

82. Unter welchen Umständen gehört die Gefahr des Diebstahls nicht zu den mit der Beförderung in offenen Eisenbahnwagen verbundenen Gefahren?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 21. Oktober 1922 i. S. Th. (Rl.) w. Reichseisenbahnfiskus (Bekl.). I 27/22.

I. Landgericht Stettin, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 25. November 1920 versandte St. in Stettin zwei Personenkraftwagen als Frachtgut mit der Eisenbahn nach Hannover. Die Kraftwagen wurden in einem offenen Eisenbahnwagen verladen, mit Planen bedeckt und mit Lattengestellten umgeben. Nach der Behauptung des Klägers sollen sie auch verschlossen gewesen und die Planen so befestigt gewesen sein, daß sie nur gewaltjam gelöst werden konnten. Bei Ankunft der Sendung in Hannover waren an beiden Kraftwagen die Sitzleder in einem Umfange von 0,50 × 0,70 m herausgeschnitten. Der Kläger, bei dem St. gegen die Gefahren der Beförderung Versicherung genommen hatte, hat den entstandenen Schaden gedeckt. Die Höhe des Schadens hat er auf 8630 *M* angegeben und auf Zahlung dieses Betrags Klage erhoben.

Das Landgericht erklärte den Klagenspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Auf die Berufung des Beklagten wies aber das Oberlandesgericht die Klage ab. Die Revision des Klägers hatte Erfolg.
Gründe:

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß die beiden Kraftwagen nach den Vorschriften des Deutschen Eisenbahngütertarifs in offenen Wagen zu befördern waren, und deshalb die Eisenbahn für den Schaden, der aus der Gefahr dieser Beförderungsart entsteht, nicht zu haften hat (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB., § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO.). Es befindet sich auch in Übereinstimmung mit der festen Rechtsprechung des Reichsgerichts, wenn es die Gefahr des Diebstahls zu denjenigen Gefahren rechnet, die unter gewöhnlichen Verhältnissen mit der Be-

förderung in offenen Wagen verbunden zu sein pflegen (RGZ. Bd. 100 S. 84, Bd. 104 S. 48, 282). Nicht genügend berücksichtigt hat es aber, daß nicht schlechthin jeder Diebstahl an Frachtgut, das in offenen Wagen befördert wird, auf diese Beförderungsart zurückgeführt werden darf, sondern daß durch die besonderen Umstände des Einzelfalls, besonders durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen, die Gefahr des Diebstahls wesentlich verringert und auf ein Maß herabgemindert sein kann, das die auch bei der Beförderung in geschlossenen Wagen immer noch vorhandene Diebstahlgefähr nicht übersteigt. Deshalb muß in jedem einzelnen Falle geprüft werden, ob nach den besonderen Umständen, namentlich im Hinblick auf die Verladungs- und Verpackungsart, noch ein genügender Anhalt dafür vorhanden ist, daß durch die Beförderung in offenen Wagen die Diebstahlgefähr erhöht wurde (RGZ. Bd. 104 S. 48, RG. Urt. v. 8. Februar 1922 I 401/21, i. Recht 1922 Nr. 1281).

Nach dieser Richtung enthält das Berufungsurteil folgende Ausführungen: Die Verpackungsart habe die Diebstahlgefähr nicht ausgeschlossen. Die Kraftwagen seien als solche auch unter den drei Decken zu erkennen gewesen, mit denen sie versehen gewesen seien. Ebensovienig sei ein hinreichender Schutz gegen die Diebstahlgefähr durch die Befestigung der Decken an der Außenseite des Eisenbahnwagens und die Aufführung von Lattengestellen um die Kraftwagen geschaffen worden. Diese sich der Ausführung des Diebstahls in gewissem Maße entgegenstellenden Hindernisse hätten vom Diebe unbeschwerd beseitigt werden können; sie schlossen also nicht die Möglichkeit aus, daß „den Umständen nach“ der Schaden aus der Beförderung in einem offen gebauten Eisenbahnwagen habe entstehen können. Diese Möglichkeit habe selbst dann bestanden, wenn die Kraftwagen geschlossen gewesen seien und zwecks Ausführung des Diebstahls gewaltsam hätten geöffnet werden müssen.

In diesen Ausführungen wird die Frage, ob die Gefahr des Diebstahls mit der Beförderung im offenen Wagen verbunden war (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 StGB., § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO.), vermischt mit der im Abs. 2 derselben Gesetzesvorschriften behandelten weiteren Frage, ob der Schaden den Umständen nach aus der Beförderung in offenen Wagen anhaftenden Gefahr entstehen konnte. Eine Erhöhung der Diebstahlgefähr tritt bei der Beförderung in offenen Wagen im Vergleich zur Beförderung in geschlossenen Wagen nur dann ein, wenn nicht die größere Gefährdung von vornherein durch geeignete Gegenvorkehrungen wieder ausgeglichen wird. Es ist deshalb in Fällen der vorliegenden Art zunächst zu fragen, ob die Art der Verladung des Guts im offenen Wagen eine solche war, daß das Gut der Gefahr des Diebstahls dadurch in höherem Maße ausgesetzt wurde, als wenn

es in einem geschlossenen Wagen befördert worden wäre. Erst wenn diese Frage bejaht wird, entsteht die weitere Frage, ob die näheren Umstände, unter denen der Schaden entstanden ist, also besonders die Art der Ausführung des Diebstahls, der Möglichkeit Raum geben, daß die Beförderung auf offenen Wagen den Anlaß zur Verübung des Diebstahls geboten habe. In dieser Hinsicht ist das Berufungsurteil nicht einwandfrei, da es die Diebstahlsgefahr als verbunden mit der Beförderung in offenen Wagen deshalb ansieht, weil die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen nicht ausgereicht hätten, um die Möglichkeit eines Diebstahls auszuschließen. Es hätte vielmehr vorerst prüfen müssen, ob die Maßnahmen nicht wenigstens genügten, um die Diebstahlsgefahr soweit herabzumindern, daß sie nicht höher als bei der Beförderung in geschlossenen Wagen einzuschätzen war. Hierzu hätte es des näheren Eingehens auf die einzelnen zur Abwendung von Diebstählen, namentlich solchen im Innern der Kraftwagen, getroffenen Vorkehrungen bedurft.