

7. Findet das preussische Gesetz betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen vom 2. Juni 1902 Anwendung auf die in privatrechtlichem Vertragsverhältnis beschäftigten Eisenbahnhilfsbeamten?

III. Zivilsenat. Ur. v. 24. November 1922 i. S. R. (Rl.) v. Deutsches Reich (WeL). III 82/22.

I. Landgericht I Berlin. — II. Kammergericht baselbst.

Der Kläger stand seit dem 10. Oktober 1905, zunächst als Schlosser, dann vom 10. Oktober 1906 ab als Hilfsheizer und vom 1. April 1909 ab als Lokomotivheizer im Eisenbahndienst. Mit Ablauf des Jahres 1913 wurde er, als wegen eines Nervenleidens dienstunfähig, unter Bewilligung einer Pension für drei Jahre entlassen. Er behauptet, daß seine Dienstunfähigkeit durch mehrere Unfälle verursacht worden sei, die er im Eisenbahnbetrieb erlitten habe, und erhebt Pensionsansprüche in erster Reihe nach Maßgabe des Beamten-Unfallfürsorgegesetzes, hilfsweise gemäß dem Pensionsgesetz. In beiden Vorinstanzen wurde die Klage abgewiesen. Auch die Revision blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Das Landgericht wie das Berufungsgericht erachten für erwiesen, daß der Kläger infolge eines Unfalls, den er am 9. Januar 1907 im Eisenbahnbetrieb erlitten hatte, von einem schweren Nervenleiden befallen worden ist und daß dieses Leiden seine Dienstunfähigkeit verursacht hat. Sie erklären aber diesen Unfall für nicht geeignet, die Ansprüche des Klägers zu begründen, weil er zur Zeit des Unfalls noch nicht Beamter gewesen sei, sondern in einem privatrechtlichen Dienst-Arbeits-Verhältnis zum Beklagten gestanden habe.

Die Revision führt aus, das Berufungsgericht habe zu Unrecht verneint, daß der Kläger bereits zur Zeit dieses Unfalls die Eigenschaft eines Beamten im Sinn des Unfallfürsorgegesetzes besessen habe. Dem Berufungsgericht ist jedoch hinsichtlich dieser Frage im Ergebnis, wenn auch nicht überall in der Begründung, beizutreten. Das Berufungsgericht stellt unangefochten fest, daß der Kläger nach dem Wortlaut der Annahmeverhandlung vom 15. Oktober 1906 als Hilfsheizer außerhalb des Beamtenverhältnisses für Lokomotivzwecke im Staatseisenbahndienst angenommen und dementsprechend in der amtlichen Standsliste bis zu dem Zeitpunkt seiner Ernennung zum etatsmäßigen Lokomotivheizer, dem 31. März 1909, als im Staatseisenbahndienst außerhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigt aufgeführt worden ist. Es erklärt den hierin kundgegebenen Willen der Eisenbahnverwaltung, nur ein Arbeits-, nicht ein Beamtenverhältnis zu schaffen, für entscheidend, weil dafür, daß dem Kläger eine bahnpolizeiliche Befugnis beigelegt worden wäre — was zu einer anderen rechtlichen Beurteilung führen könnte —, nichts vorgebracht worden sei. Gegenüber dieser letzteren Erwägung weist die Revision mit Recht darauf hin, daß nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau-

und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (RGBl. S. 387) — vgl. § 45 Abs. 1 Nr. 10, § 74 — die Lokomotivheizer und deren Vertreter gleich andern im Eisenbahndienst beschäftigten Personen, auch wenn sie nur als Arbeiter angenommen sind, Eisenbahnbetriebsbeamte und als solche Eisenbahnpolizeibeamte sind. Diese Übertragung polizeilicher Funktionen hat nun nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats — vgl. außer dem vom Berufungsgericht angeführten Urteil vom 6. Mai 1910 III 281/09 (JW. 1910 S. 663 Nr. 33) besonders RGZ. Bb. 84 S. 368, Bb. 89 S. 297, Bb. 99 S. 267, Bb. 104 S. 261, Urteil vom 12. Mai 1916 III 25/16 (JW. 1916 S. 1020 Nr. 8), vom 12. März 1920 III 381/19 (JW. 1920 S. 556 Nr. 9), vgl. ferner auch RGZ. Bb. 6 S. 108, Bb. 26 S. 28 — im allgemeinen die Bedeutung, daß sie dem mit der Ausübung der öffentlichen Gewalt Betrauten die Eigenschaft eines Beamten verleiht, und zwar nicht nur nach außen hin, sondern auch im Innenverhältnis zwischen dem Angestellten und der Körperschaft, welche ihn angestellt hat. Bei den sog. Eisenbahnunterbeamten, zu denen auch die Lokomotivhilfsheizer gehören, gebietet jedoch die positive gesetzliche Regelung, welche in der Eigenart des Beschäftigungskreises dieser Personen ihren inneren Grund hat, eine abweichende Beurteilung.

Die regelmäßige Tätigkeit dieser Personen, der Heizer, Dremsler, Schaffner usw., ist eine mechanische, untergeordnete; sie dient den Zwecken der Eisenbahnverwaltung als einer Verkehrsanstalt. Sie wurde und wird in gleicher Weise auch von Angestellten der Privateisenbahnen ausgeübt. Sie wurden und werden herkömmlicherweise auch im Staatseisenbahndienst zunächst als Arbeiter, also im privatrechtlichen Dienstverhältnis angenommen und erst nach längerer Bewährungsfrist, nach Erlangung der für ihren Dienst, besonders in gehobener Stellung, erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten als Beamte angestellt. Die regelmäßige Art ihrer Tätigkeit steht ihrer Beschäftigung außerhalb des Beamtenverhältnisses nicht entgegen. Im Interesse der Verkehrssicherheit aber sind sie zu Bahnpolizeibeamten bestellt; es sind ihnen damit obrigkeitliche Befugnisse übertragen, von denen sie je nach der Art ihrer Tätigkeit mehr (wie z. B. die Schaffner) oder weniger (wie die Hilfsheizer) Gebrauch zu machen in die Lage kommen. Die Eisenbahnverwaltung sah sich jedoch hierdurch nicht veranlaßt, die Anstellungsverhältnisse dieser Personen zu ändern, ihnen mit der Übertragung dieser polizeilichen Aufgaben und Befugnisse ohne weiteres die Rechtsstellung als Beamte zu verleihen. Diese Regelung der Verhältnisse, welche den bahnpolizeilichen Dienst dieser Personen als etwas neben ihrer Haupttätigkeit Einhergehendes, für ihre dienstliche Stellung nicht Entscheidendes hinstellt, und welche nach der Begründung zu den nachfolgenden zu erwähnenden Gesetzesvorschriften zum Teil auch durch

die Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Personen bestimmt wurde, hat nun ihre Billigung durch Art. V des Abänderungsgesetzes vom 27. Mai 1907 zum preussischen Pensionsgesetze vom 27. März 1872 erhalten.

Dieser Art. V bestimmt in Erweiterung des § 19 des Gesetzes vom 27. März 1872/20. März 1890, daß mit königlicher Genehmigung nach Maßgabe der §§ 13—18 auf die pensionsfähige Dienstzeit auch angerechnet werden kann „die Zeit, während welcher ein Beamter vor seiner Anstellung ununterbrochen im privatrechtlichen Vertragsverhältnis eines Dienstverpflichteten dem Staate gegen unmittelbare Bezahlung aus der Staatskasse Dienste geleistet hat, insofern er mit Aussicht auf dauernde Verwendung ständig und hauptsächlich mit den Dienstverrichtungen eines Beamten betraut gewesen ist und diese Beschäftigung zu seiner Anstellung geführt hat“. Die Begründung zu diesem Artikel — Herrenhaus, Session 1907, Druck. Nr. 29 S. 11 — sagt, daß er eine insbesondere für die Eisenbahnverwaltung als Bedürfnis anerkannte Ergänzung des § 19 bezwecke, daß ohne die in § 19 vorgesehene Anrechnung mit königlicher Genehmigung, abgesehen von den in den §§ 14—17 des Pensionsgesetzes behandelten Fällen, nur diejenige Dienstzeit zur Anrechnung komme, während welcher der Pensionär zum Staat im öffentlichrechtlichen Verhältnis eines unmittelbaren Staatsbeamten gestanden habe, und daß nach den dienstpragmatischen Bestimmungen zu entscheiden sei, ob ein Beamtenverhältnis vorliege, die Ablehnung des Staatsdienereibes hierfür aber kein sicheres Merkmal sei. Sie fährt dann wörtlich fort: „In der Staatsverwaltung gibt es nun zahlreiche Personen, welche — nach oder ohne Vereidigung — zwar im wesentlichen mit gleichen Funktionen, wie sie in demselben Verwaltungszweig ständig von Beamten wahrgenommen werden, betraut sind, gleichwohl aber zum Staat nicht im Verhältnis eines Beamten, sondern im privatrechtlichen Vertragsverhältnis eines Dienstverpflichteten stehen. Hierzu gehören insbesondere die Hilfsfunktionäre der Eisenbahnverwaltung, wie Hilfsheizer, -bremsler, -weichensteller, -schaffner usw., welche — zum Teil nach Ableistung des Staatsdienereibes mit Rücksicht auf ihre Verwendung als Bahnpolizeibeamte — teils vorübergehend oder nebenbei, teils ständig und hauptsächlich Beamtenfunktionen wahrzunehmen haben und zum großen Teil nach Jahren in gleichartige Beamtenstellungen einrücken.“ Der Artikel ist in der ungeänderten Fassung des Entwurfs in das Gesetz aufgenommen worden. Weder im Herrenhause noch im Abgeordnetenhause ist gegen ihn oder seine Begründung Widerspruch erhoben worden. Aus der Bestimmung des Art. V, der dadurch geschaffenen Fassung des § 19 Abs. 1 des Pensionsgesetzes, ergibt sich zweifellos, daß die dort bezeichneten Personen, obwohl sie „ständig und hauptsächlich mit den Dienst-

verrichtungen eines Beamten betraut gewesen sind“, doch nur als im privatrechtlichen Vertragsverhältnis stehend behandelt werden, daß sie also nicht als Beamte im Sinn des Pensionsgesetzes gelten sollen. Denn wenn sie dies wären, dann müßte gemäß § 13 des Gesetzes diese ihre Dienstzeit kraft Gesetzes bei der Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit angerechnet werden, die Anrechnung könnte dann nicht, wie es in Art. V geschehen ist, von der königlichen Genehmigung abhängig gemacht werden. Nach der Begründung — die auch bei der gebotenen vorsichtigsten Wertung der Gesetzesmaterialien hier nicht unberücksichtigt bleiben kann — müssen zu den in der Bestimmung bezeichneten Beamten notwendig auch die hier in Betracht kommenden Eisenbahnangestellten gerechnet werden; ihre dienstlichen Verhältnisse sind es gerade gewesen, die den besonderen Anlaß zur Aufnahme der Bestimmung in § 19 des Pensionsgesetzes gegeben haben. Auch diese Angestellten fallen also, auch wenn sie als Bahnpolizeibeamte verwendet werden und mit Rücksicht hierauf den Staatsdienereid geleistet haben, nicht unter den Begriff des Beamten im Sinne des Pensionsgesetzes, vgl. RGZ. Bd. 51 S. 290 (295), Bd. 78 S. 95, Urteil vom 29. Dezember 1911 III 65/11 (JW. 1912 S. 313 Nr. 36).

Der Begriff des Beamten als solcher ist aber im Unfallfürsorgegesetz kein anderer als im Pensionsgesetz. Das preußische Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902 gibt ebenso wie das Reichsunfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 einen Pensionsanspruch besonderer Art und verweist in § 9, soweit es nicht selbst ein anderes bestimmt, auf das allgemeine Pensionsgesetz, wie das Reichsgesetz auf das Reichsbeamtengesetz. Der Kreis der vom Unfallfürsorgegesetz berücksichtigten Personen ist zwar weiter gezogen als der der Ruhegehaltsberechtigten nach dem Pensionsgesetz — vgl. RGZ. Bd. 72 S. 70 —, aber nur insofern, als Beamten, denen ein Anspruch auf die allgemeine Pension nur unter bestimmten Voraussetzungen zusteht, der Unfallfürsorgeanspruch auch ohne diese Voraussetzungen gegeben ist, und als der Wegfall des allgemeinen Pensionsanspruchs infolge disziplinarer Entlassung nicht auch den Verlust der Unfallpension nach sich zieht. Ein Sonderfall, der eine Abweichung von den Normen des allgemeinen Pensionsrechts rechtfertigen könnte, wie er in RGZ. Bd. 97 S. 347 behandelt ist, liegt hier nicht vor; vgl. im übrigen RGZ. Bd. 39 S. 354, Bd. 60 S. 216, Bd. 82 S. 259, Bd. 85 S. 192, Bd. 86 S. 375.

Hiernach kann, wenn auch grundsätzlich daran festzuhalten ist, daß die Übertragung der Ausübung obrigkeitlicher Gewalt ein Beamtenverhältnis nicht nur nach außen, sondern auch zwischen dem Angestellten und dem Staate schafft, das Unfallfürsorgegesetz auf Personen des Eisenbahndienstes, welche, wie dies beim Kläger im Jahre 1907 der Fall war, außerhalb des Beamtenverhältnisses be-

beschäftigt werden, im allgemeinen auch dann keine Anwendung finden, wenn ihnen bahnpolizeiliche Obliegenheiten übertragen worden sind. Eine Ausnahme gilt jedoch dann, wenn sie einen Unfall im Betriebe erleiden, während sie in ihrer besonderen Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte tätig sind. In solchen Fällen sind sie — nach außen wie im Innenverhältnis zum Staat — als unmittelbare Staatsbeamte, zugleich aber auch im Eisenbahnbetriebe als in einem reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe beschäftigt. In diesen Fällen muß deshalb das Unfallfürsorgegesetz auch auf sie Anwendung finden. Hier liegt ein solcher Ausnahmefall nicht vor. Bei dem Unfall vom 9. Januar 1907 kam eine Betätigung des Klägers als Bahnpolizeibeamter nicht in Frage. Aus diesem Unfall kann daher der Kläger einen Anspruch aus dem Unfallfürsorgegesetz nicht herleiten.