

100. In welcher Weise hat die Ablieferung von Eisenbahnfrachtgut auf einer nicht mit Bahnangestellten besetzten Haltestelle zu geschehen?

I. Zivilsenat. Ur. v. 5. Juli 1924 i. S. v. A. (R.) w. den Kreis Pr. (Befl.). I 547/23.

I. Landgericht Prenzlan. — II. Kammergericht Berlin.

Laut Frachtbrief vom 30. März 1920 sandte der Landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsverein in Pr. mit der vom Beklagten betriebenen Kreisbahn eine Anzahl elektrischer Motoren von Pr. nach L. an den Kläger. In L. ist eine nicht mit Beamten besetzte Haltestelle der Kreisbahn. Dort befindet sich ein verschließbarer Bahnschuppen. Der Wagen, in welchem die für den Kläger bestimmten Maschinen waren, traf am 1. April 1920 (Gründonnerstag) um 11 Uhr vormittags ein. Er wurde hier abgehängt und blieb plombiert auf dem Gleise stehen, während der Zug weiterfuhr. Aus dem Wagen ist in der Zeit bis zum 3. April (Ostersonnabend), ein Teil der Maschinen entwendet worden; die übrigen Maschinen sind am 6. April 1920 vom Kläger abgeholt worden. Der Kläger fordert vom Beklagten als dem Eigentümer der Kreisbahn Ersatz des Werts der in Verlust geratenen Maschinen.

Das Landgericht gab der Klage zum Teil statt. Das Oberlandesgericht wies sie ganz ab. Die Revision des Klägers hatte Erfolg.

#### Gründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist die Entwendung des Frachtguts in der Zeit von seiner Annahme seitens der Eisenbahn bis zur Ablieferung erfolgt. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zeigen ferner, daß seiner Ansicht nach die Güter vollzählig am 1. April 1920 auf der Station L. angekommen und erst dort teilweise entwendet worden sind. Für die danach maßgebliche Frage, ob der

Verlust des Guts durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten im Sinne von § 456 HGB., § 84 E.B.D., als welcher unbestritten der Kläger gemäß §§ 435, 434 HGB. zu gelten hat, verursacht worden ist, kommt in Betracht, in welcher Weise seitens der dem Beklagten gehörigen Kreisbahn in Fällen der fraglichen Art grundsätzlich eine gehörige Ablieferung derartiger Frachtgüter zu erfolgen hatte. An sich ist die dem Frachtführer obliegende Ablieferung des Frachtguts ein zweiseitiger Akt, der ein Zusammenwirken des Abliefernden und des Empfängers voraussetzt, so daß weder die bloße Aufgabe des Gewahrhams seitens des Frachtführers noch die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Guts am Bestimmungsort und die Aufforderung zur Abholung des Guts oder dergleichen genügt. Daran ändert im vorliegenden Falle nichts der Umstand, daß die Empfangsstation L. eine nicht mit Beamten der Kreisbahn besetzte Haltestelle war. Es kann dahingestellt bleiben, wie sich die von der Revision in Bezug genommene Vorschrift im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung B § 41 (2):

„Für das Auf- und Abladen von Gegenständen, die einzeln mehr als 500 kg wiegen, werden die im Nebengebührentarif festgesetzten Gebühren erhoben. Die Eisenbahn kann verlangen, daß solche Gegenstände . . . von dem Empfänger abgeladen werden“, zu der vom Berufungsgericht angewendeten Vorschrift des für die Kreisbahn aufgestellten Tarifs vom 1. Juli 1910 verhält:

„Auf den nicht mit Beamten oder Agenten besetzten Stationen beschränkt sich die Annahme und Auslieferung von Stückgütern auf solche Gegenstände, deren Ver- und Entladung am Zuge ohne besondere Vorrichtungen erfolgen kann. Andere Stückgüter werden nach und von solchen Stationen nur auf Grund besonderer Vereinbarungen übernommen.“

Selbst wenn auf Grund dieser Vorschriften eine Entladung der fraglichen Güter — von denen ein Motor angeblich ein Gewicht von 115 kg hatte, während das Gewicht der nicht abhanden gekommenen Gegenstände nicht festgestellt ist — auf der Station L. seitens der Kreisbahn nicht zu den Obliegenheiten derselben gehört haben sollte, wie dies das Berufungsgericht annimmt, würde dadurch die von der Bahn zu vollziehende Ablieferung des Frachtguts in ihrem Charakter als ein das Zusammenwirken der Bahn und des Empfängers erfordernder zweiseitiger Akt nicht berührt sein. Denn auch wenn die Entladung der Güter von dem Empfänger allein zu vollziehen war, blieb die aus dem Frachtvertrag folgende grundsätzliche Verpflichtung der Bahn, die ihr zur Beförderung anvertrauten Güter am Bestimmungsort an den Empfänger abzuliefern, bestehen derart, daß an sich bis zu dieser Ablieferung die Obhuts- und Haftpflicht der Bahn andauerte.

Nur für die Form der Ablieferung bestand falls die Besonderheit, daß die Bahn das Frachtgut dem zur Abholung bereiten Empfänger in dem Bahnwagen anwies und zur Entladung übergab. Dagegen konnte die Ablieferung nicht ohne weiteres ersetzt werden, daß die Bahn den das Frachtgut enthaltenden Eisenbahnwagen auf der Station L. entladungsbereit stellte, ohne daß der Kläger oder seine Leute anwesend und zur sofortigen Übernahme des Guts bereit und imstande waren.

Hinsichtlich dieser Sach- und Rechtslage tritt eine gewisse Verschiebung ein, wenn zwischen der Bahn und der Gutsverwaltung des Klägers für diesen rechtsverbindlich vereinbart sein sollte, daß der Kläger für die rechtzeitige Empfangnahme und Abrolung des streitigen Frachtguts auf der Station L. Sorge zu tragen habe. Allerdings ist es auch hier unerheblich, ob es sich um eine Vereinbarung im Sinne des obenerwähnten Kreisbahntarifs vom 1. Juli 1910 handelt, betreffend Stückgüter, deren Entladung am Zuge nicht ohne „besondere Vorrichtungen“ erfolgen konnte, oder ob solches nicht anzunehmen ist. Denn in beiden Fällen berechtigt die Nichterfüllung der klägerischerseits übernommenen Verpflichtung zur rechtzeitigen Empfangnahme des Guts auf der Station L. die Bahn nicht, den ihr anvertrauten Gewahrsam an den Sachen einseitig aufzugeben. Vielmehr mußte die Bahn alsdann auf Grund von § 242 BGB. für die einstweilige Aufbewahrung des Frachtguts in gehöriger und zweckentsprechender Weise Sorge tragen. Diese Aufbewahrung ging jedoch im Hinblick auf die vom Kläger übernommene, aber nicht erfüllte Verpflichtung einer rechtzeitigen Empfangnahme der Güter bei ihrer Ankunft auf der Station L. insofern für Rechnung und Gefahr des Klägers, als die Bahn trotz der noch nicht vollzogenen Ablieferung des Frachtguts nunmehr nur noch für sorgfältige und verkehrszübliche Aufbewahrung einzustehen hatte und die dadurch etwa erwachsenden besonderen Kosten dem Kläger zur Last fielen. Es kann dahingestellt bleiben, ob für eine solche ordnungsmäßige Aufbewahrung das Belassen der Güter in einem auf der Station L. verbleibenden, gehörig verschlossenen Eisenbahnwagen genügte, oder ob dazu die Verbringung der Sachen in den auf der genannten Station befindlichen, verschließbaren Schuppen oder gar nach einer mit Eisenbahnpersonal versehenen Nachbarstation erforderlich war. Denn die Annahme des Berufungsgerichts, daß der am 1. April 1920 mit den Sachen auf der Station L. zurückgelassene Eisenbahnwagen verschlossen gewesen sei, findet — wenn darunter ein wirklicher Verschluss und nicht bloß ein Zuschieben und Plombieren der Wagentüren zu verstehen ist — in dem maßgeblichen Aktenmaterial, wie die Revision zutreffend anführt, keine Stütze und ist mit den Grundsätzen von § 286 ZPO. nicht zu vereinbaren. (Wird näher ausgeführt.)

Ist aber der Wagen mit den Gütern am 1. April 1920 nur plombiert, im übrigen aber unverschlossen und ohne jede Aufsicht in L. zurückgelassen worden, so ist hierin grundsätzlich ein grobes Verschulden der betreffenden Bahnangestellten zu erblicken, für welches — soweit es für den Schaden ursächlich war, — der Beklagte gemäß § 457 Abs. 3 SGB. dem Kläger aufzukommen hat. Und zwar ist dies auch dann der Fall, wenn die betreffenden Eisenbahnangestellten damit rechnen durften, daß die Leute des Klägers alsbald zur Abholung der Güter auf der Haltestelle L. erscheinen würden, da irgendein sicherer Anhaltspunkt hierfür nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht gegeben war und gerade damals — Anfang April 1920 — besonders unruhige und unsichere Zeiten waren, welche die Bahn zu erhöhter Vorsicht hinsichtlich der ihrer Obhut anvertrauten Güter verpflichteten. Andererseits ist die Feststellung des Berufungsgerichts, daß ein für den Verlust der Güter ursächliches Verschulden auf Klägerischer Seite vorliege, insofern rechtilich nicht zu beanstanden, als es sich um die Nichterfüllung der Vereinbarung betreffend die rechtzeitige Empfangnahme des Frachtguts auf der Haltestelle L. handelt. Denn nach den Feststellungen des Berufungsgerichts würde bei einer sofortigen Empfangnahme der Güter durch den Kläger gleich bei Eintreffen des Zuges auf der Station L. der Schaden nicht eingetreten sein und bedeutet das Unterlassen dieser sofortigen Empfangnahme eine vom Kläger zu vertretende, bei gehöriger Sorgfalt vermeidbare Vertragsverletzung dem Beklagten gegenüber (Abnahmeverzug). Dagegen kann die darüber hinausgehende Verzögerung der Abholung der Güter von der genannten Station seitens der Leute des Klägers als ein diesem zur Last fallendes, für den Schaden ursächliches Verschulden nicht erachtet werden. Denn grundsätzlich durften der Kläger und seine Leute davon ausgehen, daß die Bahn die Güter mangels einer sofortigen Abholung bei Eintreffen des Zuges auf der Station L. nicht etwa in einem unverschlossenen und nur plombierten Wagen aufsichtslos zurücklassen, sondern gehörig unter Verschluss und in Verwahrung nehmen würde. Bei einer solchen gehörigen Verwahrung war aber auf Klägerischer Seite für eine besondere Verschleunigung der Abholung der Güter wegen Verlustgefahr kein Anlaß, zumal die Abholenden an die so verwahrten Güter nicht beliebig, sondern nur unter Mitwirkung der Bahn hätten gelangen können. Danach stand an sich dem groben Verschulden der Bahn ein einfaches Verschulden auf Klägerischer Seite gegenüber. Eine Abwägung des beiderseitigen ursächlichen Verschuldens wird gegebenenfalls Sache des Tatrichters sein.