

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

HGB § 454; EVO § 82; BGB § 276 Hb

Die besondere Haftungsregelung der §§ 454 HGB, 82 EVO schließt nicht die Anwendung der allgemeinen Vorschriften bei schuldhafter Verletzung vertraglicher Pflichten aus.

EVO §§ 75, 82

Auch wenn der Empfänger des Gutes zu entladen hat, ist die Bundesbahn verpflichtet, den an der Kopframpe zum Entladen bereitgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern.

BGH, Urt. v. 19. Januar 1973 - I ZR 4/72 - OLG Karlsruhe
LG Karlsruhe

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 4/72

URTEIL

Verkündet am
19. Januar 1973
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Deutschen B[REDACTED], vertreten durch die Bundes-
bahndirektion K[REDACTED], diese vertreten durch den
Präsidenten, K[REDACTED], L[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Wilhelm U[REDACTED] & Co, OHG, vertreten durch
den persönlich haftenden Gesellschafter Wilhelm U[REDACTED],
K[REDACTED], S[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1973 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Krüger-Nieland und die Richter Alff, Dr. Schönberg, Dr. Frhr. v. Gamm und Schwerdtfeger

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Karlsruhe vom 18. November 1971 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Beklagte beförderte einen Radlader von Hannover-Linden nach Karlsruhe. Empfänger war die Klägerin; der Radlader war von ihr nach dem Tarif auszuladen. Die Beklagte stellte den Waggon auf dem Güterbahnhof an der Kopframpe bereit und benachrichtigte die Klägerin, daß er entladen werden könne. Noch am selben Tag begann die Klägerin mit dem Entladen; nach Entfernung der Verdrahtung und Verkeilung fuhr ein Angestellter der Klägerin den Radlader rückwärts auf die Kopframpe; da der Waggon nicht festgelegt war, geriet er in Bewegung und rollte weg, als ein Radpaar auf der Rampe und das andere noch auf dem Waggon war. Der Radlader stürzte ab und wurde schwer beschädigt.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin verlangt Ersatz der für die Wiederherstellung aufgewendeten Kosten in Höhe von DM 5 071,78 nebst Zinsen.

Die Beklagte vertritt die Auffassung, die Gefahren, die mit dem Be- und Entladen verbunden seien, wozu auch die Sicherung des Waggons gegen ein Wegrollen gehöre, lägen ausschließlich im Risikobereich der Klägerin,

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag aus der Vorinstanz, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen, weiter. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts haftet die Beklagte zwar nicht nach den §§ 454 HGB, 82 EVO, jedoch habe die Klägerin einen Schadensersatzanspruch nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung. Dieser Anspruch sei, so führt das Berufungsgericht weiter aus, nicht durch die Regeln des Handelsgesetzbuches und der Eisenbahnverkehrsordnung ausgeschlossen. Nach dem Frachtvertrag sei die Beklagte verpflichtet gewesen, den an der Kopframpe bereitstehenden Waggon festzulegen. Das ergebe sich aus § 75 Abs. 12 EVO, wonach die Eisenbahn die Güter auf den für die Abnahme bestimmten Plätzen zur Verfügung zu stellen habe; das bedeute, die Eisenbahn

müsse alles tun, damit der Frachtempfänger entladen könne; dazu gehöre auch das Festlegen des Waggons an der Rampe; im übrigen sei diese Arbeit eine typische Aufgabe aus dem Risikobereich der Beklagten. Die Klägerin habe darauf vertrauen dürfen, daß die Beklagte ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllt habe, nachdem ihr von der Beklagten mitgeteilt worden sei, der Radlader könne in Empfang genommen werden, und nachdem der zu entladende Waggon bereits an die Kopframpe gerollt worden sei.

Die Beklagte habe ihre Pflicht fahrlässig nicht erfüllt, denn sie hätte durch entsprechende Bestimmungen oder Anordnungen die Durchführung der Maßnahmen sicherstellen müssen. Für eine Nichtbefolgung etwaiger Anordnungen habe die Beklagte nach § 278 BGB einzustehen.

II. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

1. Die Klägerin ist als Empfängerin des Gutes nach § 95 Abs. 1 EVO zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag befugt. Denn ihr stand das Verfügungsrecht über das Gut im Sinne des Frachtvertrages zu, nachdem sie den Frachtbrief angenommen hatte bzw. ihr das Gut abgeliefert war (§ 72 Abs. 11 EVO); zur Geltendmachung der Rechte ist aber nach § 95 Abs. 1 EVO der befugt, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht.

2. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsirrtum angenommen, daß die Beklagte für den hier entstandenen Schaden nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts wegen fahrlässiger Verletzung vertraglicher Pflichten haftet. Entgegen der Auffassung der Revision enthalten die §§ 454 HGB, 82 EVO insoweit nur eine besondere Haftungsregelung, die die allgemeinen Vorschriften bei schuldhafter Verletzung vertraglicher Pflichten nicht ausschließt (RGRK HGB Anm. 2 zu § 454; Schlegelberger/Geßler HGB 4. Aufl. Rdn. 79 zu § 454; Baumbach/Duden 20. Aufl. Anm. 1 B zu § 454; vgl. auch BGHZ 55, 217, 221).

3. Dem Berufungsgericht ist auch insoweit beizutreten, als es eine Verpflichtung der Beklagten, den an die Kopframpe gefahrenen Waggon festzulegen, annimmt und in der Unterlassung eine Verletzung dieser Pflicht sieht.

Die Beklagte ist zur Ablieferung des Gutes an den Empfangsberechtigten verpflichtet. Ablieferung des Gutes (§§ 82, 75 EVO) ist der Vorgang, durch den die Eisenbahn den ~~zur~~ Beförderung erlangten Gewahrsam des Gutes mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben (st. Rspr. RGZ 114, 308; BGH NJW 1963, 1830). Die Beklagte hat danach die Pflicht, dem Empfänger das Abholen oder Ausladen des Gutes in einer Weise zu ermöglichen, daß damit kein in dem Bereich der Beklagten liegendes Risiko

der Abnahme des Gutes entgegensteht (vgl. RGZ 73, 148; dort hat das Reichsgericht eine Verpflichtung der Eisenbahn angenommen, dem Empfänger des Frachtgutes einen sicheren Zugang zu dem Ort zu gewähren, wo die Auslieferung des Gutes erfolgen soll).

Entgegen der Auffassung der Revision gehört zu einer ordnungsgemäßen Ablieferung des Gutes für den Streitfall auch die Verpflichtung der Beklagten, den Waggon im Sinne des § 70 2.2 der Anlage I zu Abteilung A, Teil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs i. d. Fassung vom 1. September 1968 (Tarif- und Verkehrsanzeiger - TVA - für den Personen-, Gepäck-, Expresgut-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, 1968 S. 365 Nr. 1042/1968) durch Radvorleger gegen ein Wegrollen zu sichern. Der Revision kann nicht in ihrer Ansicht gefolgt werden, diese Vorschrift des § 70 2.2 zu beachten, sei Sache der Klägerin gewesen, weil diese den Waggon habe entladen müssen. Die Beladung und Entladung durch den Absender bzw. Empfänger führt nicht ohne weiteres dazu, daß die Eisenbahn von allem mit dem Beladen bzw. Entladen irgendwie in Zusammenhang stehenden Verpflichtungen befreit wird und diese dem Belader oder Entlader obliegen. So hat bereits das Reichsgericht ausgesprochen (RGZ 111, 335), daß die Eisenbahn, auch wenn der Absender zu beladen hat, ein zum Schadensersatz verpflichtendes Verschulden trifft, wenn sie einen für das Beladen des ihr nach Art und Umfang bekannten Gutes ungeeigneten Waggon zur Verfügung stellt und deshalb

während des Transports ein Schaden an dem Gut entsteht. Wie sich aus § 86 der den innerbetrieblichen Bereich betreffenden Fahrdienstvorschriften entnehmen läßt, ist das Sichern stillstehender, nicht durch eigene Kraft bewegungsfähiger Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen eine allgemeine für alle Fälle, ohne Rücksicht, aus welchen Gründen oder zu welchem Zweck das Fahrzeug stillsteht, angeordnete betriebliche Maßnahme der Bundesbahn, deren Übertragung auf nicht betriebszugehörige Personen schon aus Gründen der Betriebssicherheit nicht angängig erscheint. Das Berufungsgericht hat daher zutreffend die Sicherung des Waggons gegen ein Wegrollen von der Kopframpe als eine vertragliche Verpflichtung der Beklagten angesehen, die nicht durch den Umstand berührt wird, daß die Klägerin als Empfänger ausladen mußte. Die Vorschrift des § 70 2.2 (Sichern von Güterwagen an der Kopframpe beim Beladen und Entladen von Fahrzeugen durch Radvorleger) ist eine technische Anweisung, die den betrifft, den es angeht; einen Adressaten benennt die Vorschrift nicht; im Streitfall trifft diese Verpflichtung, wie bereits dargelegt, die Beklagte.

Auch der Hinweis der Revision auf die bereits in der Berufungsinstanz vorgetragenen Besonderheiten des Rangierbetriebs (GA II, 29 ff) führt zu keiner anderen rechtlichen Beurteilung. Von der Beklagten wird nichts verlangt, wozu sie nicht nach den gesetzlichen Vorschriften verpflichtet ist, und was ihren Betrieb in nicht zumutbarer Weise behindern würde. Denn die Beklagte ist verpflichtet, den Waggon nach erfolgter,

fristgebundener (§ 78 Abs. 2 EVO) Benachrichtigung (§ 75 Abs. 10 EVO) bereitzustellen (§ 75 Abs. 12 EVO), und dem Empfänger etwaige Kosten für den Versuch der Abholung zu ersetzen, falls das Gut ihm nicht innerhalb einer Stunde nach seinem Eintreffen bereitgestellt werden kann (§ 79 Abs. 7 EVO); zum ordnungsmäßigen Bereitstellen gehört aber auch, daß der Empfänger in den Stand gesetzt wird, die tatsächliche Gewalt über das Gut ohne Schwierigkeiten und Gefahren aus dem Risikobereich der Eisenbahn auszuüben. Zur Erfüllung dieser rechtlichen Verpflichtung muß die Eisenbahn die erforderlichen Maßnahmen anordnen und deren Durchführung gewährleisten; es sind keine Umstände ersichtlich, daß dadurch der sonstige Betrieb der Eisenbahn in unzumutbarer Weise behindert würde. Vielmehr zeigt die Regelung des § 86 Abs. 1 der Fahrdienstvorschriften, wonach stillstehende, nicht durch eigene Kraft bewegungsfähige Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen grundsätzlich festgelegt werden müssen, daß das Festlegen der Wagen zu jeder Zeit nicht als eine den Betrieb unzumutbar belastende Maßnahme angesehen wird und zwar auch im Rangierbetrieb (§ 86 Abs. 2 Teilabsatz 2 der Fahrdienstvorschriften).

Das Berufungsgericht bejaht auch ohne Rechtsirrtum ein fahrlässiges Verhalten der Beklagten, ihrer Organe oder ihrer Hilfspersonen (§ 456 HGB). Daß ein Sichern des Waggons gegen ein Wegrollen erforderlich war, zeigt der Streitfall; denn es ist nicht vorgetragen, daß hier außergewöhnliche Umstände zu dem Abrollen von der Rampe

geführt hätten; infolgedessen kommt es auch nicht darauf an, ob der Güterbahnhof völlig eben ist; im übrigen sieht § 70 2.2 der tariflichen Beladevorschriften die Festlegung des Waggons für jeden Fall der Entladung über eine Kopframpe vor.

4. Der Haftungsausschluß des § 83 Abs. 1 c EVO (für Schäden, die aus der mit dem Verladen und Entladen verbundenen Gefahr für Güter entstehen, die vom Absender bzw. Empfänger zu verladen bzw. zu entladen sind) kommt nicht in Betracht, weil nach § 83 Abs. 3 EVO dieser Haftungsausschluß angesichts des Verschuldens der Eisenbahn nicht geltendgemacht werden kann.

5. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsirrtum ein Mitverschulden der Klägerin (§ 254 BGB) verneint. Das gilt für die Feststellung, die Klägerin habe keinen Anlaß gehabt, sich an den Platzmeister zu wenden. Die Erwägung des Berufungsgerichts, die Klägerin habe darauf vertrauen dürfen, daß die Beklagte ihrer vertraglichen Pflicht, den Waggon zu sichern, nachgekommen sei, nachdem ihr seitens der Beklagten mitgeteilt gewesen sei, der Radlader könne in Empfang genommen werden, und nachdem der Waggon bereits an der Kopframpe bereitgestellt gewesen sei, läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen. Auch die weitere Feststellung des Berufungsgerichts, Anzeichen unterlassener Sicherung des Waggons gegen ein Wegrollen während des Entladens seien für die Klägerin nicht ohne weiteres zu erkennen gewesen, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

III. Da das Berufungsurteil auch im übrigen keinen rechtserheblichen Fehler zum Nachteil der Beklagten erkennen läßt, war deren Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Krüger-Nieland

Alff

Schönberg

v. Gamm

Schwerdtfeger