

83. 1. Begriff der Ablieferung im Sinne des § 456 H.G.B.  
und des Art. 30 des Berner Fracht-Übereinkommens.  
2. Welche Verpflichtung ergibt sich für die Eisenbahn aus  
§ 59 des Vereinszollgesetzes?

3. Welche Verpflichtung ergibt sich für die Zollbehörde aus der Ansfolgung zollpflichtiger Güter an sie im Zollschuppen der Eisenbahn?

I. Zivilsenat. Ur. v. 15. Januar 1908 i. S. Société anonyme S. P. & Cie. (R.) w. L. u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 179/07.

- I. Landgericht Metz, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht Colmar.

In der Nacht vom 12. zum 13. Dezember 1903 brannte der Zollschuppen auf dem Bahnhofe in Metz vollständig nieder. Dabei wurden 10500 kg Schmalz, welche die Klägerin an die Expeditionsfirma L. gesandt hatte, vernichtet. Das Schmalz war am 7. Dezember 1903 in Metz angekommen, der Frachtbrief der Empfängerin L. am 8. Dezember ausgehändigt, und das Schmalz an demselben Tage zum Zwecke der Verzollung in den Zollschuppen verbracht worden. Die Klägerin verlangte Schadensersatz 1. von der Firma L., 2. vom Reichsfiskus, 3. vom Landesfiskus von Elsaß-Lothringen. Sie beantragte diese als Gesamtschuldner zur Zahlung von 7145,35 M zu verurteilen. Gegenüber dem Reichsfiskus war der Klagsanspruch auf den abgeschlossenen Frachtvertrag, auf einen durch die Verbringung der Güter in den Zollschuppen geschlossenen Verwahrungs- und Lagervertrag, sowie auf unerlaubte Handlung (§ 823 B.G.B.), gegenüber dem Landesfiskus auf Verwahrungs- und Lagervertrag, sowie gleichfalls auf unerlaubte Handlung gestützt. Das Landgericht erkannte nach dem Antrage der Beklagten auf Abweisung der Klage. Die Berufung der Klägerin gegen diese Entscheidung wurde hinsichtlich der Firma L. zurückgewiesen; dagegen wurde der Klagsanspruch gegen den Reichsfiskus und gegen den Landesfiskus dem Grunde nach für berechtigt erklärt, und die Sache zur Festsetzung der Höhe des Schadens an das Landgericht zurückverwiesen. Das Reichsgericht hat die Revision der Beklagten zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... „II. Zur Revision des Reichsfiskus.

Das Oberlandesgericht geht von zutreffenden Rechtsgrundsätzen aus, wenn es annimmt, daß die Eisenbahn als Frachtführerin das Gut im Sinne des § 456 B.G.B. und des Art. 80 Berner Übereinf.

„abgeliefert“ habe, als sie unter Aushändigung der Frachtbriefe an die Empfängerin B. mit deren stillschweigender Zustimmung das Gut nach beendigtem Transporte zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung im Zollschuppen der Eisenbahn der Zollbehörde ausfolgte.

Vgl. § 75 Abs. 2 Eisenbahn-Verk.-V. und Zusatzbestimmung zu Art. 30 des Internat. Berner Übereinkommens in den Verbands-gütertariifen.

Damit hat die Eisenbahn die custodia über das Gut aufgegeben, die mit der Pflicht zur Beförderung den wesentlichen Inhalt des Frachtvertrages ausmacht. Damit ist zugleich festgestellt, daß eine weitere Haftung der Eisenbahn für Ereignisse, die nach der Ablieferung des Gutes eingetreten sind, aus dem Frachtvertrage nicht abgeleitet werden kann.

Das Oberlandesgericht hat aber gleichwohl eine vertragliche oder quasi-kontraktliche Haftung der Eisenbahn angenommen und diese mit folgenden Erwägungen begründet:

„Die Ablieferung der zollpflichtigen Güter von seiten der Eisenbahn an die Zollbehörde geschieht nur zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung dieser Güter. Aus der Annahme der letzteren erwächst demnach der Zollbehörde die nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilende Verpflichtung, sie nach der stattgehabten zollamtlichen Behandlung an den Absender oder den durch den Frachtbrief legitimierten Empfänger auszuhändigen. Die gleiche Verpflichtung trifft auch die Eisenbahn, sobald diese Güter, weil die Zollabfertigung nicht sofort erfolgen kann, in die dafür bestimmten, von der Eisenbahn gestellten und unter ihrem Mitverschluß stehenden Räume . . . niedergelegt sind. Es muß dies um so mehr angenommen werden, als die Eisenbahn für die Lagerung in diesen Räumen, wenn auch nur in beschränktem Umfange, ein Lagergeld erhebt.“

Diese Ausführung des Oberlandesgerichtes ist, soweit sie die Eisenbahn betrifft, von Rechtsirrtum nicht frei. Es enthält zunächst einen tatsächlichen und rechtlichen Widerspruch, wenn das Oberlandesgericht annimmt, daß die Eisenbahn das Gut durch die mit Einwilligung des Empfängers erfolgte Ausfolgung an die Zollbehörde „abgeliefert“, also custodia und Gewahrsam aufgegeben habe, gleichzeitig aber auch annimmt, daß die Eisenbahn dem Empfänger gegenüber den Ge-

wahrjam oder doch Mitgewahrjam behalten habe und ihm zur Aus-  
händigung des Gutes vertraglich oder quasi-kontraktlich verpflichtet  
bleibe.

Um zu einer zutreffenden Beurteilung des Rechtsverhältnisses zu  
gelangen, ist es notwendig, die hier einschlagende Verpflichtung der  
Eisenbahn aus § 59 des Vereinszollgesetzes klarzustellen. Hiernach  
hat die Eisenbahn auf den für die Zollabfertigung bestimmten Stations-  
plätzen die für die zollamtliche Abfertigung und für die einstweilige  
Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Güter  
erforderlichen Räume zu stellen, bzw. die nach der Anordnung der  
Zollbehörde hierfür nötigen baulichen Einrichtungen zu treffen. Die  
Ausstattung der hergegebenen Räume, ihre Erwärmung und Er-  
leuchtung liegt, sofern sie, wie im gegebenen Falle, lediglich den  
Zwecken der Zollverwaltung dienen, der Eisenbahnverwaltung nicht ob.

Vgl. § 5 des Eisenbahnzollregulativs vom 5. Juli 1888, Zentral-  
blatt für das Deutsche Reich 1888 S. 484, 573.

Die Verpflichtung der Eisenbahn ist eine öffentlichrechtliche. Sie  
beschränkt sich auf Herstellung und Zurverfügungstellung der für die  
Zollabfertigung erforderlichen Räume. Nirgends ist bestimmt, daß  
die Eisenbahn hinsichtlich der an die Zollbehörde zum Zwecke der  
Zollabfertigung ausgehändigten Güter irgendwelche Verpflichtung  
zu übernehmen habe. Daß die Eisenbahnverwaltung die zur ein-  
stweiligen Niederlegung der zollpflichtigen Güter bestimmten Räume  
mit der Zollbehörde gemeinschaftlich unter Verschluss zu halten hat,  
begründet für sie keine Aufbewahrungspflicht hinsichtlich der Güter  
selbst und erklärt sich notwendig daraus, daß sie erst in diesen  
Räumen ihrer Ablieferungspflicht aus den Transportverträgen durch  
Ausantwortung der Güter an die Zollbehörde genügt. Auch der  
Umstand, daß sie für solche Güter, wenn sie aus Anlaß der zoll-  
amtlichen Behandlung über einen bestimmten Zeitraum in den be-  
zeichneten Räumen verweilen, einen „Lagerzins“ zu erheben berechtigt  
ist, kann eine Verwahrungspflicht der Eisenbahn nicht begründen;  
der Lagerzins stellt sich als Äquivalent für die Inanspruchnahme des  
Raumes dar, nicht aber als Äquivalent für eine Aufsichts-, Be-  
wahrungs- oder Verwahrungspflicht hinsichtlich der Güter. Für die  
Annahme einer solchen fehlt es nach Ausantwortung der Güter an  
die Zollbehörde an jedem privat- oder öffentlichrechtlichen Titel.

Denn die Güter sind von dem Augenblick an, wo sie der Zollbehörde in den bezeichneten Räumen im Einverständnis mit Absender oder Empfänger ausgefolgt sind, jeder Einwirkung und Kontrolle der Eisenbahnverwaltung entzogen. Lediglich die Zollverwaltung hat zu bestimmen, in welcher Weise mit den Gütern zum Zwecke ihrer zollamtlichen Behandlung zu verfahren ist. Hieraus ergibt sich, daß nach Ausantwortung der Güter an die Zollbehörde eine Haftung der Eisenbahn nur aus ihrer Eigenschaft als Bauherrin, aus ihrer erwähnten Verpflichtung zur Herstellung und Bereithaltung der zur zollamtlichen Behandlung der Güter erforderlichen Räume, niemals aber aus einem in Ansehung der Güter eingegangenen Vertrage oder Quasi-Kontrakte hergeleitet werden kann.

Wenn hiernach der Senat den vom Oberlandesgerichte angenommenen Haftungsgrund für den Reichsfiskus nicht als gerechtfertigt erachten kann, so ergibt sich die Nichtigkeit der getroffenen Entscheidung diesem Beklagten gegenüber auf Grund der von dem Oberlandesgerichte gegebenen tatsächlichen Feststellungen doch aus einem anderen rechtlichen Gesichtspunkte, der im Prozesse gleichfalls geltend gemacht und erschöpfend erörtert ist. Der Zustand, worin sich der in Rede stehende Schuppen nach dem Ergebnisse der Beweisaufnahme befand, läßt nämlich ohne weiteres erkennen, daß die Eisenbahnverwaltung der ihr nach § 59 des Vereinszollgesetzes obliegenden Verpflichtung nur in ganz unzureichender Weise genügt, und daß sie insbesondere hinsichtlich der in dem Zollschuppen befindlichen Feuerstätten den Vorschriften des § 368 Nr. 4 St.G.B. zuwider gehandelt hat. Damit sind die gesetzlichen Voraussetzungen einer Haftung der Eisenbahn aus § 823 Abs. 2 B.G.B. gegeben. Die Eisenbahn hat die für die Zollabfertigung erforderlichen Räume zu stellen. Der in Rede stehende Zollschuppen genügte jedoch in keiner Weise den Erfordernissen des Zollabfertigungsdienstes. Er war räumlich viel zu beschränkt; die Notwendigkeit, feuergefährliche Güter mit anderen eng zusammenzustauen, ergab an sich schon eine unausgesetzte Feuergefahr. In dem aus Holz bestehenden Schuppen waren die während der Winterszeit häufig überheizten alten eisernen Öfen nur 35 cm von den Holzwänden entfernt; der Fußboden war mit öligen Substanzen durchtränkt. In diesem durch die Beweisaufnahme festgestellten höchst feuergefährlichen Zustande des Schuppens

in Verbindung mit der Art und Weise, wie die Angestellten und Beamten der Zollverwaltung darin hantierten, erblickt das Oberlandesgericht die Ursache der Brandkatastrophe, welche die Ursache des Verlustes der Güter gewesen ist. Das Oberlandesgericht hat in tatsächlicher Würdigung des in dieser Hinsicht bestehenden Mißstandes den Kausalzusammenhang zwischen Schadensursache und eingetretenem Schaden nach freier Überzeugung (§ 287 B.P.O.) angenommen, und seine Begründung läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die gesetzliche Folge ist die Anerkennung des Schadensersatzanspruches der Klägerin gegen den Reichsfiskus, die dem Grunde nach ausgesprochen ist.

### III. Zur Revision des Landesfiskus.

Aus dem unter II. Ausgeführten ergibt sich bereits der Standpunkt des erkennenden Senates gegenüber der Revision des Landesfiskus. Das Oberlandesgericht hat mit Recht angenommen, daß durch die Ablieferung des Gutes an die Zollverwaltung zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung ein Rechtsverhältnis geschaffen wurde, das die Zollbehörde privatrechtlich und quasi-kontraktlich verpflichtete, das Gut nach der Zollobfertigung in unverletztem Zustande an die durch den Frachtbrief legitimierte Empfängerin auszufolgen. Bei der Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Zollbehörde und haben ihre Beamten und Angestellten, für die sie als für ihre Erfüllungsgeshilfen (§ 278 B.G.B.) verantwortlich ist, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in grob fahrlässiger Weise verletzt. Die in unmittelbarer Nähe der hölzernen Wände befindlichen Öfen waren überheizt; die Beleuchtung der Räume geschah zum Teil durch Petroleumlampen. Es wurde in dem Schuppen unbeanstandet geraucht, obwohl der hölzerne Fußboden mit blligen Substanzen durchtränkt und überdies mit leicht feuerfangenden Materialien, wie Stroh, Heu, Papier u. dgl., bedeckt war. In diesen Mißständen, verbunden mit der unter II. hervorgehobenen feuergefährlichen Beschaffenheit des Schuppens, erblickt das Oberlandesgericht die Ursache der Brandkatastrophe und des durch sie bewirkten Verlustes der Güter.

Die von der Revision gegen den Ausgangspunkt der rechtlichen Beurteilung des Oberlandesgerichtes erhobenen Bedenken erschienen nicht stichhaltig. Die in der Entscheidung des VI. Zivilsenates des Reichsgerichtes vom 14. Februar 1901 (Entsch. Bd. 48 S. 255)

niedergelegten rechtlichen Erwägungen treffen auch unter der Herrschaft des Bürgerlichen Gesetzbuches im wesentlichen zu. Daß es sich bei jener Entscheidung um den Postzollverkehr, hier um den Eisenbahnzollverkehr handelt, ist unerheblich. Die Unterscheidung, welche die Revision mit Rücksicht auf den Wortlaut des § 5 des Eisenbahnzollregulativs einerseits und des § 6 des Postzollregulativs andererseits machen will (nur in letzterem ist ausdrücklich von der „Übergabe“ der zollpflichtigen Gegenstände an die Zollstelle die Rede), läuft auf eine Buchstabeninterpretation hinaus und entbehrt der inneren Berechtigung. Entscheidend ist, daß in beiden Fällen der Transportvertrag mit der Ausantwortung der Güter an die Zollstelle erfüllt, und es nunmehr Sache der Zollbehörde ist, die zollpflichtigen Gegenstände zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung in Gewahrsam zu nehmen und demnächst an den Empfangsberechtigten auszufolgen.

IV. Beide Beklagte, Reichsfiskus und Landesfiskus, haften als Gesamtschuldner, da jeder die ganze Leistung (den vollen Schadensersatz) zu bewirken verpflichtet ist (§ 421 B.G.B.). Denn jeder hat sich durch sein Verhalten für das schadenbringende Ereignis, die Brandkatastrophe, verantwortlich gemacht. Von einem konkurrierenden Mitverschulden der Empfängerin kann keine Rede sein. Insbesondere fällt ihr . . . ein Verschulden hinsichtlich der Dauer der Lagerung des Gutes im Zolllager nicht zur Last.“ . . .