

13. 1. Gattet die Eisenbahn im internationalen Frachtverkehr für die Wahl eines von mehreren den gleichen Schienenweg betreffenden Tarifen nur bei grobem Verschulden?

2. Zu der Vorschrift, daß jedes Privatübereinkommen, durch das einem Absender eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, verboten und nichtig ist.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RÖStL 1892 S. 793) Art. 61, 12 Abs. 4, 11 Abs. 1.

I. Zivilsenat. Urt. v. 24. Mai 1919 i. S. W. (Kl.) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). I 274/18.

- I. Landgericht Beuthen.
- II. Oberlandesgericht Breslau.

Die zu 1 bezeichnete Frage ist vom Reichsgerichte bejaht worden. Im Anschluß daran wurde die zu 2 erwähnte Vorschrift erörtert.

Gründe:

„Für 15 Waggons Petroleum, die im November 1915 von der rumänischen Eisenbahnstation Buzau mit durchgehendem Frachtbriefe nach der Eisenbahnstation Kattowitz (Oberschlesien) gesandt wurden, ist eine Eisenbahnfracht von insgesamt 12970,54 *M* erhoben worden. Die Sendungen sind auf der rumänischen Grenzstation Predeal und auf der österreichischen Grenzstation Oberberg umbehandelt worden. Demgemäß ist die Berechnung der Fracht unter Einsetzung der tarifmäßigen Sätze für die Strecken Buzau—Predeal, Predeal—Oberberg und Oberberg—Kattowitz erfolgt. Diese Berechnungsart wird vom Kläger, dem Rechtsnachfolger des Empfängers, als unrichtig bekämpft. Er weist darauf hin, daß die Sendungen bei richtiger Bearbeitung nur der einmaligen Umbehandlung auf einer der rumänischen Stationen Balesa Calugareasca oder Ploesti bedurft und bis hierher nach dem rumänischen Exporttarife XII und alsdann nach dem direkten Ausnahmetarife bis Kattowitz hätten befördert werden müssen, wodurch eine Frachtersparnis von 4337,55 *M* erzielt sein würde. Auf Erstattung dieses Betrags nebst Zinsen hat er gegen den preußischen Eisenbahnfiskus Klage erhoben, der aber den Anspruch sowohl dem Grunde wie dem Betrage nach bestritten hat.

Das Berufungsgericht hat übereinstimmend mit dem Landgericht auf Klageabweisung erkannt und seine Entscheidung folgendermaßen begründet: Eine stillschweigende Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn über die Anwendung des billigsten Tarifs sei nicht zustande gekommen. Ein hierauf gerichteter Vertragsantrag sei in dem in die Frachtbriefe aufgenommenen Vermerk „ich bitte, den Tarif für Ausfuhr anzuwenden“ nicht zu finden, und wenn auch zuzugeben sei, daß der Absender wohl ausnahmslos die Berechnung der Fracht nach dem billigsten Tarife wünschen werde, so sei doch auf Seiten der Eisenbahn deren Einverständnis mit der Anwendung des billigsten, vom Absender aber nicht besonders bezeichneten Tarifs keineswegs anzunehmen.

Denn ein solches Einverständnis würde die Gefahr der richtigen Tarifanwendung der Eisenbahn aufbürden, obwohl die Versandstation im internationalen Verkehr die Notwendigkeit oder Entbehrlichkeit der Umbehandlung in einer Zwischenstation regelmäßig nicht ermessen könne. Als rechtliche Grundlage für den Erstattungsanspruch des Klägers bleibe daher nur der Art. 61 IntFrachtÜb., dessen Vorschrift über die Auswahl des zweckmäßigsten Schienenwegs im Interesse des Absenders eine entsprechende Ausdehnung auf die Wahl des günstigsten Tarifs finden müsse. Dies führe aber nur zur Haftung der Eisenbahn in solchen Fällen, in denen ihr grobes Verschulden bei der Auswahl des Tarifs zur Last falle. Ein solches sei im vorliegenden Falle zu verneinen. . . .

Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Insbesondere entspricht es der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, wenn das Berufungsgericht die Ansicht vertritt, daß die Eisenbahn im internationalen Frachtverkehr mangels besonderer Anweisung des Absenders unter mehreren für die gleiche Beförderungstrecke anwendbaren Tarifen zwar den ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheinenden auszuwählen habe, für die Folgen ihrer Wahl jedoch nur bei grobem Verschulden haften (RGZ. Bd. 42 S. 24; Urt. v. 10. Juli 1918 I 20/18).

Vergeblich bemüht sich die Revision, eine abweichende Ansicht zu begründen und darzulegen, daß die Pflicht der Eisenbahn zur Anwendung des billigsten Tarifs aus den Grundätzen von Treu und Glauben im Geschäftsverkehr ohne weiteres folge und ihre Pflicht zur Rückzahlung des den Mindesttarif übersteigenden Frachtbetrags sich aus Art. 12 Abs. 4 IntFrachtÜb. ergebe, wonach bei unrichtiger Anwendung des Tarifs das Zumeiniggeforderte nachzuzahlen, das Zuviel erhobene zu erstatten sei. Dem ist nicht beizupflichten.

Über die Höhe der zu entrichtenden Fracht schreibt der Art. 11 IntFrachtÜb. vor, daß die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife erfolgt. Hier wird zwischen mehreren für den gleichen Schienenweg anwendbaren Tarifen kein Unterschied gemacht und, streng wörtlich genommen, hätte hiernach die Eisenbahn es in ihrer Hand, unter mehreren die gleiche Wegestrecke betreffenden Tarifen den ihr genehmen zu wählen, sofern dieser nur den Erfordernissen des Zurechtbestehens und der gehörigen Veröffentlichung genügt. Dadurch könnten aber die Interessen des Absenders in unbilliger Weise geschädigt werden und deshalb erscheint es geboten, die Frage im Wege der Analogie zur Vermeidung einer vom Gesetzgeber nicht beabsichtigten Härte und zur Ausfüllung einer im Gesetze vorhandenen Lücke nach den gleichen Grundätzen zu entscheiden, die Art. 61 IntFrachtÜb. für den nahe verwandten Fall der Auswahl unter mehreren Transportwegen ausgesprochen hat. Das führt dazu, der Eisenbahn die Pflicht zur Berechnung der Fracht nach dem

billigsten der mehreren in bezug auf Gefährdung und Lieferfrist gleichwertigen Tarife aufzuerlegen, sie aber für die Folgen der Tarifwahl nur haften zu lassen, wenn ihr hierbei großes Verschulden zur Last fällt. Wie sehr die Gleichstellung der Tarifwahl mit der Wahl des Transportweges dem leitenden Grundgedanken des Internationalen Frachtübereinkommens entspricht, folgt, wie bereits in *RGZ*, Bd. 42 S. 24 hervorgehoben worden ist, aus dem Umstande, daß die durch den Absender auszufüllende Spalte 8 des internationalen Frachtbriefs die Anweisungen über die Tarife und den Transportweg in sich vereintigt, und zwar unter der ganz allgemein gefaßten Überschrift „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift.“ Die gleiche Behandlung von Tarif- und Streckenwahl im Frachtbriefe fällt um so mehr ins Gewicht, als in Art. 6 Abs. 2 *IntFrachtÜb.* die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefs, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, den Ausführungsbestimmungen vorbehalten sind und diesen nach Art. 1 Abs. 2 dieselbe rechtliche Wirkung zukommt wie dem Übereinkommen selbst. Demnach ist der Inhalt des Frachtbriefformulars, das durch § 2 der Ausführungsbestimmungen geregelt worden ist, eine geeignete Unterlage für die Ermittlung des dem Übereinkommen selbst zugrunde liegenden gesetzgeberischen Willens.

Auf den gleichen Standpunkt hat sich auch das deutsche Schrifttum gestellt und, soweit ersichtlich, einhellig angenommen, daß der Art. 6 I sich nicht allein auf die Wahl des Weges, sondern sinngemäß auch auf die Wahl des Tarifs beziehe (Gerstner, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht* S. 213 ffg.; Rosenzthal, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht* S. 98; Eger, *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr* Anm. 44 zu Art. 6, 3. Aufl. S. 67; Gerstner, *Der neueste Stand des Berner Internationalen Übereinkommens* S. 47). Eine abweichende Ansicht gelangt in den von der Revision angezogenen Abhandlungen der österreichischen Zeitschrift „*Allgemeiner Tarifanzeiger*“ Jahrg. 1913 Nr. 32 S. 683 und Jahrg. 1916 Nr. 30 S. 548 ffg. zum Ausdruck, von denen die erstere ohne Angabe weiterer Gründe sich auf die Mitteilung der Auffassung des Verfassers beschränkt, daß die Bestimmung des Art. 6 I als Ausnahmenvorschrift auch nicht im Wege der Analogie auf die Tarifwahl angewendet werden könne. In der letzteren Abhandlung wird ausgeführt, daß die Spalte 8 des Frachtbriefformulars keinen Anhalt für die Annahme biete, daß die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife Sache des Absenders sei; denn die allgemeine Fassung der Spaltenüberschrift lasse sich unschwer dadurch erklären, daß der ausdrücklichen Angabe im Frachtbriefe sowohl die Spezialtarife mit verlängerter Lieferfrist oder einem Höchstbetrage der Haftpflicht (Art. 6 e, 14, 35 *IntFrachtÜb.*) als auch eine Anzahl gewöhnlicher Tarife bedürften, deren Anwendung von der Vorschreibung im Frachtbrief

abhängig gemacht sei, wie beispielsweise der Tarif für den österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Eisenbahnverband, den deutsch-südfranzösischen Eisenbahnverband u. a. Diese Begründungen sind jedoch nicht überzeugend. Weder erscheint der zugunsten des Absenders in das Abkommen aufgenommene Art. 61 als eine Ausnahmedvorschrift, die wegen ihrer eigenartigen Gestaltung eine für den Absender vorteilhafte entsprechende Anwendung auf verwandte Fälle ausschliesse, noch wird der aus der Anordnung des Frachtbriefs, insbesondere der einheitlichen und gleichmäßigen Zusammenfassung in der Spalte 8, hergeleitete Anhalt für Gleichstellung von Tarif- und Streckenwahl durch den Hinweis auf das Bestehen von Tarifen der vorerwähnten Art entkräftet.

Die oben vertretene Ansicht, daß die Eisenbahn, wie für die Streckenwahl, so auch für die Tarifwahl nur aus grobem Verschulden zu haften habe, findet ihre Bestätigung in den Verhandlungen der Pariser Konferenz für die Revision des Übereinkommens (16. März bis 2. April 1896). Dort war von Deutschland unter Hinweis auf die sehr schwierigen Tarifverhältnisse, deren Kenntnis dem Absender nicht zuzumuten wäre, der Antrag gestellt worden, dem zweiten Unterabsatz des Art. 61 folgende Fassung zu geben: „In Ermangelung dieser Angabe ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen begründet.“ Dieser Antrag wurde abgelehnt. Von der Mehrheit wurde gegen ihn geltend gemacht, daß das Verlangen, die Eisenbahn solle die vielfältigen Tarifkombinationen herausfinden und vergleichen, zu weit gehe. Auch ein weiterer Antrag Deutschlands, den Begriff „grobes Verschulden“, bei dessen Dehnbarkeit die Eisenbahnen sich in den meisten Fällen der Haftpflicht leicht entziehen könnten, durch „Verschulden“ zu ersetzen, fand keine Mehrheit (Gerstner, Der neueste Stand des Berner Übereinkommens S. 45 Bemerkungen II). Die gleiche Rechtsauffassung trat auf der zweiten Revisionskonferenz zu Bern (4. bis 18. Juli 1905) zutage. Hier wurde der Antrag Österreich-Ungarns, in Art. 61 die Haftung für grobes Verschulden durch die Haftung für Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu ersetzen, von der Konferenzmehrheit mit fast derselben Begründung abgelehnt, die auf der Pariser Konferenz den Ausschlag gegeben hatte (Reichstagsdrucksachen 1907, zu Nr. 90 S. 105 ff.).

Damit haben die Konferenzen als ihre Willensmeinung zu erkennen gegeben, daß der Eisenbahn das Herausfinden der billigsten Tarifkombination nicht allgemein zugemutet werden könne und ihre Haftung für die Folgen einer dem Absender ungünstigen Tarifwahl auf den Fall groben Verschuldens zu beschränken sei.

Haftet die Eisenbahn aber, wie hiernach das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, nur für grobes Verschulden, so muß auch der

Versuch der Revision, eine weitergehende Haftung aus Art. 12 Abs. 4 zu folgern, versagen. Wenn hier zur Beseitigung von Zweifeln die schon aus allgemeinen Erwägungen herleitbare Vorschrift gegeben wird, daß bei unrichtiger Anwendung des Tarifs oder beim Vorliegen von Rechnungsfehlern das Zumeiniggeforderte nachgezahlt, das Zuviel-erhobene erstattet werden soll, so erfährt damit der Anspruch der Bahn auf Nachzahlung des zu wenig erhobenen Betrags und der Anspruch gegen die Bahn auf Herausgabe des zuviel erhobenen Betrags nur eine besonders scharfe Hervorhebung. Beide Ansprüche betreffen die Schaffung eines Vermögensausgleichs aus dem Gesichtspunkte der ungerechtfertigten Bereicherung. Wann indes die sachlichen Voraussetzungen für die unrichtige Anwendung des Tarifs vorliegen, ist nicht allein aus Art. 12 Abs. 4, sondern aus dem Zusammenhange dieser Vorschrift mit den sonstigen Bestimmungen des Übereinkommens zu entnehmen. Diese führen aber, wie oben erörtert, zu dem Ergebnis, daß unter mehreren für die gleiche Strecke gültigen Tarifen ein solcher, der nicht zu dem niedrigsten Frachtsaße führt, nicht allein um dieses Umstandes willen im Sinne des Übereinkommens als unrichtig angewendet gelten kann, daß vielmehr die Eisenbahn die Auswahl eines teureren Tarifs nur zu vertreten hat, wenn sie ein grobes Verschulden begangen, also die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Grade verletzt hat (RGZ. Bd. 77 S. 427).

Einen solchen Grad von Fahrlässigkeit hat das Verfassungsgericht ohne Rechtsirrtum verneint. (Wird näher ausgeführt.) . . .

Unbegründet ist auch die Rüge einer Verletzung des Art. 11 Satz 2 IntFrachtllb. Nach dieser Vorschrift ist jedes Privatübereinkommen verboten und nichtig, wodurch einem oder mehreren Abnehmern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll. Die Behauptung einer Verletzung dieser Bestimmung wird von der Revision darauf gestützt, daß die Eisenbahndirektion Berlin in rechtlich gleichliegenden Fällen die Ansprüche auf Frachterstattung anerkannt habe, mithin das Verhalten der Eisenbahndirektion Rattowitz im vorliegenden Falle gegen den Grundsatz verstoße, daß Tarifiermäßigungen bei Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen müßten. Es ist unerfindlich, inwiefern das geschilderte Verhalten der Eisenbahndirektion Berlin eine Tarifiermäßigung herbeigeführt haben soll, aus welcher auch der Kläger für sich Rechte herleiten könnte. Der vorerwähnte Satz 2 des Art. 11 setzt ein Privatübereinkommen der Bahn mit einem Beteiligten über die zukünftige Beförderung zu einem niedrigeren Preise als den Tariffsätzen voraus. Daß ein derartiges Abkommen hier nicht vorliegt und, wenn es vorläge, dem Kläger nach Art. 11 keine Frachtermäßigung verschaffen würde, bedarf keiner Ausführung. Sollte die Eisenbahndirektion Berlin in der angegebenen

Weise verfahren sein, so würde sie lediglich aus Billigkeitsrücksichten den Beteiligten ein Entgegenkommen gezeigt haben, das andere Eisenbahndirektionen zu nichts verpflichtete. Nichts anderes würde aus dem von der Revision behaupteten Erstattungs-Übereinkommen vom 1. Januar 1911 zu folgern sein, nach welchem die beteiligten Eisenbahnverwaltungen das vorbehaltlose und unbeschränkte Recht erhalten haben sollen, jedem Anspruch auf eine gegenüber den angewendeten Tariffätzen günstigere Frachtberechnung stattzugeben, sofern sich diese nach anderen Tarifen rechtfertigen läßt (vgl. Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger 1916 Nr. 13 S. 187). Auch hierdurch würde ein Recht des Empfängers auf Frachtermäßigung nicht begründet sein.“ . . .