

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 164/64

URTEIL

Verkündet am
27. Januar 1967
Wüst,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Gewerkschaft Erdöl-Raffinerie D [REDACTED]-N [REDACTED],
H [REDACTED], H [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion H [REDACTED], diese vertreten durch ihren Präsidenten, H [REDACTED], J [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Januar 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Jungbluth, Dr. Sprenkmann, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Februar 1964 aufgehoben.
- II. Auf die Anschlußberufung der Beklagten wird unter Zurückweisung der Berufung der Klägerin das Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts in Hannover vom 1. Oktober 1962 dahin abgeändert, daß die Klage im vollen Umfang abgewiesen wird.
- III. Die Klägerin hat die Kosten aller Rechtszüge zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte war Eigentümerin des Hochdruckkesselwagens Nr. 565 587, der am 3. Januar 1958 auf dem Bahnhof Celle-Nord der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) explodierte. Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ersatz des Schadens in Anspruch, der ihr, der OHE und Dritten durch diesen Unfall entstanden ist.

- 3 -

Die Beklagte gab den Wagen am Unfalltage mit einer Ladung von 25.350 kg verflüssigtem Propan-Butan-Gemisch mit internationalem Frachtbrief auf dem Bahnhof Beedenbostel der OHE nach Aarhus/Dänemark auf. Gegen 21.45 Uhr wurde er auf dem Bahnhof Celle-Nord rangiert; dabei zerknallte er. Das Gas entzündete sich; Teile des Kesselwagens wurden davongeschleudert. Der Rangiermeister wurde getötet, mehrere Personen wurden verletzt; der Klägerin, der OHE und Dritten entstand erheblicher Sachschaden. Spätere Untersuchungen ergaben, daß in einer an die Kesselwandung angeschweißten Auflagerstrebe ein Riß entstanden war, der sich in die Kesselwand fortsetzte, so daß Gas aus dem Kessel austreten konnte. Die OHE, die den bei Dritten entstandenen Schaden ersetzt hat, hat ihre gesamten Ansprüche aus diesem Unfall an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte schulde ihr Schadensersatz aufgrund der Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen bei der Deutschen Bundesbahn (Einstellungsbedingungen), die unstreitig dem Vertrag zugrunde liegen, durch den die Klägerin den der Beklagten gehörenden Unfallwagen in ihren Verkehr eingestellt hat. § 12 dieser Einstellungsbedingungen lautete in der zur Zeit des Schadensfalles geltenden Fassung von 1953:

"(1) Der Einsteller haftet für alle Schäden, die der Eisenbahn oder Dritten durch die Sondereinrichtungen (Heiz- und Kühlvorrichtungen usw.) und ihre Wartung, durch die Zulassung eines Begleiters, durch die im Privatgüterwagen mitgeführten Stoffe für den Betrieb der Sondereinrichtungen, durch undichte Verschlüsse oder durch einen sonstigen Umstand zugefügt werden, der mit der Verwendung des Wagens in ursächlichem Zusammenhang steht.



(2) Der Einsteller kann sich von der Haftung nach Abs. 1 nur insoweit befreien, als bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden der Eisenbahn mitgewirkt hat.

(3)

(4) Bei der Regelung des Schadens vertritt die Deutsche Bundesbahn die Rechte fremder Eisenbahnen gegenüber dem Einsteller."

Die Klägerin hat dazu ausgeführt, der Hochdruckkessel sei eine Sondereinrichtung. Sie habe Kesselwagen nur in ganz geringer Zahl für den eigenen Bedarf; Hochdruckkesselwagen verwende sie überhaupt nicht. Die Wartung und Beaufsichtigung aller nicht bundesbahneigenen Kesselwagen obliege dem Eigentümer; die Klägerin übe lediglich die Aufsicht über das Untergestell solcher Wagen aus, zu dem aber die Auflagerstreben nicht gehörten.

Die Klägerin hat ihren Schadensersatzanspruch ferner auf Art. 12 § 4 des Internationalen Abkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) gestützt, nach dem der Absender für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung haftet, insbesondere der Eisenbahn den Schaden zu ersetzen hat, der ihr aus solchen Mängeln entsteht. Sie hat dazu ausgeführt, der Kessel als Verpackung des flüssigen Gasgemisches sei schon bei der Übergabe zur Beförderung in Beedenbostel schadhaft gewesen; dieser Mangel der Verpackung habe den späteren Unfall ausgelöst.

Die Klägerin hat im ersten Rechtszug nur einen Teilbetrag von 26.000,-- DM verlangt und hat in der Berufungsinstanz zuletzt beantragt,

die Beklagte zur Zahlung von 110.932,59 DM nebst 4 v.H. Zinsen seit dem 1. Januar 1959 zu verurteilen.

Die Beklagte hat beantragt,
die Klage abzuweisen.

Sie hat geltend gemacht, der zerknallte Wagen sei keine Sondereinrichtung im Sinne des § 12 der Einstellungsbedingungen; "sonstige Umstände", für die der Einsteller hafte, könnten sich aber nach Aufbau und Zusammenhang der Bestimmungen nur auf Sondereinrichtungen beziehen. Im übrigen verstoße die Haftungsregelung gegen die guten Sitten, da dem Einsteller der Beweis für ein Verschulden der Klägerin aufgebürdet werde, den er nach Lage der Dinge nie zu führen vermöge.

Die Beklagte hat behauptet, der Riß in der Kesselwand sei dadurch entstanden, daß die Bediensteten der OHE den Kesselwagen beim Rangieren entgegen den Fahrdienstvorschriften abgestoßen hätten und ihn auf einen anderen Wagen hätten aufprallen lassen. Die Privatgüterwagen würden beim Rangieren allgemein zu rauh behandelt; so habe der Unfallwagen am 7. Februar 1955 wegen Bruchs des Drehgestellrahmens instandgesetzt werden müssen und sei, nachdem im Juni 1955 die vorgeschriebene, alle fünf Jahre fällige Druckprobe auf Veranlassung der Beklagten durchgeführt worden sei, am 3. November 1955 wiederum bei einem Rangierunfall an Kopfstück und Puffern beschädigt worden. Daß der Wagen nach der Behebung dieses Schadens nicht erneut einer Druckprobe unterzogen worden sei, müsse der Klägerin als Verschulden angerechnet werden; mindestens der Beweis des ersten Anscheins spreche dafür, daß die von der Klägerin verschuldeten Unfälle des Jahres 1955 die ersten Anrisse in den Auflagerstreben verursacht hätten, die sodann durch den fortlaufenden rauen Rangierverkehr so vergrößert worden seien, daß sie sich in die Kesselwand fortgesetzt hätten.

Ein Verschulden der OHE hat die Beklagte ferner darin gesehen, daß deren Bedienstete in der Nähe des gasgefüllten Kesselwagens Karbidlampen trugen und daß die Weichen mit Petroleumlampen beleuchtet waren, obwohl in einer Besprechung vom 6. Dezember 1957 darauf hingewiesen worden wäre, daß sich in den Kesselwagen befindliche brennbare Flüssigkeiten an Karbidlampen des Rangierpersonals entzünden könnten.

Als Verpackung im Sinne des Art. 12 § 4 CIM will die Beklagte den Kesselwagen nicht angesehen wissen.

Die Beklagte hat endlich geltend gemacht, die Klägerin oder die OHE hafteten ihr nach § 13 Abs. 1 der Einstellungsbedingungen für den Verlust des Kesselwagens und nach Art. 27 CIM für den Verlust des Gasgemisches; sie hat den ihr entstandenen Schaden auf 65.000,-- DM und 16.500,-- DM beziffert und hat davon mit einem Teilbetrag von 1.000,-- DM die Aufrechnung gegen die Klageforderung erklärt.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Beklagte zur Zahlung von 9.800,-- DM nebst Zinsen verurteilt und die weitergehende Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Klägerin unter Zurückweisung der Anschlußberufung der Beklagten dem erweiterten Klageantrag im vollen Umfang stattgegeben.

Mit ihrer Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ohne weitere Erörterung die Haftungsvorschriften der Einstellungsbedingungen angewendet, ohne sich mit der Frage zu befassen, ob etwa deren Anwendung durch einschlägige Vorschriften des internationalen Eisenbahnfrachtrechts ausgeschlossen wird. Die Nachprüfung ergibt jedoch, daß gegen die Auffassung des Berufungsgerichts insoweit keine rechtlichen Bedenken bestehen.

Da die in Rede stehende Sendung mit einem durchgehenden Frachtbrief nach Dänemark aufgegeben worden war, finden auf den Transport an sich die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer - CIM) in der zur Unfallzeit geltenden Fassung vom 25. Oktober 1952 (BGBl 1956 II 33) Anwendung, das in Anlage VII die Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP) enthält. Darin findet sich jedoch lediglich eine Regelung der Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile (Art. 13 RIP), dagegen keine Vorschrift über die Haftung des Einstellers für Schäden, die der Eisenbahn aus der Verwendung des Privatwagens entstehen. Es bestehen daher keine rechtlichen Bedenken dagegen, für Schäden durch Privatwagen eine Haftung aus dem Einstellungsvertrag durchgreifen zu lassen, soweit es sich um Schäden handelt, für die eine Haftung in den Frachtrechten nicht vorgesehen ist (vgl. dazu Sanda, Haftung für Schäden durch Privatwagen im internationalen Verkehr, in Zeitschr.f.d.internationalen Eisenbahnverkehr 1965 S. 239). Daß und warum eine Haftung der Be-

klagten nach Art. 12 § 4 CIM nicht in Betracht kommt, - soweit es sich nämlich um die Frage handelt, ob der Kessel des Wagens als Verpackung anzusehen ist, - ist in anderem Zusammenhang darzulegen.

II. Das Berufungsgericht hat die Haftung der Beklagten aus § 12 der Einstellungsbedingungen hergeleitet.

1. Ohne Rechtsirrtum geht es davon aus, daß der am 3. Januar 1958 entstandene Schaden nicht durch eine Sondereinrichtung im Sinne der genannten Vorschrift verursacht worden ist; dabei ist einleitend hervorzuheben, daß das Revisionsgericht in bezug auf die Einstellungsbedingungen nicht an eine tatrichterliche Auslegung gebunden ist, sondern daß die Auslegung dieser Bedingungen ebenso wie die Auslegung sonstiger typischer Geschäftsbedingungen der freien Würdigung des Revisionsgerichts unterliegt (Urteil des erkennenden Senats vom 9. Februar 1966 - Ib ZR 156/63). Das Berufungsgericht hat jedoch zutreffend hervorgehoben, daß Sondereinrichtungen im Sinne der genannten Vorschrift zusätzliche technische Vorrichtungen sind, die dem aus Fahrgestell und Laderaum bestehenden Wagen für Zwecke, die über die Beförderung des Frachtgutes hinausgehen, hinzugefügt worden sind; das zeigen schon die im Abs. 1 angeführten Beispiele der Heiz- und Kühlvorrichtungen. Demgegenüber ist der Kessel eines Kesselwagens der zum Wagen selbst gehörende Laderaum, und zwar auch dann, wenn es sich um einen Hochdruckkessel handelt.

Dem Berufungsgericht ist auch darin zu folgen, daß die in § 12 Abs. 1 der Einstellungsbedingungen begründete Schadenshaftung für "einen sonstigen Umstand,

der mit der Verwendung des Wagens in ursächlichem Zusammenhang steht", nicht auf Umstände beschränkt ist, die sich auf Sondereinrichtungen in dem oben dargelegten Sinne beziehen. Zwar ist der Beklagten zuzugeben, daß die in der Aufzählung der haftungsbegründenden Tatbestände zuerst genannten Fälle (Sondereinrichtungen und ihre Wartung, Zulassung eines Begleiters, Stoffe für den Betrieb der Sondereinrichtungen) Sondereinrichtungen betreffen; jedoch können schon die anschließend angeführten undichten Verschlüsse nicht mehr ausschließlich den Sondereinrichtungen zugeordnet werden, und erst recht ist die in Rede stehende Begriffsbestimmung der "sonstigen Umstände" viel zu allgemein, als daß sie auf Sondereinrichtungen beschränkt werden könnte. Der Berufungsrichter hat zutreffend dargelegt, wie in der Entwicklungsgeschichte der Vorschrift zahlreiche, in früheren Fassungen aufgezählte Einzelfälle zu den "besonderen Umständen" zusammengefaßt wurden, während die auf Sondereinrichtungen bezogenen Tatbestände weiterhin gesondert erwähnt wurden, um klarzustellen, daß der Einsteller nicht nur für Schäden haftete, die durch die Verwendung des Wagens selbst verursacht wurden, sondern auch für solche, die lediglich auf die Sondereinrichtungen zurückzuführen waren. Erst in der ab 1. Januar 1962 gültigen Fassung der Einstellungsbedingungen (GA 234) wurde folgerichtig in § 13 die allgemeine Bezeichnung "... Schäden, die sich aus der Verwendung des Wagens ergeben..." gewählt, ohne daß aber ersichtlich wäre, daß damit eine Erweiterung des Haftungsumfangs um bisher nicht erfaßte Tatbestände beabsichtigt gewesen wäre. Daß in § 14 der Neufassung von 1962 die Klägerin darauf verzichtet, ihre Rechte aus § 13 gegen den Einsteller geltend zu machen, und

17

diesen auch von Ansprüchen Dritter aufgrund von Schäden aus der Verwendung des Wagens freistellt, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung; denn als Gegenleistung für die Schadensregulierung erhebt die Klägerin nach § 14 Abs. 5 der Einstellungsbedingungen 1962 von jedem Einsteller einen festen Betrag je Wagen und Kalenderjahr, faßt also die Einsteller nach versicherungsähnlichen Grundsätzen zu einer Gefahrengemeinschaft zusammen.

Danach ist mit dem Berufungsgericht davon auszugehen, daß das schadenstiftende Ereignis einen Umstand darstellt, der mit der Verwendung des Wagens in ursächlichem Zusammenhang steht und daher grundsätzlich die Haftung der Beklagten für den der Klägerin und Dritten entstandenen Schaden begründet.

2. Der Revision ist jedoch zuzugeben, daß die Verteilung der Beweislast, die in § 12 Abs. 2 der Einstellungsbedingungen (in der für den Streitfall in Betracht kommenden, nunmehr gerade in dem hier wesentlichen Punkt umgestalteten Fassung von 1953) enthalten ist, sich mit Treu und Glauben im Geschäftsverkehr nicht vereinbaren läßt.

Die Haftung des Einstellers nach § 12 Abs. 1 ist als reine Gefährdungshaftung ohne Beschränkung der Haftungssumme ausgestaltet; nach Abs. 2 kann sich der Einsteller von dieser Haftung nur insoweit befreien, als bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden der Eisenbahn mitgewirkt hat; die Beweislast dafür, daß ein Verschulden der Eisenbahn zu dem schadenstiftenden Ereignis beigetragen hat, liegt danach beim

Einsteller, obwohl die Umstände, aus denen sich ein solches Verschulden allenfalls ergibt, außerhalb seiner Einflusssphäre im Verantwortungsbereich der Eisenbahn liegen. Der Bundesgerichtshof hat in einem insoweit vergleichbaren Fall (§ 1 Abs. 1 der Allgemeinen Lagerbedingungen des deutschen Möbeltransports, wonach dem Einlagerer die Beweislast dafür aufgebürdet wurde, daß eine Beschädigung des in der Obhut des Lagerhalters stehenden Gutes vom Lagerhalter oder seinen Beauftragten verschuldet ist) bereits ausgesprochen, daß die Bedürfnisse des redlichen Geschäftsverkehrs, der sich unter der Herrschaft von Allgemeinen Geschäftsbedingungen abspielen soll, die Anpassung dieser Bedingungen an den Rahmen dessen verlangen, was billig und gerochenden Menschen als angemessen erscheint; eine Beweislastverteilung könne aber nicht mehr als angemessen angesehen werden, wenn dem sich den Bedingungen unterwerfenden Vertragspartner die Beweislast für Umstände aufgebürdet wird, die im Verantwortungsbereich der die Bedingungen aufstellenden Vertragspartei liegen (BGHZ 41, 151, 155).

Diese Erwägung trifft auch auf den Streitfall zu. Die Klägerin hat nicht bestritten, daß sie bei Unfällen der in Rede stehenden Art die Untersuchung des Unfallhergangs und der Unfallursachen durch ihre eigenen Organe vornehmen läßt, so daß der Einsteller oder seine Beauftragten gar nicht die Möglichkeit haben, die erforderlichen Beweismittel zu erforschen und sicherzustellen. Dem kann nicht, wie das Berufungsgericht dies tut, entgegengehalten werden, daß in vielen Fällen schon aus der Art der Beschädigung zu entnehmen sein werde, nur ein Verschulden von Bahnbe-

14

diensteten könne den Schaden verursacht haben, und daß ferner die Eisenbahn nach Treu und Glauben "vielfach und weitgehend verpflichtet sein" werde, dem Einsteller über das Ergebnis ihrer Ermittlungen Auskunft zu geben. Die kleine Gruppe der zuerst genannten Fälle beseitigt die dargelegten rechtlichen Bedenken nicht für die übrigen Fälle, in denen ein Verschulden nicht klar zutage liegt; im übrigen hieße es eine Vertragspartei überfordern, wenn man von ihr erwartete, daß sie dem Vertragspartner das Material für den gegen sie selbst zu führenden Verschuldensbeweis an die Hand geben sollte.

Geht man daher von dem in § 12 der Einstellungsbedingungen enthaltenen sachlich-rechtlichen Grundsatz aus, daß für Schäden, die der Eisenbahn und Dritten aus der Verwendung des Privatwagens entstehen, die Eisenbahn insoweit haftet, als sie ein Verschulden trifft, im übrigen - also auch für Zufallschäden - die Haftung aber den Einsteller trifft, dann ist mit Treu und Glauben nur eine Beweislastregelung vereinbar, die der Eisenbahn für Schadensfälle im Bereich des Eisenbahnbetriebs den Nachweis mangelnden Verschuldens auferlegt, um damit die Gefährdungshaftung des Einstellers zu begründen; denn allein diese Beweislastregelung entspricht den tatsächlichen Gegebenheiten, nach denen der Einsteller, solange sich der Wagen im Verkehr befindet, keinen Einfluß auf die Behandlung des Wagens nehmen kann und, wie der vorliegende Fall zeigt, selbst von erheblichen Beschädigungen seines Fahrzeugs erst durch Mitteilung der Eisenbahn Kenntnis erhält, die sodann den Wagen in ihren eigenen Werkstätten repariert, ohne daß der Einsteller wiederum die Durchführung der Reparatur überwachen könnte.

Zu Unrecht hat die Klägerin demgegenüber in der mündlichen Revisionsverhandlung geltend gemacht, anders als dem Lagerhalter bei dem gefahrlosen Vorgang des Einlagerns von Sachen, mit dem die Entscheidung BGHZ 41, 151 sich befasse, sei es einem Eisenbahnunternehmen, das einen ausgesprochenen Massenverkehr von Gütern zu bewältigen habe, nicht möglich, das Maß der von einem Privatgüterwagen und seiner Ladung ausgehenden Gefahr zu prüfen. Es mag auf sich beruhen, ob bei der Einlagerung von Sachen, namentlich etwa solchen, die verpackt sind, in allen Fällen eine solche Prüfungsmöglichkeit besteht. Denn die von der Klägerin angestellte Überlegung kann schon deshalb nicht durchgreifen, weil nach den Technischen Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen für diese Wagen eine sehr gründliche und umfangreiche Prüfung durch die Eisenbahn vor der Abnahme und Einstellung ausdrücklich vorgeschrieben ist; diese Prüfung erstreckt sich bei Kesselwagen, deren Zweckbestimmung zur Aufnahme auch gefährlicher Stoffe wie verdichteter oder verflüssigter Gase zudem der Eisenbahn von vornherein bekannt ist, auch auf den Kessel. Ferner können die zum ständigen Lauf in den Zügen übernommenen Privatgüterwagen nicht den von der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Massengütern gleichgestellt werden. Daher ist es verfehlt, wenn die Klägerin sich in diesem Zusammenhang u.a. auf die für Frachtgut getroffene Regelung in § 62 EVO beruft, auf die im übrigen wegen der Klagebegründung aus der entsprechenden Vorschrift des Art. 12 § 4 CIM später noch einzugehen sein wird.

III. Danach sind die Darlegungen des Berufungsgerichts, wonach die Beklagte ein Verschulden der Klägc-

rin an der Explosion ihres Kesselwagens nicht habe beweisen können, schon wegen ihres Ausgangspunktes rechtlich nicht haltbar. Dagegen reichen die Feststellungen des angefochtenen Urteils aus, um dem Revisionsgericht die abschließende Beurteilung zu ermöglichen, daß der Klägerin der ihr obliegende Entlastungsbeweis nicht gelungen ist, so daß das non liquet zu ihren Lasten geht und sie von der Beklagten nicht den Ersatz des ihr entstandenen Schadens verlangen kann.

1. Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils ist der zu dem Unfall führende Bruch des Materials in der Auflagerstrebe des Kesselwagens entstanden und hat sich im Laufe der Zeit in die Kesselwand fortgesetzt. Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht dazu dargelegt, der Klägerin könne kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß bei der Herstellung des Wagens für die Auflagerstrebe ungeeignetes Material, nämlich bruchanfälliger, unberuhigter Thomas-Stahl verwendet worden sei, da zur Zeit der Herstellung im Jahre 1944 besserer Stahl nicht genügend zur Verfügung gestanden habe und daher unberuhigter Thomas-Stahl als Ersatzstoff habe verwendet werden müssen; zudem sei die mangelnde Eignung dieses Materials erst Anfang der fünfziger Jahre bekannt geworden, als bei mehreren Salonwagen darauf beruhende Schäden entdeckt worden seien. Es mag dahingestellt bleiben, ob man bei dieser Sachlage von der Klägerin hätte verlangen können, daß sie ihren gesamten Wagenpark und auch den der privaten Einsteller darauf untersuche, ob an stark beanspruchten Stellen - wie den Auflagerstreben - die ungeeignete Stahlsorte verwendet worden sei und ausgewechselt werden müsse, oder ob zum mindesten die Eigentümer

der eingestellten Wagen auf diese Fehlerquelle hinzuweisen gewesen wären; denn die Möglichkeit eines Verschuldens der Klägerin ergibt sich aus den folgenden Gesichtspunkten.

2. Die Klägerin hat ein Verschulden nicht ausgeräumt für das Unterlassen einer Druckprobe nach dem Unfall vom Herbst 1955. Nach dem unbestrittenen Sachverhalt hatte die letzte regelmäßige Druckprobe des Kesselwagens im Juni 1955 stattgefunden; einige Monate später wurde der Wagen beim Rangieren beschädigt, und zwar waren nach der damaligen eigenen Mitteilung der Klägerin das Kopfstück eingedrückt und eine Querstrebe gebrochen (frischer Bruch); die Reparatur führte die Klägerin in ihren eigenen Werkstätten auf ihre Kosten durch. Hätte es an sich schon nahegelegen, bei dieser Gelegenheit die inzwischen bekanntgewordene Mangelhaftigkeit des unberuhigten Thomas-Stahls zum Anlaß für eine nähere Untersuchung zu nehmen, so ist jedenfalls eine schuldhafte Unterlassung darin zu erblicken, daß der Kessel nach Abschluß der Reparatur nicht einer neuen Druckprobe unterzogen wurde; da die entstandenen Schäden am Fahrgestell nur durch einen sehr heftigen Aufprall entstanden sein konnten, mußte sich die Annahme aufdrängen, daß dabei auch die Auflagerstrebe und der Kessel beschädigt worden sein konnte. Die Revision rügt insoweit mit Recht die Bekundung des Sachverständigen Professor Dr. Mölbert als übergangen (§ 286 ZPO), der sowohl in seinem schriftlichen Gutachten wie in seinem mündlichen Ergänzungsgutachten darauf hingewiesen hatte, daß nach dem Unfall vom Herbst 1955 eine neue Druckprobe erforderlich gewesen wäre, deren Unterlassen als Kunstfehler anzusehen sei.

Zwar ist nicht nachgewiesen, daß ein Bruch, der zum späteren Unfall geführt hat, schon damals vorhanden war und bei einer solchen Untersuchung festgestellt worden wäre; es kann auch dahingestellt bleiben, ob ein Beweis des ersten Anscheins für eine solche Möglichkeit spräche; denn jedenfalls hat die beweispflichtige Klägerin nicht ausgeräumt, daß der Bruch bereits infolge des damaligen schuldhaften Verhaltens ihrer Bediensteten entstanden ist und daß bei sorgfältiger Untersuchung und mittels einer Druckprobe der Schaden schon damals hätte festgestellt und sodann beseitigt werden können.

3. Ein für den Unfall ursächliches Verschulden der Bahn kann aber nach den tatsächlichen Feststellungen vor allem auch deshalb nicht als widerlegt angesehen werden, weil die geschilderte Unterlassung jedenfalls im Zusammenhalt mit weiteren Umständen ein pflichtwidriges Handeln von Bahnbediensteten nicht als Unfallursache ausschließt.

a) Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Kesselwagen entgegen den bestehenden Vorschriften unmittelbar vor der Explosion von der Rangierlokomotive abgestoßen worden ist, obwohl er nicht mit einer Handbremse angehalten werden konnte. Es meint dazu, das sei zwar fehlerhaft, aber nicht ursächlich für den Unfall gewesen; denn bei dem normalen Abstoßen von Wagen, wie es hier geschehen sei, träten keine anderen Kräfte auf als auch bei anderen zulässigen Bewegungen im Eisenbahnbetrieb; das Verbot, Wagen ohne Handbremse nicht ablaufen zu lassen oder abzustößen, solle nur verhindern, daß sie auf andere Wagen auflaufen; zu einem solchen

Auflaufen sei es aber vor der Explosion - wie das Oberlandesgericht unter Würdigung widerspruchsvoller Zeugenaussagen tatrichterlich unangreifbar feststellt - nicht gekommen.

Diese Darlegungen halten der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Berufungsgericht hat nicht ausschließen können, daß der in der Auflagerstrebe vorhandene Riß sich gerade durch den der Explosion vorangehenden Rangierstoß in die Kesselwand hinein vergrößert und dadurch zum Ausströmen des Gases und dem Zerknall geführt hat. War es aber - gleichgültig aus welchem Grunde - verboten, den Wagen überhaupt von der Lokomotive abzustößen, dann kann die Ursächlichkeit dieses verbotswidrigen Verhaltens nicht schon deshalb verneint werden, weil das Verbot einen hier nicht einschlägigen Sinn habe. Vielmehr kommt es allein darauf an, ob nach dem festgestellten konkreten Sachverlauf das verbotswidrige und damit schuldhaft abstoßen, gleich aus welchen Erwägungen das Verbot als solches erlassen worden sein mag, den Schaden zumindest im Zusammenwirken mit der schon erörterten weiter zurückliegenden Ursache herbeigeführt haben kann, für die ebenfalls ein Verschulden auf Seiten der Klägerin nicht ausgeschlossen werden konnte. Eine solche Möglichkeit ist nach dem Vorhergehenden nicht ausgeräumt. Daher muß der unzulässige Rangierstoß zu Lasten der Klägerin mitberücksichtigt werden. Die Revision rügt übrigens auch in diesem Zusammenhang ein Sachverständigengutachten (Professor Dr. Klein) als übergangen, wonach auch ein normaler Rangierstoß genüge, um zur Vergrößerung eines vorhandenen Bruches am Kesselwagen zu führen. Selbst wenn man annimmt, beim Abstoßen von

der Lokomotive träten keine anderen Kräfte auf als bei sonstigen Rangierbewegungen, kann nach alledem die Ursächlichkeit des verbotenen Rangierstoßes für den Unfall doch nicht mit der vom Oberlandesgericht gegebenen Begründung ausgeschlossen werden. Sonstige Gründe, die zu dem vom Oberlandesgericht gezogenen Schluß führen könnten, sind aber nicht ersichtlich.

b) Das Berufungsgericht hat auch ein Verschulden verneint, das der Klägerin deshalb zur Last gelegt worden war, weil das Rangierpersonal der OHE beim Rangieren des Kesselwagens mit Karbidlampen hantiert hatte; es sieht dieses Verhalten deshalb als unbedenklich an, weil die Kesselwagen auf dem Bahnhof Celle-Ost weder mit Gas beladen noch entladen, sondern in verschlossenem Zustand über die Geleise gerollt würden, so daß normalerweise kein Gas austreten und sich an dem offenen Licht entzünden könnte. Dabei ist übersehen, daß es dem Bahnpersonal schon nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 15 Abs. 5 letzter Satz der Einstellungsbedingungen verboten war, sich bei offenem Licht an Öffnungen von Behälterwagen oder in ihrer Nähe zu beschäftigen; das gilt nach dem Zusammenhang der Vorschrift nicht nur für geöffnete Verschlüsse, sondern auch für dicht verschlossene und mit Sicherheitsvorrichtungen versehene Öffnungen; dabei kann unerörtert bleiben, ob die Vorschrift in dieser Strenge auf jede Art von Kesselwagen anzuwenden ist; denn bei den besonderen Gefahren, die mit der Verwendung von Hochdruckkesselwagen verbunden sind, ist ihre genaue Beachtung jedenfalls bei diesen Wagen unumgänglich. Da das angefochtene Urteil zum Unfallhergang feststellt, daß sich das durch den Bruch austretende Gas an den in der Nähe befindlichen Lichtquellen (Karbidlampe des

Rangierers Pfeil oder Weichenlaternen) entzündet hat, ist auch insoweit der der Klägerin obliegende Entlastungsbeweis nicht geführt.

IV. Die Klägerin kann endlich ihre Ansprüche nicht auf Art. 12 § 4 CIM (Fassung von 1952) stützen, wonach der Absender für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung haftet. Es kann für die Entscheidung des vorliegenden Falles schon dahingestellt bleiben, ob in diesem Zusammenhang dem früheren Ersten Zivilsenat darin gefolgt werden könnte, daß der Kessel eines Kesselwagens als "Verpackung" im Sinne der frachtrechtlichen Vorschriften anzusehen ist (vgl. BGHZ 16, 217, 231). Denn nach dem Grundgedanken des Art. 12 § 4 CIM, daß der Absender deshalb für die auf der mangelhaften Verpackung beruhenden Schäden haften soll, weil die Verpackung in seinen Verantwortungs- und Risikobereich fällt, scheidet diese Haftung hier schon deshalb aus, weil die sogenannte "Verpackung" als notwendiger Bestandteil des Beförderungsmittels selbst, des Kesselwagens, dem Einfluß des Absenders entzogen war und die Behandlung des Wagens als ganzen im Verantwortungsbereich der Eisenbahn lag. Im übrigen hat nach Art 12 § 4 Satz 2 CIM die Eisenbahn, sofern das Fehlen oder der mangelhafte Zustand der Verpackung im Frachtbrief nicht anerkannt ist, die Mängel nachzuweisen; diesen Nachweis hat die Klägerin nicht geführt. Soweit ein Bruch bereits in der Auflagerstrebe vorhanden gewesen ist, würde sich ein solcher Mangel ferner nicht auf die "Verpackung" bezogen haben, weil, wenn überhaupt, nur der Kessel, nicht aber dessen Auflager als Verpackung angesehen werden könnte; daß aber der Kessel selbst schon bei Absendung des Gutes schad-

haft gewesen wäre und nicht erst bei den der Explosion vorangegangenen Rangierstößen durch Übergreifen des Bruches aus dem Auflager in die Kesselwand beschädigt worden ist, hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht bewiesen werden können. Dieser Umstand geht wiederum zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin.

V. Nach allem mußte auf die Revision der Beklagten das angefochtene Urteil aufgehoben und unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage abgewiesen werden. Auf die zur Aufrechnung gestellte Gegenforderung der Beklagten kam es danach nicht mehr an. Der bei der Behandlung der Aufrechnungsforderung im angefochtenen Urteil enthaltenen Bemerkung, daß ein für den Unfall ursächliches Verschulden der Klägerin ausscheide, kann nicht entnommen werden, das Berufungsgericht habe etwa den der Klägerin nach § 13 Abs. 1 der Einstellungsbedingungen obliegenden Entlastungsbeweis als geführt angesehen; denn diese Bemerkung bezieht sich ausdrücklich auf die "obigen Ausführungen" im Berufungsurteil, in denen dargelegt wurde, daß die Beklagte das Verschulden der Klägerin nicht bewiesen habe; dafür, daß die Klägerin sich entlastet habe, enthält das Urteil keinerlei Begründung, so daß die angeführte Bemerkung nur auf einer irrtümlichen Beurteilung der verschiedenartigen Beweislastregelung in den §§ 12 und 13 der Einstellungsbedingungen beruhen kann.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 ZPO.

Jungbluth

Sprenkman

Mösl

Alff

Simon