

39. Haftet, wenn mehrere ein Eisenbahnunternehmen gemeinschaftlich betreiben, jeder von ihnen als Gesamtschuldner für Ansprüche Dritter aus § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871? Stellung des preussischen Eisenbahnfiskus bezüglich der unter die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft fallenden Großherzoglich hessischen Staatsseisenbahnen.

VL Civilsenat. Ur. v. 10. Juli 1902 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. B. (Kl.). Rep. VI. 136/02.

I. Landgericht Gießen.

II. Oberlandesgericht Darmstadt.

Der Kläger war am 20. September 1899 auf einer Haltestelle der oberhessischen Nebenbahn Friedberg-Hungen (Melbach), als er, um in einen nach Friedberg zu fahrenden Zug einzusteigen, sich auf einem Bahngleise befand, von der Lokomotive des auf diesem in den Bahnhof einfahrenden Zuges erfasst und schwer verletzt worden.

Er klagte auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Schadenersatz, und zwar gegen den preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. Das Oberlandesgericht Darmstadt erklärte den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt; die Revision des Beklagten wurde zurückgewiesen. Über die Frage, ob, dafern dem Kläger ein Schadenersatzanspruch zustehe, er auch gegenüber dem preussischen Eisenbahnfiskus begründet erscheine, sagt das Reichsgericht in den

Gründen:

„Der Beklagte hat in zweiter Instanz vorgebracht, daß, selbst wenn ein Entschädigungsanspruch des Klägers bestände, doch jedenfalls er, der Beklagte, nicht passiv legitimiert sein würde. Nach dem preussisch-hessischen Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 wäre dann vielmehr allein der hessische Fiskus, den die Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. zu vertreten nicht berufen sei, haftbar.

Das Berufungsgericht hat diesen Einwand verworfen. Nach dem erwähnten Staatsvertrage erfolge der Betrieb aller durch diesen zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten Bahnen gemeinsam und für Rechnung der beiden Staaten in der Weise, daß sämtliche Betriebseinnahmen und -Ausgaben als gemeinsam anzusehen seien, und der Überschuß zwischen beiden Staaten nach einem vertragsmäßig speziell festgesetzten Maßstabe verteilt werde. Es seien also die beiden Staaten zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen zusammengetreten, und zwar zu einem, das den Betrieb von Handelsgeschäften zum Gegenstande habe. In der in Art. 6 des Staatsvertrages enthaltenen Erklärung, daß die vereinigten Bahnen zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt würden, liege aber die Erklärung, daß die beiden Bundesstaaten wie Teilhaber einer offenen Handelsgesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Gesellschaft solidarisch haften wollten. An diese öffentlich abgegebene Erklärung seien sie gebunden, ohne Rücksicht

darauf, wie sie ihr Verhältnis zu einander nach innen geregelt oder sich vorgestellt hätten. Danach hafte jeder der beiden Teilhaber der Betriebsgemeinschaft für deren Verpflichtungen uneingeschränkt und unmittelbar.

Die Revision bekämpft diese Ausführungen als rechtsirrtümlich. Die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft möge als ein gesellschaftliches oder genossenschaftliches Verhältnis aufzufassen sein; aber es sei zugleich öffentlichrechtlicher Natur, und die Vorschriften des bürgerlichen Rechts könnten darauf nicht ohne weiteres angewendet werden. Entscheidend sei vielmehr in erster Linie der Staatsvertrag, der nach seinem Inhalte und an der Hand der Entstehungsgeschichte sowie der beiderseitigen sonst abgegebenen, die Absicht der Vertragsschließenden zum Ausdruck bringenden, protokollarisch festgelegten Erklärungen auszulegen sei. Nach diesen seien zwar etwaige Unfälle aus den Mitteln der gemeinschaftlichen Kasse zu vergüten; aber die rechtliche Vertretung der Gemeinschaft nach außen sei nach einer, durch das Großherzogliche Justizministerium auch veröffentlichten, protokollarischen Vereinbarung dem Fiskus desjenigen Staates, um dessen Bahn es sich im gegebenen Falle handele, vorbehalten. Die Auffassung des Berufungsgerichts würde zu der gewiß nicht beabsichtigten Konsequenz führen, daß, wie der preussische Staat für alle auf hessischen Staatsbahnen vorkommenden Unfälle, so auch für solche auf preussischen der hessische Staat haftbar wäre.

Dieser Angriff konnte keinen Erfolg haben.

Durch den Staatsvertrag ist für die in Art. 6 desselben bezeichneten hessischen Bahnen und den gesamten preussischen Staatsseisenbahnbefitz, ohne Veränderung der Eigentumsverhältnisse an den Bahnen selbst, eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft geschaffen worden, in der Weise, daß der Betrieb der vereinigten Bahnen für Rechnung beider Staaten erfolgt, die sämtlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben gemeinsam sind, und der Überschuß nach einem speziell festgestellten Maßstabe verteilt wird (Artt. 6 flg.). Der Betriebsgemeinschaft entspricht eine Verwaltungsgemeinschaft; Centralbehörde für diese ist das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in welchem ein hessischer Beamter die Funktion eines etatmäßigen vortragenden Rates bekleidet und speziell mit der Bearbeitung von die hessischen Bahnen betreffenden Angelegenheiten beschäftigt wird (Vertrag Art. 13

unter 1; Schlußprotokoll dazu vom 23. Juni 1896 unter VII Abs. 1 [hessisches Reg.-Bl. 1896 S. 200 ffg.]; Bekanntmachung des hessischen Finanzministeriums vom 16. Dezember 1896 [ebenda S. 211]). Mit der unmittelbaren Leitung und Beaufsichtigung der zur Gemeinschaft gehörigen hessischen Bahnen sind zwei Eisenbahndirektionen beauftragt, die zu Mainz und die zu Frankfurt a. M.; die erstere führt, „um auch äußerlich die Beziehungen beider Staaten zu dem Gemeinschaftsverhältnis zum Ausdruck zu bringen“,

vgl. die Begründung der den Vertrag betreffenden preußischen ständischen Vorlage in den Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, XVIII. Legislaturperiode, 4. Session (1896/97) Bd. 1 Nr. 5 S. 46, die Bezeichnung „Königlich Preussische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion“; in dieselbe sind fünf hessische Beamte eingetreten; zwei solche sollen ihr dauernd angehören; vor Befetzung der übrigen Stellen soll die hessische Regierung gehört werden. In der — nur die Bezeichnung „Königlich Preussische“ führenden — Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. befinden sich zwei hessische Mitglieder; mindestens eines soll immer vorhanden sein (Vertrag Art. 13 unter 2, 3, Art. 14 unter 1, 2, Art. 15 unter 4, Schlußprotokoll unter VII, VIII).

Für die beiden Direktionen ist — entsprechend dem preußischen Gesetze vom 1. Juni 1882 — ein gemeinschaftlicher Bezirks-Eisenbahnrat gebildet, von dem zwei hessische Vertreter für den preußischen Landes-Eisenbahnrat gewählt werden (Vertrag Art. 18 unter 4).

Die auf hessischem Gebiete gelegenen Dienststellen der Verwaltungsgemeinschaft führen die Bezeichnung als „Großherzoglich Hessische“, soweit als die gleichen Stellen in Preußen die Bezeichnung als „Königlich Preussische“ führen (Vertrag Art. 18 unter 4).

Aus diesen Bestimmungen und dem sonstigen Inhalte des Vertrages ist nicht zu entnehmen, daß es in der Absicht der kontrahierenden Staaten gelegen habe, in der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine Einrichtung zu schaffen, welcher der Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeit zukommen sollte, sei es in der Art, daß sie einen zu einer Einheit verschmolzenen preussisch-hessischen Eisenbahnfiskus darstellen, sei es, daß sie als selbständiger Träger von Rechten und Pflichten neben dem preussischen und dem hessischen Eisenbahnfiskus bestehen solle. Direkt gegen eine solche Auffassung spricht die von der Revision hervorgehobene, in die Begründung der preussischen

Vorlage aufgenommene (angezogene Drucksachen S. 45), von dem hessischen Justizministerium besonders bekannt gegebene protokolllarische Erklärung der kontrahierenden Staaten, wonach, „in Angelegenheiten der Finanzgemeinschaft rücksichtlich der preussischen Staatsbahnen der preussische, rücksichtlich der hessischen Staatsbahnen der hessische Fiskus das durch die Eisenbahndirektionen zu vertretende Rechtssubjekt sein soll“. Denn damit ist ausgesprochen, daß die Träger der aus der Gemeinschaft hervorgehenden Rechte und Pflichten die beiden Staaten seien, also nicht die Gemeinschaft als selbständiges Rechtssubjekt.

Die Auffassung der Vorinstanz, welche die durch den Staatsvertrag begründete Gemeinschaft der beiden Staaten in civilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältnis angesehen hat, erscheint hiernach zutreffend. Wenn dieselbe aber weiter, weil der Betrieb von Eisenbahnen den Gegenstand des gemeinsamen Unternehmens bildet, angenommen hat, daß die Gemeinschaft civilrechtlich nach den Grundsätzen über die offene Handelsgesellschaft zu beurteilen sei, so lassen sich hiergegen allerdings erhebliche Bedenken erheben, da es nicht nur als zweifelhaft erscheint, ob das Requisite einer gemeinschaftlichen Firma gegeben sei, sondern auch erhebliche Gründe sich gegen eine solche Beurteilung aus dem Umstande ergeben, daß die in Frage stehende Gemeinschaft vor allem staatsrechtlicher Natur ist und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes beurteilt werden muß.

Einer Entscheidung hierüber bedarf es jedoch nicht; denn auch wenn die Anwendung der Vorschriften über die offene Handelsgesellschaft für ausgeschlossen erachtet werden müßte, würde doch zu einer Beachtung des in Rede stehenden Revisionsangriffs nicht zu gelangen sein. Nach dem, was oben aus dem Inhalte des Staatsvertrages wiedergegeben worden ist, erscheint es nämlich zweifellos, daß der preussische Staat bezüglich der von Hessen in die Gemeinschaft eingeworfenen Bahnen zum mindesten neben dem hessischen Staate Betriebsunternehmer im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes ist. Er ist in Bezug auf diese Bahnen keineswegs nur an den Erträgnissen interessiert und beteiligt; es ist ihm vielmehr auch hinsichtlich der Leitung und Beaufsichtigung ein durchaus wesentlicher Einfluß eingeräumt, da die Bahnen einem preussischen Ministerium als der Centralbehörde unterstellt sind, und die unmittelbare Leitung und Beauf-

sichtigung Behörden obliegt, die in erster Linie solche des preussischen Staates sind, dem auch allein die Ernennung der Vorstände dieser Behörden vorbehalten ist.

Ist aber der jetzt verklagte Staatsfiskus hiernach jedenfalls Mitunternehmer für die hier in Frage stehende Bahnstrecke Friedberg-Hungen, die der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. unterstellt ist (vgl. die Bekanntmachung des hessischen Finanzministeriums vom 24. März 1897, Reg.-Bl. S. 58. 59), so haftet er auch, und zwar als Gesamtschuldner, für den aus dem Unfalle vom 20. September 1899 dem Kläger erwachsenen Schaden. Ob dies bei einer Legalobligation der hier in Frage stehenden Art aus allgemeinen Grundsätzen des gemeinen Rechts abgeleitet werden könnte,

vgl. die Vorschriften über die Haftung mehrerer Bewohner eines Raumes bei der *actio de effusis et dejectis* in l. 1 § 10, l. l. 2. 3

Dig. de his qui effud. 9, 3, andererseits l. 7 § 5 Dig. naut. caup. 4, 9, kann dahingestellt bleiben; denn die Beantwortung dieser Frage ist nicht aus dem Landesrechte, sondern aus dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 zu entnehmen. Eine ausdrückliche Vorschrift hierüber enthält dieses Gesetz allerdings nicht; nach seinem Grund und Zweck erscheint aber die Annahme berechtigt, daß, wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, jeder von ihnen nach Maßgabe des Gesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen habe. Das ist in der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts,

vgl. Entsch. desj. Bd. 21 S. 362 flg., Bd. 23 S. 1 flg.,  
und des Reichsgerichts,

vgl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 109 flg.;

Sächs. Archiv für bürgerl. Recht x Jahrg. 1900 S. 617 flg.,

für die Fälle angenommen worden, wo beim Betriebe zweier Eisenbahnen auf demselben Bahnkörper durch verschiedene selbständige Betriebsunternehmer oder an einer Kreuzungsstelle zweier Bahnen infolge eines zufälligen Zusammentreffens der beiderseitigen Betriebstätigkeit ein Mensch getötet oder verletzt worden ist, und es liegt kein Grund vor, die Sache anders zu beurteilen, wenn sich, wie hier geschehen, mehrere Unternehmer zu einem gemeinschaftlichen Bahnbetriebe vereinigt haben.

Vgl. auch Eger, Haftpflichtgesetz, 5. Aufl. S. 91 flg. unter III;

Endemann, Haftpflicht der Eisenbahnen, 3. Aufl. S. 45; Wester-

kamp, in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts Bd. 3 Buch 3 S. 645 flg.; Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 4 S. 76 flg.

An dieser aus den Bestimmungen des Reichsgesetzes sich ergebenden Beurteilung würde durch den in Frage stehenden Staatsvertrag nichts haben geändert werden können (vgl. auch Einf.-Ges. zum B.G.B. Art. 56); er enthält aber auch nichts hierüber, und auch die von der Revision angeführte, oben bereits erwähnte protokolllarische Erklärung läßt in keiner Weise erkennen, daß man dabei die Frage, ob bei Eisenbahnunfällen eine Solidarhaftung der beiden Staaten stattfinde, im Auge gehabt habe.

Wenn die Revision weiter darauf hingewiesen hat, daß bei der Annahme eine Solidarhaftung des preussischen Eisenbahnfiskus für die Folgen eines Unfalls auf einer hessischen Strecke sich die Folgerung ergeben würde, daß umgekehrt auch der hessische Staat für jeden auf irgend einer Strecke der preussischen Staatsbahnen vorkommenden Unfall einzustehen habe, so würde diese, praktisch übrigens kaum erhebliche, Konsequenz an der aus dem Haftpflichtgesetze zu entnehmenden Beurteilung natürlich ebenfalls nichts ändern können; es mag indes darauf hingewiesen werden, daß nach dem Staatsvertrage die Stellung Hessens bezüglich der preussischen Staatsbahnen, was die Leitung und Beaufsichtigung betrifft, keineswegs derjenigen gleich ist, die Preußen bezüglich der hessischen Bahnen einnimmt.“ . . .