

**43. Haftet die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Personen- und Sachschäden aus einem Eisenbahnunfall, der einen Durchgangszug im polnischen Korridor betroffen hat?**

Abkommen über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 (RWB. S. 1069).  
Reichshaftpflichtgesetz § 1. BGB. §§ 157, 831.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 2. Mai 1929 i. S. Eheleute R. (Kl.) w.  
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). VI 641/28.

- I. Landgericht Königsberg i. Pr.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Sohn der Kläger benutzte am 1. Mai 1925 den Nachtschnellzug von Königsberg i. Pr. nach Halle, wozu er sich in Königs-

berg eine Fahrkarte gelöst hatte. Untertwegs verunglückte der Zug im polnischen Korridor bei Preußisch-Stargard; der Sohn der Kläger wurde getötet. Die Kläger verlangen von der Beklagten Schadensersatz. Sie klagen auf Zahlung von 2528,50 RM. nebst Zinsen und auf Feststellung der Ersatzpflicht für den ihnen entgangenen Unterhalt sowie für allen ihnen aus dem Tode ihres Sohnes noch entstehenden Schaden. Die Beklagte bestreitet den Anspruch nach Grund und Höhe. Das Landgericht wies die Klage ab. Auf die Berufung der Kläger billigte ihnen das Oberlandesgericht Ersatz zu für Verlust und Beschädigung des aufgegebenen Reisegepäcks und Erstattung der Fahrtkosten sowie der Gepäcfracht dem Grunde nach, beließ es aber im übrigen bei der Klageabweisung. Die Revision, mit der die Kläger den abgewiesenen Teil ihrer Ansprüche weiterverfolgen, blieb erfolglos.

#### Gründe:

Die Kläger glauben ihre Ansprüche auf das Reichshaftpflichtgesetz, auf die allgemeinen Vorschriften über Haftung aus unerlaubter Handlung, sowie auf Haftung aus dem Beförderungsvertrag stützen zu können. Keiner dieser Gesichtspunkte, die auch von der Revision geltendgemacht werden, kann ihnen jedoch zum Erfolg verhelfen.

Das Berufungsgericht geht bei der Beurteilung der Rechtslage von dem Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland aus. Dieses Abkommen war in Art. 98 des Versailler Vertrags vorgesehen und enthält dessen Durchführung. Es wurde am 21. April 1921 in Paris zwischen den beteiligten Staaten geschlossen. Das Reich erteilte durch Gesetz vom 12. Juli 1921 (RGBl. S. 1069) unter gleichzeitiger Veröffentlichung des Abkommens seine Zustimmung; am 27. April 1922 wurde es ratifiziert (Bekanntmachung vom 6. Mai 1922, RGBl. II S. 132). Das Zusatzabkommen vom 15. Juli 1922 (Bekanntmachung vom 4. Dezember 1923, RGBl. II S. 483) kommt hier nicht in Betracht. Die Ansicht der Revision, daß das Abkommen nur zwischen den vertragschließenden Parteien Recht geschaffen habe, trifft nicht zu. Zwar ist später, am 27. März 1926, ein Abkommen über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland einerseits, Polen und der Freien Stadt Danzig andererseits geschlossen worden (Gesetz vom 13. Dezember 1926, RGBl. II S. 755), das in Art. 1 Abs. 3 ausdrücklich bestimmt:

„Dritte Personen können aus diesem Abkommen Rechte nicht herleiten.“ Eine solche Beschränkung enthält aber das Abkommen vom 21. April 1921 nicht. Ebenso wie der Versailler Vertrag, dessen unmittelbarer Durchführung es dient, ist das Abkommen vom 21. April 1921 innerdeutsches Recht geworden, auf das sich jeder berufen kann, wenn die einzelne Vorschrift nach Inhalt, Zweck und Fassung, ohne daß es noch völker- oder staatsrechtlicher Akte bedarf, privatrechtliche Wirkungen auszuüben geeignet ist (RGZ. Bd. 117 S. 284). Das trifft, wie auch in der dem Gesetzentwurf beigegebenen Denkschrift angenommen wird (Reichstagsdruck. Nr. 2191 I. Wahlperiode 1921 S. 104), auf die hier in Betracht kommenden Bestimmungen über Haftung für Personen- und Gepäckschäden, Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht unbedenklich zu. Daß es auf manche anderen Bestimmungen nicht zutrifft, kann daran nichts ändern. Das Abkommen ist für alle von den Klägern geltendgemachten Gesichtspunkte von Bedeutung, unter denen sie Ansprüche erheben.

Zunächst gilt das für die Haftung aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Dieses Gesetz war nach der Feststellung des Berufungsgerichts an dem (Polen zugefallenen) Orte des Unfalls in Geltung geblieben, zwar nicht mehr als deutsches, aber doch als polnisches Recht. Die Beklagte könnte daraus aber nur in Anspruch genommen werden, wenn sie am Orte und zur Zeit des Unfalls Betriebsunternehmerin gewesen wäre. Das hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum verneint; der gegenteiligen Meinung der Revision läßt sich nicht folgen. Nach dem Versailler Vertrag und dem Abkommen ist der Betrieb so geregelt, daß am Unfallorte die polnische, nicht die deutsche Eisenbahnverwaltung die Betriebsunternehmerin war. Entsprechend der Mehrheit von Staatsgebieten, durch welche der Durchgangsverkehr geht, unterscheidet das Abkommen eine Mehrheit von „betriebsführenden Verwaltungen“ (Art. 36 §§ 6, 7, 8), die nach Art. 8 Abs. 2 voneinander völlig unabhängig und nach dem Sinn und Zweck des Abkommens einander nur wechselseitig zur Ermöglichung des Durchgangsverkehrs (Art. 1) verpflichtet sind. Die betriebsführende Verwaltung ist nach der Denkschrift (S. 104) nicht diejenige, die eine Strecke befährt, sondern diejenige, der die Verwaltung und Unterhaltung der Strecke, die Leitung des Fahrdienstes, die Regelung des Signalwesens usw. obliegt. Zu einer von der Denkschrift abweichenden Auslegung besteht kein Grund. Die Selbst-

ständigkeit des Betriebs der polnischen Verwaltung schließt es aus, für den Unfall, der dem Zug auf polnischer Strecke zugestoßen ist, die Beklagte als Betriebsunternehmerin aus dem Reichshaftpflichtgesetz haftbar zu machen. Daran wird weder durch die Verwendung durchgehender Wagen noch durch die Ausgabe durchgehender Fahrkarten etwas geändert. Die Verwendung durchgehender Wagen und Züge beruht hier auf den Art. 4, 28, 31, 32 des Abkommens (vgl. die Ausführungsbestimmungen zu den letztgenannten drei Artikeln in Kapitel X). Sie wird auch sonst im internationalen Eisenbahnverkehr angestrebt, wie sich aus dem am 9. Dezember 1923 geschlossenen, durch Gesetz vom 31. Oktober 1927 (RGBl. II S. 909) und Bekanntmachung vom 30. Januar 1928 (RGBl. II S. 14) für Deutschland am 5. März 1928 in Kraft gesetzten Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen (Art. 5 und 9) ergibt. Für die Haftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz hat sie keine Bedeutung. Auch für denjenigen Teil des Durchgangsverkehrs, der im Interesse der Reisenden „privilegiert“ ist (Art. 4 fgg. des Abkommens vom 21. April 1921), gilt in dieser Hinsicht nichts besonderes. Ebenjowenig macht die Ausgabe durchgehender Fahrkarten auf Grund eines direkten Tarifs (Art. 39 des Abkommens) die Beklagte zur Betriebsunternehmerin auf der Durchgangsstrecke. Der auf diese Strecke entfallende Anteil wird an die polnische Verwaltung abgeführt (vgl. die Ausführungsbestimmungen zu Art. 39). Wenn sich dabei infolge eines Unterschieds zwischen den deutschen und den polnischen Beförderungssätzen ein Vorteil für die Beklagte herausstellen kann (was nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht einmal notwendig der Fall ist), so berechtigt das doch nicht zu der Annahme, daß die Beklagte die polnische Beförderungsstrecke für ihre Rechnung betreiben läßt. Es fehlt also an allen Voraussetzungen, um in der Beklagten die Betriebsunternehmerin der Durchgangsstrecke im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes zu sehen (vgl. RGZ. Bd. 66 S. 376, Bd. 75 S. 7). Das wird denn auch durch § 8 des Art. 36 völlig klar gestellt. Denn danach übernimmt die „betriebsführende“ Verwaltung — nicht, wie es nach Meinung der Revision der Fall sein müßte, die deutsche — die Haftung gegenüber Personen, die durch einen Betriebsunfall irgendwelchen Schaden erlitten haben. Auf die in § 8 unberührt gelassenen Rückgriffsrechte, die sich aus Verschulden einer anderen Verwaltung (vgl. §§ 2 bis 5 des Art. 36) ergeben

Können, braucht hier nicht eingegangen zu werden. Sie betreffen das Verhältnis der Verwaltungen untereinander, während die Bestimmung des § 8 nach Ausweis der Denkschrift (S. 104) gerade die hier in Betracht kommende Haftung gegenüber dem Beschädigten hat regeln sollen. Das ergibt noch klarer als die deutsche Übersetzung der maßgebende französische Text: „Sous réserve des droits de recours, l'administration ferroviaire qui exploite la ligne sera responsable vis-à-vis des personnes qui ont subi un dommage quelconque à cause d'un accident de chemin de fer“. Endlich handelt es sich nicht um einen „gemeinsamen“ Betrieb mehrerer Eisenbahnunternehmer, sodaß auch keine gesamtschuldnerische Haftung (RGZ. Bd. 52 S. 144) in Frage kommt.

Die Selbständigkeit der polnischen Eisenbahnverwaltung schließt es ebenso aus, die Beklagte für den Unfall nach § 831 BGB. haftbar zu machen. Diese Vorschrift macht denjenigen, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, für den von diesem angerichteten Schaden haftbar, sofern er sich selbst nicht genügend entlasten kann. Die polnische Eisenbahnverwaltung war aber von der Beklagten nicht zu einer Verrichtung bestellt, sondern führte den Betrieb auf ihrer Strecke nach dem Abkommen selbst und unabhängig von der Beklagten. Die Revision will denn auch den Gesichtspunkt des § 831 BGB. nur für den Fall angewendet wissen, daß die Beklagte auf der Durchgangsstrecke als Betriebsunternehmerin anzusehen sei. Diese Voraussetzung trifft aber nach dem Gesagten nicht zu. Daß die Beklagte die Reisenden vor dem Befahren der Durchgangsstrecke hätte warnen müssen, wie die Kläger in den Vorinstanzen geltendgemacht hatten, ist vom Berufungsgericht aus tatsächlichen Erwägungen verneint worden, die keinen Rechtsirrtum enthalten. Die Revision kommt hierauf nicht zurück.

Über auch der zwischen der Beklagten und dem Sohn der Kläger geschlossene Beförderungsvertrag kann die Haftung der Beklagten nicht begründen. Die Revision will aus dem Umstand, daß die Beklagte den Fahrpreis einheitlich nach dem deutschen Tarif berechnet und eine durchgehende Fahrkarte verabfolgt hat, auf eine Vertragspflicht der Beklagten auch für die Durchgangsstrecke schließen, zum mindesten bei den Durchgangszügen. Dieser Schluß ist nicht gerechtfertigt, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annimmt. Es legt den Vertrag, der Verkehrsmitte entsprechend, dahin aus,

daß die Beklagte sich selbst nur für die von ihr betriebenen Strecken, für die Durchgangsstrecke aber die polnische Eisenbahnverwaltung verpflichtet habe, indem sie beim Vertragschluß erkennbar zugleich als deren Vertreterin aufgetreten sei. Hiergegen sind keine Bedenken zu erheben, da bei jedem Reisenden die Kenntnis vorausgesetzt werden mußte, daß er durch polnisches Gebiet fahren werde und die Beklagte daselbst keine eigenen Eisenbahnstrecken habe. Die Auslegung entspricht auch dem Art. 36 § 8 des Abkommens vom 21. April 1921 und weiter, worauf das Berufungsgericht zutreffend hingewiesen hat, dem Art. 28 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924, das zwar zur Zeit des Unfalls noch nicht galt, dem aber das Reich durch Gesetz vom 12. Juni 1925 (RGBl. II S. 483) zugestimmt hat und das laut Bekanntmachung vom 16. März 1928 (RGBl. II S. 161) am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten ist. Nach Art. 28 § 3 dieses Übereinkommens ist eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für die Beförderung der Reisenden und der in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände ausgeschlossen; jede der beteiligten Eisenbahnen haftet insoweit nach Art. 28 §§ 1 und 2 nur für sich selbst (vgl. hierzu die Denkschrift in der Reichstagsdruckf. Nr. 862 III. Wahlperiode 1924/25 S. 37). Diese Bestimmung bildet ein wertvolles Auslegungsmittel auch für die vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens geschlossenen Beförderungsverträge. Warum die Art der Fahrpreisberechnung dieser Auslegung entgegenstehen soll, ist nicht einzusehen. Daß der geringe Gewinn, den die Beklagte dabei möglicherweise, nicht einmal notwendigerweise machte, sie nicht veranlassen konnte, eine vertragliche Haftung für die polnische Bahnstrecke zu übernehmen, leuchtet ein und wird vom Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt. Ebensowenig kann ein grundsätzlicher Unterschied darin gefunden werden, ob die Beförderungspflicht an der Grenze endgültig abläuft, oder ob sie, wie hier, nach Durchlaufen der Durchgangsstrecke von neuem beginnt. Zutreffend ist auch in dieser Hinsicht der Hinweis des Berufungsgerichts auf das letztgenannte Übereinkommen, das einen solchen Unterschied nicht macht, sondern den Durchgangsverkehr in Art. 1 § 2 nur dann einer besonderen Behandlung unterwirft, wenn er entweder von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben wird oder wenn nach besonderem Abkommen die Durchgangsbeförderung nicht als internationale angesehen werden

joll. Weder das eine noch das andere ist nach dem Abkommen vom 21. April 1921 der Fall. Die Verwendung durchgehender Züge ist für die vertragliche Haftung ebenso bedeutungslos wie für die außervertragliche.

Hiernach hat das Berufungsgericht rechtlich nicht geirrt, indem es eine gesetzliche Haftungsgrundlage für die Beklagte nur in den besonderen Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zu Art. 38 des Abkommens über die Erstattung von Fahrgehl und Gepäcfracht, sowie über den Schadenersatz für Verlust und Beschädigung des aufgegebenen Gepäc gefunden, im übrigen aber eine solche Grundlage vermist hat. Auf das erstere ist nicht weiter einzugehen, da die Kläger insoweit nicht beschwert sind. Wie für den Personenschaden, so ist die Beklagte auch für den Schaden am Handgepäck und an den Sachen, die der Verunglückte am Körper getragen hat, gesetzlich nicht haftbar. Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß die Haftung für Sachschaden nach § 25 des preuß. Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (GS. S. 505) nur die polnische Eisenbahnverwaltung treffen kann. Insoweit müssen dieselben Erwägungen gelten wie für die Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes.