

9. 1. Zur Bedeutung der von der preussischen Eisenbahnverwaltung veröffentlichten Vertragsbedingungen.

2. Ist die Vorschrift in Nr. 1<sup>7</sup> der Ausführungsbestimmungen zu § 39 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (RGBl. 1909 S. 93), nach der die Eisenbahn für das zur Aufbewahrung abgegebene Gepäck nur bis zum Betrage von 100 *M* haftet, mit § 39 C.B.D. und § 465 HGB. vereinbar?

VII. Zivilsenat. Ur. v. 13. Januar 1920 i. S. preuß. Staat (Wefl.) m. C. (Rl.). VII 438/19.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht beselbst.

Die Klägerin wollte am 17. Dezember 1917 verreisen. Bereits am 15. Dezember ließ sie ihr Gepäck, bestehend in einem Rohrplattenkoffer und einem Schließkorb, nach dem Lehrter Bahnhof in Berlin schaffen, damit es dort zur Beförderung aufgegeben werde. Da der Koffer mehr als 50 kg wog, wurde er nicht zur Beförderung angenommen. Die Beauftragten der Klägerin gaben darauf den Koffer und den Korb bei der amtlichen Aufbewahrungsstelle für Gepäck ab. Eine dort beschäftigte Beamtin stellte Koffer und Korb noch am 15. Dezember aus dem eigentlichen Aufbewahrungsraum in einen anderen Raum, in dem sich das zur Beförderung abgefertigte Gepäck befand. Am folgenden Tage war der Koffer verschwunden. Die Klägerin verlangt Schadenersatz vom Beklagten in Höhe von 12684 *M*. Der Beklagte hat die Forderung in Höhe von 100 *M* anerkannt, im übrigen aber Klageabweisung beantragt. Er beruft sich darauf, daß er für aufbewahrte Gepäckstücke nach den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung nur bis zum Höchstbetrage von 100 *M* hafte. Das Landgericht hat sich dem angeschlossen und die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Der Revision des Beklagten wurde stattgegeben.

Gründe:

„Das Kammergericht unterstellt die Rechtsgültigkeit der in Nr. 1<sup>7</sup> der Ausführungsbestimmungen zu § 39 C.B.D. enthaltenen Haftungsbeschränkung und stellt fest, daß der Beklagte „unter Beschränkung seiner Haftung bis auf 100 *M*“ die Verpflichtung übernommen hat, den Koffer der Klägerin in dem besonderen, umschlossenen, lediglich für das zur Verwahrung abgegebene Gepäck bestimmten Raum niederzulegen und zu belassen. Dadurch, daß der Koffer mit Einwilligung des Beklagten, aber in schuldhafter Verletzung des Vertrags und namentlich des § 692 HGB., in einen anderen Raum verbracht wurde, habe der Beklagte das Recht verwirkt, sich auf die Höchstbetragsklausel

zu berufen. Mit Grund wendet sich die Revision gegen diese Schlussfolgerung. Sie würde nur zutreffen, wenn die Aufbewahrung des Koffers in dem besonderen Raume die Bedingung der Höchstbetragsklausel gewesen wäre. Ein derartiges Abhängigkeitsverhältnis hat der Berufungsrichter aber nicht festgestellt. Die Übernahme der Verpflichtung „unter“ Beschränkung der Haftung kann an sich ein bloßes Nebeneinander der Vereinbarungen bedeuten, es braucht nicht notwendig die Unterordnung der einen Abrede unter die andere zu enthalten. Fehlt aber das Verhältnis der Unterordnung, so folgt aus der Verletzung der einen Abrede nicht der Wegfall der anderen, gleichwertig danebenstehenden. Es ergibt sich für den Beklagten nur die Pflicht zum Erfage des schuldhaft verursachten Schadens, und diese Pflicht ist eben durch den Höchstbetrag von 100 *M* begrenzt. Auch darin ist der Revision beizutreten, daß das Kammergericht seine Feststellung, der Beklagte habe es übernommen, den Koffer in einem bestimmten Raum aufzubewahren, nicht ausreichend begründet hat. Sie ruht allein auf der Tatsache, daß als Aufbewahrungsstelle im Sinne des § 39 E.B.O. und der dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen ein besonderer umschlossener Raum dient. Warum diese Tatsache bei beiden vertragsschließenden Teilen den Willen hervorgerufen haben soll, die Aufbewahrung in dem besonderen Raume durch eine Abrede festzulegen, sagt das Kammergericht nicht. Es handelt sich bei der Eisenbahnverwaltung des Beklagten um einen ungewöhnlich großen Betrieb. Die darin vorkommenden üblichen Verträge werden nach bestimmten, von vornherein festgelegten und bekanntgemachten Bedingungen abgeschlossen, den Beamten ist ein Spielraum, diese Bedingungen abzuändern, nicht gelassen, eine Vollmacht dazu nicht erteilt. Diese Umstände würden der Schlussfolgerung entgegenstehen, daß in dem besonderen Falle der Klägerin eine von dem Vertragsmuster abweichende Vereinbarung getroffen sei. Sollte das Kammergericht aber gemeint haben, daß die Verwahrungsverträge allgemein in dem von ihm angenommenen Sinne abgeschlossen würden, so fehlt es zunächst an der Feststellung, daß das zur Aufbewahrung abgegebene Gepäck allgemein in einem besonderen Raume aufbewahrt wird. Die Revisionsbeantwortung bezweifelt das. Außerdem aber müßte für diesen Fall aufgeklärt werden, warum der Beklagte eine so wichtige und einschneidende Abrede regelmäßig trifft, ohne sie doch in sein Vertragsmuster aufzunehmen. An sich liegt die Annahme näher, daß der Beklagte nur diejenigen Abreden treffen will, die in seinen Vertragsmustern enthalten sind, daß er seine Beamten auch nur in diesem Umfange bevollmächtigt. Diese Gesichtspunkte sind übrigens auch bei der Frage zu berücksichtigen, ob die Aufbewahrung in dem besonderen Raume zur Bedingung für die Höchstbetragshaftung gemacht ist und gemacht werden konnte.

Schon hiernach muß das Berufungsurteil aufgehoben werden. Das Reichsgericht könnte in der Sache selbst erkennen, wenn die Ausführungsbestimmung Nr. 17 zu § 39 EBD. mit Satz 2 des § 39 oder mit § 465 HGB. unvereinbar und deshalb nach § 471 Abs. 2 HGB. ungültig wäre, wie die Klägerin ausführt. Das ist indessen nicht richtig. § 465 steht im 7. Abschnitt des dritten Buches, der sich mit der Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen beschäftigt. Er handelt in seinen beiden ersten Absätzen von dem zur Beförderung ausgegebenen Reisegepäck und in seinem dritten Absatz von dem sonstigen Gepäck, das der Reisende bei der Beförderung mit sich führt, und von den Gegenständen, die in den beförderten Fahrzeugen belassen sind. Alle drei Absätze des § 465 haben keinen Bezug auf Gepäckstücke, die lediglich zur Aufbewahrung bei einer dazu bestimmten Stelle abgegeben sind. § 39 EBD. bezieht sich allerdings auf solche Gepäckstücke. Er lautet:

„Auf den Stationen, wo Reisegepäck abgefertigt wird, sind tunlichst Vorkehrungen zu treffen, die es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine durch Aushang bekannt zu machende Gebühr zu vorübergehender Aufbewahrung niederzulegen. Die Eisenbahn haftet in diesem Falle als Verwahrer.“

Die Klägerin meint, daß die Eisenbahn die ihr hier schlechthin auferlegte Haftung als Verwahrer durch die von ihr erlassenen Ausführungsbestimmungen nicht hätte beschränken dürfen. Eine besondere Haftung ordnet das Bürgerliche Gesetzbuch für den Verwahrer aber nur an, wenn die Aufbewahrung unentgeltlich übernommen wird. Er hat dann nur für diejenige Sorgfalt einzustehen, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (§ 690 BGB.). . . . Im übrigen haftet der Verwahrer, der den Verwahrungsvertrag entgeltlich schließt, wie jeder Schuldner, d. h. sofern nicht ein anderes bestimmt ist, für Vorsatz und für Fahrlässigkeit (§ 276 BGB.); er hat auch ein Verschulden seiner gesetzlichen Vertreter und seiner Erfüllungsgehilfen wie eigenes zu vertreten (§ 278). Die Haftung wegen eigenen Vorsatzes kann dem Schuldner im voraus nicht erlassen werden (§ 276 Abs. 2), wohl aber die wegen Vorsatzes der im § 278 bezeichneten Personen (§ 278 Satz 2). Sieht man von § 276 Abs. 2 ab, so geht der maßgebende Satz dahin, daß die gesetzlichen Bestimmungen nur hilfsweise anwendbar sind, daß in erster Linie die Vertragsabrede zugrunde zu legen ist. Die gesetzliche Haftung des Verwahrers ist die nach der Vertragsabrede, und nur wenn eine solche nicht vorliegt, tritt die Haftung für Vorsatz und Fahrlässigkeit schlechthin ein. Nichts spricht dafür, daß der § 39 EBD. die Regel umgekehrt, die vom Gesetz hilfsweise angeordnete Haftung an die erste Stelle gerückt und darüber hinaus noch jede vertragliche Regelung, mindestens soweit sie den Ver-

wahrer begünstigt, verboten haben sollte. Im Gegenteil, die Entstehungsgeschichte jener Vorschrift lehrt, daß sie nicht der Eisenbahn eine bestimmte Haftung aufbürden, daß sie vielmehr nur die Eisenbahn als diejenige bezeichnen will, die im gegebenen Falle von der Haftung betroffen wird. Der § 37 EVO. vom 15. November 1892 ordnete im ersten Absätze die Bestellung von Gepäckträgern an, schloß im zweiten Absätze eine Verantwortlichkeit der Verwaltung für die Gepäckträger aus und besaßte sich im dritten Absätze mit der Aufbewahrung von Gepäck. Diese sollte den Reisenden auf den größeren Stationen ermöglicht werden, eine Verantwortlichkeit der Verwaltung sollte jedoch nicht stattfinden. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 behandelte im § 37 nur die Gepäckträger, stellte ihre Tätigkeit unter die Verantwortlichkeit der Verwaltung, beschäftigte sich im § 38 mit der Aufbewahrung des Gepäcks, strich die Worte „ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung“ und fügte den noch jetzt geltenden Satz an: „Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer“. Die jetzige Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 gestaltet im § 38 die Verhältnisse der Gepäckträger näher aus, bestimmt in Abs. 4 dafelbst: „Für das den Gepäckträgern nach Abs. 1 übergebene Gepäck haftet die Eisenbahn wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck“ und gibt dem § 39 den oben bereits mitgeteilten Wortlaut. Als die Bedeutung von dessen Satz 2 ergibt sich aus dem Wandel der Zeiten und Vorschriften, daß es gleichgültig ist, wie die Eisenbahn dem Reisenden die Aufbewahrung seines Gepäcks ermöglicht, ob sie selbst als Verwahrer auftritt oder dritte Personen als Verwahrer auftreten läßt; in jedem Falle soll die Eisenbahn es sein, die dem Reisenden als Verwahrer haftet.

Die Befürchtung, daß die Eisenbahn bei ihr belassener Vertragsfreiheit ihre Haftung durch die Tarife und sonstige Vereinbarungen ganz aufheben könnte, erscheint nicht gerechtfertigt. Besondere Abreden im einzelnen Falle werden, wie oben dargelegt, kaum vorkommen können. Die in den Tarifen veröffentlichten Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind nach § 2 an die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gebunden. In Preußen ist das der Minister der öffentlichen Arbeiten, und wenn er auch selbst an der Spitze der preußischen Eisenbahnverwaltung steht, so ist ihm doch nicht zuzutrauen, daß er den ihm als Aufsichtsbehörde obliegenden Schutz der Allgemeinheit hinter wirtschaftlichen Gesichtspunkten der ihm unterstellten Verwaltung zurücktreten läßt.

Auch ein Vergleich mit den im § 465 HGB. enthaltenen strengeren Bestimmungen für das zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck führt zu keinem andern Ergebnis.jene Bestimmungen finden ihren rechtlichen Grund nur in der durch den Zwang zum Vertragschluß ge-

milberten Ausnahmestellung der Eisenbahnen, die für die Beförderung von Gütern und Personen zu Lande mindestens bei größeren Strecken nahezu allein in Frage kommen. Eine ähnliche Ausnahmestellung nehmen die Gepäckaufbewahrungsstellen der Eisenbahnen rechtlich nicht ein, und wenn ihnen bis heute ein Wettbewerb tatsächlich noch nicht erwachsen ist, so liegt das offenbar daran, daß der Verkehr mit den von den Eisenbahnen ihm gebotenen Einrichtungen und Bestimmungen immer noch zufrieden gewesen ist. Sollte das nicht mehr der Fall sein, so steht nichts im Wege, daß selbständige Unternehmer in der Nähe der Bahnhöfe eigene Gepäckaufbewahrungsanstalten einrichten.

Im übrigen ist zwar anzuerkennen, daß die Eisenbahnen, nur beschränkt durch die Aufsichtsbehörden, den Inhalt der Verwahrungsverträge durch ihre Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung einseitig festlegen. Dem einzelnen Reisenden, der sein Gepäck zur Verwahrung abgibt, steht keine Einwirkung auf den von ihm abzuschließenden Vertrag zu, schon weil der Beamte, mit dem er verhandelt, gar nicht in der Lage ist, das Vertragsmuster der Verwaltung abzuändern. Es bleibt aber zu erwägen, daß auch die Verwahrungsverträge mit den Eisenbahnen unter dem Schutze des § 133 Abs. 1 BGB. stehen, also gegen die guten Sitten nicht verstoßen dürfen. Damit ist der Allgemeinheit auch gegenüber einem etwaigen Verjagen der Aufsichtsbehörden geholfen.

Der von der Klägerin behauptete Widerspruch zwischen Nr. 1<sup>7</sup> der Ausführungsbestimmungen zu § 39 EBD. mit dem Handelsgesetzbuch oder der Eisenbahnverkehrsordnung selbst besteht also nicht. Die Sache ist deshalb zur Endentscheidung noch nicht reif, sie muß vielmehr zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Sollte das Kammergericht nicht in der Lage sein, seinen bisherigen Entscheidungsgrund aufrecht zu erhalten, so wird es noch die von der Klägerin angeregte Frage zu prüfen haben, ob der von ihr mit der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Vertrag gegen die guten Sitten verstieß. Das wäre besonders zu erwägen, wenn und soweit die Klägerin etwa nachwies, daß der Koffer durch einen Eisenbahnangestellten vorzüglich entwendet sei, und wenn der Beklagte dann geltend machte, er habe sich durch Nr. 1<sup>7</sup> der Ausführungsbestimmungen auch von der Haftung für den Vorfall seiner Angestellten freigezeichnet. Ein solches Freizeichnen ist zwar an sich gesetzlich zulässig, kann aber unter Umständen doch gegen die guten Sitten verstoßen. Dem danach für den Vorfall seiner Angestellten etwa unbefristet haftenden Beklagten bliebe dann nur übrig, nach § 254 BGB. ein mitwirkendes Verschulden der Klägerin einzuwenden, weil sie einen Koffer mit so wertvollem Inhalte bei der Gepäckaufbewahrungsstelle hinterlegt habe. Man wird nämlich der Nr. 1<sup>7</sup> der Ausführungsbestimmungen nicht

gerecht, wenn man sie lediglich unter dem Gesichtspunkte der Haftungsbeschränkung betrachtet. In dem Fessetzen der Entschädigungsgrenze von 100 *M* liegt zugleich auch die Ankündigung, daß jeder für den Mehrwert seines hinterlegten Gutes selbst haftet und die Aufforderung, höherwertige Sachen möglichst nicht zur Aufbewahrung abzugeben. Diese — jetzt wieder sehr beachtenswerthe — Seite der Ausführungsbestimmungen war bei dem früheren musterhaften Betriebe der Eisenbahnen mehr in den Hintergrund getreten, theils, weil größere Gepäckstücke nur selten zur Aufbewahrung abgegeben zu werden brauchten, theils, weil kaum jemals eine aufbewahrte Sache verloren ging. So hat sich die Allgemeinheit daran gewöhnt, die ursprünglich nur für kleines Handgepäck geschaffene Einrichtung — auf eigene Gefahr — auch für größere Gepäckstücke zu benützen. Auf das kleine Handgepäck deutet schon die geringe Haftsumme von 100 *M* hin. Die Eisenbahnen waren in der Lage, nur für einen Teil des Reisegepäcks die ihnen durch § 39 E.B. aufgegebenen Vorkehrungen zu treffen, da sie sie nach dieser Vorschrift nur „tunlichst“ zu treffen brauchten. Auch diese Gesichtspunkte werden gegebenenfalls von dem Kammergerichte zu prüfen sein.“