

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: EVO §§ 75 Abs 3, 82 Abs 1, 87, 96 Abs 3;
Internationales Übereinkommen über den
Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933
(IÜG; Bek. v. 28. August 1935 RGBI II, 523)
Art 16 § 3, Art 42 § 3; Internationales Übe-
ereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom
25. Oktober 1952 (CIM; Ges v. 15. Februar
1956, BGBl II, 33) Art 43 § 3; Güter- und
Tiertarif Westzone - Sowjetzone und Berlin
(Interzonentarif).

- Rechtssatz: 1. Die Empfangsbahn, die das Gut nicht er-
halten hat, ist nach § 96 Abs 3 EVO auch
dann sachverpflichtet, wenn sie den Fracht-
brief nicht übernommen hat.
2. Die in § 87 EVO bestimmte unwiderlegbare
Vermutung für den Verlust des Beförderungsg-
utes gilt auch dann, wenn die Ablieferung
des Gutes durch hoheitlichen Eingriff ver-
hindert wird. Jedoch kann in diesem Fall
die Haftung der Bahn wegen höherer Gewalt
(§ 82 EVO) ausgeschlossen sein.
3. Die in der Aufstellung des Interzonentarifs
enthaltene Schuldbeitrittserklärung der
Bundesbahn, durch die sie sich verpflichtet
hat, als Empfangsbahn gemäß § 96 Abs 3 EVO
die auf dem Frachtvertrag beruhenden Ver-
pflichtungen der Deutschen Reichsbahn in
der Sowjetzone - DRB - (Versandbahn) zu
erfüllen, kann nicht dahin ausgelegt werden,
daß sie auch für die Hilfestellung der DRB
bei sowjetzonalen entschädigungslosen Ent-
eignungsmaßnahmen eintreten wolle.

Aktenzeichen: I ZR 59/54

Urt. des BGH vom 28. Februar 1956

LG Stuttgart
OLG Stuttgart

I ZR 59/54

ver k ü n d e t
am 28. Febr. 1956

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Verkehrsberaters Julius M [REDACTED], B [REDACTED],
K [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundes-
bahndirektion S [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1956 unter Mit-
wirkung des Präsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. h.c.
Weinkauff sowie der Bundesrichter Dr. Bock, Dr. Nastelski,
Dr. Weiss und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart
vom 10. März 1954 wird auf Kosten des Klägers
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kaufmann Fritz D. [REDACTED] kaufte Anfang Januar 1951 in Westberlin von der Firma O. [REDACTED] & K. [REDACTED] einen Privatkesselwagen mit der Bezeichnung "K. [REDACTED] 546 780". Der Wagen befand sich innerhalb der Westsektoren auf einem privaten Anschlußgeleise, welches an den Bahnhof Berlin-Spandau der Deutschen Reichsbahn in der Sowjetzone (DRB) angeschlossen war. Am 15. Januar 1951 hat D. [REDACTED] den Wagen auf dem Bahnhof Berlin-Spandau zum Versand an sich selbst nach Mannheim-Rheinahafen aufgegeben. Der Wagen ist nicht am Bestimmungsort angekommen. Nach wiederholten Rückfragen beim Versandbahnhof und bei der Kesselwagen-Leistelle (KWL) der DRB teilte ihm letztere am 11. Juni 1951 folgendes mit:

"Das Ministerium des Innern - Amt zum Schutze des Volkseigentums - hat in dieser Angelegenheit entschieden, daß die Wagen als Eigentum der Firma O. [REDACTED] & K. [REDACTED] unter den Befehl 64 der SMAD fallen und daher eine Eigentumsübertragung an Sie nicht anerkannt werden kann.

Da das ehem. Eigentum der Firma O. [REDACTED] & K. [REDACTED] in Anwendung des genannten Befehls einer Sonderbehandlung unterliegt, bedauern wir, die Wagen nicht an sie zurückstellen zu können.

Wir bitten Sie, sich wegen einer Annullierung der im Widerspruch zum Befehl 64 abgeschlossenen Kaufverträge mit dem Verkäufer auseinanderzusetzen".

Die angeblichen Ersatzansprüche aus dem Frachtvertrag hat Domschke an seine Versicherungsgesellschaft und diese an den Kläger abgetreten.

Der Kläger nimmt die Beklagte als Empfangsbahn auf Schadensersatz mit der Begründung in Anspruch, der Wagen gelte als verloren, weil er nicht innerhalb von drei Monaten am Bestimmungsbahnhof eingetroffen sei; auch hafte die Beklagte dafür, daß die DRB den Wagen



in arglistiger Weise an sich gebracht habe. Mit der Klage hat der Kläger einen Teilbetrag des Schadens in Höhe von 3.500 DM geltend gemacht.

Die Beklagte hat zur Begründung ihres Klageabweisungsantrages vorgetragen: Sie sei nicht sachverpflichtet, da sie weder das Gut noch den Frachtbrief übernommen habe. Der Wagen sei von den Ostzonenbehörden beschlagnahmt worden, so daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden sei; es könne ihr nicht zugemutet werden, für rein politische Maßnahmen der Ostzonenverwaltung Ersatz zu leisten. Auch treffe den Absender D. ein Verschulden. Schließlich sei sie von der Haftung frei, weil sie im Falle der Verurteilung keinen Rückgriff gegen die DRB nehmen könne.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen, jedoch die Revision zugelassen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter. Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) auch für den Interzonengüterverkehr gelte. Die EVO sei sowohl im Gebiet der Bundesrepublik als auch im Gebiet der DDR geltendes Recht geblieben. Dementsprechend hätten die beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit Wirkung vom 1. März 1950 den "Güter- und Tiertarif Westzonen-Sowjetzone und Berlin" (Interzonentarif) vereinbart. Nach Ziff 2 der Eingangsbestimmungen dieses Tarifs solle, sofern nichts anderes

vereinbart sei, der Deutsche Eisenbahn- und Gütertarif Teil I Abt A gelten, der die EVO enthalte, die durch den Tarif in einzelnen Punkten geändert und ergänzt worden sei.

Wie der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 24. Mai 1955 - I ZR 164/53 - (BGHZ 17, 309 312 f.) näher dargelegt hat, gilt für den Interzonenverkehr weder die EVO noch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) kraft Gesetzes, da die Beförderungsgemeinschaft nach § 96 EVO sich auf den Beförderungszwang der Bundesbahn (§ 453 HGB, §§ 1, 3 EVO) gründet, der nur innerhalb des Bundesgebiets besteht, und da die beiden getrennten Teile Deutschlands auch das IÜG im Verhältnis zueinander nicht in Kraft gesetzt haben. Jedoch gilt die EVO kraft Vereinbarung für das einzelne Frachtgeschäft. Durch die Aufstellung des Interzonentarifs hat die Bundesbahn den Verkehrstreibenden gegenüber die Bedingungen mitgeteilt, unter denen sie die Beförderung von Gütern im Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone und mit Berlin übernehme und für die Pflichten der DRB aus den von dieser geschlossenen Frachtverträgen hafte. Die EVO hat hiernach im Interzonenverkehr den Charakter von allgemeinen Geschäftsbedingungen, sie wird damit Inhalt jedes einzelnen Frachtvertrages und ist nach den Vorschriften und Grundsätzen über rechtsgeschäftliche Willenserklärungen auszulegen.

II. Der Frachtvertrag ist zwischen der DRB und Domschke geschlossen. Die Beklagte ist in den Frachtvertrag nicht eingetreten, da sie den Kesselwagen mit dem Frachtbrief nicht übernommen hat (§ 96 Abs 2). Jedoch können nach § 96 Abs 3 - im Interzonentarif sind

insoweit keine abweichenden Bestimmungen vorgesehen - Ansprüche aus dem Frachtvertrag im Wege der Klage auch gegen die Empfangsbahn, und zwar auch dann geltend gemacht worden, wenn sie das Gut nicht erhalten hat. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß die Beklagte auf Grund dieser Vorschrift für den vorliegenden Rechtsstreit passiv legitimiert sei. Für den Bereich des IÜG (Art 42 § 3), so führt das Oberlandesgericht aus, sei es bestritten, ob die Empfangsbahn, die das Gut nicht erhalten habe, nur dann in Anspruch genommen werden könne, wenn sie wenigstens den Frachtbrief erhalten habe, oder ob auch dies nicht erforderlich sei. Im Anschluß an Loening (IÜG Art 42 Anm 5) vertritt das Berufungsgericht im Gegensatz zu Nanassy (IÜG Art 42 § 3 Anm 3) den Standpunkt, die Vorschrift des Art 42 § 3 sei erweiternd dahin auszulegen, daß die Empfangsbahn auch dann hafte, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten habe. Das Berufungsgericht beruft sich dabei zur Stützung seiner Ansicht auf den Beschluß der 5. Revisionskonferenz von Montreux, wonach dem Art 42 § 3 Abs 2 ("Auch wenn die Empfangsbahn das Gut nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden") zur Vermeidung unterschiedlicher Auffassung die Worte beigefügt werden sollen "selbst wenn sie den Frachtbrief nicht erhalten hat". Der Zweck der Vorschrift des § 96 Abs 3, dem Empfänger die Rechtsverfolgung zu erleichtern, würde, so meint das Oberlandesgericht, nicht erreicht werden, wenn der Empfangsbahn der Nachweis offenstände, daß sie den Frachtbrief nicht erhalten habe.

Der erkennende Senat stimmt der Rechtsansicht des Berufungsgerichts zu. Die Richtigkeit dieser Rechtsauffassung ergibt sich insbesondere aus einem Vergleich

mit der Regelung der Aktivlegitimation. Nach § 75 Abs 3 EVO ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof berechtigt, die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen; ist der Verlust des Gutes festgestellt oder wird er nach § 87 vermutet, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag, insbesondere also den Entschädigungsanspruch nach § 82, gegen vorherige Erfüllung der sich für ihn aus dem Frachtbrief ergebenden Verpflichtungen geltend machen. Kann nun die Eisenbahn ihrer Verpflichtung, bei Verlust des Gutes dem Empfänger wenigstens den Frachtbrief zu übergeben, um ihm die von ihm nach Maßgabe des Frachtbriefs zu leistenden Zahlungen zu ermöglichen, nicht nachkommen, so wird hierdurch der Empfänger selbstverständlich nicht rechtlos gestellt; vielmehr kann er seine anderweit festzustellenden, sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen erfüllen (so auch nach der Fassung des Art 16 § 3 IÜG) und sodann die Entschädigung nach § 82 verlangen. Hiernach ist also, wenn die Eisenbahn außerstande ist, dem Empfänger den Frachtbrief zu übergeben, der Besitz des Frachtbriefes nicht Voraussetzung für die Sachbefugnis des Empfängers. Nichts anderes kann aber für die Passivlegitimation der Empfangsbahn gelten, da durch die Vorschrift des § 96 Abs 3 gerade auch dem Empfänger zur Erleichterung seiner Rechtsverfolgung die Möglichkeit eröffnet werden soll, die Empfangsbahn als die ihm zunächst gelegene Bahn in Anspruch zu nehmen, was im Bereich der entsprechenden Vorschriften des IÜG, aber auch ebenso im Interzonenverkehr, natürlich noch eine größere praktische Rolle spielt als im Bereich der EVO. Für das internationale Eisenbahnfrachtrecht ist durch Art 45 § 3 Abs 2 des am 1. März 1956 in Kraft tretenden Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfracht-

verkehr (CIM) vom 25. Oktober 1952 (BGBl 1956 II, 35) eine entsprechende Klarstellung erfolgt. Für den Interzonenverkehr kann insoweit nichts anderes gelten. Die Beklagte ist daher sachverpflichtet.

III. Das angefochtene Urteil geht davon aus, daß ein Anspruch aus dem zwischen der DRB und D [REDACTED] geschlossenen Frachtvertrag im Sinne des § 96 Abs 3 EVO in Frage komme, da der Kesselwagen verloren sei (§ 82). Verlust im Sinne des § 82 EVO liegt vor, wenn die Eisenbahn aus irgendeinem Grunde, nicht nur vorübergehend, außerstande ist, das Gut auszuliefern (RGZ 94, 97 ~~99~~; 103, 146 ~~147~~). Nach § 87 Abs 1 EVO i.d.F. des § 4 der 35. VO zur EVO vom 22. Januar 1942 (RGBl II, 125) kann der Verfügungsberechtigte das Gut ohne weiteres als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb von drei Monaten nach der Aufgabe abgeliefert oder zur Ablieferung bereitgestellt worden ist. Das Berufungsgericht hält den § 87 Abs 1 EVO für anwendbar und betrachtet demnach den Kesselwagen als verloren im Sinne des § 82 EVO. Dieser Ansicht tritt der Senat bei.

Die Vorschrift des § 87 EVO regelt nicht die frachtrechtliche Haftung der Bahn, für die vielmehr, soweit es sich um den Grund des Entschädigungsanspruches handelt, §§ 454 bis 456, 458 HGB, §§ 82 bis 84 EVO maßgebend sind. § 87 EVO trifft nur eine der nach § 82 EVO in Betracht kommenden Haftungsvoraussetzungen, nämlich die Frage des Verlustes. Ohne Rücksicht darauf, ob das Gut tatsächlich verloren ist oder nicht, kann der Verfügungsberechtigte, und nur dieser, nicht die Eisenbahn, nach Fristablauf bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen der §§ 82 f Entschädigung verlangen. § 87 enthält demnach eine von der Geltend-

machung durch den Verfügungsberechtigten abhängige unwiderlegbare Vermutung (§ 292 ZPO) für den Verlust des Gutes.

Der II. Zivilsenat hat zwar in einem dem § 6 PostG unterliegenden, also eine besonders strenge Haftung der Post begründenden Fall angenommen, daß ein Verlust im Sinne jener Bestimmung auch dann nicht gegeben sei, wenn der Post der Gewahrsam an einer Sendung durch das Eingreifen einer Behörde entzogen wird, die einem anderen Hoheitsträger untersteht als die Post (BGHZ 14, 274 278). Für das anders geordnete und zahlreiche Haftungsbefreiungsgründe für die Bahn enthaltende Eisenbahnfrachtrecht kommt es jedoch im Hinblick auf die Vorschrift des § 87 EVO nur darauf an, ob das Gut abgeliefert (oder zur Abholung bereitgestellt) ist oder nicht. Auf den Grund der Nichtablieferung kommt es nicht an. Die Unmöglichkeit der Ablieferung und damit der Verlust im Sinne des Eisenbahnfrachtrechts kann daher auch darauf beruhen, daß die Ablieferung durch den Eingriff eines Hoheitsträgers verhindert wird (RGEE 41, 266 = NJW 1924, 1718).

IV. Die Haftung der Eisenbahn für den Verlust des Gutes ist aber nach § 82 EVO u.a. dann ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten verursacht ist. Durch höhere Gewalt ist der Schaden dann verursacht, wenn er auf einem von der Bahn nicht zu vertretenden, mit dem Eisenbahnbetrieb nicht zusammenhängenden außergewöhnlichen Ereignis beruht, das auch bei größter Sorgfalt mit den der Eisenbahn ohne Gefährdung ihres Betriebes oder ihrer Wirtschaftlichkeit zumutbaren Vorkehrungen nicht abgewendet werden konnte (vgl z.B.

RGZ 95, 64 [667]; 104, 150 [1517]; RGEE 38, 59; 40, 53; 43, 421; BGH NJW 51, 357).

Der Kläger hat vorgetragen, die DRB habe bei der Wegnahme des Kesselwagens durch die sowjetzonalen Behörden mitgewirkt; sie habe sogar arglistig gehandelt; denn sie habe die für die Beförderung erforderliche Leerlaufgenehmigung in der Absicht erteilt, in den Besitz des Wagens zu kommen, um ihn sich anzueignen. Das Berufungsgericht hat die Richtigkeit dieses Vorbringens dahin gestellt gelassen, so daß sie für die Revisionsinstanz unterstellt werden muß. Dann liegt aber für die DRB keine höhere Gewalt vor, da sie - wenn auch unrechtmäßig - im Rahmen ihres Betriebes gehandelt hat.

Das Berufungsgericht hat dem Verschulden des D [REDACTED] eine entscheidungserhebliche Bedeutung beigelegt. Es nimmt zutreffend an, daß der Schaden durch ein Verschulden des Rechtsvorgängers des Klägers mitverursacht wurde (vgl. RG 108, 276; 112, 284). Der Kläger hat in seiner von seinem Anwalt mit Schriftsatz vom 20. April 1953 vorgelegten Erklärung ausgeführt, D [REDACTED] habe gegen das besondere Risiko einer willkürlichen Beschlagnahme eine Transportversicherung abgeschlossen. Er habe jedenfalls mit der Haftung der Eisenbahn bei Verlust seiner Wagen gerechnet. Damit wollte der Kläger dartun, daß D [REDACTED] nicht fahrlässig gehandelt habe. Wenn der Kläger unter der "Eisenbahn", wie nach seinem beigefügten Schreiben an die Versicherungsgesellschaft zweifellos anzunehmen ist, auch die Beklagte meinte, so bestätigt diese Erklärung die Ausführungen des Berufungsgerichts, daß D [REDACTED] auf Kosten der Beklagten den Versuch machte, den Kessel-

wagen wirtschaftlich nutzbar zu machen. Die Absicht des Rechtsvorgängers des Klägers, die in seinem Gefahrenbereich liegende Gefahr der willkürlichen Beschlagnahme des Wagens, die er selbst in Rechnung gezogen hat, unter Berufung auf frachtrechtliche Bestimmungen auf die Beklagte abzuwälzen, stellt dieser gegenüber ein an Arglist grenzendes Verschulden (§ 82 Abs 1.) dar. Falls die Beklagte nach § 96 Abs 3 EVO das Verhalten der DRB vertreten müßte, hätte im Verhältnis der Parteien zueinander eine Abwägung der Verursachung und des Verschuldens nach § 254 BGB zu erfolgen. Einer Prüfung in dieser Richtung bedarf es jedoch nicht, da die Beklagte sich nicht verpflichtet hat, für ein solches Verhalten der DRB einzustehen.

Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt: Auch wenn die KWL arglistig gehandelt haben sollte, hätte die Beklagte hierfür nicht einzustehen, da die Haftungsgemeinschaft der beiden Eisenbahnen den Verfügungsberechtigten nur im Rahmen der normalen Transportgefahren gegen Verlust schützen sollte; dagegen habe der Gesetzgeber nicht an Fälle gedacht, in welchen die Versandbahn das Gut vorsätzlich mit der Begründung zurückhalte, daß das Gut nach den in ihrem Bereich geltenden Vorschriften enteignet sei. Mindestens müsse die Haftung der Empfangsbahn dann ausgeschlossen sein, wenn der Absender bewußt ein derartiges Risiko in Kauf genommen habe oder sich doch grob fahrlässig der Erkenntnis eines solchen Risikos verschlossen habe.

Der gegen diese Auslegung des § 96 Abs 3 EVO gerichtete Revisionsangriff geht fehl. Die Revision weist darauf hin, daß die Geltung dieser Bestimmung auf der freien Vereinbarung der Beklagten mit der DRB (genauer: auf der in der Aufstellung des Interzonentarifs ent-

haltenen Erklärung der Beklagten, den für den Interzonenverkehr abzuschließenden Verträgen die Vorschriften der EVO zugrunde zu legen) beruhe. Gerade von diesem Ausgangspunkt aus ist aber die Rechtsansicht des Berufungsgerichts zu billigen. Der Senat hat in seinem bereits erwähnten Urteil (BGHZ 17, 315) darauf hingewiesen, die Vereinbarung der Anwendung der EVO schließe nicht aus, daß sich aus der Natur der Sache heraus die Anwendung einzelner Bestimmungen unter den gegebenen Verhältnissen verbiete (§ 133 BGB); bei der Frage der Anwendbarkeit des § 96 Abs 3 müsse untersucht werden, ob die Art des auf Grund des Frachtvertrages erhobenen Anspruchs die wahlweise gerichtliche Geltendmachung gegen die dort bezeichneten Bahnen rechtfertige. Da, wie oben unter II ausgeführt, die Empfangsbahn, die das Gut nicht erhalten hat, nicht Vertragsgegner des Absenders geworden ist, bedeutet die in ein verfahrensrechtliches Gewand eingekleidete Vorschrift des § 96 Abs 3 materiell-rechtlich eine Haftung für fremde Schuld, hier für die Schuld der Versandbahn: Durch Schuldbeitritt verpflichtet sich die Empfangsbahn, ohne Rücksicht darauf, ob sie in den Frachtvertrag selbst eintritt (§ 96 Abs 2), die Verpflichtungen der Versandbahn und der ihr nachfolgenden, in den Frachtvertrag eingetretenen Bahnen zu erfüllen, soweit sie auf dem Frachtvertrag beruhen. Hierbei gilt nur die Besonderheit, daß nach § 96 Abs 3 die gesamtschuldnerisch haftenden Eisenbahnen nicht zusammen verklagt werden können, sondern der Kläger eine von ihnen auswählen muß. Durch die Aufstellung des Interzonentarifs hat die Bundesbahn dem Absender gegenüber, der einen Frachtvertrag mit der DRB schließt, sowie dem sonst Verfügungsberechtigten gegenüber die Verpflichtung

mitübernommen, die Ansprüche aus dem Frachtvertrag zu befriedigen. Diese nicht auf einer Anordnung des Gesetzgebers - wie das Berufungsgericht annimmt -, sondern auf einem freiwilligen Willensentschluß der Beklagten beruhende Schuldbetrittserklärung kann aber mit dem Berufungsgericht nach Treu und Glauben nur dahin ausgelegt werden, daß die Bundesbahn die Haftung für die mit dem Eisenbahnbetrieb als solchem in Zusammenhang stehenden Gefahren übernommen hat. Bei den bekannten, mit rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht im Einklang stehenden Verhältnissen der Sowjetzone kann die Erklärung der Bundesbahn nicht dahin ausgelegt werden, daß sie auch für die Hilfestellung der DRB bei sowjetzonalen Enteignungsmaßnahmen eintreten wolle, die nach Art 30 EGBGB - weil in Widerspruch mit Art 14 GrundG stehend - in der Bundesrepublik nicht anerkannt werden können. Die Erklärung der Beklagten bietet keine Grundlage dafür, daß sie für etwaige politische Maßnahmen der DRB-Behörden, die mit dem Frachtverkehr in keinem Zusammenhang stehen und für die das Frachtverhältnis nur das Mittel zur Erreichung politischer Zwecke darstellt, zu haften bereit sei, obwohl diese Maßnahmen ihrer Einflußnahme völlig entzogen sind. Eine solche Auslegung wäre auch deshalb nicht möglich, weil in diesen Fällen die Bundesbahn im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse der Sowjetzone von vornherein nicht damit rechnen kann, daß sie gegen die DRB mit Aussicht auf Erfolg Rückgriff nehmen kann. Wenn auch im allgemeinen die Entscheidung über den Anspruch gegen eine nach § 96 Abs 3 passiv legitimierte Bahn nicht von den Rückgriffsaussichten dieser Bahn abhängig gemacht werden kann, so bildet doch die

an sich grundsätzlich gegebene Möglichkeit des Rückgriffs (§ 96 Abs 4) die Grundlage für den Schuldbeitritt (vgl RGZ 104, 389 3927). Fehlt diese von vornherein, so kann die an sich eng auszulegende Erklärung der Beklagten nicht auf derartige Fälle ausgedehnt werden.

Zu demselben Ergebnis muß man im vorliegenden Fall auch dann kommen, wenn man annimmt, die DRB habe ihrerseits nicht arglistig bei der Enteignung des Kesselwagens mitgewirkt, diese Enteignung sei vielmehr ohne ihre aktive Mitwirkung von anderen Behörden der SBZ vollzogen worden. Die Bundesbahn hat die frachtrechtliche Haftung auch nicht dafür übernommen, daß ein Beförderungsgut, das auf dem Wege von Westberlin nach der Bundesrepublik die SBZ passiert, in der SBZ als ursprünglich von einer bestimmten Firma herrührend entschädigungslos enteignet wird. Es wäre mehr als ungereimt, wenn die Bundesbahn für einen Eingriff von hoher Hand im Gebiet der SBZ haften würde, der sich nach den Rechtsvorstellungen der Bundesrepublik als ein Akt des Unrechts darstellt, den die Bundesbahn aber schlechthin nicht beeinflussen kann und in Bezug auf den sie ihre Haftung auch nicht auf die DRB abwälzen kann.

VI. Die Revision war hiernach mit der Kostenfolge
des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Weinkauff

Nastelski

Bock

Weiss

Nörr