

34. Stehen einer Person, die wegen einer im Betriebe der Reichsbahn erlittenen Dienstbeschädigung Versorgungsansprüche nach dem Wehrmachtfürsorge- und -versorgungsgesetz hat, daneben gegen die Reichsbahn Ansprüche nach bürgerlichem Recht oder nach den Haftpflichtgesetzen zu?

Wehrmachtfürsorge- und -versorgungsgesetz vom 26. August 1938 (RGBl. I S. 1077) — WFG. — § 134 Abs. 1.

VIII. Zivilsenat. Ur. v. 12. März 1941 i. S. F. u. G. B. (R.)
w. Deutsche Reichsbahn (Bekl.). VIII/741.

I. Landgericht Wien.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Vater der minderjährigen Kläger war am 18. Juli 1939 als Pionier zum Wehrdienst eingerückt und wurde am 11. Oktober 1939 am Bahnhofe L. beim Verschieben des Eisenbahn-pionierzugs, dem er zugeteilt war, getötet. Die Kläger behaupten, daß der Unfall auf das Verschulden des Eisenbahnunternehmens und der Personen, deren es sich zum Betriebe bediente, zurückzuführen sei, und erheben Ersatzansprüche gemäß § 1327 ABGB. Dabei bringen sie von der beanspruchten Rente den Betrag von monatlich 46,80 RM. in Abzug, den sie teils von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, teils auf Grund des § 104 WFG. beziehen. Die beklagte Reichsbahn beantragt Klageabweisung, u. a. weil nach § 134 WFG. Versorgungsberechtigte für eine Wehrdienstbeschädigung und ihre Folgen gegen das Reich Ansprüche nur nach diesem Gesetz erheben könnten. Damit seien weitergehende Ansprüche auch gegen die Reichsbahn ausgeschlossen, da diese mit dem Reiche wesenseins sei. Die Hinterbliebenen eines Soldaten, der einem Eisenbahnunfall zum Opfer gefallen sei, könnten keine höheren Ansprüche erheben als die Hinterbliebenen eines vor dem Feinde Gefallenen.

Die Klage ist vom Landgericht und Oberlandesgericht abgewiesen worden. Auch die Revision der Kläger blieb erfolglos aus folgenden

Gründen:

Die Revision bestreitet die von den Vorbergerichten angenommene Wesenseinheit von Reich und Reichsbahn, da zwischen dem Reich als Träger von Hoheitsrechten einerseits und der Reichsbahn, die bloß

wirtschaftliche und Vermögensbelange des Reiches wahrzunehmen habe, zu unterscheiden sei. Übrigens ergebe sich aus den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes über das Sondervermögen der Reichsbahn und die getrennte Haftung für Verbindlichkeiten des Reiches und der Reichsbahn, daß beide einander nicht gleichzusetzen seien. Der Wehrmachtangehörige, der die Eisenbahn benutze, sei den besonderen Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt, müsse daher auch den diesen Gefahren entsprechenden besonderen Schutz des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes genießen. Im Gesetze werde die Anwendbarkeit der Haftpflichtgesetze nicht ausdrücklich ausgeschlossen; es könne daher nicht angenommen werden, daß der im Eisenbahnbetriebe verunglückte Wehrmachtangehörige und seine Hinterbliebenen schlechter gestellt seien als eine andere Person und deren Hinterbliebene. Wenn das Oberkommando der Wehrmacht den nachgeordneten Dienststellen untersagt habe, Rückgriffsansprüche gegen die Reichsbahn geltendzumachen, so könne dies die Hinterbliebenen eines Wehrmachtangehörigen nicht hindern, den Unterschied zwischen ihren Versorgungsgebührrnissen und dem, was sie aus sonstigen Rechtsgründen zu fordern hätten, von der Reichsbahn zu fordern. Diesen Rechtsausführungen kann indessen nicht zugestimmt werden.

Mit Rücksicht auf den Ort, an dem sich der Schadensfall ereignete, ist die Haftung für den Schaden gemäß den Grundsätzen des zwischengebietlichen Rechts nach ostmärktischem Rechte zu beurteilen. Die Einheit der Reichsbahn schließt nicht aus, daß für sie und ihre Rechtsbeziehungen je nach dem Ort ihrer Betätigung verschiedene gesetzliche Vorschriften der einzelnen Landesgesetze Anwendung finden (RGZ. Bd. 163 S. 66). Daher kommen die Bestimmungen des 30. Hauptstücks des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches und, da sich der Schadensfall vor dem 1. Juni 1940 ereignet hat, das österreichische Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 (RGBl. Nr. 27) in Betracht. Das Reichshaftpflichtgesetz ist nach Art. VII der Verordnung vom 3. Mai 1940 (RGBl. I S. 713) nur auf spätere Schadensfälle anzuwenden.

Die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts und des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, nach denen wegen eines Unfalls von der Eisenbahnunternehmung Schadensersatz verlangt werden kann, haben schon durch die Bestimmungen des österreichischen Arbeiterunfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887 (öst. RGBl. 1888 Nr. 1) sowie des Gesetzes vom 20. Juli 1894 (öst. RGBl. Nr. 168) eine beträchtliche

Einschränkung erfahren, die der nach § 898 RVO. entspricht. Nach § 46 des Arbeiterunfallversicherungsgesetzes konnte ein Arbeiter von der Unternehmung Schadenserfaz nur begehren, wenn die Unternehmung oder ihr gesetzlicher Vertreter den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hatte. Durch das an zweiter Stelle genannte Gesetz wurde die Unfallversicherung auf alle Betriebsbeamten der Eisenbahn, ferner auf die von der Eisenbahn freiwillig versicherten Personen ausgedehnt. Dabei wurde ausgesprochen (Art. VII Abs. 4), daß ein nach gesetzlicher Vorschrift Versicherter oder ein freiwillig Versicherter Staatsbediensteter, der von der Eisenbahn nach den bestehenden Vorschriften unentgeltlich zu befördern war (z. B. ein Postbeamter), wenn er einen Unfall erlitt, gegen die Eisenbahnunternehmung, vom Falle vorsätzlicher Beschädigung abgesehen, keinen Ersatzanspruch, insbesondere auch keinen Anspruch nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz, habe. Der Gedanke, der diesen Bestimmungen zugrunde lag, war der, den genannten Personen an Stelle des nur in einem mit Mühe, Kosten und Wagnis verbundenen Rechtsstreite durchzusetzenden Anspruchs gegen die Eisenbahn einen rasch und mit Sicherheit durchzusetzenden, wenn auch vielleicht geringeren Anspruch gegen die Versicherungsanstalt zu geben (vgl. Wachtel Erläuterungsbuch zum öst. Eisenbahnhaftpflichtgesetz 1909 S. 80).

Einen ähnlichen Gedanken verfolgte die Beamten- und Militär-unfallfürsorgegesetzgebung des Deutschen Reiches (vgl. Brand Das Deutsche Beamtengesetz 3. Aufl. S. 670 f.). Schon das Gesetz vom 18. Juni 1901 (RGBl. S. 211) hatte verfügt, daß Beamte der Reichszivilverwaltung und des Soldatenstandes, die in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt werden, und ihre Hinterbliebenen vom Reich eine Pension oder Rente erhalten. § 12 Abs. 2 bestimmte: „Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu.“ Damit waren Ansprüche gegen das Reich auf Grund der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Reichshaftpflichtgesetzes ausgeschlossen. Ausgeschlossen wären auch Ansprüche gegen die vom Reiche selbst betriebenen Bahnen gewesen. Auf die strittige Frage, ob nicht auch Ansprüche gegen die Reichsbahn ausgeschlossen waren, solange diese von der 1924 gegründeten Reichsbahn-Gesellschaft betrieben wurde (vgl. R. Fritsch Eisenbahn-gesetzgebung 3. Aufl. S. 200 f.), ist hier nicht einzugehen.

Das Beamtenunfallfürsorgegesetz vom Jahre 1901 wurde für Personen des Mannschafsstandes durch das Gesetz vom 31. Mai 1906 (RGBl. S. 593), dieses wiederum durch das Reichsverfürsorgegesetz vom 12. Mai 1920 (RGBl. S. 989) abgelöst, das wiederholt geändert worden ist und mit Verordnung vom 1. April 1939 (RGBl. I S. 663) eine Neufassung erhalten hat. § 86 dieses Gesetzes, das auf Grund der Verordnung vom 24. September 1938 (RGBl. I S. 1196) für Soldaten gilt, die ihre Dienstleistung in der Wehrmacht der Ostmark vor dem 14. März 1938 beendet haben, und auf Grund der Verordnung vom 15. Juni 1938 (RGBl. I S. 631) auch im Rahmen des mehrfach geänderten Wehrmachtverfürsorgegesetzes vom 4. August 1921 (RGBl. S. 993) auf Soldaten anwendbar ist, die ihre Wehrdienstleistung in der Ostmark in der Zeit vom 14. März bis 30. September 1938 beendet haben, bestimmte in seiner ursprünglichen Fassung: „Die nach diesem Gesetze versorgungsberechtigten Personen haben aus dem Grunde einer Dienstbeschädigung gegen das Reich nur die auf diesem Gesetze beruhenden Ansprüche.“ Nach diesem Gesetze blieben die Ansprüche, welche beschädigte Soldaten der einstigen Wehrmacht und ihre Hinterbliebenen nach bürgerlichem Recht gegen die Eisenbahnen zu erheben hatten, regelmäßig unberührt, weil diese damals (1920) nicht vom Reiche, sondern von den einzelnen Bundesstaaten betrieben wurden. Als in Ausführung des Art. 89 WeimVerf. das Reich die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen (durch Staatsvertrag mit den Bundesstaaten) in sein Eigentum und seine Verwaltung übernommen hatte (Gesetz vom 30. April 1920 [RGBl. S. 773]), wurde von dem Grundsätze, daß das Reich nur nach dem Reichsverfürsorgegesetz haftet, eine Ausnahme gemacht und durch das Gesetz vom 22. Juni 1923 (RGBl. I S. 513) dem oben angeführten Absatz 1 des § 86 beigefügt: „Unberührt bleiben jedoch die Ansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207).“ Dabei beweist das Wort „jedoch“, daß die Ansprüche, die gegen einen im Reichshaftpflichtgesetze genannten Betrieb des Reiches, also die Reichsbahn, gerichtet wurden, als Ansprüche gegen das Reich zu verstehen sind. Dieser Zusatz ist in die noch heute geltende Fassung des Reichsverfürsorgegesetzes übergegangen.

Wenn daher in vorliegenden Rechtsstreite die beklagte Partei mit Zustimmung des Erstgerichts versucht, aus der erwähnten Anordnung des Oberkommandos der Wehrmacht abzuleiten, daß bei

Dienstbeschädigung von Soldaten die Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz gegen die Reichsbahn ausgeschlossen sei, so ergibt sich für die nach dem Reichsverfürsorgungsgesetz und dem Wehrmachtverfürsorgungsgesetze versorgungsberechtigten Personen das Gegenteil aus einer ausdrücklichen Bestimmung des § 86 Abs. 1 des Reichsverfürsorgungsgesetzes. Die genannte Anordnung kann sich daher nur auf Rückgriffsansprüche des Reiches im Sinne des § 86 Abs. 2 des Reichsverfürsorgungsgesetzes, des § 134 Abs. 2 WFG. und des § 139 DVG. beziehen, läßt aber keinen Rückschluß darauf zu, wie vom Oberkommando der Wehrmacht die Bestimmung des § 134 Abs. 1 WFG. ausgelegt wird.

Allein die im Jahre 1923 eingefügte Bestimmung des Reichsverfürsorgungsgesetzes blieb eine vereinzelte Maßnahme. Im übrigen kehrte die Gesetzgebung zu dem schon im Beamtenunfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 (RGBl. S. 211) ausgesprochenen Grundsatz zurück, daß im öffentlichen Dienste stehende Personen und ihre Hinterbliebenen, die auf Grund der Unfallverfürsorgungsgesetzgebung einen Anspruch haben, gegen das Reich keinerlei weitere Ansprüche haben, insbesondere keinen nach dem Reichshaftpflichtgesetz, damit aber auch keinen nach dem österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Der im vorliegenden Fall in Frage kommende § 134 Abs. 1 WFG. schließt deutlich alle Ansprüche gegen das Reich aus, die nicht aus dem Wehrmachtfürsorge- und -verfürsorgungsgesetz selbst hervorgehen, und § 124 DVG. schließt Schadensersatzansprüche von Beamten in einem noch weitergehenden Umfang aus. Der abweichende Wortlaut dieser Bestimmungen von dem dem Gesetzgeber vorliegenden Wortlaute des § 86 des Reichsverfürsorgungsgesetzes beweist, daß eine Abweichung von der aus besonderen Gründen für die Angehörigen der früheren Wehrmacht geschaffenen Regelung beabsichtigt war.

Für den Bereich des Reichsverfürsorgungsgesetzes und des Wehrmachtverfürsorgungsgesetzes wollte man durch den im Gesetze vom 22. Juni 1923 (RGBl. I S. 513) verfügten Zusatz zu § 86 Abs. 1 den Wehrmachtangehörigen aus der Zeit des Weltkrieges und der Nachkriegszeit die nach dem Mannschafsverfürsorgungsgesetz vom 31. Mai 1906 möglichen Ansprüche gegen die vormals bundesstaatlichen Eisenbahnen auch nach ihrer Verreichlichung belassen (vgl. RGZ. Bd. 108 S. 151). Hingegen haftet nach den neueren Gesetzen (WFG. und DVG.) das Reich bei Dienstbeschädigungen nur im

Rahmen der durch diese Gesetze gewährten Versorgungsansprüche. Die gegenteilige Bestimmung des Reichsverversorgungsgesetzes ist eine auf einen bestimmten Personenkreis beschränkte, der Verallgemeinerung nicht fähige Ausnahmebestimmung.

Die Kläger versuchen zwar auch mit der Revision, dieser Folgerung durch die Behauptung entgegenzutreten, daß die Deutsche Reichsbahn auf Grund der Stellung, die sie durch das Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) erhalten habe, eine vom Reich verschiedene Rechtspersönlichkeit sei. Allein dem kann nicht zugestimmt werden. In dem Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) und dem Reichsbahngesetz, das mit dem 12. Juli 1939 auch in der Ostmark in Kraft getreten ist, kommt mit voller Schärfe und Deutlichkeit zum Ausdruck, daß Reich und Reichsbahn nicht Rechtspersönlichkeiten nebeneinander sind, sondern eine Einheit bilden. Der Reichsbahn kommt Parteifähigkeit, aber — wie auch aus dem Gegensatz zu der für die Reichsbank getroffenen Regelung erhellt — keine Rechtspersönlichkeit zu. Das Reichseisenbahnvermögen enthält zwar außer den Vermögensstücken, die schon immer Eigentum des Reiches oder des österreichischen Bundeschazes gewesen sind, auch Vermögen, das früher der Deutschen Reichsbahngesellschaft und dem Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen gehörte. Aber alle diese Bestandteile bilden jetzt nach § 1 Abs. 1 und 2 des Reichsbahngesetzes ein einheitliches Vermögen, für das gewisse Sonderbestimmungen gelten, das aber niemandem sonst gehört als eben dem Reich. In dieser Richtung schließt sich das Reichsgericht vollständig den Ausführungen von Knoll (Df. Ausg. A 1941 S. 275) und den Gründen des Berufungsgerichts, insbesondere dem Satz an, daß, wo immer die Reichsbahn im Rechtsverkehr auftritt, der Handelnde, Berechtigte und Verpflichtete nur das Reich selbst ist. Wer einen Anspruch gegen die Reichsbahn erhebt, erhebt ihn gegen das Reich. Einem solchen Anspruch steht für den vorliegenden Fall § 134 Abs. 1 WfzWG entgegen.

Wenn das Berufungsgericht die Reichsbahn eine „statio fisci“ nennt, wird hierdurch die Rechtslage allerdings nicht richtig gekennzeichnet. Die „stationes fisci“ haben nur eine verwaltungsmäßige, aber — von der auf Zweckmäßigkeitsgründen beruhenden Bestimmung des § 1441 ABGB. über die Unzulässigkeit der Aufrechnung ab-

gesehen — keine bürgerlichrechtliche Bedeutung. Es handelt sich vielmehr bei der Trennung der Haftung des Reiches für Schulden, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, von der Haftung für andere Schulden um eine Beschränkung der Haftung. Das Reich haftet für Schulden, die mit dem Betriebe der Reichsbahn im Zusammenhange stehen, nur mit dem Reichseisenbahnvermögen, für sonstige Schulden nur mit seinem sonstigen Vermögen. In beiden Fällen ist aber der Verpflichtete dieselbe Person, nämlich das Reich. Wenn § 134 Abs. 1 WZVG. ausspricht, daß Versorgungsberechtigte gegen das Reich eine Forderung nur nach dem Wehrmachtsfürsorge- und -versorgungsgesetz haben, die gegen die Wehrmachtsversorgungsbehörden geltendzumachen ist, so folgt daraus, daß zugunsten dieser Forderung nicht auf das Reichseisenbahnvermögen zurückgegriffen werden kann und daß dem Versorgungsberechtigten keine Forderung, die sich gegen das Reichseisenbahnvermögen richtet, zusteht.