

10. Gelten die Bestimmungen des § 25 des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. 505) — Pr. EisenbG. — auch für die Deutsche Reichsbahn?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 21. Februar 1940 i. S. Deutsche Reichsbahn (Bekl.) w. F. Bergbau-AG. (Kl.). VI 174/39.

I. Landgericht Cottbus.

II. Kammergericht Berlin.

Am Mittag des 19. Juni 1934 entstand in der Gegend zwischen der Eisenbahnstrecke S. und dem Tagebau F.-Ost der Klägerin unweit einer Reichsbahnunterführung ein Brand, der bei dem starken Winde und der großen Trockenheit sich schnell über das Wiesengelände ausdehnte und den Tagebau der Klägerin bedrohte. Es gelang erst nach mehrwöchigen Löscharbeiten, des Brandes völlig Herr zu werden.

Die Klägerin hat mit der Behauptung, der Brand, der ihr 42590,94 RM. Löschungskosten verursacht habe, sei durch Funkenflug entstanden, Klage auf Zahlung jenes Betrages nebst Zinsen gegen die Beklagte erhoben. Sie gründet ihren Anspruch auf das Preussische Eisenbahngesetz von 1838. Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten.

Landgericht und Kammergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der Beklagten blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht gelangt auf Grund eingehender Würdigung der umfangreichen Beweisaufnahme zu der Feststellung, daß die Lokomotive 74665 den Brand verursacht hat. Es bejaht die Haftung der Beklagten für die Löschungskosten nach § 25 Pr. EisenbG., weil die dort geregelte Haftung für Sachschaden auch den mittelbaren Sachschaden umfasse, zu diesem aber auch die Löschungskosten für einen durch Funkenflug entstandenen Schaden gehörten . . .

Die Revision zieht in erster Reihe in Zweifel, ob das Preussische Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1838 noch Geltung gegenüber der Reichsbahn beanspruchen könne. Ihre Bedenken sind jedoch unbegründet. Durch Art. 105 GG. z. B. V. ist, wie ersichtlich auch die Be-

Klagte nicht in Abrede stellen will, die Bestimmung des § 25 Pr. Eisenb-G., die eine über die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches hinausgehende Haftung des Eisenbahnunternehmers für den aus dem Bahnbetrieb entstehenden Schaden begründet, jedenfalls insoweit aufrechterhalten worden, als Sachschäden in Frage stehen. An diesem Rechtszustande hat sich entgegen der Meinung der Revision auch in der Zwischenzeit nichts geändert. Insbesondere hat das Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773), auf das die Revision besonders verweist, keine Änderung gebracht. Zu Unrecht meint die Beklagte, eine derartige Änderung ergebe sich mittelbar aus § 10 dieses Gesetzes. Dort ist bestimmt, daß die Gesetze und Verordnungen der Länder über das Eisenbahnwesen unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung insoweit in Kraft blieben, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Übergange der Eisenbahnen auf das Reich noch gegeben seien. Diese Vorschrift ergibt weder unmittelbar noch mittelbar etwas für die Annahme der Beklagten, daß die Bestimmung des § 25 Pr. Eisenb-G. auf die Reichsbahn nicht mehr anwendbar sein könne. Durch den Zusammenschluß der Staatseisenbahnen zur Reichsbahn sind die Voraussetzungen für ihre Anwendung nicht ohne weiteres weggefallen. Die Einheitlichkeit der Reichsbahn schließt weder begrifflich noch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen aus, daß für sie und ihre Rechtsbeziehungen — ebenso wie für andere Eisenbahnunternehmungen, soweit sie sich gleichfalls über das Gebiet mehrerer Länder erstrecken — im Bereich der Landesrechtlichen Vorbehalte verschiedene gesetzliche Vorschriften der einzelnen Landesgesetze je nach dem Orte der einzelnen Betätigung Anwendung finden können. Dementsprechend sind, soweit ersichtlich, auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes betr. den Staatsvertrag von 1920 und des auch von der Revision selbst insoweit für unwesentlich erachteten Reichsbahngesetzes (erste Fassung vom 30. August 1924) beachtliche Zweifel an der Weitergeltung des § 25 Pr. Eisenb-G. für die Reichsbahn nicht erhoben worden. Vielmehr ist sowohl im Schrifttum (vgl. Fritsch Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, 3. Aufl., Anm. 26 zu I 3, Anm. 1, 41 zu I 7) wie in der Rechtsprechung (RGZ. Bd. 133 S. 342) angenommen worden, daß diese Bestimmung auch weiterhin ihre Gültigkeit behalten hat.

Die Ausführungen dieser Entscheidung, insbesondere die Darlegungen S. 346, 347, lassen keinen Zweifel darüber, daß das Reichsgericht die Bestimmungen der §§ 14, 25 Pr.EisenbG. auch der Reichsbahn gegenüber weiter grundsätzlich für anwendbar erklären wollte. Im Hinblick auf das berechtigte Streben nach Vereinheitlichung des Rechts im allgemeinen und auf die Stellung, welche die Reichsbahn im Gefüge des Reiches einnimmt, ist der Revision allerdings zuzugeben, daß der gegenwärtige Rechtszustand nicht befriedigt, wonach die Reichsbahn trotz der Einheitlichkeit ihres Betriebes für Sachschäden, die auf preußischem Gebiete durch den Betrieb entstehen, nach § 25 Pr.EisenbG. haftet, dagegen für einen dadurch in einem anderen deutschen Lande ohne ihr Verschulden hervorgerufenen Sachschaden beim Fehlen entsprechender Vorschriften keine Entschädigung zu leisten verpflichtet ist. Das erklärt sich aber aus der bisherigen Verschiedenheit der landesgesetzlichen Regelungen und kann nur durch eine Maßnahme des Gesetzgebers geändert werden¹⁾. Es ist nicht angängig, die Anwendung eines noch geltenden Gesetzes, das die Haftung der Eisenbahnen regelt und für die Staatsbahnen unbestritten Geltung gehabt hat, für die Reichsbahn auszuschließen, ohne daß ein entsprechender Wille des Gesetzgebers erkennbar geworden wäre, und zwar um so weniger, als die Vereinigung der Staatsbahnen in der Hand des Reiches nahezu zwei Jahrzehnte zurückliegt und der Reichsgesetzgeber, dem die Auffassung von Rechtsprechung und Schrifttum über die Gestaltung der Haftung für Sachschäden nicht unbekannt geblieben sein kann, keinen Anlaß zu einem Eingreifen gesehen hat, woraus erichtlich ist, daß er die allgemeine Auffassung teilt und die geschilderten rechtlichen Verschiedenheiten wenigstens zur Zeit noch in Kauf nehmen will.

Das Berufungsgericht hat daher mit Recht angenommen, daß die Vorschrift des § 25 Pr.EisenbG. auf die Beklagte anzuwenden ist. In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. JW. 1917 S. 549 Nr. 21) erstreckt es die Haftung der Beklagten auf Grund dieser Bestimmung auch auf den mittelbaren Sachschaden. Wenn es zu diesem die Lösungskosten für einen durch Funkenflug entstandenen Brand rechnet, so ist auch das rechtlich nicht zu beanstanden . . .

¹⁾ Vgl. jetzt das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691). D. S.