

3. Ist eine Tarifbestimmung gültig, durch welche die Eisenbahn ihre Haftung für den Verlust von Kostbarkeiten auf einen Höchstbetrag beschränkt?

I. Zivilsenat. Urte. v. 24. Januar 1922 i. S. Reichseisenbahnfiskus (Bekl.) w. Oberrh. Verf. Akt.-Ges. (Rl.). I 213/21.

I. Landgericht Hannover. — II. Oberlandesgericht Celle.

Die Firma Schr. & Co. in S. sandte am 18. April 1920 mit der Eisenbahn eine Kiste, enthaltend Seide in Ballen, als beschleunigtes Eilgut an die Firma Gebr. Sp. in B. Im Frachtbrief ist der Wert der Ware auf „über 150 M pro Kilo“ und das Gesamtgewicht der Sendung auf 87 kg angegeben. Der Umfang der Kiste betrug 90 × 65 × 45 cm. Bei ihrem Eintreffen in B. wurde ihre Verraubung festgestellt; es fehlten an der Ware 25 kg. Die Firma Gebr. Sp. trat ihre Ansprüche aus dem Verlust der Ware an die Firma Schr. & Co. ab und diese wiederum übertrug ihren Schadenserzähanspruch auf die Klägerin, die den Betrag des Schadenserzähanspruchs auf 24867,05 M berechnete. Da der Beklagte ihr aber nur 3750 M vergütete und sich im übrigen auf die Haftungsbeschränkung des § 89 Abs. 2 EOB. und des Nachtrags V zum Deutschen Eisenbahngütertarif berief, wonach die Eisenbahn beim Verlust von Kostbarkeiten als Entschädigung nicht mehr als 150 M für das kg Ware zu zahlen habe, so erhob die Klägerin auf Zahlung von 21117,05 M nebst Zinsen Klage.

Das Landgericht erklärte den Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Berufung des Beklagten wurde vom Oberlandesgericht zurückgewiesen. Die Revision hatte Erfolg.

Gründe:

Die Entscheidung über die Revision hängt davon ab, ob die im Nachtrage V zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. Mai 1917 enthaltene Ausführungsbestimmung zu § 89 Abs. 2 EBD. rechtsgültig ist.

Diese Bestimmung ist auf folgender Grundlage zustande gekommen: Zu den im § 471 HGB. für zwingendes Recht erklärten Vorschriften gehört der § 456, wonach die Eisenbahn grundsätzlich für den Schaden haftet, der durch Verlust oder Beschädigung des Guts in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Über die Höhe des Schadenserzuges bestimmt der gleichfalls zwingendes Recht enthaltende § 457, daß der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen ist, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Abienung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte. Demgegenüber enthalten die §§ 459 fgg. Haftungsbeschränkungen. So bestimmt § 461 Abs. 1:

„Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife veröffentlicht werden, eine Preisermäßigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.“

In dem dann folgenden § 462 heißt es:

„Inwiefern für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Wertpapieren die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann, bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung.“

Im Anschluß an die §§ 461 Abs. 1, 462 HGB. wurde in die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 die Vorschrift des § 81 aufgenommen, die dahin lautet:

1. Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermäßigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Bahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.
2. Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Wertpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken.“

Diese Bestimmung ist sodann in die jetzt geltende Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 als § 89 übernommen worden, wobei der Absatz 2 die abgeänderte Fassung erhalten hat:

„Die Eisenbahn kann ferner die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gegenständen des § 54 Absf. (2) B Ziff. 1 zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken.“

Eine solche Beschränkung haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen erstmalig in dem oben erwähnten Nachtrage V zum Gütertarif, Tarif Teil I, Abt. A, getroffen, indem sie zu § 89 Absf. 2 EBD. eine neue Ausführungsbestimmung des Inhalts erlassen haben:

„Für die in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) B 1 genannten Kunstgegenstände wird bei Verlust, Minderung oder Beschädigung keine höhere Entschädigung als von 5000 *M* für den einzelnen Gegenstand, für die übrigen dort genannten Gegenstände keine höhere Entschädigung als von 150 *M* für das kg der Ware geleistet.“

In dem vorerwähnten § 54 Absf. 2 B 1 EBD. sind unter den nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen genannt: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, Münzen und Papiere mit Gelbwert, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien sowie andere Kostbarkeiten; ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß, Kunstaltertümer. Das Verzeichnis dieser Gegenstände geht in der gleichfalls durch den Tarifnachtrag V eingeführten neuen Ausführungsbestimmung II zu § 54 Absf. 2 B 1 noch etwas mehr ins einzelne. Genannt werden auch dort „Kostbarkeiten“, und zwar mit dem Zusatz: „d. h. Gegenstände, bei denen der Wert für 1 kg der Ware 150 *M* übersteigt“.

Das Berufungsgericht läßt es nun dahingestellt, ob die in Verlust geratene Ware die gesetzlichen Voraussetzungen für den Begriff einer Kostbarkeit erfüllte. Zur Verurteilung des Beklagten gelangt es schon deshalb, weil es die Ausführungsbestimmung zu § 89 Absf. 2 EBD. für rechtsunwirksam und deshalb den Einwand des Beklagten, daß er durch Zahlung von 150 *M* für das kg der verloren gegangenen Ware seine Haftpflicht voll erfüllt habe, für hinfällig erachtet. Die vermeintliche Unwirksamkeit der Ausführungsbestimmung begründet das Berufungsgericht im Anschluß an Eger, EBD. 3. Aufl. § 89 Anm. 480, folgendermaßen: Aus der verschiedenartigen Fassung der §§ 461, 462 HGB., die einen gewissen Gegensatz erkennen lasse, gehe deutlich hervor, daß den Eisenbahnen zwar bei Einführung der im § 461 näher umschriebenen Ausnahmetarife das Recht zur Beschränkung ihrer Haftpflicht auf einen Höchstbetrag verliehen, ein gleiches Recht aber in Ansehung der von ihnen beförderten Kostbarkeiten usw.

im § 462 nicht zugebilligt worden sei. Hier sei die Befugnis zur Festsetzung eines Höchstbetrags der Haftung der Eisenbahnverkehrsordnung selbst vorbehalten worden. Auch wenn der Wortlaut des § 461 dem Art. 35 des IntZrÜb. angepaßt sein möge, sei nicht einzusehen, weshalb der Gesetzgeber nicht die gleiche Fassung auch dem § 462 gegeben haben sollte, wenn er wirklich die Absicht gehabt hätte, den Eisenbahnen auch in dem hier behandelten Falle die gleiche Befugnis einzuräumen. Der Versuch von Kundnagel, Haftung der Eisenbahn S. 207, aus dem Gebrauche des Wortes „inwieweit“ in § 462 eine Befugnis der Eisenbahnverkehrsordnung zur Übertragung der Höchstbetragsfestsetzung auf die Eisenbahn zu folgern, sei gekünstelt und nicht überzeugend, da „inwieweit“ gleichbedeutend sei mit „bis zu welcher Grenze“, nicht aber mit „in welcher Weise“ und „unter welchen Formen“. Vor allem aber widerspreche eine solche Auslegung dem § 471, der jede Abänderung der Haftpflicht der Eisenbahn zuungunsten des Publikums untersage und es deshalb nicht zulasse, daß eine ausnahmsweise Haftpflichtbeschränkung, für die nur der Weg der Rechtsverordnung seitens einer unparteiischen Behörde vorgesehen worden sei, dem einseitigen, willkürlichen Ermessen der unmittelbar beteiligten Eisenbahnen überantwortet werde. Deshalb müsse, mangels einer klaren Vorschrift des HGB. selber, die Befugnis der EBD. zur Delegation ihrer Rechte auf die Eisenbahn verneint werden.

Diese Ausführungen berücksichtigen nicht in genügender Weise die Entstehungsgeschichte des § 462 HGB. und des § 89 EBD. Eine den §§ 461, 462 HGB. entsprechende Vorschrift enthielt das Altg. DGOB. nicht; vielmehr gestattete es im Art. 427 Nr. 1 den Eisenbahnen ganz allgemein die vertragsmäßige Festsetzung, daß der der Schadensberechnung zugrundezulegende Wert den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Wert des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im voraus bestimmten Normalfuß nicht übersteigen solle. Der Eisenbahn stand danach zwar das Recht zu, für die Höhe ihrer Haftung Normalfüße einzuführen; sie haftete aber dessen ungeachtet bis zum vollen Wert des Guts, wenn der Absender, was ganz in seinem Belieben stand, eine entsprechend höhere Wertangabe in den Frachtbrief usw. aufgenommen hatte. Im Gegensatz hierzu stellte sich das HGB. von 1897 nach dem Vorgange des IntZrÜb. (Art. 34) auf den Standpunkt, daß die Eisenbahn grundsätzlich für den gemeinen Wert des Guts einzustehen habe. Beschränkungen der Haftpflicht auf einen Höchstbetrag erklärte es nur in den Fällen der §§ 461 und 462 sowie § 465 Abs. 2 (Betr. Reisegepäck) für zulässig. Mit diesen Beschränkungen lehnte es sich, wie die Denkschrift S. 271, 272, 273 ergibt, bewußt an ältere Bestimmungen anderer Rechtsquellen an. Den § 461 nahm es aus dem IntZrÜb.

her und gab ihm den gleichen Inhalt und im wesentlichen auch die gleiche Fassung, wie sie der Art. 35 des Übereinkommens aufwies. Hinsichtlich des § 462 (454 des Entwurfs) heißt es in der Denkschrift S. 272, es solle durch ihn aus Gründen der Billigkeit und der Zweckmäßigkeit ermöglicht werden, daß auch für den Fall des Verlusts oder der Beschädigung von Kostbarkeiten usw. die Ersatzleistung „nach näherer Anordnung der Eisenbahnverkehrsordnung“ auf einen bestimmten Höchstbetrag beschränkt werde, zumal es auch im Interesse des Publikums liege, daß die Eisenbahnen in die Lage versetzt würden, mit Rücksicht auf die Beschränkung des für Wertfachen zu leistenden Schadensersatzes die besonderen Bedingungen für die Beförderung solcher Gegenstände zu erleichtern. Die fragliche Beschränkung der Haftung für Wertfachen sei bereits in dem österreichisch-ungarischen Betriebsreglement vorgeesehen, das im übrigen fast durchweg mit der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung übereinstimme. Im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892 (vgl. Rinaldini, Kommentar zu diesem Reglement S. 380) enthält nun der § 81, dessen erster Absatz wörtlich mit dem § 81 EVO. vom 15. November 1892 übereinstimmt, einen zweiten Absatz, der wörtlich lautet:

„Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung der im § 50 B 2 Abs. 1 bezeichneten Gegenstände zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Maximalbetrag zu beschränken.“

Genau dieser Vorschrift angepaßt ist der auf Grund des § 462 HGB. zuerst in die Eisenbahnverkehrsordnung von 1899 eingefügte Abs. 2 des § 81, der demnächst, wie bereits oben angeführt, mit gleichem Inhalt, wenn auch mit etwas veränderter Fassung, als Absatz 2 des § 89 in die Eisenbahnverkehrsordnung von 1909 übergegangen ist.

Der in vorstehendem mitgeteilte Entwicklungsgang gibt eine einleuchtende Erklärung dafür, weshalb der § 461 HGB. seine besondere Fassung erhalten hat, und weshalb die abweichende Fassung des § 462 auch dann gewählt sein kann, wenn der Wille des Gesetzgebers schon von vornherein darauf gerichtet war, die Eisenbahnen selbst zu dem für die Festsetzung des Höchstbetrags schließlich zuständigen Faktor zu machen. Denn der § 461 sollte dem Art. 35 IntsrÜb. gleichen, und der § 462 sollte die Grundlage dafür bilden, daß eine dem § 81 Abs. 2 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements genau entsprechende Vorschrift auch in die Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen werden konnte. Der Gesetzgeber hat also den § 462 in das HGB. bemußt zu dem Zwecke aufgenommen, auch in bezug auf einen Haftungshöchstbetrag für Kostbarkeiten die Möglichkeit einer Übereinstimmung zwischen der Eisenbahnverkehrsordnung und dem österreichisch-ungarischen Betriebsreglement zu schaffen. Hieraus ergibt sich, daß der Gesetzgeber

von vornherein damit gerechnet und gewollt hat, daß die Eisenbahnverkehrsordnung auf Grund der im § 462 vorgesehenen Ermächtigung den Höchstbetrag nicht selbst festsetzen, sondern ungeachtet des § 471 ihre Festsetzung den Eisenbahntarifen überlassen sollte. Dem entspricht auch die in ihrer Wortfassung etwas auffällige Ausdrucksweise des § 462, der der Eisenbahnverkehrsordnung die Bestimmung darüber überträgt, inwieweit die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag „beschränkt werden kann“. Sollte die Verkehrsordnung diese Beschränkung selbst regeln, so hätte, wie Mundnagel (Haftung der Eisenbahn 2. Aufl. S. 207) mit Recht hervorhebt, der Gesetzgeber sich anders ausdrücken und statt „beschränkt werden kann“ etwa „zu beschränken ist“ setzen müssen (vgl. auch § 466 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3). Die jetzige Fassung des § 462 enthält sprachlich nicht nur eine, sondern zwei Ermächtigungen. Das deutet daraufhin, daß die Bestimmung des Höchstbetrags nicht durch die Eisenbahnverkehrsordnung selbst zu erfolgen brauchte, sondern von ihr einem erst noch zu bestimmenden Dritten überlassen werden durfte. Als solcher konnte nach Lage der Sache nur die Eisenbahn selbst in Betracht kommen.

Die hier vertretene Ansicht findet eine weitere Unterstützung in den Ausführungen der Denkschrift (S. 273) zu § 465 Abs. 2 HGB. (§ 457 Abs. 2 des Entwurfs), der ähnlich dem § 462 folgenden Wortlaut hat:

„Inwieweit für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann, bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung.“

Zur Begründung dieser im Allg. HGB. fehlenden und auch in der EBN. von 1892 nicht vorhandenen Vorschrift führt die Denkschrift aus: In einzelnen Fällen, in denen es mit Rücksicht auf die Eigenartigkeit der Betriebsverhältnisse angezeigt erschienen sei, beispielsweise im Berliner Vorortverkehr, sei bereits auf dem im Abs. 2 der Eingangsbestimmungen der Verkehrsordnung vorgesehenen Wege (d. h. auf Grund besonderer, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts bewilligter „abweichender Bestimmungen“) eine Regelung in der gedachten Richtung erfolgt. Gegenüber den Bestimmungen des Entwurfs würde dies ohne einen besonderen Vorbehalt, wie er im § 457 Abs. 2 des Entwurfs gemacht sei, künftig nicht mehr zulässig sein; es erscheine aber wünschenswert, Einrichtungen nicht ohne weiteres auszuschließen, bei denen es sich darum handle, eine auch im Interesse des Publikums liegende, besonders einfache Art der Aufgabe und der Beförderung des Reisegepäcks zu ermöglichen. Zutreffend weist die Revision darauf hin, daß hier der „Vorbehalt“ des Handelsgesetzbuchs nur dazu dienen soll, die zwingende Vorschrift des mehrerwähnten

§ 471 HGB. für einzelne Fälle, in denen eine Abweichung von der Regel geboten erscheint, auszuschließen, daß aber die Regelung im Einzelfalle, wie schon vorher unter der Herrschaft des alten Rechts, nicht durch die Eisenbahnverkehrsordnung, sondern durch „abweichende Bestimmungen“ der Eisenbahnen mit Bewilligung der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichseisenbahnamts erfolgen sollte. Demgemäß bestimmt § 35 Abs. 2 Satz 1 EBN., daß die Eisenbahn bei besonderen Betriebsverhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken kann. Auch in dieser Vorschrift hat sich die Eisenbahnverkehrsordnung in bezug auf die Form, in der im einzelnen Falle die Regelung vor sich gehen soll, genau an das ältere Vorbild gehalten. Wie für die Festsetzung des Höchstbetrags unter der Herrschaft des alten Rechts, insbesondere der Eisenbahnverkehrsordnung von 1892, die dortigen Eingangsvorschriften Abs. 2 Satz 2 betreffend „abweichende Bestimmungen“ als maßgebend erachtet worden sind, so hat auch die Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 im § 35 Abs. 2 Satz 1 eine Form vorgegeschrieben, die im einzelnen mit der Formvorschrift des § 2 Abs. 2 über „Abweichungen“ genau übereinstimmt. Im übrigen aber verzichtet sie darauf, die Frage der Höchstbetragsfestsetzung selbständig zu regeln, sondern überläßt die Regelung im Einzelfalle den beteiligten Bahnen, wie es auch zweifellos dem aus der Denkschrift zu entnehmenden Willen des Gesetzgebers entsprach. Dies erscheint, wie die Revision zutreffend ausführt, auch für die Auslegung des § 462 HGB. von Erheblichkeit. In den §§ 462 und 465 Abs. 2 ist die der Eisenbahnverkehrsordnung zugewiesene Befugnis mit gleichen Worten bezeichnet. Hinsichtlich des § 465 Abs. 2 ergibt nun die Denkschrift klar, daß die Eisenbahnverkehrsordnung die Höchstbetragsfestsetzung nicht selbst hat vornehmen, sondern den beteiligten Eisenbahnen hat überlassen sollen. Das spricht in hohem Maße dafür, daß die gleiche Absicht beim Gesetzgeber auch in bezug auf die Handhabung des § 462 bestanden hat.

Nach alledem erscheint es dem Willen des Gesetzgebers entsprechend, wenn die Vorschrift des § 462 dahin ausgelegt wird, daß der Eisenbahnverkehrsordnung in der Regelung der Höchstbetragsfestsetzung freier Spielraum gelassen, ihr besonders auch gestattet sein sollte, sich der näheren Bestimmung des Höchstbetrags ganz zu enthalten und die Befugnis hierzu auf die Eisenbahnen weiter zu übertragen. Bedenken gegen eine solche Auslegung würden allerdings bestehen, wenn sie mit dem Wortlaut des Gesetzes oder mit dem Zusammenhange der Rechtsätze, in deren System die Vorschrift ein Glied bildet, oder mit den Anforderungen des Verkehrs unvereinbar wäre.

Keiner dieser Gesichtspunkte greift hier durch. Der Wortlaut der Vorschrift ist so allgemein gehalten, daß er die Bewegungsfreiheit der Verkehrsordnung in keiner Weise beschränkt. Insbesondere enthält er keinen Hinweis darauf, daß die Eisenbahnen von der Befugnis zur Bestimmung des Höchstbetrags gänzlich ausgeschlossen sein sollten, oder daß zum mindesten die Verkehrsordnung die Richtlinien und Grenzen festsetzen müßte, innerhalb deren eine Mitwirkung der Eisenbahnen zugelassen werden dürfte. Vielmehr spricht die im Gesetzeserte enthaltenen zweifache Ermächtigung, auf die bereits oben hingewiesen wurde, dafür, daß die Eisenbahnverkehrsordnung zur Weiterübertragung ihrer Befugnisse berechtigt sein sollte. Etwas Gegenteiliges läßt sich auch nicht aus dem Gebrauch des Wortes „inwieweit“ am Anfange der Vorschrift folgern. Dieses Wort wird in der Gesetzes- und Gerichtssprache vielfach gebraucht, um möglichst umfassend zu wirken; es erschöpft sich, wie auch immer seine rein grammatikalische Entstehung sein mag, keineswegs in der vom Berufungsgericht ihm zugeschriebenen engen Bedeutung „bis zu welcher Grenze“.

Ebenso wenig zwingt der innere Zusammenhang der einzelnen Rechtsätze des Handelsgesetzbuchs über die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn zu einer einengenden Auslegung des § 462. Denn in einer nicht geringen Anzahl von Bestimmungen wird der Eisenbahn die Möglichkeit gewahrt, Tarifanordnungen zu treffen, die für das Bestehen und den Umfang ihrer Ersatzpflicht von wesentlicher Bedeutung sind (vgl. §§ 459, 461).

Es läßt sich auch nicht ohne weiteres sagen, daß wichtige Verkehrsinteressen verletzt würden, wenn die Festsetzung des Höchstbetrags in das Ermessen der Eisenbahn gestellt wird. Wichtig ist es allerdings, daß eine unparteiische Reichsbehörde, wie seinerzeit der für den Erlass der Eisenbahnverkehrsordnung zuständige Bundesrat, in höherem Maße zur Abwägung der Anforderungen des Allgemeinwohls und zum gerechten Ausgleich zwischen den widerstreitenden Belangen der Eisenbahn und ihrer Auftraggeber geeignet ist, als die Eisenbahn selbst, deren Streben naturgemäß auf eine Beschränkung ihrer Ersatzpflicht gerichtet ist. Ein derartiges Bestreben wird sich unter ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen, wie Deutschland sie gegenwärtig durchlebt, ganz besonders fühlbar machen. Auf der anderen Seite steht aber die Erwägung, daß sich die Eisenbahnen durch einfache Tarifänderungen in Zeiten häufiger starker Valuta- und Wertschwankungen leichter den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs anpassen können, und daß dem Bundesrat oder den jetzt an seine Stelle getretenen Behörden (Art. 91 RVerf., RD. v. 29. Oktober 1920, RGHl. S. 1859) kraft der ihnen durch § 462 HGB. beigelegten Befugnis immerhin die Möglichkeit gewahrt ist, durch Abänderung der Eisenbahnverkehrsordnung einem miß-

bräuchlichen, verkehrswidrigen Vorgehen der Eisenbahnen zu steuern. Dadurch wird jedenfalls die Gefahr, die sich aus einer im Sinne des Beklagten erfolgenden Auslegung des § 462 ergeben könnte, auf ein geringes, der Zulässigkeit einer solchen Auslegung nicht entgegenstehendes Maß beschränkt.

Von entscheidendem Einfluß ist es auch nicht, daß die Auslegung, die in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) B. 1 EBD. laut Tarifnachtrag V dem Begriff „Kostbarkeit“ gegeben wird und darunter alle Gegenstände mit mehr als 150 *M* Kilogrammwert begreift, wegen Verstoßes gegen zwingende gesetzliche Vorschriften des Handelsgesetzbuchs nichtig ist (RGZ. Bd. 101 S. 84). Denn dieser Umstand schließt es nicht aus, die Ausführungsbestimmung zu § 89 EBD., falls sie rechtswirksam zustande gekommen ist, auf diejenigen Gegenstände anzuwenden, die im Sinne des Gesetzes als Kostbarkeiten anzusehen sind.

Endlich erscheint auch die Erwägung nicht zutreffend, daß die in der Ausführungsbestimmung getroffene Höchstbetragsfestsetzung auf 150 *M* für das kg Ware nichtig sei, weil sie dem gegenwärtigen Stande der deutschen Valutaverhältnisse in keiner Weise gerecht werde und daher in unbilliger und unzulässiger Weise gegen die Belange der Versender wertvoller Güter verstoße. Dem ist vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt entgegenzuhalten, daß es nicht unbedingt erforderlich erscheint, den Höchstbetrag so hoch zu bemessen, daß der Versender beim Verlust von Kostbarkeiten eine ausreichende Entschädigung erhält. Es bleibt zu berücksichtigen, daß die Eisenbahn für die Beförderung von Kostbarkeiten keine besonderen Tariffätze erhält, und daß anderseits die große Masse der mit der Eisenbahn beförderten Güter auch unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen einen Kilogrammwert von 150 *M* nicht erreicht. Deshalb kann es, auch wenn das Gesetz grundsätzlich die Haftung der Eisenbahn für den gemeinen Wert ausspricht, doch nicht als schlechthin unzulässig, insbesondere nicht als gegen die guten Sitten verstoßend (§ 138 BGB.) angesehen werden, wenn der Höchstbetrag, zu dem die Eisenbahn für Kostbarkeiten haften soll, nur auf 150 *M* für 1 kg der Ware bestimmt wird. Das hierbei zutage tretende Ergebnis, daß die Eisenbahn unter Umständen für gewöhnliches Frachtgut eine höhere Entschädigung leisten muß, als den für Kostbarkeiten geltenden Höchstfuß, mag auf den ersten Blick befremden. Es findet seine Erklärung aber in der Eigenart der Bestimmung eines Höchstfußes. Als gesetz- oder sittenwidrig kann es nicht bezeichnet werden, zumal kein Anhalt dafür besteht, daß der bezeichnete Übelstand vermieden werden könnte, wenn die Festsetzung des Höchstbetrags der Haftung in der Eisenbahnverkehrsordnung selbst erfolgen würde.

Hiernach versagen alle Angriffe, die von der Klägerin, vom Berufungsgericht und auch im Schrifttum (vgl. Eger, *EBD.* Anm. 480 zu § 89, Senckpiel im *Recht* 1919 Sp. 364, 1910 Sp. 201, Finger in *JW.* 1921 S. 516, Herzer *EBD.* Anm. 3 zu § 81) gegen die Rechtsbeständigkeit der Ausführungsbestimmung zu § 89 *EBD.* erhoben werden. Beruht diese aber auf ordnungsmäßiger gesetzlicher Grundlage, so steht ihrer Wirksamkeit auch der § 471 *HGB.* nicht entgegen.