

29. 1. Unter welchen Umständen ist die Brandgefahr durch Kurzschluß auf elektrisch betriebener Strecke eine mit der Beförderung im offenen Eisenbahnwagen verbundene Gefahr?

2. Wie ist die Haftung der Eisenbahn zu beurteilen, wenn sowohl Verschulden von ihrer Seite wie Verschulden des Absenders in Frage kommt?

Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 (RGBl. II S. 401)  
— EWD. — § 82 Abs. 1, § 83 Abs. 1a.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 29. Mai 1937 i. S. R. D. Versicherungs-  
gesellschaft u. Gen. (Rf.) w. Deutsche Reichsbahn (Weil.). I 236/36.

- I. Landgericht Frankfurt a. D.
- II. Kammergericht Berlin.

Am 12. Mai 1934 wurde ein von der Firma L. auf offenem Eisenbahnwagen verladener und zur Beförderung von Guben nach Magdeburg aufgegebenen Möbelwagen, der Umzugsgut enthielt, mit Inhalt in der Nähe der Station Gommern durch Feuer vernichtet. Der Brand entstand durch Kurzschluß mit der Starkstromleitung der elektrisch betriebenen Strecke Bröbel—Gommern—Magdeburg.

Die klagenden Versicherungsgeellschaften haben den Eigentümer des Umzugsguts mit je 5098,36 RM. entschädigt. Die Erstklägerin hat auch der Firma L. den Wert des Möbelwagens im Betrage von 1400 RM. ersetzt. Beide Klägerinnen haben ferner gewisse Beträge für die Schätzung des Schadens durch Sachverständige aufgewendet. Unter Bezugnahme auf § 67 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 263) haben sie von der Beklagten Ersatz der aufgewendeten Beträge verlangt. Das Landgericht hat sie abgewiesen und das Kammergericht ihre Berufung zurückgewiesen. Ihre Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

1. Der Berufungsrichter stellt fest, es habe sich ein Teil der Zinkbedachung des Möbelwagens auf der Fahrt gelöst, sei gegen die Starkstromleitung geschlagen und habe dadurch den Kurzschluß und den Brand des Möbelwagens und des Umzugsguts verursacht. Im Hinblick auf die Anwendbarkeit des § 83 Abs. 1a EWD. (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB.) erwägt er sodann, bei auf offenem Wagen verladene Möbelwagen sei die Gefahr des Kurzschlusses wesentlich größer als bei

gedeckten Eisenbahnwagen, weil ihre Ladehöhe das Profil gedeckter Eisenbahnwagen gewöhnlich überschreite; bei dem geringen Abstand zwischen dem Möbelwagendach und der Starkstromleitung sei die Möglichkeit einer Berührung viel leichter gegeben. Dahingestellt läßt er, ob das Dach des Möbelwagens bei der Aufgabe zur Beförderung von mangelhafter Beschaffenheit gewesen sei. Er begnügt sich in dieser Hinsicht mit dem Ergebnis, bei dem Alter des im Jahre 1919 hergestellten Möbelwagens sei eine einwandfreie, gegenüber dem Fahrwind ausreichende Befestigung nicht ohne weiteres vorauszusehen. Er weist auch darauf hin, daß der Möbelwagen hinsichtlich seiner Beschaffenheit nicht ohne weiteres den unter ständiger Aufsicht der Eisenbahnbediensteten stehenden gedeckten Eisenbahnwagen gleichgestellt werden könne. Aus diesen Erwägungen folgert er die Möglichkeit, daß das Dach des Möbelwagens gegen den Fahrwind weniger gesichert gewesen sei als das Dach eines gedeckten Eisenbahnwagens. Abschließend stellt er fest, der Brandschaden habe nicht nur aus einer mangelhaften Beschaffenheit des Daches, sondern auch aus der durch die Verladung in einem offengebauten Wagen bedingten größeren Ladehöhe des Möbelwagens entstehen können. Mangels eines Verschuldens der Beklagten hält er danach deren Haftungsbefreiung im Hinblick auf die Vermutung des § 83 Abs. 2 E.O. für gegeben.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Nicht zu beanstanden ist, daß der Berufsrichter bei dem durch Brand eingetretenen Verlust des Wagens und seines Inhalts einen die Haftungsbefreiung aufhebenden Verlust ganzer Stücke nicht angenommen hat (R.G.Z. Bd. 70 S. 174). Gegenüber der von der Revision erbetenen Nachprüfung ist auch seine im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (R.G.Z. Bd. 34 S. 42, Bd. 104 S. 47) stehende Ansicht zu billigen, daß es sich im Streitfall um eine Beförderung auf offenem Wagen gehandelt habe.

Die Folge der tarif- und vereinbarungsgemäß im offenen Wagen erfolgenden Beförderung ist, daß die Reichsbahn für die mit dieser Beförderungsart verbundene Gefahr nach § 83 Abs. 1a E.O. (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 G.O.) nicht haftet. Gemeint ist hiermit nur eine wirklich bestehende besondere Gefahr. Es muß sich daher bei der Beförderung im offenen Wagen im Vergleich mit der im gedeckten Wagen um eine Gefahrerhöhung handeln, die nach verständiger Auffassung und den Anschauungen des Verkehrs sich als wirklich beachtlich und nicht

bloß unwesentlich darstellt (RGZ. Bd. 104 S. 49). Infolgedessen hat die Reichsbahn, wie der Zusammenhang von Abs. 1 und 2 des § 83 E.O. (§ 459 Abs. 1 und 2 F.G.B.) ergibt, zunächst zu beweisen, daß die Gefahr des Brandschadens durch Kurzschluß bei der Beförderung im offenen Wagen in dem angeführten Sinn in beachtlichem Maße erhöht war. Hierbei ist zu beachten, daß das Erfordernis einer wirklich vorhandenen Gefahrerhöhung die Notwendigkeit eines Eingehens auf die Besonderheit des jeweils vorliegenden Sachverhalts in sich schließt. Es ist also in jedem Falle zu prüfen, ob unter den gegebenen Verhältnissen, insbesondere nach der Art der Verladung und Verpackung, die Gefahr der Inbrandsetzung durch Kurzschluß für das Gut im offenen Wagen wesentlich größer war, als wenn es in einem gedeckten Wagen befördert worden wäre (RGZ. Bd. 105 S. 283). Mit der hiernach gebotenen Prüfung hat die Vermutung des § 83 Abs. 2 E.O. nichts zu tun. Sie bezieht sich vielmehr nur auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen der von ihr als bestehend vorausgesetzten besonderen Gefahr und dem Eintritt des Schadens. Insofern hat die Reichsbahn weiter zu beweisen, daß der Schaden den Umständen nach aus der in Rede stehenden Gefahr entstehen konnte. Gelingt ihr auch dieser Beweis, so greift die Vermutung mit dem Erfolge ein, daß der ursächliche Zusammenhang vorbehaltlich eines Gegenbeweises als gegeben anzusehen ist (RGZ. Bd. 105 S. 285). In dem Umfange, in dem hiernach die Reichsbahn beweispflichtig ist, dürfen allerdings die Anforderungen an ihre Beweisführung nicht überspannt werden. Insbesondere können ihr geeigneten Falles die Regeln des Beweises vom ersten Anschein zustatten kommen.

Die Ausführungen des Berufungsrichters lassen nicht erkennen, daß er den dargelegten, getrennt zu behandelnden Fragen hinreichende Beachtung geschenkt hat. Zunächst hätte geprüft werden müssen, ob für das Umzugsgut im Möbelwagen und für diesen selbst die Gefahr der Inbrandsetzung durch Kurzschluß mit der Verladung im offenen Wagen gegenüber der im gedeckten Wagen wesentlich gesteigert worden ist. Diese Prüfung wird nicht entbehrlich durch die Tatsache, daß die Beförderung eines Möbelwagens mit oder ohne Inhalt in einem gedeckten Wagen an sich nicht möglich ist, denn daraus würde nur zu folgern sein, daß der Absender eine etwa mit der Beförderung im offenen Wagen verbundene besondere Gefahr mit der Folge der Haftungsbefreiung der Reichsbahn auf sich nehmen muß (RGZ. Bd. 34

§. 45). Bei einem Vergleich beider Beförderungsarten ergibt sich zunächst der Unterschied, daß bei der Beförderung von Möbelwagen und Umzugsgut im offenen Wagen das schützende Dach des gedeckten Eisenbahnwagens fehlt. Auch dieser Unterschied ist bei der Beurteilung der Gefahrenlage zu berücksichtigen, weil sich aus dem gewissermaßen zusätzlichen Schutz, den das Dach eines gedeckten Eisenbahnwagens geboten haben würde, für Möbelwagen und Umzugsgut eine größere Sicherheit gegen einen Brandschaden durch Kurzschluß ergeben könnte, und zwar sowohl im Hinblick auf die Verhinderung der Entzündung wie auch auf die Möglichkeit einer rechtzeitigen Entdeckung und Löschung des Brandes (RGZ. Bd. 34 S. 45, Bd. 111 S. 335). Auch hierbei darf indessen nicht übersehen werden, daß § 83 Abs. 1a EBD. eine wirklich vorhandene und nach der Verkehrsanschauung wesentliche Gefahrerhöhung voraussetzt. Es läßt sich daher im Einzelfall nur unter Würdigung aller die Kurzschlußgefahr begünstigenden oder ihr entgegenwirkenden Umstände, insbesondere der getroffenen Schutzmaßnahmen, entscheiden, ob schon der angeführte Gesichtspunkt zur Annahme einer wesentlichen Erhöhung dieser Gefahr für Möbelwagen und Umzugsgut im offenen Wagen ausreicht.

Zu bemängeln ist, daß der Berufsrichter dahingestellt gelassen hat, ob das Dach des Möbelwagens bei der Aufgabe zur Beförderung von nicht einwandfreier Beschaffenheit war, gleichwohl aber bei der Beurteilung der Gefahrenlage unterstellt hat, daß die Ablösung eines Dachteils bei dem Möbelwagen zufolge mangelhafter Unterhaltung oder einer gegen den Angriff des Fahrwindes weniger widerstandsfähigen Befestigung des Daches leichter möglich gewesen sei als bei einem ständigen Aufsicht der Reichsbahn unterliegenden gedeckten Eisenbahnwagen. Hierbei verkennt der Berufsrichter, daß die Reichsbahn beweispflichtig ist, soweit sie eine Gefahrerhöhung für die Beförderung im offenen Wagen daraus herleitet, daß das Dach des Möbelwagens im Hinblick auf die Kurzschlußgefahr eine geringere Sicherheit geboten habe als das Dach eines ordnungsmäßig unterhaltenen gedeckten Eisenbahnwagens. Eine andere vom Berufsrichter noch zu prüfende Frage ist, ob mit Rücksicht auf den Hergang des Schadensfalles und die für die Ablösung eines Dachteils während der Fahrt in Betracht kommenden Möglichkeiten bei dieser Beweisführung zu Gunsten der Reichsbahn die Regeln des Beweises vom ersten Anschein herangezogen werden können (RGZ. Bd. 112 S. 231). Zu be-

anstanden ist weiter, wie die Revision der Klägerinnen mit Recht rügt, daß der Berufungsrichter auch darüber keine Feststellungen getroffen hat, in welchem Maße die Ladehöhe des Möbelwagens das Profil gedeckter Eisenbahnwagen überschritt, obwohl die Parteien hierüber bestimmte Behauptungen aufgestellt hatten. Insbesondere erhebt aus seinen Ausführungen nicht, bei welchem Abstände des Daches von der Starkstromleitung überhaupt mit einem Funkenüberschlag zu rechnen war, ob es in dieser Hinsicht einen Unterschied machte, daß das Dach des Möbelwagens im Gegensatz zu dem Pappdach eines gedeckten Eisenbahnwagens aus Zinkblech bestand, und ob ferner die Ablösung eines Dachteils als mitwirkende Ursache hinzukommen mußte, um die Brandgefahr durch Kurzschluß für Möbelwagen und Umzugsgut auf dem offenen Wagen wirksam zu machen. Von der Verantwortung dieser Fragen sowie weiter von der Art, der Schnelligkeit und dem Umfang der Entzündung bei Inbrandsetzungen von der elektrischen Leitung aus wird es abhängen, ob sich die Brandgefahr durch Kurzschluß für Möbelwagen und Umzugsgut nach der Verkehrsanschauung wesentlich gemindert haben würde, wenn diese in einem sie vollständig umschließenden gedeckten Eisenbahnwagen befördert worden wären. Sollte der Berufungsrichter wiederum zu einer Bejahung dieser Frage kommen, so wäre weiter zu prüfen, ob den Umständen nach der Brandschaden aus der besonderen Gefährdung von Möbelwagen und Umzugsgut im offenen Wagen entstehen konnte (§ 83 Abs. 2 BGB., § 459 Abs. 2 HGB.).

2. Auch die Behandlung der Frage, ob die Berufung der Beklagten auf den erörterten Haftungsbefreiungsgrund durch ein ihr zur Last fallendes Verschulden ausgeschlossen wird (§ 83 Abs. 3 BGB., § 459 Abs. 3 HGB.), ist zu beanstanden. Der Berufungsrichter hat dabei rechtsirrig außer Betracht gelassen, daß der Beklagten als Frachtführerin die Sorgfaltspflicht für die Bestellung eines zweckmäßig ausgewählten Eisenbahnwagens oblag. Fällt ihr in dieser Hinsicht durch Stellung eines zu hohen, als Transportmittel auf elektrisch betriebener Strecke ungeeigneten Beförderungsmittels ein Verschulden zur Last, durch das die Inbrandsetzung von Möbelwagen und Umzugsgut verursacht oder auch nur im Sinne einer mitwirkenden Ursache erleichtert worden ist, so hat sie gemäß § 83 Abs. 3 BGB. dafür einzustehen (RGZ. Bd. 111 S. 337). Dem Spediteur als Absender kann allerdings ein nach § 254 BGB. hinsichtlich der Ursächlichkeit für den Brandschaden

gegenüber dem Verschulden der Reichsbahn abzuwägendes Mitverschulden zur Last fallen, wenn er als Absender bei der von ihm übernommenen Verladung des Möbelwagens die mangelnde Eignung des gestellten offenen Wagens hätte erkennen können. Grundsätzlich nicht zu bemängeln ist die Ansicht des Berufungsrichters, daß der Spediteur sich darüber hätte vergewissern müssen, über welche Strecke die Beförderung ging, und ob dafür eine solche mit elektrischem Betrieb in Frage kam. Ob aber der Spediteur besonderen Anlaß hatte, die Ladehöhe des Möbelwagens nachzuprüfen und von der Beklagten die Stellung eines niedrigeren Wagens zu verlangen, obwohl er an sich davon ausgehen durfte, daß die mit den Betriebsverhältnissen besser vertraute Beklagte bei der Wahl des Beförderungsmittels den elektrischen Betrieb der in Rede stehenden Strecke berücksichtigen werde, hängt im wesentlichen von Art und Umfang der dem Möbelwagen und dem Umzugsgut im Falle einer Profilüberschreitung drohenden Gefahr und ihrer Erkennbarkeit für den Spediteur ab. Ein bei der Abwägung nach § 254 BGB. zu berücksichtigendes Mitverschulden des Speditors könnte auch darin bestehen, daß er einen Möbelwagen zur Beförderung aufgegeben hat, dessen Dach sich nicht in ordnungsmäßigem Zustande befunden hat. Sollte die von der Beklagten erst in der Revisionsbeantwortung aufgestellte und daher im Revisionsverfahren nicht zu berücksichtigende Behauptung zutreffen, daß bei allen für die Beförderung von Möbelwagen in Betracht kommenden Wagen die Entfernung von der Schienenoberkante bis zum Wagenboden die gleiche sei, so würde dieser Umstand die Beklagte dennoch nicht ohne weiteres von der Verantwortung für einen mit der Profilüberschreitung in ursächlichem Zusammenhang stehenden Brandschaden entlasten. Es würde vielmehr alsdann zu erörtern sein, ob sie den Möbelwagen mit dem Umzugsgut zur Vermeidung einer Gefährdung durch die Profilüberschreitung über eine Strecke mit Dampfbetrieb hätte befördern können und müssen. War dies ohne Mehrkosten nicht ausführbar, so käme in Frage, ob sie den Spediteur hierauf hätte hinweisen müssen.

3. Soweit der Berufungsrichter sich mit der Frage befaßt hat, ob die Eisenbahn nach § 82 Abs. 1 EVO. (§ 459 HGB.) von der Haftung befreit ist, hat er übersehen, daß für den Möbelwagen ein nicht erkennbarer Mangel der Verpackung nicht in Frage kommt, soweit er Frachtgut ist, da er als solches unberpakt ist. Sowohl für das

Umzugsgut wie auch für den Möbelwagen bedarf dagegen der Erörterung, ob den Spediteur ein die Haftung der Eisenbahn ausschließendes Verschulden trifft, weil er einen Möbelwagen mit nicht ordnungsmäßig unterhaltenem Dach zur Beförderung aufgegeben hat. Auch im Rahmen des § 82 Abs. 1 EOB. kommt es auf eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens gemäß § 254 BGB. an, wenn beiden Vertragsteilen hinsichtlich der Eignung des Eisenbahnwagens als Beförderungsmittels ein Verschulden zur Last fallen sollte.