

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib_ZR_156/63

URTEIL

Verkündet am

9. Februar 1966

Wüst

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn,
vertreten durch den Präsidenten der Bundesbahndirektion
H [REDACTED] H [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.h.c. [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Hans K [REDACTED],
alleiniger Inhaber der eingetragenen Firma H [REDACTED]
K [REDACTED] I [REDACTED] in H [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Februar 1966 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Jungbluth, Pehle, Dr. Mösl und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 4. Dezember 1962 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand :

Der Kläger betreibt einen Karpfenimport. Zum Transport der lebenden Fische benutzte er privateigene Spezialwaggons, die bei der beklagten Bundesbahn auf Grund eines Einstellungsvertrages vom 21. Juli 1953 eingestellt waren. Er begehrt von der Beklagten Schadensersatz, weil bei einem Eisenbahnunfall auf dem Bahnhof I [REDACTED]/H [REDACTED] seine Privatwaggons, insbesondere der Wagen Nr. 579 021, beschädigt worden sind.

Auf dem Bahnhof I [REDACTED], der an einer eingleisigen Strecke liegt, versah am Unfalltage der Urlaubsvertreter E [REDACTED] alleine den Dienst. Auf dem durchgehenden Haupt-

- 3 -

gleis war ein Personenzug eingelaufen, während auf einem Nebengleis abfahrtbereit in Gegenrichtung ein nicht fahrplanmäßiger Güterzug mit Wagen des Klägers stand. Unmittelbar nachdem E. dem Personenzug das Abfahrtzeichen gegeben hatte, ließ er auch den Güterzug abfahren. Er vergaß jedoch, die für die Weiterfahrt des Güterzuges erforderlichen Weichenstellungen vorzunehmen. Der Güterzug fuhr daher auf ein Ausziehgleis, riß einen Prellbock um und stürzte eine Böschung hinab. Bei diesem Unfall verunglückten der Lokführer und sein Heizer tödlich. Zwei Privatgüterwagen des Klägers wurden beschädigt. E. wurde wegen dieses Unfalls wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

Die Beklagte hat einen der beschädigten Privatwagen des Klägers instand setzen lassen. Bei dem im Jahre 1910 hergestellten Wagen Nr. 021 nahm sie Totalschaden an und leistete dem Kläger einen Wertersatz von 9.282,60 DM, dessen Höhe sie nach den "Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen bei der Deutschen Bundesbahn" (PGV) errechnet hatte. Nach diesen Bedingungen, die dem Einstellvertrag zwischen den Parteien zugrunde lagen, ist der Wert des Wagens nach dem Kilopreis eines gleichwertigen neuen Wagens zur Zeit der Beschädigung, vervielfacht mit dem Eigengewicht des ausgemusterten Wagens, zu berechnen und je nach Alter des beschädigten Wagens eine in Prozenten festgelegte Wertminderung abzuziehen. Nach Ansicht der Beklagten schließen die Bedingungen weitergehende Schadensersatzansprüche aus.

Der Kläger hat behauptet, durch den Unfall sei ihm ein weitergehender Schaden von mindestens 26.000 DM ent-



standen. Gegenüber diesem Schadensersatzanspruch könne die Beklagte sich nicht auf eine vertragliche Beschränkung ihrer Haftung nach den PGV berufen; denn diese ließen Ansprüche aus unerlaubter Handlung unberührt. Die Beklagte habe für die unerlaubte Handlung ihres Verrichtungsgehilfen E. [REDACTED] einzustehen. Sie habe E. [REDACTED] als Fahrdienstleiter eingesetzt, obwohl er ein krasser Anfänger und den Aufgaben als alleiniger Bediensteter nicht gewachsen gewesen sei. Von dem Gesamtschaden werde zunächst ein Teilbetrag geltend gemacht, der in erster Linie damit begründet werde, daß zum vollständigen Ersatz des Waggons 021 durch einen gleichwertigen gebrauchten Wagen einschließlich der Beschaffung des Einbaus der Fischbehälter über die bereits gezahlte Summe hinaus ein weiterer Betrag von 10.000 DM erforderlich sei. Hilfsweise werde die Klageforderung u.a. darauf gestützt, daß die Beklagte Aufwendungen für Mietwaggons und Verdienstaussfälle zu erstatten habe.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte als Gesamtschuldner mit dem ursprünglich mitverklagten Fahrdienstleiter E. [REDACTED] zu verurteilen, an ihn 10.000 DM nebst 6 % Zinsen seit dem Unfalltage zu zahlen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt.

Die Beklagte hat daran festgehalten, daß nach der in den PGV niedergelegten Haftungsbegrenzung ein Ersatz für die vom Kläger geltend gemachten Schäden ausgeschlossen sei.

Im übrigen treffe sie an dem Unfall kein Verschulden. Es sei bei ihr üblich, auf Dienststellen mit geringem Verkehr wie dem Bahnhof I [REDACTED] jeweils Beamte im Ausbildungs- und Dienstgrad von E [REDACTED] einzusetzen. Dieser habe etwa anderthalb Jahre vor dem Unfall seine allgemeine Prüfung für die Befähigung zur selbständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen eines Fahrdienstleiters abgelegt und sei anschließend als Fahrdienstleiter auf mehreren Bahnhöfen tätig gewesen. Vor dem Einsatz sei jeweils eine gründliche Einarbeitung und örtliche Prüfung erfolgt.

Das Landgericht hat nach Durchführung einer Beweisaufnahme der Klage mit Ausnahme eines Teils des Zinsanspruches stattgegeben.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Berufung eingelegt und ihr Vorbringen zur Auswahl und Überwachung des Fahrdienstleiters E [REDACTED] ergänzt.

Der Kläger hat seinerseits darauf hingewiesen, der in erster Instanz mitverklagte E [REDACTED] habe selbst eingeräumt, er habe sich noch in der Ausbildung befunden, er sei vorher immer nur auf technisch voll gesicherten Bahnhöfen als Auszubildender bzw. als Urlaubsvertreter tätig gewesen und sei in I [REDACTED] in eine völlig neue Situation gestellt worden. Im übrigen hafte die Beklagte auch deshalb, weil der Bahnhof I [REDACTED] nicht hinreichend gesichert gewesen sei. Ferner sei zu prüfen, ob - wie im Strafverfahren und vom Landgericht angenommen worden sei - auch den Lokführer eine von der Beklagten zu vertretende Mitschuld an dem Unfall treffe.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung nach erneuter Beweisaufnahme zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe :

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß dem Kläger nicht nur vertragliche Schadensersatzansprüche zustehen, sondern auch gesetzliche Ansprüche wegen unerlaubter Handlung, kraft deren der Kläger vollständigen Ersatz für seinen Waggon 021 verlangen könne, und zwar über den bereits gezahlten Betrag von 9.282,60 DM hinaus noch zusätzlich 10.000 DM.

Diese Ausführungen werden von der Revision zu Unrecht angegriffen. Der Revision kann insbesondere nicht darin gefolgt werden, daß sich die gesetzlichen Schadensersatzansprüche gemäß §§ 823, 831, 249 BGB und die vertraglichen Schadensersatzansprüche in ihrem Umfang decken und daß schon aus diesem Grunde über den bereits geleisteten Wertersatz hinaus weitergehende Ersatzansprüche überhaupt nicht in Betracht kommen könnten. Zwar ist es richtig, daß sowohl kraft Gesetzes als auch kraft Vertrages der "Wert" eines Wagens zu ersetzen ist. Doch wird dieser Wert im Falle der vertraglichen Haftung gemäß § 13 Abs. 8 PGV nach einem schematischen Berechnungsmodus ermittelt, so daß der tat-

sächlich erlittene Schaden höher liegen kann. Davon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es hat dazu ausgeführt, es sei unstreitig, daß zum vollständigen Ersatz des Waggons 021 durch einen gleichwertigen gebrauchten Waggon einschließlich der Beschaffung und des Einbaus der Fischbehälter mit den dazugehörigen Einrichtungen der zusätzliche Betrag von 10.000 DM erforderlich sei.

Zu Unrecht beanstandet die Revision, daß das Berufungsgericht die Höhe des Schadensersatzanspruches als nicht bestritten behandelt hat. Der Kläger hatte den weitergehenden Schaden bereits in der Klageschrift unter Beweisantritt auf 10.000 DM beziffert. Die Beklagte hat zwar die Ausführungen der Klageschrift allgemein in Abrede gestellt, soweit sie nicht ausdrücklich zugestanden würden (S. 1 der Klageerwiderung). Sie hat aber in der Berufungsinstantz nicht einmal dieses allgemeine Bestreiten wiederholt, obwohl bereits das Landgericht den Schadensbetrag von 10.000 DM ausdrücklich als unstreitig bezeichnet hatte und daher kein Anlaß zur Ausübung des Fragerechts bestand. Insbesondere enthalten die von der Revision angezogenen Stellen kein Bestreiten, sondern lediglich Ausführungen darüber, daß der Schadensersatzanspruch des Klägers durch die vereinbarten Einstellungsbedingungen begrenzt und der Wert auf der Grundlage dieser Bedingungen zutreffend ermittelt worden sei. Lediglich auf S. 5 des zweitinstanzlichen Schriftsatzes der Beklagten vom 12. November 1962 wird zur "Höhe des gegnerischen Klageanspruches" noch beiläufig berichtet, die Beklagte habe seinerzeit gegen Zuzahlung von 4.000,- DM einen zehn Jahre alten Wagen mit Rollachsenlagern angeboten, so daß die Neubeschaffung eines

Wagens insgesamt 13.282,60 DM (4.000,- plus 9.282,60 DM) gekostet haben würde. Dieses Angebot hatte aber der Kläger bereits in der Klageschrift erwähnt und dabei mitgeteilt, die Beklagte habe verlangt, daß er nicht nur den Mehrbetrag von 4.000,- DM, sondern auch den Einbau der Fischbehälter selbst tragen solle. Auch der erwähnte Schriftsatz ließ daher nicht erkennen, daß die Beklagte bestreiten wollte, daß die Neubeschaffung eines gleichwertigen Wagens einschließlich der erforderlichen Einbauten den vom Kläger verlangten Betrag ausmachte. Erstmals im Schriftsatz vom 28. November 1962 hat die Beklagte die Schadenshöhe angezweifelt. Die Berücksichtigung dieses nach Schluß der letzten Verhandlung eingereichten Schriftsatzes lehnt aber das Berufungsgericht ausdrücklich ab, ohne daß die Revision insoweit Rügen erheben kann.

II. Dem Berufungsgericht ist ferner darin beizutreten, daß die Beklagte für den entstandenen Schaden kraft Gesetzes haftet. Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung scheiden zwar aus, da das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen auf die Beschädigung von Sachen, die die Eisenbahn zur Beförderung angenommen hat, im Streitfall nicht anwendbar ist. Das Berufungsgericht legt aber unter Würdigung der Beweisaufnahme zutreffend dar, daß der Fahrdienstleiter E [REDACTED] als Verrichtungsgehilfe der Beklagten eine widerrechtliche Handlung im Sinne von § 823 BGB gegenüber dem Kläger begangen habe und daß die Beklagte dafür gemäß § 831 BGB einstehen müsse, weil sie bei der Auswahl ihres Gehilfen nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Die ausführlichen Darlegungen des Berufungsgerichts

zu dieser Frage lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. In der mündlichen Verhandlung hat die Beklagte erklären lassen, sie erhebe insoweit auch keine Revisionsangriffe mehr.

III. 1. Die Entscheidung des Rechtsstreites hängt somit nur noch davon ab, ob die gesetzlichen Ansprüche des Klägers wegen unerlaubter Handlung durch die vereinbarten Bedingungen über die Einstellung von Privatgüterwagen ausgeschlossen sind. Die einschlägigen Absätze des § 13 PGV lauteten nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts im maßgeblichen Zeitpunkt wie folgt:

- (1) Die Eisenbahn haftet für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung und während der Zeit, in der sich der Wagen außerhalb eines Beförderungsvertrages unbestreitbar im Gewahrsam der Eisenbahn befindet, sofern sie nicht beweist, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist.
- (6) Bei Verlust des Wagens ist die Entschädigung auf den Wert des Wagens, bei Verlust loser Bestandteile auf den Wert der Teile, bei Beschädigung des Wagens auf die nachgewiesenen Wiederherstellungskosten zur Zeit des Verlustes oder der Beschädigung begrenzt.
- (7) In allen Fällen des Absatz 6 sind weitere Entschädigungsansprüche aus dem Einstellungsvertrag ausgeschlossen. Ferner sind ausgeschlossen Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist neben dem Entschädigungsanspruch wegen Verlust des Wagens sowie Ansprüche wegen Schäden, die durch Entziehung der Benutzung des Wagens entstehen, wenn dieser launfähig, wiederherstellungsbedürftig oder untersuchungspflichtig wird.

Das Berufungsgericht legt diese Regelung in Übereinstimmung mit dem Landgericht dahingehend aus, daß lediglich weitergehende Ansprüche "aus dem Einstellungsvertrag" sowie Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist und wegen Entziehung der Benutzung des Wagens wegen Laufunfähigkeit oder dgl. ausgeschlossen seien, nicht jedoch alle sonstigen Entschädigungsansprüche.

2. In der mündlichen Verhandlung hat die Revision zum Ausdruck gebracht, sie wolle auch insoweit das angefochtene Urteil hinnehmen, nachdem die Einstellungsbedingungen inzwischen ohnehin geändert worden seien. Da sie sich aber nicht damit begnügt, eine Aufhebung und Zurückverweisung bezgl. der Schadenshöhe zu beantragen, sondern an ihrem Abweisungsantrag festhält, bedarf es insoweit einer Nachprüfung des angefochtenen Urteils. Dabei ist nach der zutreffenden Ansicht der Revision davon auszugehen, daß die Auslegung des § 13 PGV ebenso wie die Auslegung sonstiger typischer Geschäftsbedingungen der freien Würdigung des Revisionsgerichts unterliegt.

3. Freizeichnungsklauseln sind nach allgemeiner Auffassung eng auszulegen (BGHZ 24, 39, 43 ff; 40, 65, 69; LM Nr. 6 zu § 157 (Gf) BGB). Sie müssen den Umfang des Haftungsausschlusses klar erkennen lassen. Bei Formularverträgen gehen Unklarheiten zu Lasten dessen, der seine Haftung beschränken will und der sich klarer hätte ausdrücken können (BGHZ 5, 111, 115; 24, 39, 44 f). Die Auslegung des Berufungsgerichtes steht mit diesen Grundsätzen in Einklang.

Aus § 3 Abs. 2 EVO sowie aus der Überschrift zu § 13 PGV läßt sich entgegen der schriftlichen Revisionsbegründung nichts Gegenteiliges herleiten. § 3 Abs. 2 EVO besagt lediglich, daß der Einstellungsvertrag "die Bedingungen (regelt), unter denen die Eisenbahn Privatwagen einstellt, zur Verfügung des Einstellers hält und unter denen sie ihm während der Dauer der Einstellung für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens haftet". Dementsprechend lautet die Überschrift zu § 13 PGV: "Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Privatgüterwagens oder seiner Bestandteile". Beides enthält keinerlei Anhaltspunkte dafür, wie die Haftung im einzelnen gestaltet sein und inwieweit die Regelung außervertragliche Ansprüche umfassen soll. Das kann sich erst den Einzelheiten der Bedingungen entnehmen lassen.

Diese Einzelheiten enthält § 13 PGV. Dieser befaßt sich in seinem ersten Absatz aber lediglich mit Begründung und Voraussetzungen einer vertraglichen Haftung für Verlust oder Beschädigung eines eingestellten Wagens. Schon dieser Umstand spricht dafür, daß auch die weiteren Absätze dieses Paragraphen, insbesondere die Absätze 6 und 7 über die Begrenzung der Entschädigung und über den Ausschluß weiterer Entschädigungsansprüche, lediglich Einzelheiten dieser vertraglichen Haftung regeln und nicht etwa sämtliche sonstigen Schadensersatzansprüche umfassen. Dies wird nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichtes für den unbefangenen Leser durch die Fassung des Absatzes 7 bestätigt; denn wenn sämtliche weiteren Entschädigungsansprüche hätten ausgeschlossen werden sollen, dann wäre es nicht zu verstehen, warum ganz bestimmte Ansprüche als ausgeschlossen

bezeichnet werden, statt den Ausschluß aller weiteren Ansprüche zu bestimmen. Dies kann auch nicht damit erklärt werden, daß Ansprüche hinsichtlich des Ladegutes gemäß §§ 82 ff EVO unberührt bleiben sollten. Denn da die ganze Bestimmung nur von der Haftung bei Verlust oder Beschädigung des eingestellten Wagens und seiner Teile handelt und da sich Absatz 7 ausdrücklich auf Absatz 6 bezieht, kann nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichtes niemand auf den Gedanken kommen, daß der Wendung "aus dem Einstellungsvertrag" nur die Bedeutung zukommen sollte, die Haftung für das Ladegut von der Freizeichnungsklausel auszunehmen.

Angesichts der Fassung des § 13 PGV und angesichts der einleitend genannten Grundsätze könnte § 13 Abs. 7 erst dann in einem umfassenderen Sinne verstanden werden, wenn Sinn und Zweck der Regelung dies klar erkennbar gebieten würden. Dafür läßt sich weder aus dem Gesamtzusammenhang der sonstigen Bestimmungen der Einstellungsbedingungen noch aus den in der schriftlichen Revisionsbegründung genannten Umständen etwas Zuverlässiges herleiten. Der bloße Umstand, daß die Bundesbahn freiwillig zur Einstellung von Privatgüterwagen und zur Übernahme des damit verbundenen Haftungsrisikos bereit ist und dabei nach ihren Angaben günstige Bedingungen einräumt, gibt dem Einsteller noch keinen Anlaß zu der Annahme, daß nicht nur die Haftung für vertragliche Ansprüche, sondern auch für unerlaubte Handlungen begrenzt werden solle. Denn auch die Beklagte macht nicht etwa geltend, daß die Einstellung von Privatgüterwagen etwas anderes sei als ein Geschäft auf Gegenseitigkeit mit beiderseitigen Pflichten und

Vorteilen. Die Beklagte hat auch nicht substantiiert dargelegt, daß zum Ausgleich für eine Haftungsbegrenzung bei unerlaubten Handlungen besondere Vergünstigungen eingeräumt würden. Wohl könnte, - wie der Bundesgerichtshof bereits zu dem entsprechenden Fragenkreis im Rahmen der Eisenbahnverkehrsordnung ausgeführt hat (BGHZ 24, 188) - ein Ausschluß der weitergehenden außervertraglichen Haftung dann angenommen werden, wenn andernfalls die vertragliche Haftungsbeschränkung gegenstandslos und damit sinnlos würde. Nach den rechtsirrtumsfreien Ausführungen des Berufungsgerichtes, die im Grundsatz von der Revision nicht angezweifelt werden, sind jedoch infolge der unterschiedlichen Beweislastregelung durchaus Fälle denkbar, in denen die Beklagte nur aus dem Einstellungsvertrag und nicht auch gleichzeitig wegen unerlaubter Handlung haftet. Denn eine Haftung der Beklagten aus dem Einstellungsvertrag entfällt erst dann, wenn sie ihrerseits beweist, daß der Schaden weder durch ihr Verschulden noch durch das Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen herbeigeführt worden ist. Dagegen haftet sie nach den Vorschriften über unerlaubte Handlung schon dann nicht, wenn der Geschädigte ihr kein Verschulden nachweisen kann und wenn sie ihre Verrichtungsgehilfen mit hinreichender Sorgfalt ausgewählt und überwacht hat. Da somit die vertragliche Haftung strenger sein kann, hat es durchaus einen vernünftigen Sinn, zum Ausgleich nur diese vertragliche Haftung zu begrenzen, dagegen die Haftung aus unerlaubter Handlung unberührt zu lassen.

Sonach lassen weder Fassung noch Sinn und Zweck der Regelung unmißverständlich erkennen, daß Ansprüche aus

unerlaubter Handlung ausgeschlossen sein sollten. Da erwartet werden muß, daß die Tragweite von Freizeichnungsklauseln aus sich selbst heraus für alle Beteiligten erkennbar ist, kann es nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichtes nicht darauf ankommen, welche Vorstellungen sich die Vereinigung der Privatwagen-Interessenten von diesen Bedingungen gemacht haben mag. Das Berufungsgericht brauchte daher den Beweisantritt der Beklagten auf Vernehmung eines leitenden Herrn dieser Vereinigung nicht nachzugehen, zumal die Beklagte nicht etwa unter Beweis gestellt hat, daß auch dem Kläger die Vorstellungen der Vereinigung bekannt waren.

Nach alledem mußte die Revision unter Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Krüger-Nieland

Jungbluth

Pehle

Mösl

Simon