

62. 1. Handelt der Fahrdirigenten der Reichsbahn bei der Regelung der Personenzugfolge in Ausübung öffentlicher Gewalt?

2. Aus welchen Rechtsgründen haftet die Deutsche Reichsbahn für den Unfall, der einem Fahrgaste durch Verschulden eines an der Personenbeförderung beteiligten Reichsbahnbeamten zustößt?

BGB. §§ 30, 31, 89, 823 ffg., 831, 839. WeimVerf. Art. 89 ffg., 131. Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) — RBahnG. — Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47).

III. Zivilsenat. Urt. v. 6. Oktober 1939 i. S. Deutsche Reichsbahn (Bekl.) m. Eheleute M. (Rf.). III 2/39.

I. Landgericht Koblenz.

II. Oberlandesgericht Köln.

Als die Klägerin am 4. November 1937 auf dem Bahnhof in P. aus dem Zuge steigen wollte, gab der Fahrdirigenten, Betriebs-

assistent G., das Abfahrtzeichen, so daß sich der Zug in Bewegung setzte, während die Klägerin noch auf dem Trittbrett stand. Sie stürzte durch den Stoß auf den Bahnsteig und erlitt einen Oberschenkelbruch.

Die Beklagte hat ihr und ihrem mitklagenden Ehemann 819,16 RM. Heilungskosten bezahlt. Die Kläger verlangen weiter Erstattung der Kosten für Einstellung einer Ersatzkraft für die Ehefrau von Januar bis 1. Mai 1938 mit 104 RM., dazu vom 1. Mai 1938 ab vorerst für 1 Jahr der Kläger eine monatliche Rente von 65 RM. für Einstellung seiner Tochter als Arbeitskraft an Stelle seiner Ehefrau, die Klägerin eine monatliche Rente von 15 RM. für Krankenkost und andere vermehrte Bedürfnisse, beide Kläger weiter ein Schmerzensgeld von mindestens 500 RM. und Feststellung, daß die Beklagte zum Ersatz eines künftigen Schadens verpflichtet sei.

Die Beklagte hält sich über den Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes hinaus nicht für haftbar. Sie bestreitet ein Verschulden des Fahrdienstleiters und wendet ein, eine Amtspflichtverletzung komme überhaupt nicht in Frage, eine Haftung aus § 831 BGB. aber deshalb nicht, weil sie ihre Sorgfaltspflicht bei der Auswahl und der Aufsichtigung des Fahrdienstleiters nicht verletzt habe. Auch die Höhe der Ansprüche hat sie bestritten.

Das Landgericht hat die Leistungsklage mit Ausnahme des Schmerzensgeldanspruchs dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag entsprochen. Das Berufungsgericht hat auch den Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, hat die Anschlußberufung der Beklagten, die nur auf Abweisung aller Ansprüche des Ehemanns gerichtet war, zurückgewiesen und die Sache zum Bettragsverfahren zurückverwiesen.

Die Revision der Reichsbahn führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Das Berufungsgericht stützt seine Entscheidung auf Art. 131 WeimVerf. mit § 839 BGB.

Nach Art. 89 WeimVerf. war es Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Nach Art. 90 übernahm das Reich mit dem Übergange der Eisenbahnen die

Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Nach Art. 92 waren die Reichseisenbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben selbst zu bestreiten hatte. Neue, dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahnen konnten nur vom Reich oder mit seiner Zustimmung gebaut werden (Art. 94).

Durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) wurde der Betrieb der im Eigentum des Reichs verbleibenden Eisenbahnen der Reichsbahn-Gesellschaft übertragen. Dieser Zustand wurde durch das Gesetz zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 359) aufrechterhalten. Die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten waren nach § 19 in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften zu regeln; die Beamten der Eisenbahn waren aber nicht Reichsbeamte. Die Gesellschaft hatte für die Benutzung der Bahnen Tarife aufzustellen, bei denen der Reichsregierung ein Mitbestimmungsrecht zustand (§ 33). Zur Erfüllung ihrer Aufgaben hatte die Gesellschaft das Enteignungsrecht (§ 38).

Nach Art. 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 führt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Namen „Deutsche Reichsbahn“. Ihre Dienststellen sind Reichsbehörden. Ihre Hauptverwaltung geht in dem Reichsverkehrsministerium auf. Der Verkehrsminister nimmt die Aufgaben des Generaldirektors wahr. Die Deutsche Reichsbahn verwaltet das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reichs, das dem Betriebe der Reichseisenbahn gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes als Sondervermögen des Reichs weiter. Die Reichsbahnbeamten werden unmittelbare Reichsbeamte.

Das neue Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 brachte die Entwicklung zum Abschluß. Nach § 1 verwaltet nun das Reich unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn“ das Reichseisenbahnvermögen als ein Sondervermögen des Reichs mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Die Reichsbahn ist zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft zu verwalten; die Erfüllung ihrer Aufgaben ist öffentlicher Dienst (§ 3). Sie ist kein Gewerbebetrieb (§ 16). Die Dienststellen der Reichsbahn sind Reichsbehörden (§ 17), die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte (§ 18). Die Reichs-

bahn hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht (§ 25).

Die Beförderung auf der Eisenbahn ist nach wie vor durch den 7. Abschnitt des 3. Buches des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuchs vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) — danach jetzt §§ 453 bis 460 — geregelt. Die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen werden durch die Eisenbahnverkehrsordnung getroffen (§ 460), jetzt durch die Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938 (RGBl. II S. 663). Es besteht Beförderungszwang, d. h. die Eisenbahn ist zur Beförderung verpflichtet (§ 3 EVO.). Dagegen besteht kein dem Postregal ähnliches Alleinrecht der Eisenbahn zur Beförderung von Personen und Gütern; hierzu können andere Beförderungsmittel benützt werden.

Bisher ist die Personenbeförderung von Rechtspfegung und Rechtslehre einhellig als bürgerlichrechtlicher Werkvertrag aufgefaßt worden, die Haftung aus einem Eisenbahnunfall neben der Haftung aus dem Haftpflichtgesetz als Haftung aus dem Beförderungsvertrag und unerlaubter Handlung (RGZ. Bd. 86 S. 377 [378], Bd. 151 S. 279 [286]), nicht aus Amtspflichtverletzung. Noch das Urteil V 224/37 vom 2. September 1938 (JW. 1938 S. 2969 Nr. 28) hat ausgeführt, daß die Reichsbahn zwar hoheitliche Befugnisse, so die Ausübung der Bahnpolizei, habe, daß aber nicht jede Befätigung einer mit staatshoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Verwaltung ein Hoheitsakt sei. Der Betrieb eines Verschiebe- und Abstellbahnhofs falle weder nach seinem inneren Wesen noch nach der ihm gegebenen äußeren Gestaltung unter die Ausübung von Staatsgewalt.

Auch das Schrifttum zum neuen Eisenbahngesetz hat an dieser Auffassung festgehalten. So betont Stafs (in Deutsches Recht 1939 S. 1702), damit, daß die Reichsbahn nach § 16 des Gesetzes kein Gewerbebetrieb sei, werde nicht gesagt, daß sie sich bei ihren Leistungen auf dem Gebiete hoheitlicher Verrichtungen bewege; vielmehr handele sie, besonders bei dem Abschluß von Beförderungsverträgen, in ihrer Eigenschaft als in sich abgeschlossener wirtschaftlicher Organismus grundsätzlich nach bürgerlichrechtlichen Gesichtspunkten.

Von einer anderen Betrachtungsweise ist der erkennende Senat neuerdings in der Beurteilung der Aufgaben der Reichspost ausgegangen. Er hat zuerst im Urteil III 9/37 vom 31. August 1937

(RGZ. Bd. 155 S. 333) die Bereitstellung der Fernsprechanlagen durch die Post als auf öffentlichrechtlichem Vertrage beruhend behandelt, hat weiter die Briefbeförderung der Post als eine Tätigkeit der Hoheitsverwaltung angesehen (Urteil III 167/37 vom 13. Mai 1938 in RGZ. Bd. 158 S. 83) und hat schließlich erkannt, daß ein Postscheckverhältnis durch öffentlichrechtlichen Vertrag begründet werde (Urteil III 169/38 vom 23. Juni 1939, abgedruckt S. 174 dieses Bandes). Nach dem Urteil vom 13. Mai 1938 kann jede öffentlichrechtliche Körperschaft, die Hoheitsaufgaben zu erfüllen hat, sich zum Zweck ihrer Erfüllung auf den Boden des bürgerlichen Rechtsverkehrs begeben. Das ist auch auf denjenigen Gebieten der Fall, in denen das Reich als Unternehmer auftritt, gleichviel, ob das Unternehmen vorwiegend den öffentlichen Belangen dient. Das Unternehmen braucht aber nicht notwendig im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreise zu liegen, selbst wenn der Betrieb Gewinn abwerfen soll. Es wird darauf ankommen, in welcher Weise die Ordnung des Betriebes und sein Aufgabenbereich geregelt sind und ob der gliederungsmäßige Aufbau des Unternehmens den Willen des Hoheitsträgers aufzeigt, das Unternehmen im ganzen oder in gewissen Beziehungen nicht nach Art eines Privatunternehmens in seinem bürgerlichrechtlichen Geschäftskreise bestehen zu lassen, sondern als eine im Rahmen seines obrigkeitlichen Tätigkeitsgebietes liegende öffentliche Aufgabe durchzuführen. Das Urteil vom 23. Juni 1939 betont, daß das Postscheckgesetz vom 22. März 1921 nicht von einem Vertrage, sondern von einer Zulassung zum Postscheckverkehr spricht. Die Verordnungen des Reichspostministers für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen der Reichspost sind nicht bloße Richtlinien, sondern Rechtsverordnungen mit allgemeiner Verbindlichkeit.

Entscheidend ist demnach nicht, daß die Reichsbahn nun im ganzen Umfange Vermögen des Reichs ist, daß ihre Dienststellen Reichsbehörden, ihre Beamten Reichsbeamte sind und daß die Erfüllung ihrer Aufgaben öffentlicher Dienst ist. Diese Merkmale sind vielen Unternehmungen der öffentlichen Hand gemeinsam, ohne daß sie deren Betätigung im bürgerlichrechtlichen Geschäftsbereiche ausschließen. Sie treffen insbesondere auch auf die staatliche Forstverwaltung zu, worüber sich das Urteil III 289/35 des erkennenden Senats vom 1. Juni 1937 (RGZ. Bd. 155 S. 257) eingehend verbreitet hat. Entscheidend ist weiter nicht, daß das Unternehmen vor-

wiegend öffentlichen Belangen dient (§ 3 Abs. 3 RBahnG.), seinem Wesen nach Hoheitsverwaltung ist und hoheitliche Machtbefugnisse, wie hier die Bahnpolizei oder das Enteignungsrecht, ausübt. Gewiß ist die Eisenbahn „heute eine der wichtigsten Grundlagen des organisierten Zusammenlebens der Menschen im Staat“, besonders durch die Ermöglichung des persönlichen Zusammenkommens und persönlichen Gedankenaustauschs „eine Lebensbedingung für Kultur und Zivilisation der Menschheit“ (Pittler Das neue Reichsbahngesetz in Die Deutsche Reichsbahn 1939 S. 703). Nicht zu übersehen ist auch ihre wachsende Bedeutung für die Landesverteidigung und andere rein staatliche Bedürfnisse. Daraus ist aber noch nichts für die Rechtsform zu gewinnen, in der sie ihre Zwecke erfüllt. Entscheidend ist schließlich auch nicht das Tarifrecht der Reichsbahn, also die einseitige Preisfestsetzung für die Benützung ihrer Einrichtungen.

Nahezu alle Befugnisse und Aufgaben, die der Reichsbahn nach dem neuen Gesetze zukommen, hatte auch schon die Reichsbahn-Gesellschaft, bei der nicht bezweifelt worden ist, daß sie sich bürgerlich-rechtlich betätigte. Die grundlegende Änderung, die das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 brachte, war die Lösung der beiden Anstalten aus der zwischenstaatlichen Bindung und ihre Unterstellung unter die ausschließliche Staatshoheit des Reichs. Damit war die Rechtsform der eigenen Rechtspersönlichkeit, der Reichsbahn-Gesellschaft, überflüssig geworden. Erhalten geblieben ist die wirtschaftliche Selbständigkeit der Reichsbahn und ihre Verwaltung nach eigenen, „gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen“ (§ 6 RBahnG.). Freilich betont § 16 des Gesetzes ausdrücklich, daß die Reichsbahn kein Gewerbebetrieb ist. Dazu bemerkt aber Busch (Das neue Reichsbahngesetz in der Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1939 S. 595) zutreffend, gleichwohl müsse man sich darüber klar sein, daß die Tätigkeit der Deutschen Reichsbahn ihrer Natur nach wirtschaftlich sei, da die Gegenwerte für ihre Leistungen, insbesondere für ihre Beförderungsleistungen, die Fahrpreise und die Frachten, von den Benutzern nach rein wirtschaftlichen Grundsätzen bewertet würden. Die Eisenbahnen verkauften nach allgemeiner Auffassung ihre Leistungen, was auch dadurch vom Gesetzgeber anerkannt werde, daß die Beförderung von Personen und

Gütern seit jeher als Handelsgeschäft im Handelsgesetzbuch und in der das Handelsgesetzbuch ergänzenden Eisenbahnverkehrsordnung geregelt sei.

Wenn es nach der Entscheidung vom 13. Mai 1938 für die Beurteilung der Betätigung eines staatlichen Unternehmens im Rechtsverkehr maßgeblich darauf ankommt, wie sich der Wille des Hoheitsträgers in dem Aufbau des Unternehmens äußert, so kann in der Tat nicht, wie das Berufungsgericht meint, daran vorübergegangen werden, daß das Reich in die neue Eisenbahngesetzgebung die Bestimmungen des III. Buches des Handelsgesetzbuchs, das von den Handelsgeschäften handelt, in seinem 7. Abschnitt „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen“ im wesentlichen unverändert übernommen hat, während § 452 HGB. die Güterbeförderung der Post ausdrücklich aus dem durch das Handelsgesetzbuch geregelten Frachtgeschäft ausnimmt. Schon daraus ist zu erkennen, daß das Reich an der bisherigen rechtlichen Gestaltung des Eisenbahnverkehrs festhalten wollte, die nach allgemeiner Anschauung eine bürgerlichrechtliche war.

Dazu kommt für die Deutung des maßgeblichen Willens des Hoheitsträgers ein Weiteres. Das Urteil vom 13. Mai 1938 hat zur Unterstützung der Auffassung, daß die Briefbeförderung als Ausübung öffentlicher Gewalt erscheine, noch besonders auf das Alleinrecht und Zwangsrecht der Post bei der Briefbeförderung, auf den besonderen Schutz des Postgeheimnisses und auf das Recht der Post, die ihr zustehenden Gebühren durch Anwendung von Verwaltungszwang unmittelbar heizutreiben, hingewiesen. Die Reichsbahn hat, wie schon erwähnt, kein Alleinrecht zur Beförderung von Personen und Gütern, einen Verwaltungszwang nur im Rahmen der Bahnpolizei und in demselben Umfange wie Privateisenbahnen. Der Reichspost sind also viel weitergehende staatshoheitliche Rechte übertragen als der Reichsbahn.

Der gliederungsmäßige Aufbau der Reichsbahn unterscheidet sich heute beamtenrechtlich zwar kaum von dem der Reichspost. Aber es kann auch hier nicht ohne Absicht gewesen sein, wenn der Reichsverkehrsminister als Leiter der Reichsbahn die Bezeichnung Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn führt und der Staatssekretär und die Ministerialdirektoren ihm als stellvertretender Generaldirektor und als Vorstandsmitglieder zur Seite gestellt sind (§ 3 Abs. 1 und 2

RBahnG.). Die Bezeichnung soll nach der Begründung des Gesetzes dazu dienen, die eigene Wirtschaftsführung und die besondere Verantwortung des Leiters für diese Wirtschaftsführung auch nach außen in Erscheinung treten zu lassen (Pfundtner-Neubert Das neue Deutsche Reichsrecht VI 2, Bem. 1 zu § 3 RBahnG.). Es ist also auch im Gesetze selbst die Doppelseitigkeit der Reichsbahn, auf der einen Seite ihr Wesen als Hoheitsverwaltung, auf der anderen Seite ihr Wesen als wirtschaftliches, wenn auch gemeinwirtschaftliches Unternehmen, anders als in den Postgesetzen, zum Ausdruck gebracht. Auch darin liegt ein nicht zu übersehender Anhalt für die Auffassung des Hoheitsträgers von der Gestaltung der Teilnahme der Reichsbahn am Rechtsverkehr.

Aus diesen gesetzlichen Grundlagen der Einrichtung des Eisenbahnverkehrs ergibt sich, daß die Personenbeförderung durch die Reichsbahn auch heute noch nicht Ausübung fürsorglicher Hoheitsgewalt ist, sondern sich im bürgerlichrechtlichen Geschäftskreise hält, wenn auch die Übernahme des Eisenbahnverkehrs durch das Reich und seine Verwaltung mehr noch als bisher — wie nach heutiger Erkenntnis jede staatliche Betätigung — auf den Nutzen des Volksganzen eingestellt ist. Das Berufungsgericht übersieht, daß auch das Urteil vom 13. Mai 1938 die der Beklagten kraft Gesetzes eingeräumte Stellung innerhalb der Volksgemeinschaft und gegenüber der Allgemeinheit und die Bedeutung ihres Aufgabengebiets für die Volksgesamtheit nicht allein für maßgebend erklärt hat, sondern nur in Verbindung mit der rechtlichen Gestaltung der Durchführung ihrer Aufgaben, daß aber gerade diese rechtliche Gestaltung des Eisenbahnverkehrs von der des Aufgabebereichs der Post nach dem aus der gesetzlichen Regelung ersichtlichen Willen des Reichs als des maßgebenden Hoheitsträgers wesentlich verschieden ist. Es übersieht weiter, daß nach § 14 RBahnG. Leistungen für andere Verwaltungen unter den üblichen Bedingungen angemessen abzugelten sind und daß diese Bestimmung fast wörtlich der des § 13 des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 entspricht, daß also auch Massenbeförderungen im Rahmen des bürgerlichen Rechtsverkehrs liegen können, abgesehen davon, daß Fahrpreisermäßigungen für Massenbeförderungen auch kaufmännisch gesehen dem Unternehmen nicht nur Nachteile bringen.

Ist die Tätigkeit des Fahrdienstleiters beim Ablassen der Personenzüge demnach auch nach dem neuen Eisenbahngesetz nicht Aus-

übung öffentlicher Gewalt, sondern gehört sie im Verhältnis zu den Fahrgästen zu der Erfüllung des bürgerlichrechtlichen Beförderungsvertrages, so war dies noch mehr zur Zeit des Unfalls vor Erlaß des neuen Reichsbahngesetzes der Fall. Damals war nur das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 erschienen, das den neuen Rechtszustand erst vorbereitete. Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Beförderungsvertrag waren zur Zeit des Unfalls noch ganz unverändert. Zur Ausübung der Bahnpolizei gehört die Regelung der Zugfolge keinesfalls.

Heute sind die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte. Eine in seinem Amtsbereiche begangene unerlaubte Handlung des Fahrleiters ist eine Amtspflichtverletzung im Sinne des § 839 BGB., auch wenn sie in dem bürgerlichrechtlichen Geschäftskreise der Reichsbahn liegt. Ob das schon zur Zeit des Unfalls anzunehmen war, und ob die Bestimmung des Art. 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 10. Februar 1937 (daß die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte werden) nichts anderes besagen sollte, als jetzt § 18 RBahnG. — daß sie unmittelbare Reichsbeamte sind —, kann dahingestellt bleiben, da hier nicht der Fahrdienstleiter, sondern die Reichsbahn in Anspruch genommen wird. Denn auch wenn eine schuldhaft nachlässige Tätigkeit des Fahrleiters schon damals eine Amtspflichtverletzung war, haftet die Reichsbahn nicht nach Maßgabe des Art. 131 WeimVerf. und den Staatshaftungsgesetzen, sondern nach §§ 89, 30, 31 und nach §§ 823 fgl., 831 BGB., weil der verantwortliche Beamte nicht in Ausübung hoheitlicher Gewalt handelte; und zwar haftet sie entweder schlechthin, sofern er nämlich nach der Geschäftsordnung vom 12. Februar 1937 (RMVBl. S. 58) und der in dieser Beziehung davon nicht wesentlich abweichenden Verwaltungsordnung vom 5. Juli 1939 (RMVBl. S. 1313) als ihr verfassungsmäßig berufener Vertreter anzusprechen war (vgl. dazu auch RGZ. Bd. 157 S. 228 [234 fgl.]), oder aber nur im Rahmen des nach § 831 BGB. möglichen Entlastungsbeweiſes (RGZ. Bd. 139 S. 149 [151], Bd. 155 S. 257 [266 fgl.]).

Das angefochtene Urteil ist demnach aus seiner Begründung nicht zu halten. Deshalb ist es aufzuheben und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen; es bleibt nun die Haftung der Beklagten für die An-

prüche des klagenden Ehemanns und für den Anspruch auf Schmerzensgeld aus unerlaubter Handlung in dem eben angedeuteten gesetzlichen Rahmen, für die Ansprüche des Ehemanns daneben auch aus dem Beförderungsvertrage zu prüfen.