

62. 1. Kann im Eisenbahnfrachtrecht eine Teilung des Schadens nach § 254 BGB. auch dann stattfinden, wenn nach Lage des Falles die Bahn ohne Verschulden für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes haftet und daneben ein Verschulden des Absenders gegeben ist?

2. Kann ein Verschulden des Absenders darin gefunden werden, daß er seine Ware, um sie der Gefährdung durch Anruhr zu entziehen, der Bahn zur Beförderung in sichere Gebietsteile aufgibt, obgleich er sich sagen muß, daß auch die Beförderung eine Gefährdung mit sich bringt?

I. Zivilsenat. Urt. v. 6. Januar 1926 i. S. Reichsbahnges. (Bekl.)
w. Sch. (KL). I 151/25.

I. Landgericht Duisburg.

II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Wegen des Sachverhalts wird auf das Urteil des Reichsgerichts RGZ. Bd. 108 S. 276 verwiesen, durch welches die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen wurde. Nach erneuter Verhandlung hat das Oberlandesgericht die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf die Anschlußberufung der Klägerin den Klagenspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Revision der Beklagten hatte teilweise Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hatte in seinem ersten Urteil ausgeführt: die Beklagte hafte für den Raub der der Klägerin gehörigen Waren nur dann nicht, wenn sie nachweise, daß der Verlust der Waren auf höhere Gewalt oder auf ein Verschulden der Klägerin zurückzuführen sei. Dieser Nachweis wurde als nicht geführt angesehen. Einerseits habe die Bahn mit einer Beschlagnahme der Güter durch die Aufständischen rechnen und deshalb die Annahme zur Beförderung ablehnen müssen, wozu sie berechtigt gewesen sei; danach liege höhere Gewalt nicht vor. Andererseits liege ein Verschulden der Klägerin nicht darin, daß sie trotz der Unruhen die Waren zur Beförderung aufgegeben habe.

In dem jetzt mit der Revision angegriffenen Urteil hat das Berufungsgericht zunächst wiederum das Vorliegen höherer Gewalt verneint und zwar jetzt um deswillen, weil die Beklagte die Beraubung hätte vermeiden können, wenn sie den Wagen in der Nacht vom 29. zum 30. März 1920 um 4 Uhr 56 Min. mit dem dann abfahrenden Eilgüterzuge hätte abrollen lassen; das sei ihr nach den Umständen des Falles zuzumuten gewesen, wenngleich dieser Zug im Fahrplan als Milchzug für leere Milchkannen bezeichnet sei. Die Beraubung sei erst am 3. April erfolgt.

Siergegen wendet die Revision ein: Die Plünderung sei ein unvermeidliches Ereignis gewesen. Der Eisenbahn habe nicht eine über die übernommenen Verpflichtungen hinausgehende Tätigkeit zugemutet werden können. Festgestellt sei, daß eine Verpflichtung zur Beförderung mit dem Milchzuge nicht bestanden habe. Es sei nicht zu verlangen gewesen, daß die als (einfaches) Eilgut aufgegebene Ware als „beschleunigtes“ Eilgut behandelt werde. Dann hätte jeder andere Aufgeber von Eilgut daselbe verlangen können.

Diesen Ausführungen der Revision ist gegenüber den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsurteils nicht zuzustimmen. Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß höhere Gewalt ein von außen kommendes Ereignis ist, dessen Eintritt nicht vorauszusehen war, und dessen Folgen durch wirtschaftlich zumutbare Vorkehrungen nicht abzuwenden sind. Weiter wird dann ausgeführt, daß die Plünderung der Waren der Klägerin durch zwei Maßregeln hätte verhindert werden können. Einmal hätte man den Wagen, dessen Beladung am Nachmittage des 29. März beendet gewesen sei, mit dem um 4 Uhr 56 Min. nachts abfahrenden Zuge fortschaffen können. Diese Ausführungen sind bedenkenfrei. Daß die Möglichkeit zum Abtransport vorlag, läßt sich nicht bestreiten. Die Revision meint aber, die Bahn sei nach den erlassenen Vorschriften dazu nicht verpflichtet gewesen, weil die Ware nur als einfaches Eilgut aufgegeben worden sei. Das trifft jedoch nicht den entscheidenden Punkt. Denn höhere Gewalt, welche die Haftung der Bahn befreit, ist nicht schon dann gegeben, wenn sie durch solche Vorkehrungen, zu deren Ergreifen in gewöhnlichen Zeiten der Vertrag verpflichtete, nicht abgewendet werden konnte, sie ist vielmehr erst dann gegeben, wenn auch außergewöhnliche Maßregeln, sofern diese

nur noch zumutbar waren, nichts genützt hätten. Da nun, wie bereits erwähnt und vom Berufungsgericht festgestellt, die Abrollung während der Nacht möglich war und die Ware der wenige Tage später erfolgenden Plünderung entzogen hätte, auch von fehlender Zumutbarkeit keine Rede sein kann, so versagt die Einrede der höheren Gewalt. Auch das weitere Bedenken der Revision, daß dann alle übrigen Auslieferer von Gütern dasselbe hätten verlangen können, ist zurückzuweisen, denn es ist weder behauptet, noch nachgewiesen, daß weiteres Güter der Beförderung in der Richtung des nachts gegen 5 Uhr abgehenden Zuges harrte. Das Berufungsgericht stützt sich zweitens noch auf einen weiteren Umstand, der gegen die Annahme höherer Gewalt spricht. Es hat festgestellt, daß die Klägerin, wenn sie wenigstens am Morgen des 30. März benachrichtigt worden wäre, daß die Ware nicht abgerollt sei und wegen des jetzt eingetretenen Eisenbahnerstreiks auch nicht mehr abrollen könne, den Wagen wieder ausgeladen und das Gut in ihre Fabrik zurückgebracht hätte. Hiergegen hat sich die Revision nicht gewandt. Es ist auch nicht ersichtlich, daß den Ausführungen des Berufungsgerichts zu diesem Punkt ein Rechtsirrtum zugrunde liegt.

Anderes verhält es sich dagegen mit der Beurteilung des Sachverhalts nach § 254 BGB. § 254 bestimmt: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze . . . von den Umständen . . . ab.“ Der Sinn dieser Bestimmung ist in der Rechtsprechung und im Schrifttum wie folgt entwickelt. Allgemeines Einverständnis herrscht zunächst darüber, daß die Ersatzpflicht des in Anspruch Genommenen der Regel nach nicht auf Verschulden zu beruhen braucht, daß vielmehr die Vorschrift auch dann Anwendung findet, wenn eine Ersatzpflicht vom Gesetz ohne Rücksicht auf Verschulden angeordnet ist (RG. Bd. 67 S. 120; Weyl, Verschuldensbegriffe S. 299 ff., S. 601 ff. 3b). Schwieriger ist die Entscheidung, was unter mitwirkendem Verschulden auf Seiten des Beschädigten zu verstehen ist. In älteren Urteilen des Reichsgerichts hat mehrfach die Meinung Ausdruck gefunden, daß nur an ein wirkliches Verschulden im Sinne des § 276 BGB, Vorsatz und Fahrlässigkeit, zu denken sei (RG. Bd. 59 S. 222). Dem trat jedoch bald die Erwägung entgegen, daß in vielen unter den § 254 fallenden Fällen von einem

Verschulden des Beschädigten im strengen Sinne nicht gesprochen werden könne und zwar besonders dann nicht, wenn es sich um die Besorgung seiner eigenen Angelegenheiten handle. Man suchte deshalb den wahren Sinn des § 254 in anderer Weise zu erfassen. Schon das Urteil RGZ. Bd. 54 S. 13 legte den Nachdruck nicht auf ein Mitverschulden, sondern auf ein Mitverursachen des Schadens. Das Urteil des Reichsgerichts JW. 1914 S. 827 Nr. 2 legte dar, das Mitverschulden stelle sich im Grunde als ein Verschulden in eigener Angelegenheit dar, das in der Außerachtsehung der gehörigen Sorgfalt des Beschädigten für sich und das Seinige bestehe. Im Schrifttum wurde gleichfalls angenommen, es sei nicht ein Verschulden im eigentlichen Sinne gemeint, sondern lediglich ein Verhalten des Beschädigten, das auf seinen eigenen Ersatzanspruch schmälernd einwirke, oder es müsse ein der Mißbilligung unterworfenenes Verhalten vorliegen (Weyl a. a. O. S. 299), oder endlich, es komme nur darauf an, ob der Beschädigte die schädliche Mitwirkung seines eigenen Verhaltens voraussehen könne (Crome, System Bd. 1 S. 496). Schließlich hat das Reichsgericht in Warn. 1916 Nr. 133 Mitverschulden schon dann als möglicherweise vorliegend angesehen, wenn ein Mieter die Mietwohnung weiter benutzt, trotzdem er ihren gefährlichen Zustand kennt und deshalb mit dem Eintritt eines Schadens rechnen muß. Aus dieser fortschreitenden Entwicklung ist festzuhalten, daß jedenfalls ein eigentliches Verschulden auf seiten des Beschädigten vom Gesetz nicht erfordert wird.

Zu erörtern ist weiter, in welcher Weise der § 254 im Eisenbahnfrachtrecht auf die Haftung der Bahn für Verlust oder Beschädigung des Gutes anzuwenden ist. Dabei ergibt sich eine grundlegende Abweichung von den vorstehend entwickelten Regeln. Es genügt nicht, daß die Bahn nach dem Gesetz ohne Rücksicht auf ihr Verschulden zu haften hat, vielmehr kann § 254 im Eisenbahnfrachtrecht nur dann in Betracht kommen, wenn der Bahn ein Verschulden zur Last fällt. Diese Folge ergibt sich aus § 456 HGB. Dasselbst ist bestimmt, daß die Haftung der Bahn (gänzlich) fortfällt, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten verursacht ist. Von einer Teilung der Schadenshaftung kann also höchstens dann die Rede sein, wenn die Verursachung des Schadens der Bahn zum Verschulden gereicht; so Düringer-Hachenburg,

§ 456 III 1; Staub, § 456; Eger, EW. Ann. 448; weitergehend Rundnagel, Haftung 3. Aufl. § 14 I.

Witkin fragt sich zunächst, ob die Tatumstände, die teilweise vorstehend schon im Hinblick auf das behauptete Vorliegen höherer Gewalt gewürdigt sind, ein Verschulden der Bahn erkennen lassen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß in dieser Richtung, anders als bei der Frage der höheren Gewalt, nicht in Frage kommt, was der Bahn höchstens noch wirtschaftlich zumutbar ist, vielmehr nur, wozu sie nach Treu und Glauben auf Grund des Vertrags verpflichtet ist. Aber auch von diesem Standpunkt aus angesehen läßt sich ein Verschulden der Bahn nicht leugnen. Nach § 458 HGB. haftet sie für Verschulden ihrer Leute in gleicher Weise wie für eigenes Verschulden. Nun war es unter den gegebenen Verhältnissen zu verlangen, daß die Bahn für den möglichst baldigen Abtransport des mit wertvollen Gütern beladenen Waggons Sorge trug. Das war nach der damaligen Lage, wo der Zugriff der Aufständischen sich jeden Augenblick auch auf den Güterbahnhof ausdehnen konnte, von einer so in die Augen springenden Wichtigkeit, daß die Bahn die Anordnung der notwendigen Maßregeln nicht verabsäumen durfte. Nach Treu und Glauben mußte sie auf Grund des Vertrags insoweit auf die zutage liegenden Interessen der Gegenseite Rücksicht nehmen. Konnte die Beförderung mit dem Nachtzuge nur zu höherer Fracht erfolgen, so hätte sie entweder durch Fernsprecher die Klägerin rechtzeitig hierauf aufmerksam machen oder, wenn es hierzu zu spät war, die Fracht nachträglich einziehen müssen. Ein weiteres Verschulden liegt darin, daß die Bahn am Morgen des 30. März, als der Waggon nicht befördert war und die Aussicht auf baldige Beförderung zum mindesten außerordentlich zweifelhaft geworden war, die Klägerin hiervon nicht in Kenntnis gesetzt hat. Das zu tun, war ihre Vertragspflicht, auch wenn man die durch die Aufständischen hervorgerufene Verwirrung in Rücksicht zieht. Daß diese Unterlassung für den Schaden ursächlich gewesen ist, hat das Berufungsgericht in tatsächlicher Erörterung ausdrücklich festgestellt.

Aber auch der Klägerin fällt ein Mitverschulden in dem oben entwickelten Sinne zur Last und zwar gleichfalls in zwei Richtungen. Das Berufungsurteil hat das verneint; jedoch sind seine Ausführungen hinsichtlich des revisiblen Begriffs des Mitverschuldens

nicht frei von Rechtsirrtum. Die Klägerin wollte, wie unstreitig ist, die Ware nach Grefeld ins besetzte Gebiet verbringen, weil sie dort in Sicherheit war, während sie sie in ihrer Fabrik für gefährdet hielt. Sie wußte aber oder hätte sich jedenfalls ohne weiteres sagen müssen, daß auch das Verbringen auf den Güterbahnhof und der Eisenbahntransport keineswegs gefahrlos waren. Zwar war der Güterbahnhof am 29. und 30. März noch nicht besetzt. Aber das konnte sich jeden Augenblick ändern; trat eine Verzögerung im Abtransport ein, so steigerte sich die Gefahr; der Zug konnte angehalten werden. Unbefangene Auffassung führt zwingend zu der Annahme, daß die Klägerin ihr Eigentum zwar der einen Gefahr entziehen wollte, aber sich bewußt war oder sich hätte bewußt sein müssen, daß sie es dadurch einer anderen Gefahr aussetzte. Nicht in Betracht kommt nach der ständigen Rechtsprechung, ob sie gerade denjenigen Gefahrumstand, der sich nachher verwirklicht hat, als besonders bedrohlich voraussehen konnte. Dieser Umstand, daß sie ihr Eigentum einem neuen Gefahrenkreis aussetzte, stellt sich nach den oben gegebenen Darlegungen als ein Mitverschulden im Sinne des Gesetzes dar. Im Rechtsstreit hat sich die Klägerin in tatsächlicher Beziehung vornehmlich darauf berufen, sie habe jede Gefahr für ausgeschlossen gehalten, weil der Wagen nach den Versicherungen der Bahnangestellten mit dem Nachtzuge abrollen werde. Dem ist jedoch nicht zuzustimmen. Die Klägerin will sich am 29. bei dem Lademeister M. erkundigt haben, der ihr zugesagt habe, daß der Wagen mit dem Nachtzuge befördert werde. Gleiches ist dem Direktor der Klägerin N. nach seiner Bekundung am Abend desselben Tages auf seine telephonische Anfrage bestätigt worden. Beides war aber offenbar unzulänglich, denn weder einem Lademeister, noch dem das Telephon bedienenden Beamten stand ein Einfluß auf die Erledigung der Angelegenheit zu. Die Klägerin hätte sich zum mindesten an die maßgebende Stelle wenden müssen. Ein zweites Mitverschulden liegt darin, daß sie die Ware als gewöhnliches Eilgut, nicht als beschleunigtes Eilgut aufgegeben hat. Diese Unterlassung ist ursächlich gewesen, denn bei Aufgabe der Ware als beschleunigtes Eilgut wäre sie ohne weiteres mit dem Nachtzuge befördert worden, wie sich aus der Aussage des Zeugen Sch. mit voller Bestimmtheit ergibt. Die Klägerin beruft sich auch hier darauf, daß ihr zweimal die erwähnte Auskunft gegeben sei.

Das vermag sie jedoch auch in diesem Punkte nicht zu entschuldigen. Denn ohne Zweifel haben die Beamten vorausgesetzt, daß die Fracht für die Beförderung mit dem Nachtzuge richtig gezahlt sei oder gezahlt werde. Ein rechtlich erheblicher Grund, weshalb das unterblieben ist, kann aus den Anführungen der Klägerin nicht entnommen werden.

Somit liegt Verschulden sowohl auf seiten der Klägerin, als auf seiten der Beklagten vor. Daraus ergibt sich die Anwendbarkeit des § 254 BGB.

Die Größe des Verschuldens und der Grad der Verursachung ist auf beiden Seiten für gleich zu erachten. Mitthin ist die Entscheidung des Landgerichts, daß die Klage zur Hälfte dem Grunde nach für berechtigt erklärt hat, zu billigen.