

TE OGH 1950/7/10 2Ob465/50

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 10.07.1950

Norm

ABGB §1304

Sachschadenhaftpflichtgesetz §1

Strafgesetz §335

Kopf

SZ 23/222

Spruch

Über das Erfordernis eines Bahnsteigabfertigers bei Stadtbahnstationen zur Verhinderung von Unfällen beim Ein- und Aussteigen.

Beim Unfall eines Deliktsunfähigen stellt ein Verhalten des Verunglückten, das bei einer anderen Person als schuldhaft zu bezeichnen wäre, einen für die Bahn unabwendbaren Zufall dar, hingegen ein schuldhaftes Verhalten der Aufsichtsperson des Verunglückten eine unabwendbare Handlung einer dritten Person. Ein solches Verhalten liegt vor, wenn ein Fahrgast einen Zug, den er beim Betreten des Bahnsteiges stehend vorfindet, besteigt, ohne sich davon zu vergewissern, ob der Zug nicht bereits abgefertigt ist.

Entscheidung vom 10. Juli 1950, 2 Ob 465/50.

I. Instanz: Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien; II. Instanz:

Oberlandesgericht Wien.

Text

Die unmundige Klägerin hat bei Besteigen eines Stadtbahnzuges in Wien einen Unfall erlitten; beide Unterinstanzen haben dem Begehren auf Ersatz des daraus entstandenen Schadens stattgegeben. Der Oberste Gerichtshof hat der Revision der beklagten Partei teilweise Folge gegeben und die Urteile der Untergerichte dahin abgeändert, daß die zugesprochenen Beträge der Höhe nach herabgesetzt wurden.

Rechtliche Beurteilung

Aus den Entscheidungsgründen:

Das Erstgericht hat in seinem Urteil festgestellt: "Jeder Wiener, der mit der Stadtbahn öfters gefahren ist, weiß, daß sich auf allen Haltestellen der Stadtbahn ein Bahnabfertiger befindet, der nach dem Warnungspfeiff des Zugsführers, und erst dann, das Abfahrtsignal gibt. Dieses erfolgt auf allen größeren Bahnhöfen durch Zuruf ins Mikrophon, durch einen Pfeiff, und abends auch durch ein Leuchtsignal. Erst nach Abgabe dieses Signals erfolgt die Freigabe des Zuges durch den Zugsführer ohne weiteren Warnungspfeiff. Diese Tatsachen sind gerichtsbekannt."

Zutreffend haben die Untergerichte ein Verschulden der Bahn zumindest darin erblickt, daß der Zugsbegleiter bei der Abfertigung des Zuges die unter den gegebenen Umständen erforderliche Sorgfaltspflicht nicht erfüllt habe.

Es wurde festgestellt, daß im Bahnhof M. ein sogenannter Bahnsteigabfertiger bestellt ist, dessen Aufgabenkreis das Erstgericht, wie oben ausgeführt, umrissen hat und der zur kritischen Zeit nicht am Posten war, weil er sich kurz vorher aufs WC. begeben hatte und dadurch seinem Dienst etwa fünf Minuten lang fern geblieben war. Es kann ununtersucht bleiben, ob es ihm oder der Bahnhofsvorsteherung, bzw. dem Fahrdienstleiter möglich und zumutbar gewesen wäre, für die Dauer seiner Abwesenheit einen geeigneten Vertreter zu bestellen, und ob darin allein schon ein Verschulden der Bahn, bzw. ihrer Organe zu erblicken ist. Zumindest gehört ein solcher Vorfall zu den vorhersehbaren und keineswegs ungewöhnlichen Ereignissen im Eisenbahnverkehr, welche die Unfallhaftung der Eisenbahn nach sich ziehen.

Es ist aber deswegen unnötig, diese Frage, etwa durch Anfrage bei der Eisenbahnaufsichtsbehörde oder durch Sachverständigenbeweis, näher zu untersuchen, weil jedenfalls in dem Verhalten des Zugsbegleiters, auch wenn das Strafgericht ihn von der Anklage wegen Vergehens nach § 335 StG. freigesprochen hat, ein zivilrechtliches Verschulden zu erblicken ist.

Da nicht in allen Stationen der Stadtbahn, sondern nur in den größeren, verkehrsreicheren und auch hier nicht zu allen Stunden Bahnsteigabfertiger in Verwendung stehen, muß für die gefahrlose Abfertigung eines Zuges in anderer Weise vorgesorgt sein. Wie aus dem Strafakt hervorgeht, erfolgt bei Nichtvorhandensein eines Bahnsteigabfertigers die Expedition eines Zuges derart, daß der Zugsführer, bei der Zugspitze stehend, das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste überwacht, dann den Warnungspfeiff abgibt und "Achtung, Abfahrt" ruft. Dann fertigt er, wenn keine Fahrgäste mehr zusteigen, den Zug mit dem Rufe "Vorwärts" an den Fahrer ab. Hierauf hat er noch zwei Wagenlängen lang sich durch Zurückschauen zu vergewissern, daß niemand gefährdet ist. Fahrgäste, die nach Abfertigung noch einsteigen wollen, hat er durch Zuruf zu warnen.

Diese Vorschriften sind für verkehrsschwächere Stationen offenbar durchaus zureichend, weil der Zugsführer den Bahnsteig ganz überblicken und sich davon überzeugen kann, daß niemand mehr aus- und einsteigt. Diese Beobachtung eines abfahrenden Zuges erstreckt sich eben darauf, ob er "ohne Gefährdung der Ein- und Aussteigenden abgelaassen werden könne" (VAE. 1944, Nr. 57).

Bei großen, verkehrsreichen und vor allem bei solchen Stationen, bei denen der Perron leicht gekrümmt ist, wie dies infolge der Bahnanlage bei der Wiener Stadtbahn häufig vorkommt, mußte deswegen ein besonderer Bahnsteigabfertiger bestellt werden, weil nur so die volle Sicherheit der Ein- und Aussteigenden gewährleistet werden kann. Diese Maßnahme ist also nicht, wie aus der Revision entnommen werden könnte, eine freiwillige, nur zusätzlicher Sicherheit dienende, sondern sie entspricht der Pflicht der Eisenbahn, alles nur Menschenmögliche vorzukehren, um Betriebsgefahren auszuschalten und die größtmögliche Sicherheit beim Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Die von den Untergerichten dargestellte und als erwiesen angenommene Form der zweifach kontrollierten Abfertigung ist also hier als die normale und vorschriftsmäßige anzusehen.

Wenn nun durch die zeitweilige und unvorhersahbare Abwesenheit des Bahnsteigabfertigers eine neue Verkehrssituation entstand, die eine normale Abfertigung ausschloß, so oblag es dem Zugsbegleiter, erhöhte Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen und auch noch die Funktionen des abwesenden Bahnsteigabfertigers zu übernehmen. Denn nur dadurch war die volle Sicherheit gewährleistet. Von seinem Platz am ersten Wagen eines etwa 60 m langen Zuges konnte er wegen der durch die leichte Krümmung des Perrons und das Vorhandensein der Säulen, die das Dach tragen, behinderten Übersicht nach den Feststellungen der Unterinstanzen nicht den ganzen Bahnsteig übersehen, vor allem nicht die Vorgänge am Zugsende verlässlich kontrollieren. Er hatte daher bis zu dem Punkt, wo sonst der Bahnsteigabfertiger steht, vorzugehen, von dem aus er den Zug in seiner ganzen Länge gut überblicken konnte, und durfte erst, nachdem er sich überzeugt hatte, daß das Einsteigen beendet sei (das Aussteigen kam hier nicht in Frage, weil der Zug als Leergarnitur in den Bahnhof einfuhr), den Zug abfahren lassen. Die Einwände, welche die Revision gegen diesen Standpunkt erhebt, sind unbegründet. Es ist richtig, daß die Verkehrsdisziplin des Wiener Publikums nicht sehr gut ist und daß immer wieder Fahrgäste auf einen schon fahrenden Straßenbahnzug auf- oder von ihm abspringen. Bei der als Schnellbahn eingerichteten Stadtbahn ist dieses Vorgehen besonders gefährlich, wiewohl es immer wieder vorkommt. Allein die bekannte Disziplinlosigkeit der Fahrgäste enthebt den Zugsbegleiter keineswegs seiner Pflichten, sondern verschärft und vermehrt sie. Hätte sich der Zugsbegleiter, wie oben dargelegt, verhalten, so hätte er entweder noch vor Abgabe des zweiten Warnungspfeiffes (der sonst Sache des

Bahnsteigabfertigers ist) das Herannahen der Klägerin mit ihrer Mutter wahrgenommen und mit der Abgabe des Pfiffes so lange zugewartet, bis diese eingestiegen waren. Wäre das Herannahen der Klägerin und ihrer Mutter aber erst nach Abgabe des Warnungspiffes erfolgt, so hätte der Zugsbegleiter sie durch Warnungsrufe vom Einsteigen abhalten oder durch ein neues Signal das Anhalten des Zuges bewirken können. Nur wenn das Einsteigen der Klägerin nach diesem Zeitpunkt, also während sich der Zugsbegleiter wieder zum ersten Wagen begab, um dort dem Motorführer das Abfahrtszeichen zu geben, erfolgt wäre, könnte man von einer sorgfältigen Erfüllung aller dem Zugsbegleiter zur gefahrlosen Abfertigung obliegenden Verbindlichkeiten sprechen.

Schließt sich der Oberste Gerichtshof somit in dieser Frage der Meinung der Untergerichte an, so kann er ihr nicht folgen, soweit die Frage eines Eigenverschuldens des Verunglückten in Betracht kommt. Dabei ist natürlich im Sinn des Judikates 185 (vgl. Ehrenzweig, II/1, S. 645) davon auszugehen, daß Eigenverschulden Zurechnungsfähigkeit voraussetzt und die Eisenbahn sich darum, wenn ein Betriebsunfall durch das eigene Verhalten eines Unmündigen unter sieben Jahren verursacht wurde, nicht auf die Einrede des Verschuldens des Beschädigten berufen kann. Wohl aber kann in diesem Verhalten eines Kindes unter sieben Jahren entweder ein für die Bahn unabwendbarer Zufall gelegen sein oder es kann das Verhalten des Unzurechnungsfähigen auf einer schuldhaften Vernachlässigung der einem Dritten obliegenden Aufsicht und Obsorge beruhen. In diesem Falle kommt der Enthauptungsgrund der unabwendbaren Handlung einer dritten Person in Betracht, der nach § 1 RHG., § 1 SachschadenhaftpflichtG. als höhere Gewalt anzusehen ist.

Der Oberste Gerichtshof ist nun im Gegensatz zu den Unterinstanzen der Meinung, daß der Mutter der Klägerin infolge der Art, wie sie das Einsteigen des Kindes herbeiführte, ohne zu prüfen, ob der Zug nicht etwa schon abgefertigt oder in Abfertigung begriffen sei, ein Mitverschulden zur Last liegt, welches die Haftung der Eisenbahn zwar nicht ausschließt, aber doch die Regel des § 1304 ABGB. zur Anwendung gelangen läßt.

Für jemand, der in einen bereitstehenden Zug einsteigen will, dessen Einfahrt er nicht beobachtet hat, sodaß er nicht Zeuge der ganzen Abfertigungsprozedur war, der vielmehr erst den Bahnsteig betritt, nachdem der Zug eingefahren und zum Stillstand gekommen ist, ergibt sich die Notwendigkeit, die gegebene Verkehrssituation dahin zu prüfen, ob ein Einsteigen noch gefahrlos möglich ist. Er wird häufig aus den Umständen, etwa aus dem regen Aus- und Einsteigen anderer Passagiere, daraus, daß Passagiere sich noch an Verkaufsläden am Bahnsteig drängen, daß die Lokomotive noch Wasser nimmt, der abfertigende Fahrdienstleiter etwa im Gespräch mit anderen Bahnorganen begriffen ist und dergleichen, den Schluß ziehen dürfen, daß der Zug noch nicht abgefertigt ist und gefahrlos eingestiegen werden kann. Solche Anhaltspunkte fehlen hier. Die Untergerichte stellen fest, daß die Mutter der Klägerin den Zug heranbrausen hörte, als sie sich noch in der Unterführung befand und daß er schon stillstand, als sie den Perron mit der Klägerin erreichte.

Die Untergerichte haben nun festgestellt, daß die klägerische Mutter die Warnungspiffe des Zugsbegleiters nicht gehört hat, und begründen dies damit, daß ein beim Triebwagen abgegebenes Signal bei der Unterführung, also nahe der Unfallstelle, kaum gehört werden konnte, allenfalls nur bei gespannter, von vornherein darauf gerichteter Aufmerksamkeit, und daß es auch dann fraglich sei, ob es dem Fahrgast, der im Begriffe war, die rückwärtige Plattform des sechsten Wagens zu besteigen, erkennbar sein mußte, daß dieser Pfiff seinem Zuge gelte. Es sei nämlich schwer festzustellen, woher der Pfiff komme und ob er nicht einem anderen Zuge gelte. Diese Feststellung ist für die Revisionsinstanz ebenso bindend, wie jene, daß die Mutter nicht beabsichtigte, mit der Klägerin voranzufahren und ihren Vater mit dem jüngeren Kind zurückzulassen. Sie habe nicht die Mitfahrt mit dem bereitstehenden Zug, wie die Beklagte behauptete, um jeden Preis erzwingen wollen. Nun steht fest, daß die Mutter der Klägerin den anrollenden Zug schon in der Unterführung hörte und daß dieser, als sie mit der Klägerin den Perron erreicht hatte, schon stillstand.

Valerie P. hatte nun, am Perron angelangt, die Pflicht, die Verkehrssituation zu prüfen und sich zu vergewissern, ob sie, vor allem aber, ob das Kind noch mit Sicherheit einsteigen könne. Der Bahnsteig war zwar nicht ganz leer, aber die dort stehenden Fahrgäste warteten offenbar auf den nächsten Zug, da sie sonst längst in jenem Zeitpunkt eingestiegen gewesen wären. Ihre Anwesenheit bot also keine Gewähr dafür, daß der Zug noch nicht abgefertigt sei. Von einem Bahnsteigabfertiger hat die Mutter der Klägerin auch nichts bemerkt, ebensowenig von einem anderen Bahnorgan. Sie durfte nun nicht blindlings das Kind in den sechsten Wagen einsteigen lassen, sondern mußte sich Sicherheit verschaffen, daß dies gefahrlos möglich sei. Vielleicht hätte sie allein noch wagen dürfen, einzusteigen, obwohl der äußere Anschein eher dafür sprach, daß der Zug sogleich abfahren würde. Aber mit einem fünfjährigen,

noch dazu des Großstadtverkehrs ganz ungewohnten Kinde bedeutete ihr Verhalten eine gefährliche Unvorsichtigkeit. Hätte sie keines Bahnorganes habhaft werden können, um sich über die Einsteigmöglichkeiten zu informieren, so hätte sie eben einige Minuten auf den nächsten Zug warten sollen. Sie wollte ja nach Hause fahren und hatte also nichts zu versäumen. Wenn sie Eile hatte, so kann daraus allein allerdings, wie das Berufungsgericht zutreffend sagt, noch nicht geschlossen werden, daß sie auch unvorsichtig gewesen sein müsse. Aber auch wenn sie infolge des Überhörens der Warnungspfeife subjektiv der Meinung war, der Zug sei noch nicht abgefertigt und man könne ihn gefahrlos besteigen, sodaß ihre Eile nur das natürliche Bestreben jedes Reisenden darstellt, seinen Zug zu erreichen und zugleich die Erfüllung der in den Verkehrsvorschriften begründeten Pflicht, die Einsteigeoperation rasch durchzuführen, so ändert das nichts daran, daß sie, ehe sie mit einem kleinen Kind einstieg, sich überzeugen mußte, ob dies noch gefahrlos möglich sei. Daß kein Signal zu hören war, konnte mit demselben Recht als Zeichen, daß der Zug noch nicht abgefertigt worden sei, wie als Symptom dafür gedeutet werden, daß die Signale schon vorbei, aber während des Anmarsches zum Perron überhört worden seien. Auch wenn man daher an den Feststellungen der Untergerichte festhält und es vermeidet, im unzulässigen Gegensatz dazu, wie es die Revision tat, der Mutter der Klägerin "wahnsinnige Eile" und das Bewußtsein, daß der Zug unmittelbar vor der Abfahrt stehe, zu unterstellen, bleibt es doch richtig, daß ihre Handlungsweise unter den gegebenen Umständen fahrlässig und schuldhaft war. Ein Reisender, der zu einem abfahrbereiten Zug kommt, muß dann, wenn er (wie bei der Stadtbahn) nicht an Hand eines Fahrplanes die vorgeschriebene Abfahrtszeit kontrollieren und sich dadurch Rechenschaft geben kann, ob er schon zu spät gekommen sei, mit der jederzeitigen Abfahrt rechnen. Besteigt er den abfahrbereiten Zug, ohne sich verlässliche Überzeugung verschafft zu haben, daß der Zug noch nicht abgefertigt sei, so handelt er auf eigene Gefahr. In diesem Punkt erweist sich somit die Revision begründet und die Rechtsansicht der Untergerichte als unzutreffend. Da das Ausmaß des beiderseitigen Verschuldens sich etwa wie 3 : 1 verhält, da das Verschulden der Bahn, bzw. ihrer Organe jenes der klägerischen Mutter erheblich überwiegt, muß der Schaden in diesem Verhältnis aufgeteilt werden (§ 1304 ABGB.), sodaß der Klägerin drei Viertel der von ihr geforderten Renten, bzw. Kapitalsbeträge zuzusprechen waren und zugleich zu erkennen war, daß ihr Anspruch auf Zahlung einer Monatsrente aus dem Titel der verminderten Erwerbsfähigkeit mit drei Vierteln dem Gründe nach zu Recht besteht.

Anmerkung

Z23222

Schlagworte

Aufsichtsperson eines Deliktsunfähigen, Verschulden an Stadtbahnunfall, Aussteigen aus Stadtbahn, Unfall, Bahnsteigabfertiger der Stadtbahn, Deliktsunfähiger, Mitverschulden an Stadtbahnunfall, Einsteigen in Stadtbahn, Unfall, Ersatz für Beschädigung bei Stadtbahnunfall, Haftung der Stadtbahn bei Fehlen eines Bahnsteigabfertigers, Körperverletzung bei Stadtbahn, Mitverschulden, Stadtbahnunfall eines Deliktsunfähigen, Schadenersatz Stadtbahnunfall, Stadtbahn, Haftung bei Fehlen eines Bahnsteigabfertigers, Unfall beim Einsteigen in Stadtbahn, Unfall eines Deliktsunfähigen, Mitverschulden, Verhalten eines Deliktsunfähigen, Stadtbahnunfall, Verkehrsunfall, Stadtbahn, Verschulden geteiltes, Stadtbahnunfall eines Deliktsunfähigen, Zufall Verhalten eines Deliktsunfähigen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1950:0020OB00465.5.0710.000

Dokumentnummer

JJT_19500710_OGH0002_0020OB00465_5000000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2024 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at