

38. 1. Ist die im § 7a des Reichshaftpflichtgesetzes bestimmte Haftungsgrenze noch in Geltung?

2. Wie ist der Haftungshöchstbetrag auf Grund der Verordnung vom 24. Oktober 1923 (RGBl. I S. 993) zu errechnen?

VI. Zivilsenat. Urf. v. 18. März 1929 i. S. R. (Wek.) w. Berliner Straßenbahn-Gesellschaft (Gl.). VI 237/28.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am 24. Juli 1926 wurde der Beklagte von einem elektrischen Straßenbahnzug der Klägerin überfahren und schwer verletzt. Er verlangt von der Klägerin Ersatz des Schadens. Diese erhob Klage auf Feststellung, daß ihm keine Schadensersatzansprüche zuständen; der Beklagte verlangte widerklagend u. a. Zahlung einer jährlichen Unterhaltsrente von 12000 RM. Die Vorinstanzen erklärten den Widerklageanspruch zu 40% dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die von beiden Parteien eingelegten Revisionen wurden zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... Die Revision der Klägerin hat um Nachprüfung des Standpunkts des Berufungsgerichts gebeten, daß zurzeit keine Haftungsgrenze nach § 7a RHaftpfG. mehr bestehe, da die Verordnung vom 24. Oktober 1923 (RGBl. I S. 993), auf welcher § 7a beruhe, ihre Geltung verloren habe. Das Berufungsgericht hat sich in dieser Beziehung im wesentlichen einem bei Eger, Eisenbahn- und verkehrsrrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 44 S. 137 erschienenen Aufsatz von Heude angeschlossen, der die Auffassung vertritt, daß die Verordnung nur für die Inflationszeit erlassen worden und der auf ihr beruhende § 7a heute nicht mehr anwendbar sei, zumal da er in seiner jetzt noch bestehenden Fassung auf Papiermarkwährung abgestellt sei, die es rechtlich und wirtschaftlich nicht mehr gebe und die nicht mehr angewendet werden dürfe. Das Reichsgericht hat sich dieser Auffassung nicht anschließen können. Das Reichshaftpflichtgesetz kannte in seiner ursprünglichen Fassung keine Haftungsgrenze. Erst am 8. Juli 1923 erging das den § 7a einführende Gesetz mit einer Haftungsgrenze des Unternehmers bis zu einer Jahresrente von 50 Millionen Mark. Nach der Begründung zum Gesekentwurf

(Reichstagsdruck. Nr. 6029 Wahlperiode 1920/1923) hielt man die Einführung der Haftungsgrenze für geboten wegen des Verfalls der deutschen Währung und der finanziellen Lage der deutschen Eisenbahnen, deren Einnahmen aus allgemeinwirtschaftlichen Gründen nicht im Verhältnis zur Geldentwertung gesteigert werden konnten. In der Begründung wird weiter bemerkt, die berechtigten Interessen der Bevölkerung blieben dabei gewahrt, wenn die Grenze so gezogen werde, daß für die Fälle, mit denen im allgemeinen zu rechnen sei, noch der volle Schadenersatz gewährt werde, und daß nur außergewöhnlich hohe Schadenersatzansprüche auf ein für die Beteiligten erträgliches Maß herabgesetzt würden. Durch Verordnung vom 6. August 1923 (RGBl. I S. 762) ist der Höchstbetrag auf 500 Millionen Mark, durch Verordnung vom 19. September 1923 (RGBl. I S. 893) auf 50 Milliarden Mark erhöht worden. Die Verordnung vom 24. Oktober 1923 (RGBl. I S. 993) hat den ziffermäßig festgesetzten Höchstbetrag durch einen Betrag ersetzt, der sich durch Verbielfältigung der Grundzahl von 10000 M. mit der jeweiligen Steuerungszahl ergibt. Die Steuerungszahl ist für jede Kalenderwoche die in der vorangegangenen Woche vom Statistischen Reichsamt veröffentlichte wöchentliche Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten unter Abrechnung auf den nächst höheren durch eine Million teilbaren Betrag.

Bei der letzteren Bestimmung ist es geblieben im Gegensatz zu den im Kraftfahrzeuggesetz und im Luftverkehrsgesetz festgesetzten Haftungsgrenzen, die durch die Verordnung vom 6. Februar 1924 (RGBl. I S. 42) von der Papiermark auf Goldmark umgestellt worden sind. Da auf der anderen Seite der § 7a RspftpfG. nicht ausdrücklich aufgehoben wurde, ist vom Fortbestand dieser Vorschrift auszugehen. Daß sie, wie Heude a. a. O. meint, eine reine Inflationserscheinung sei, kann nach der dem Gesetzentwurf seinerzeit beigegebenen Begründung nicht angenommen werden. Die Einführung des § 7a ist dort keineswegs lediglich mit den Inflationsverhältnissen begründet, sondern auch mit der ungünstigen Lage der Reichsbahn schlechthin und mit der Verarmung. Die beiden letzteren Umstände bestehen auch weiter fort. Ebensovwenig kann die Erwägung, daß § 7a in seiner jetzt geltenden Fassung auf Papiermarkwährung abgestellt sei, die es rechtlich und wirtschaftlich nicht mehr gebe und die nicht mehr angewendet werden dürfe, zu der Folgerung führen, daß trotz des Weiterbestehens der Gesetzesbestimmung eine Haftungsgrenze

grenze praktisch nicht mehr in Frage komme. Zwar ist eine buchstäbliche Anwendung der Vorschrift nicht möglich, da die im Gesetze festgelegte Grundzahl von 10000 M. eine auf Papiermark lautende Ziffer ist. Indessen läßt die Vorschrift auch auf die heutigen Verhältnisse eine sinngemäße Anwendung zu, solange eine gesetzliche Neuregelung der Haftungsgrenze in Reichsmark noch nicht erfolgt ist. In der gleichen Weise, in der durch die Verordnung vom 24. Oktober 1923 der Haftungs-Höchstbetrag für § 7a HaftpflG. festgesetzt ist, sind durch die Verordnung vom 23. Oktober 1923 (RGBl. 1923 I S. 990) auch die in §§ 68, 74a, 75b HWB. und in § 133ab GewD. in Betracht kommenden Beträge auf wertbeständige Grundlage gestellt. Auch hier ist der jeweils maßgebende Betrag durch Vervielfältigung einer bestimmten Grundzahl mit der jeweils maßgebenden Reichsindexziffer zu finden. Die dort in Papiermark festgesetzten Grundzahlen von 5000 und 1500 und von 8000 und 6000 M. entsprechen ziffernmäßig den Friedensmarkbeträgen, wie sie ursprünglich in den einzelnen Vorschriften enthalten waren. Der Gesetzgeber hat damit den ursprünglich in Friedensmark festgesetzten Betrag der jeweiligen Kaufkraft des Geldes angepaßt. Es ist anzunehmen, daß er, indem er durch die nur einen Tag später erlassene Verordnung für die Haftungs-Höchstgrenze nach § 7a HaftpflG. eine Grundzahl von 10000 M. festsetzte, von den gleichen Grundsätzen ausgegangen ist und als Haftungsgrenze einen Betrag hat bestimmen wollen, der in seiner Kaufkraft einem Friedensmarkbetrag von 10000 M. zur Vorkriegszeit entspricht. Dadurch ergibt sich als maßgebende Haftungsgrenze nach § 7a HaftpflG. ein Betrag in Reichsmark, der an der jeweils maßgebenden Reichsindexzahl gemessen in seiner Kaufkraft dem Friedensmarkbetrag von 10000 M. gleichkommt. Da eine wöchentliche Feststellung der Reichsrichtzahlen für Lebenshaltungskosten nicht mehr stattfindet, ist die letzte vor dem jeweils in Betracht kommenden Zeitpunkt veröffentlichte Reichsindexzahl zu berücksichtigen. Die Anwendung dieses Verfahrens auf den vorliegenden Fall ergibt, da die letzte vor dem Unfall des Beklagten festgesetzte Reichsindexziffer für Juni 1926 (Wirtschaft und Statistik 1926 S. 425) 140,5 betrug, für die Zeit des Unfalls eine Haftungsgrenze von 14050 RM. Da die vom Beklagten begehrte jährliche Schadenserjagrente unter diesem Betrag bleibt, bedurfte es nicht der Bestimmung einer Höchstgrenze durch das Berufungsgericht.