

12. Ist der Eisenbahnunternehmer auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 (Art. 42 Einf.-Ges. zum B.G.B.) einem Dritten nach Maßgabe des § 845 B.G.B. für die entgehenden Dienste des Verletzten ersatzpflichtig? Läßt sich die Anwendbarkeit des § 845 B.G.B. aus der fortdauernden Geltung des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 begründen?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 8. Februar 1904 i. S. L. (Kl. u. Widerbefl.) w. Stargard-Rußtriner Eisenbahnges. (Befl. u. Widerkl.). Rep. VI. 246/03.

I. Landgericht Landsberg a. W.

II. Kammergericht Berlin.

Die Ehefrau des Klägers wurde am 4. Mai 1901 durch einen Bahnzug der Beklagten überfahren und getötet. Er forderte auf Grund des Haftpflichtgesetzes von der Beklagten Ersatz des ihm durch den Tod seiner Ehefrau entstehenden Schadens, namentlich wegen Verlustes des von derselben ihm zu gewährenden Unterhalts und wegen Entgangs ihrer häuslichen Dienste, wogegen die Beklagte Feststellungswiderklage erhob. Das Landgericht wies die Klage und die Widerklage ab. Das Kammergericht stellte auf beiderseitige Berufung das Bestehen eines durch künftige Unterhaltsbedürftigkeit des Klägers bedingten Ersatzanspruchs (nach § 844 B.G.B.) fest, wies dagegen im übrigen die Klage, insbesondere in Ansehung des Anspruchs aus § 845 B.G.B., ab und entsprach insoweit der Widerklage.

Die Revision des Klägers ist — ebenso wie die Anschließung der Beklagten — als unbegründet zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

... „Die Revision des Klägers macht geltend, daß die Anwendbarkeit des § 845 B.G.B. vom Berufungsgericht zu Unrecht verneint sei. Es sei wohl richtig, daß bei der Neufassung des § 9 des Reichshaftpflichtgesetzes im Art. 42 Einf.-Ges. zum B.G.B. beabsichtigt gewesen sei, die ausschließliche Geltung des Reichshaftpflichtgesetzes zum Ausdruck zu bringen. Aber das habe sich durch den erst später aufgenommenen Art. 105 Einf.-Ges. geändert, wo die landesgesetzlichen Vorschriften über eine weitergehende Haftpflicht der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes aufrecht erhalten, und wonach sogar bezüglich anderer gefährlicher Betriebe die Landesgesetzgebung unberührt geblieben sei.

Die Fassung des Art. 105 sei ganz allgemein und enthalte kein Wort von einer Beschränkung auf Sachschaden. Entscheidend könne nur das Gesetz sein, nicht das, was in den Motiven hierzu gesagt sei. Der § 25 des hiernach in Geltung verbliebenen preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 verpflichte den Unternehmer zum Erfaz des vollen Schadens. Wenn nun früher aus den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, namentlich denjenigen des preussischen Allgemeinen Landrechts, ein Anspruch des Ehemannes auf Erfaz des ihm durch die Tötung seiner Ehefrau erwachsenen Schadens nicht herzuleiten gewesen sei, so könne heute umgekehrt eine Haftpflicht des Unternehmers wegen solchen Schadens aus den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts begründet werden, nämlich aus § 845 B.G.B. Diese, wenn auch für „unerlaubte Handlungen“ gegebene, Gesetzesvorschrift sei — wenigstens analog — auf die Haftpflicht der Eisenbahn anwendbar; sie enthalte ein allgemeines Prinzip, das nicht bloß für unerlaubte Handlungen gelte.

Diesen Ausführungen der Revision konnte nicht beigetreten werden; vielmehr war die gegenteilige Ansicht des Berufungsgerichts zu billigen.

1. Aus dem Wortlaut des Reichshaftpflichtgesetzes in der Fassung des Art. 42 Einf.-Gef. zum B.G.B. läßt sich die Anwendung des § 845 auf einen Erfazanspruch, der, wie der vorliegende, lediglich auf die gesetzliche Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers gestützt wird, keinesfalls rechtfertigen. Der § 845 ist in dem genannten Gesetze nicht erwähnt, und es besteht auch aller Grund zu der Annahme, daß derselbe absichtlich vom Gesetzgeber nicht aufgenommen ist. Der Art. 42 (Entwurf Art. 24) Einf.-Gef. bezweckte, das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch in Einklang zu bringen (Motive S. 136). Dabei ist aber in jenem Sondergesetz für das Gebiet desselben die Schadensersatzpflicht in umfassender Weise selbständig geregelt. Das kommt noch mehr als in dem ersten Entwurf zu Art. 42 (24, wo die §§ 3 und 7 des Haftpflichtgesetzes auch auf die §§ 723, 724 und § 726 Abs. 1 des Entwurfes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, welche entsprechende Anwendung finden sollen, verweisen), in der jetzigen Fassung des Art. 42 zum Ausdruck. Die §§ 3 und 3a in Verbindung mit § 7 des Haftpflichtgesetzes enthalten eine genaue Fixierung des zu leistenden Schadensersatzes nach der Person des Erfazberechtigten, nach Art

und Umfang des Schadenersatzes. Eine dem jetzigen § 845 B. G. B. entsprechende Bestimmung war allerdings im ersten Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuchs noch nicht vorgesehen und konnte also insofern bei dem Art. 42 (24) Einf.-Ges. damals noch nicht in Betracht kommen. Allein auch bei den späteren Beratungen über den Art. 42 geschah der inzwischen im zweiten Entwurf zum Bürgerlichen Gesetzbuche eingestellten Vorschrift des § 768, jetzigen § 845 B. G. B. keine Erwähnung.

Vgl. Protokolle der II. Kommission S. 9171 flg.; Mugdan, Materialien Bb. 1 S. 128.

Daß der § 845 B. G. B. bei der schließlichen Redaktion des Art. 42 Einf.-Ges. versehentlich unberücksichtigt geblieben wäre, ist nicht denkbar. Andererseits hätte der Gesetzgeber, wenn er diese Vorschrift in das Haftpflichtgesetz übernehmen wollte, sie um so eher ausdrücklich erwähnen müssen, als im übrigen die Ersatzleistung ganz genau normiert, und insbesondere der schon im bisherigen Haftpflichtgesetz statuierte Anspruch des Unterhaltsberechtigten sachlich mit § 844 Abs. 2 B. G. B. übereinstimmend, aber in selbständiger Form neu geregelt worden ist.

Für den Bereich des Haftpflichtgesetzes können, was die Art und den Umfang des Schadenersatzes anlangt, nur die in diesem Spezialgesetze — in ausschließender und erschöpfender Weise — getroffenen Normen maßgebend sein. In anderen als den dort bestimmten Richtungen darf der Richter nicht auf Schadenersatz erkennen, falls nicht aus einem gleichzeitig gegebenen weiteren Schuldgrund ein Ersatzanspruch nach allgemeinem bürgerlichen Rechte oder etwa aus einem sonstigen Sondergesetze begründet ist. Das muß auch von dem § 845 B. G. B. gelten.

Vgl. Eger, Reichs-Haftpflicht-Gesetz (5. Aufl. Bem. 33 zu § 3 S. 289 flg. 292 flg.; v. Ruß, in Seufferts Blättern für Rechtsanwendung Bb. 64 S. 47; Laß u. Maier, Haftpflichtrecht (2. Aufl.) § 17 S. 104.

Die Bedeutung des Haftpflichtgesetzes als eines die Schadenersatzpflicht für sein Gebiet selbständig normierenden Sondergesetzes steht aber weiterhin auch der Annahme entgegen, daß der § 845 B. G. B. Anwendung finde, weil die Haftung des Eisenbahnunternehmers als eine solche aus unerlaubter Handlung aufzufassen sei. Eine Delikts-

obligation im eigentlichen Sinne ist die in § 1 des Haftpflichtgesetzes dem Betriebsunternehmer — ohne die Voraussetzung eines Verschuldens — auferlegte Haftung sicher nicht. Allerdings umfaßt das Bürgerliche Gesetzbuch in Buch IV Abschn. 7 Tit. 25 unter den von ihm so bezeichneten „unerlaubten Handlungen“ auch einzelne Fälle einer außerkontraktlichen nicht deliktischen Haftung (§§ 829, 833, 835). Mit Rücksicht auf diesen vom bisherigen Sprachgebrauch abweichenden weiteren Begriff der unerlaubten Handlung hat der erkennende Senat in dem Urteil vom 24. November 1902 (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 53 S. 114 flg.) sich für die Anwendung des § 840 Abs. 3 B.G.B. auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers aus § 1 des Haftpflichtgesetzes entschieden. Indes ist damit nicht ausgesprochen, daß alle vom Bürgerlichen Gesetzbuch in dem Titel über unerlaubte Handlungen getroffenen Bestimmungen auch auf das Haftpflichtgesetz zu übertragen seien. Das ist eben hinsichtlich derjenigen Vorschriften nicht angängig, welche eine von dem Spezialgesetze besonders geregelte Materie betreffen, wie namentlich Art und Umfang des Schadensersatzes. Das Reichshaftpflichtgesetz will einen Ersatz nur in bestimmten Grenzen, nicht nach Maßgabe der allgemeinen zivilrechtlichen Normen über Schadensersatz oder im Umfang der Ersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen gewähren. So haben auch der § 842 und der § 847 B.G.B. in Art. 42 Einf.-Ges. keine Aufnahme gefunden. Eine analoge Anwendung ist ausgeschlossen.

2. Ebenjowenig erscheint aber der Weg, den der Kläger durch Berufung auf § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 einschlagen will, als gangbar, um zur Anwendung des § 845 B.G.B. zu gelangen.

Es wäre schon fraglich, ob unter der Geltung des Reichshaftpflichtgesetzes in der Zeit vor Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes auch für die Fälle der Tötung und Körperverletzung eines Menschen beim Betriebe der Bahn, welche dem Tatbestande nach durch § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes betroffen waren, fortgefallen habe.

Vgl. hierüber die Ausführungen bei Eger,<sup>1</sup> Reichs-Haftpflicht-Gesetz zu § 9 5. Aufl. S. 580 flg., Bem. 110, I.

Doch kann dies jetzt dahingestellt bleiben. Denn wenn man auch im Anschluß an die dem § 9 des Haftpflichtgesetzes — den Worten

„außer den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen“ — von der späteren Substanz des Reichsoberhandelsgerichts (Plenarbeschluss vom 4. Januar 1879, Entsch. des R.O.G.'s Bd. 24 S. 311) und des Reichsgerichts gegebene Auslegung; die namentlich dem Urteil des V. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 5. Januar 1881 (Entsch. des R.O.'s in Zivilf. Bd. 3 S. 319) zugrunde liegt, jene Frage bejahend zu entscheiden hätte, so wäre doch nicht zuzugeben, daß der gleiche Rechtszustand noch gegenwärtig bestehe.

Im allgemeinen sind nach Art. 55 Einf.-Ges. zum B.G.B. die privatrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze außer Kraft getreten, soweit nicht im Bürgerlichen Gesetzbuch oder im Einführungsgesetz etwas anderes bestimmt ist. Mit Rücksicht hierauf ist bei der Neufassung des Haftpflichtgesetzes durch Art. 42 Einf.-Ges. an dem § 9 eine Änderung vorgenommen worden. In Abs. 1 sind an die Stelle der dort vorbehaltenen „Bestimmungen der Landesgesetze“ die „gesetzlichen Vorschriften“ getreten; der bisherige Abs. 2 ist gestrichen. In den Motiven S. 137 (Mugdan, Materialien Bd. 1 S. 11) wird diese Abänderung dahin begründet: die bisher in § 9 Abs. 1 aufrecht erhaltenen landesgesetzlichen Vorschriften „werden mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch hinfällig; es kommen nur noch Reichsgesetze, darunter die Unfallversicherungsgesetze und namentlich das Bürgerliche Gesetzbuch, in Betracht“. Der Abs. 2 des § 9 a. a. D. habe nur für die in Abs. 1 erwähnten Landesgesetze Bedeutung, welchen er eine nicht unwichtige Schranke ziehe. Die Tragweite der einschlagenden reichsgesetzlichen Bestimmungen, insbesondere des Bürgerlichen Gesetzbuchs, könne fortan schlechterdings nicht durch die im Abs. 2 angeführten Bestimmungen eingeengt werden; der Abs. 2 komme deshalb in Wegfall. Angesichts der Neugestaltung des § 9, welche offensichtlich im Zusammenhang mit dem im Art. 55 Einf.-Ges. zum Ausdruck gebrachten allgemeinen Grundsatz („Modifikationsprinzip“) erfolgt ist, und der hierzu gegebenen Begründung kann es keinem Zweifel unterliegen, daß damit beabsichtigt war, den bisherigen Vorbehalt zugunsten der Landesgesetze für das Gebiet der durch das Reichshaftpflichtgesetz geregelten Haftung in Fortfall zu bringen. Der § 9 hatte jetzt nur noch die Bedeutung eines Hinweises darauf, daß durch das Haftpflichtgesetz weitergehende reichsgesetzliche Bestimmungen nicht berührt werden. Nun ist allerdings durch den revidierten zweiten

Entwurf des Einführungsgesetzes und die Beschlüsse der II. Kommission in das Gesetz der Art. 105 aufgenommen worden, wonach „unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebs für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich ist“. Aus der allgemeinen Fassung dieses Vorbehaltes wird von mehreren Schriftstellern gefolgert, daß durch den Art. 105 die landesgesetzlichen Vorschriften über die Haftung für Tötung und Körperverletzung beim Eisenbahnbetrieb (und anderen gefährlichen Betrieben) voll aufrecht erhalten worden seien, und daß mithin die „gesetzlichen Vorschriften“ in der neuen Fassung des § 9 des Haftpflichtgesetzes auch die nach Art. 105 in Kraft gebliebenen landesgesetzlichen Vorschriften mit umfassen sollten.

Vgl. Reindl, Reichshaftpflichtgesetz Bem. 2 zu § 9 S. 212 flg.; Osterlen, bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 15 S. 367 Note 1; Lindelmann, Die Schadensersatzpflicht aus un-erlaubten Handlungen S. 14.

Dieser Meinung vermag der erkennende Senat sich nicht anzuschließen. Es ist schon von vornherein sehr wenig wahrscheinlich, daß der Gesetzgeber mit dem Vorbehalte des Art. 105 Einf.-Ges. in Widerspruch zu dem § 9 des Haftpflichtgesetzes nach seiner durch die erwähnte Abänderung erlangten Bedeutung getreten wäre und gleichwohl den § 9 in dieser Gestalt hätte bestehen lassen, ohne die Erstreckung auf die Landesgesetze auch hier wieder zum Ausdruck zu bringen. Und es lag auch schwerlich in der Absicht des Gesetzgebers, eine Bestimmung zu treffen, in Folge deren „die ganze bezügliche Materie der Landesgesetzgebung ausgeantwortet“ worden wäre, wie sich Lindelmann, indem er diese Folge im Interesse der Einheitlichkeit des Rechtes bedauert, ausdrückt. Der Wortlaut des Art. 105 nötigt nicht dazu, ihm eine solche Tragweite beizumessen.

Der Vorbehalt des Art. 105 ermächtigt die Landesgesetzgebung, für die dort erwähnten Fälle von Schadenshaftung durch weitere Ausdehnung solcher Verantwortlichkeit von den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs abzuweichen, nicht aber auch zu Abweichungen von anderen Reichsgesetzen, namentlich dem Reichshaftpflichtgesetz. Ein Vorbehalt zugunsten der Landesgesetze gegenüber

dem Reichshaftpflichtgesetze müßte in diesem selbst getroffen sein; in dem nunmehrigen § 9 kann aber nach der Änderung, die er erfahren hat, ein solcher Vorbehalt nicht mehr gefunden werden. Weiterhin spricht die Entstehungsgeschichte des Art. 105 Einf.-Ges. gegen die Annahme, daß dadurch der Landesgesetzgebung freigegeben sei, Vorschriften über Haftungen wegen Personenbeschädigung beim Eisenbahnbetrieb zu treffen, und daß derartige landesgesetzliche Vorschriften in Kraft geblieben seien (Art. 3 Einf.-Ges.). Den Anlaß zu der Bestimmung des Art. 105 Einf.-Ges. gab der Wunsch der preussischen Regierung, daß der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 mit dem ergänzenden Gesetze vom 3. Mai 1869 aufrecht erhalten werde, „worin eine vom Verschulden unabhängige Haftpflicht wegen der Beschädigung von Sachen festgestellt sei, während das Reichshaftpflichtgesetz von 1871 nur die Beschädigung von Personen betreffe“. Es sei — wurde hierzu in der II. Kommission erwogen — nicht wohl angängig, derartige Spezialvorschriften, gegen welche sachlich keine Bedenken vorlägen, stillschweigend zu beseitigen. Wollte man aber einmal einen Vorbehalt machen, so sei es richtiger, ihm die (in einem Unterantrag vorgeschlagene) weitere Fassung zu geben. Es sei zwar davon auszugehen, daß nicht nur bei den Eisenbahnen, sondern auch bei den anderen angezogenen ähnlichen Unternehmungen die Reichsgesetzgebung Normen aufstellen werde. Indessen erscheine es nicht zweckmäßig, das Eingreifen der Landesgesetzgebung ganz abzuschneiden, da neue gefährliche Betriebe, wie z. B. elektrische Kraftübertragung, oftmals zuerst in einzelnen Städten oder Gegenden entstünden.

Vgl. Protokolle der II. Kommission S. 2788; Mugdan, Materialien Bd. 1 S. 166, 167.

Diese Verhandlungen lassen klar erkennen, daß man nicht daran gedacht hat, eine landesgesetzliche Regelung der Haftung für Beschädigung von Personen durch den Eisenbahnbetrieb neben dem für dieses Gebiet bestehenden Reichsgesetz und in Abweichung von diesem zuzulassen. Was speziell den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes betrifft, so wollte man denselben lediglich insofern, als er eine Haftung für Beschädigung von Sachen statuiert, aufrecht erhalten, mag nun die Ansicht gewesen sein, daß der § 25 auch bisher schon neben dem Reichshaftpflichtgesetz praktisch nur noch für Sachschäden Bedeutung

gehabt habe, oder mag man sich dessen bewusst gewesen sein, daß eine weiter reichende Bedeutung desselben mit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs hinfällig werde. Wenn freilich der klare und unzweideutige Wortlaut des Gesetzes einen Vorbehalt für die Landesgesetze in dem behaupteten weiten Umfang ergäbe, so könnte eine einschränkende Auffassung des Gesetzes nicht aus dessen Entstehungsgeschichte deduziert werden. Allein vorliegend sind die wesentlichen Momente für die hier vertretene Auslegung schon aus der Fassung der Gesetzesvorschrift, ihrem Zusammenhang mit den entsprechenden Bestimmungen des Einführungsgesetzes und des Haftpflichtgesetzes und den allgemeinen Grundsätzen über das Verhältnis zwischen Reichsrecht und Landesrecht zu entnehmen.

Wenn der Vorbehalt in Art. 105 a. a. O., wie hier unentschieden bleiben kann, sich in gewissen Richtungen, namentlich was die „anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebe“ anlangt, auch auf Verletzung von Personen bezieht, so ist daraus die fortbauernde Geltung des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes für Personenschaden nicht herzuleiten. Es kommt für den gegenwärtigen Fall nur darauf an, ob neben dem Reichshaftpflichtgesetz für denselben Tatbestand, der in § 1 dieses Gesetzes behandelt ist, also den Fall der bei dem Betrieb einer Eisenbahn erfolgten Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, das Landesgesetz in Kraft besteht, so daß ein lediglich auf jenen Tatbestand gegründeter Erstattungsanspruch nach der weitergehenden landesgesetzlichen Haftpflicht zu beurteilen wäre. Und diese Frage ist nach dem Ausgeführten zu verneinen.

Vgl. Eger, Reichs-Haftpflicht-Gesetz (5. Aufl.) Bem. 110 Nr. II zu § 9 S. 585 flg.; Aron, bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 14 S. 183 flg. 189 flg.; v. Ruz, bei Seuffert, Blätter für Rechtsanwendung Bd. 64 S. 90; Laß u. Maier, Haftpflichtrecht § 17 S. 109; Pland, Bürgerliches Gesetzbuch Bd. 6 Bem. 6 zu Art. 42 S. 120, Bem. 1 zu Art. 105 S. 194; Riedner, Das Einführungsgesetz vom 18. August 1896, Bem. 6 zu Art. 42 2. Aufl. S. 113, Bem. 2 zu Art. 105 S. 210; Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch Bd. 6 zu Art. 42 S. 74, zu Art. 105 S. 144; Reiner, bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 17 S. 72.

Es braucht sonach nicht weiter darauf eingegangen zu werden, ob,

wenn der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes noch für Beschädigung von Personen in Geltung stände, die juristische Konstruktion als zulässig erschiene, mittels deren der Kläger einen Ersatzanspruch des Dienstberechtigten im Sinne von § 845 B.G.B. auf jene landesgesetzliche Vorschrift gründen will.“ . . .