagten als Miterben der Kläger nur zur Anerkennung ihrer streitigen Schuld an den Nachlaß verpflichtet seien. Aber der Berufungsrichter führt auf Grund thatsächlicher Feststellungen aus, daß unter den vorliegenden Umständen die Kläger nur durch eine Hinterlegung gesichert werden können; daß unter solchen Umständen die Kläger sich nicht mit einer bloßen Anerkennung der Schuld zu begnügen brauchen, folgt schon aus der Gleichberechtigung der Miterben zum Nachlaß. Vergl. auch Entsch. des Ober-Trib. Bd. 11 S. 312 f., Bd. 39 S. 101 f.

Nr. 4.

Haftung der Eisenbahn wegen Mängel der Barrieren bei den Hebergängen.

(Urtheil des Reichsgerichts (III. Civilsenat) vom 10. April 1891 in Sachen der oldenburgischen Eisenbahn, Beklagten, wider B., Kläger. III. 20/91.)

Die Revision der Beklagten wider das Urtheil des großh. oldenburgischen Oberlandesgerichts zu Oldenburg ist zurückgewiesen.

Thatbestand:

Am 19. Juli 1889 fuhr ein Knecht des Klägers mit zwei aneinander gefetteten Wagen auf dem sogen. Fortifikationswege nach Wilhelmshaven und gelangte Abends nach 10 Uhr an die Stelle, wo dieser Weg die Eisenbahn kreuzt. Da die südliche Barrière an der Kreuzungsstelle, wie festgestellt ist, geöffnet war, fuhr derselbe auf das Bahngleise hinauf, und bemerkte er erst in Folge des Stehenbleibens der Pferde, daß die nördliche Barrière geschlossen war. Während er diese zu öffnen suchte, wurde einer der Wagen von einem herankommenden Bahnzuge erfaßt, der Wagen zertrümmert, eines der Pferde getödtet und das andere verletzt. Die auf Ersatz des erwachsenen Schadens gerichtete Klage wurde im Urtheil des Landgerichts zu Oldenburg abgewiesen, auf Berufung des Klägers jedoch im Urtheil des Oberlandesgerichts zu Oldenburg dahin reformirt, daß die Klage dem Grunde nach für begründet erkannt ist. Das Oberlandesgericht hat festgestellt, daß die an der Kreuzungsstelle befindliche Zugbarrière während mehrerer Tage und namentlich zur Zeit des Unfalls nicht ordnungsmäßig funktionirt hat, und hieraus nach den Grundsätzen des aquilischen Gesetzes die Haftbarkeit der Beklagten für den eingetretenen Schaden gefolgert.

Gegen dies Urtheil hat die Beklagte Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe:

Der gegen die Beweismürdigung der Vorinstanz erhobene prozessuale Revisionsangriff der Beklagten ist nicht begründet. Mit der getroffenen Beweisfeststellung ist aber auch der Klageanspruch, abgesehen von dessen Höhe, genügend rechtlich begründet, und waren die weiteren Revisionsangriffe als unbegründet zurückzuweisen.

In soweit den Bahnverwaltungen zur Vermeidung der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren durch besondere gesetzliche oder polizeiliche Vorschriften die Haltung von Schutzvorrichtungen auferlegt ist, haben dieselben denjenigen Schaden zu tragen, welcher auf eine Vernachlässigung solcher Anordnungen zurückzuführen ist — vergleiche Bolze, Praxis des R.G. Bd. 8 Nr. 274 —. Den Bahnverwaltungen liegt es ob, derartige Schutzvorrichtungen in einem dauernd ordnungsmäßigen Zustande zu erhalten, und die nöthige Vorkehr zu treffen, daß dieselben beim Gebrauche jederzeit in wirksamer Weise funktioniren. Ist dies, wie hier, nicht geschehen, so kann die Bahnverwaltung sich gegenüber einem in Folge ihrer Verschäumnisse eingetretenen Schaden weder dadurch exculpiren, daß sie den mangelhaften Zustand der Schutzvorrichtung nicht gekannt habe, noch dadurch, daß der Schade durch Anwendung größerer Sorgfalt seitens des Geschädigten hätte abgewandt werden können.

Die hier fragliche Barrière hatte aber keineswegs allein die Bestimmung, als Warnungszeichen zu dienen, sondern sie war — wie schon in der Entscheidung des R.G. vom 2. Juli 1889 Rep. III. 139/89 ausgesprochen ist — bestimmt, zur Vermeidung drohender Gefahren beim Herannahen eines Bahnzuges eine, wenn auch nicht unüberwindliche, so doch kräftige Schranke gegen das Beschreiten des Bahngleises zu bilden. Es folgt dies unmittelbar aus der Vorschrift des § 4 unter 3 des Bahnpolizei-Reglements für die deutschen Eisenbahnen vom 30. November 1885, welcher anordnet, daß Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn mit starken leicht sichtbaren Barrièren in angemessener Entfernung versehen sein müssen. Wenn die fragliche Barrière sich in diesem gesetzlich vorgeschriebenen Zustande befunden hätte, so ist anzunehmen, daß die Pferde des klägerischen Fuhrwerks vor der südlichen Barrière Halt gemacht hätten, gleichwie sie vor der geschlossenen nördlichen Barrière stehen blieben. Die Vorinstanz hat daher mit genügender Begründung angenommen, daß der Unfall auf eine von der Beklagten zu verantwortende Verschäumnung der gesetzlichen Schutzvorschriften zurückzuführen ist.