

83. 1. Zur Frage des Beförderungszwangs der Eisenbahn.
2. Nach welchen Grundsätzen haftet die Eisenbahn, wenn Güter versandt werden, um sie der Gefährdung durch einen im Gebiete ihres Lagerortes ausgebrochenen Aufruhr zu entziehen?

I. Zivilsenat. Ur. v. 28. Mai 1924 i. S. Reichsbahn (Bell.) w. S. (R.). I 396/23.

I. Landgericht Duisburg. — II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die Klägerin übergab am 29. März 1920 in Duisburg 2233 Stück Baumwollwaren der Reichsbahn zur Eilgutbeförderung nach Crefeld. Die damals in Deutschland ausgebrochenen Unruhen hatten sich auf die Gegend von Duisburg erstreckt; die Klägerin beabsichtigte daher, ihre Waren vor den Aufständischen in Sicherheit zu bringen. Das Frachtgut wurde in einen Eisenbahnwagen verladen. Ehe dieser ab-

rollte, wurde er von den Aufständischen angehalten, erbrochen und seines Inhalts beraubt. Die Klägerin fordert Ersatz der verloren gegangenen Ware. Sie findet ein grobes Verschulden der Angestellten der Beklagten darin, daß der Wagen entgegen einer ausdrücklich gegebenen Zusage nicht noch in der Nacht vom 29. zum 30. März abgerollt oder ihr nicht wenigstens Mitteilung gemacht worden ist, wenn die Beförderung unmöglich wurde. Die Beklagte beantragte Klageabweisung und berief sich auf höhere Gewalt.

Das Landgericht Duisburg erklärte den Klagenanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für berechtigt. Beide Parteien legten Berufung ein. Die Klägerin erweiterte ihren Anspruch auf Ersatz des Selbstwertungs-schadens. Das Oberlandesgericht erklärte den erweiterten Klagenanspruch zur vollen Höhe dem Grunde nach für berechtigt. Die Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Eisenbahn hafte für den Verlust des Frachtguts nur dann nicht, wenn er auf höherer Gewalt beruht habe. Das sei nicht der Fall gewesen. Die Plünderung der Baumwollwaren durch die rote Armee sei zwar ein von außen kommendes, in die Beförderung des Guts eingreifendes Ereignis gewesen, aber man habe es voraussehen und deshalb vermeiden können. Duisburg und dessen Bahnhof seien schon vor dem 30. März 1920 von den Rotgardisten besetzt worden, die anderweit schon zahlreiche Beschlagnahmen von Waren vorgenommen hätten. Die Beförderung sei deshalb gefährdet gewesen. Die Bahn habe sie aus diesem Grunde ablehnen müssen. Eine allgemeine Gütersperre sei dann nicht nötig gewesen, und deshalb komme auch nicht in Betracht, daß das Gericht die Anordnung oder Unterlassung einer hoheitsrechtlichen Verwaltungsmaßregel, als welche sich die allgemeine Gütersperre darstelle, nicht auf ihre Zweckmäßigkeit nachzuprüfen habe; die Verweigerung der Annahme zur Beförderung wäre vielmehr nur die Ausführung einer dem Frachtführer obliegenden Vertragspflicht gewesen. Ein Verschulden der Klägerin liege nicht vor; es könne nicht darin erblickt werden, daß sie die Ware zur Beförderung aufgegeben habe.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Eisenbahn die Annahme der Güter zur Beförderung habe ablehnen dürfen und müssen, erscheint nicht zutreffend. Für die Bahn besteht ein Beförderungszwang. Sie muß also grundsätzlich die ihr angebotenen Güter zur Beförderung annehmen. Von dieser Verpflichtung sind fünf genau umschriebene Ausnahmen im § 453 HGB. aufgestellt, die sich in inhaltlich gleicher Weise in § 3 Abs. 1 und 2 EVO. wiederfinden. Keiner dieser Ausnahmefälle lag bei der Aufgabe der beraubten Güter vor. In

Frage kommen kann nur, ob die Beförderung „durch Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, verhindert“ wurde. Das kann nicht angenommen werden, da der Bahnbetrieb trotz des Aufruhrs bisher auf der in Frage stehenden Strecke aufrecht erhalten war und auch noch nach Aufgabe der Güter ein Zug von Duisburg nach Crefeld abgegangen ist. Die Duisburger Beamten hatten also kein Recht, der Klägerin entgegenzutreten, wenn diese versuchen wollte, ihre Waren von Duisburg nach Crefeld in Sicherheit zu bringen. Ebensonenig vermag die Klägerin Rechte daraus herzuleiten, daß die zuständige Eisenbahndirektion nicht den Verkehr auf der Strecke Duisburg—Crefeld gesperrt hatte. Dabei hätte es sich um eine reine Verwaltungsmaßregel gehandelt. Ob die Sperre angezeigt war oder nicht, hing von der Beurteilung der verschiedenartigsten Umstände, keineswegs allein von der Rücksicht auf die Sicherheit der Güter in einem Einzelfalle ab. Die Entscheidung war Sache des pflichtmäßigen Ermessens der Eisenbahnverwaltungsbehörden und kann von den Gerichten nicht hinsichtlich ihrer sachlichen Berechtigung nachgeprüft werden. Schon in diesem Zusammenhange ist darauf hinzuweisen, daß die Klägerin ja keineswegs ohne ihr Wissen durch die Bahn in eine ihr unbefannte Gefahr gestürzt worden ist. Sie konnte ihre Waren in Duisburg belassen; sie konnte sie ins besetzte Gebiet nach Crefeld verbringen. Beides war, wie die Klägerin wußte, mit Gefahren verknüpft. Sie hat offenbar die Gefahr der Beförderung für geringer angesehen. Darin hat sie sich getäuscht; sie hat aber genau gewußt, was sie tat.

Es kann also nichts zuungunsten der Bahn daraus hergeleitet werden, daß sie die Güter zur Beförderung angenommen hat. Von diesem Gesichtspunkte aus wird nun neu zu erörtern sein, ob die Bahn sich mit Recht auf höhere Gewalt beruft.

Sollte das zu verneinen sein, so würde die Bahn nach § 456 HGB. haften, wenn sie nicht nachweist, daß der Schaden auf einem Verschulden oder einer Anweisung der Klägerin beruht. In letzterer Hinsicht ist folgendes zu beachten. Kundnagel, Haftung der Eisenbahn, hatte in der zweiten Auflage angenommen, schon das Frachtvertragsangebot selbst könne als eine „Anweisung“ des Absenders im Sinne des § 456 angesehen werden. Diese Auffassung in ihrer Allgemeinheit hat bisher keine Billigung gefunden; immerhin liegt ihr in der gebotenen Beschränkung ein richtiger Gedanke zugrunde. Der Sinn des § 456 geht ersichtlich dahin, daß es bei dem der Eisenbahn obliegenden Beförderungszwang einerseits und der Schärfe ihrer Haftung andererseits aller Billigkeit widersprechen würde, wenn sie auch für solche Schäden einzustehen hätte, die durch das Verhalten des Absenders verursacht oder mitverursacht sind. Von diesem Gedanken ausgehend hat das Reichsgericht bereits anerkannt, daß dem

Verfügungsberechtigten der Bahn gegenüber eine Sorgfaltspflicht obliegt (RGZ. Bb. 102 S. 95 unten). Diesem Gedanken entspricht es ebenso, für den vorliegenden Fall zu berücksichtigen, daß die Klägerin ihre Ware durch den Versuch der Beförderung bewußt einer Gefährdung ausgesetzt hat. Ob dies genügt, den Tatbestand des § 456 (Verschulden oder Anweisung auf Seiten des Verfügungsberechtigten) voll zu erfüllen, läßt sich erst entscheiden, wenn im einzelnen karge stellt ist, wie sich die Gefahr der Sachlage der Klägerin dargestellt hat. Aber jedenfalls wird dieser Umstand nach § 254 BGB. in Betracht kommen, wenn der Bahn ein Verschulden (Wahl eines unsicheren Wegs, Unterlassung der Beförderung mit dem nächsten Zuge oder dergl.) nachgewiesen werden sollte.