

67. 1. Zur Auslegung des § 25 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838.
2. Ist auf diese gesetzliche Bestimmung die Vorschrift des § 254 B.G.B. anwendbar?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 3. Mai 1906 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. St. (Kl.). Rep. VI. 295/05.

- I. Landgericht Königsberg.
 II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Juli 1903 wurden von einem Eisenbahnzuge acht dem Kläger gehörige Pferde überfahren. Gestützt auf den § 25 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 forderte der Kläger vom Beklagten Ersatz des Wertes dieser Pferde, des ihm durch ihren Verlust während der Dauer von 11 Tagen entgangenen Gewinns, und der ihm beim Ankauf neuer Pferde erwachsenen Unkosten. Das Landgericht erklärte den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Berufung des Beklagten wurde zurückgewiesen. Auch die Revision ist erfolglos geblieben.

Gründe:

„Das Berufungsgericht hat angenommen, daß der Schade weder durch die eigene Schuld des Klägers, noch durch einen unabwehrbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist, . . . aber weiter darauf gelegt, daß die Knechte des Klägers grob fahrlässig gehandelt haben, indem sie versuchten, mit einer 40 Meter weit sich ausdehnenden Pferdeherde die Eisenbahngleise zu überschreiten, obgleich sie den Zug schon sich nähern sahen; es verneint indessen, daß der Kläger für dieses Verschulden seiner Angestellten hafte, mit der Begründung: in einem Vertragsverhältnis zum Beklagten habe er nicht gestanden; der § 278 B. G. B. finde also keine Anwendung, und auch nach den §§ 254 Abs. 2, 278 B. G. B. habe er für ein Verschulden seiner Leute nur insoweit einzustehen, als diesen eine schuldhaftes Säumnis bei Abwendung oder Minderung des Schadens zur Last falle; daß aber hier von den Leuten des Klägers die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet worden sei, habe der Beklagte nicht behauptet.

Die Revision greift diese letztere Annahme mit dem Hinweis darauf an, daß der Beklagte unter Bezugnahme auf das in den Entsch. des R. G. S. in Zivils. Bd. 55 S. 329 flg. abgedruckte Urteil des erkennenden Senats vom 5. Oktober 1902 geltend gemacht habe, der Unfall würde nicht eingetreten sein, wenn die Knechte nicht, ohne sich durch das Herannahen des Zuges abhalten zu lassen, in wilder Gangart dem Eisenbahnübergang zugejagt wären. Das Berufungsgericht habe hierin auch eine grobe Fahrlässigkeit der Knechte gefunden; auch könne es nach den Ausführungen in jenem Urteile

keinem Zweifel unterliegen, daß der Kläger durch den den Knechten erteilten Auftrag sich ihrer zur Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtung, den Schaden abzuwenden, bedient habe; somit seien die Voraussetzungen zur Anwendung der im angefochtenen Urteil angezogenen Gesetzesbestimmungen gegeben.

Diese Rüge geht fehl und beruht auf einer mißverständlichen Auffassung sowohl des Berufungsurteils, wie jenes Urteils des erkennenden Senats. Das Berufungsgericht hat zwar angenommen, daß bei der Entstehung des Schadens (d. i. der im Abs. 1 des § 254 B.G.B. behandelte Fall) ein Verschulden der Knechte des Klägers mitgewirkt habe, diesem aber — offensichtlich in der Erwägung, daß der Schlusssatz des § 254 Abs. 2 sich nicht auch auf die Fälle des Abs. 1 beziehe — jede Bedeutung versagt; dagegen hat es ein solches Verschulden der Knechte bei der Abwendung des Schadens (Fall des Abs. 2 des § 254) mangels einer darauf gerichteten Behauptung des Beklagten nicht angenommen; und in der Tat ist das, was als Verschulden der Knechte vom Beklagten behauptet und vom Berufungsgericht festgestellt worden ist, ein Verschulden, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Dagegen betrifft das von der Revision angezogene Urteil des erkennenden Senats einen Fall, bei dem es sich um das Verschulden einer der im § 278 bezeichneten Personen bei der Abwendung des bereits entstandenen Schadens handelte. In dem zur Entscheidung stehenden Fall würde es daher, wenn § 254 überhaupt Anwendung finden könnte, auf die Beantwortung der — vom Berufungsgericht verneinten — Frage ankommen, ob der auf den § 278 verweisende Schlusssatz des Abs. 2 des § 254 auch auf die Fälle des Abs. 1 zu beziehen, und insbesondere auch auf Fälle anzuwenden ist, in denen ein rechtsgeschäftliches Verhältnis zwischen dem Schädiger und dem Beschädigten nicht vorliegt. Einer Beantwortung dieser Frage bedarf es aber nicht, da der § 254 in seinem ganzen Umfang auf die nach § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes zu beurteilenden Fälle überhaupt nicht anwendbar ist.

Durch die Vorschrift des Art. 105 Einf.-Ges. zum B.G.B. ist dem Art. 55 gegenüber dem angezogenen § 25, soweit er sich auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers für die Beschädigung von Sachen bezieht, der Fortbestand gewährt. Die Frage, ob die Vor-

schriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Ergänzung dieser Gesetzesbestimmung bezüglich der darin besonders geregelten Materie herangezogen werden dürfen, kann nur aus letzterer selbst heraus beantwortet werden, und sie müßte Bejahung finden, wenn der Gesetzgeber bei der Erlassung des Gesetzes vom 3. November 1838 davon ausgegangen wäre, daß es in Verbindung mit den übrigen Landesgesetzen die Materie habe regeln, daher in den verschiedenen Rechtsgebieten der Monarchie (in dem des Allgemeinen Landrechts, des rheinischen und des gemeinen Rechts) in seinen Einzelheiten verschieden wirken sollen; dann würden mit dem 1. Januar 1900 an die Stelle der in diesen verschiedenen Rechtsgebieten in Geltung gewesenen Bestimmungen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches getreten sein. Allein jene Voraussetzung ist nicht gegeben. Das Eisenbahngesetz ist, wie sich besonders aus seinem § 11 ergibt, für den ganzen Umfang der damaligen Monarchie erlassen worden. Die Gefährlichkeit des Betriebs der Eisenbahnunternehmungen, die damals erst ins Leben gerufen worden waren, veranlaßte den Gesetzgeber, dem Unternehmer eine weit strengere Haftung aufzuerlegen, als sie nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften gegeben war. Diesem allgemeinen Gesichtspunkt gegenüber konnte aber der Ort und damit das Rechtsgebiet, in dem der Unfall sich ereignet hatte, nicht von Bedeutung sein; mit ihm war daher eine verschiedene Beurteilung der Haftung je nach der Anwendung des in den verschiedenen Rechtsgebieten der Monarchie geltenden Rechts nicht verträglich. Es sollte vielmehr, wie das Gesetz für den ganzen Umfang der Monarchie bestimmt war, auch seine Anwendung als *lex specialis* in der ganzen Monarchie eine einheitliche sein. Hiernach konnte das Gesetz nur aus sich selbst heraus, nur unter Zugrundelegung der ihm eigenartigen Grundsätze, und ohne Heranziehung der sonstigen preussischen Landesgesetze ausgelegt werden, wie denn auch ebenso das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung bis zum Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs daran festgehalten hat, daß der Begriff des Verschuldens im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes lediglich aus diesem selbst zu entnehmen ist. In dieser Weise ist der § 25 auch vom Reichs-Oberhandelsgericht (vgl. dessen Entsch. Bd. 6 S. 12/13 unter Nr. 3) ausgelegt worden, und in gleicher Weise ist auch der erkennende Senat in den Urteilen vom 22. April 1897 (Rep. VI. 434/96) und vom 25. No-

vember 1901 (Rep. VI. 278/01) verfahren, indem er die Frage, in welchen Fällen eine Haftung des Eisenbahnunternehmers für den bei der Beförderung an Sachen entstandenen Schaden nicht eintritt, lediglich auf Grund jener Gesetzesbestimmung, und nicht unter Heranziehung anderer landesgesetzlichen Bestimmungen beantwortet hat. In diesen Urteilen ist weiter ausgeführt, daß nach jener Gesetzesbestimmung lediglich das eigene Verschulden des Beschädigten in Betracht kommt, und daß deswegen ein Verschulden seines Beauftragten den Anspruch auf Schadensersatz nicht beseitigen kann. Dies ist auch vom V. Zivilsenat in dem in den Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 5 S. 232 flg. abgedruckten Urteile ausgesprochen, und wenn hier zugleich darauf hingewiesen wird, daß weder nach gemeinem Recht, noch nach dem preußischen Allgemeinen Landrecht anzunehmen sei, daß, wenn ein Schade durch einen Beauftragten des Beschädigten verursacht worden, hierdurch die sonst bestehende Verpflichtung eines Dritten zum Schadensersatz allgemein und ohne weiteres aufgehoben werde, so hat dies die Bedeutung eines zweiten, selbständigen Entscheidungsgrundes. An jener Auffassung, daß andere Gesetze zur Ergänzung des § 25 des Eisenbahngesetzes bezüglich der darin besonders geregelten Materie nicht herangezogen werden dürfen, hält der erkennende Senat fest, und hieran ist auch durch das Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs nichts geändert worden, da durch Art. 105 Einf.-Ges. die ebenda ausgeführten landesgesetzlichen Bestimmungen auch in ihrer die ergänzende Anwendbarkeit anderer Gesetze ausschließenden Bedeutung aufrecht erhalten worden sind. Wenn der erkennende Senat in zahlreichen Entscheidungen die Anwendung des Abs. 1 des § 254 B.G.B. auch für den Rechtskreis des Reichshaftpflichtgesetzes ausgesprochen hat, so beruht dies auf der — bei dem hier anzuwendenden preußischen Eisenbahngesetz nicht einschlagenden — Erwägung, daß die im Art. 42 Einf.-Ges. vorgenommene Neuredaktion jenes Gesetzes den ausgesprochenen Zweck hat, dessen Vorschriften mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch in Einklang zu bringen, so daß nunmehr das neue Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs zusammen mit dem in Art. 32 Einf.-Ges. erwähnten bisherigen Reichsrecht als eine einheitliche Kodifikation sich darstellt. Da endlich der erkennende Senat auch daran festhält, daß nach § 25 des Eisenbahngesetzes nur ein Verschulden des Beschädigten selbst, nicht auch

seiner Beauftragten oder der sonst für ihn handelnden Personen den Schadensanspruch ausschließt, so kann dem vom Berufungsgericht festgestellten Verschulden der Knechte des Klägers Bedeutung für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht beigelegt werden.

Die Revision beschwert sich endlich darüber, daß der Klageanspruch auch, soweit damit mehr als der Wert der Pferde gefordert wird, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Auch die Frage, was unter „allem Schaden, der an Sachen entsteht“, zu verstehen ist, kann nach dem Ausgeführten nur aus dem § 25 selbst beurteilt werden, insbesondere nicht nach dem Allgemeinen Landrecht (vgl. die angezogenen Entsch. des R.D.F.G.'s), auch nicht nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Dies führt zur Zurückweisung des Revisionsangriffs, da unter jenen weiten Begriff sowohl der Schaden fällt, der dem Geschädigten durch die Beschaffung eines Ersatzes entsteht, als derjenige, der ihm durch die Unmöglichkeit der Benutzung bis zur Beschaffung dieses Ersatzes erwächst.“ . . .