

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

38

Gesetz: Staatsrecht (Allgemeines)
Bundesbahngesetz § 3, § 419 BGB

Rechtssatz: Die Deutsche Bundesbahn kann zur Zeit für
die Folgen eines Unfalls, der sich im Mai
1942 bei dem Betriebe der Eisenbahn im
Elsass ereignet hat, nicht in Anspruch ge-
nommen werden.

Aktenzeichen: VI ZR 310/52

Urteil des BGH vom 9. Juni 1954

OLG Stuttgart - Nebensitz Karlsruhe

verkündet am 9. Juni 1954
Tomäcker, Justizangestell-
ter als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsi-
denten der Eisenbahndirektion in K [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläge-
rin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -
[REDACTED] -

gegen

den Metzgermeister und Gastwirt Wendelin S [REDACTED]
in M [REDACTED] bei L [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 19. Mai 1954 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar,
Dr. Meyer, Hanebeck und Dr. Bode

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart - Neben-
sitz Karlsruhe - vom 12. November 1952 aufgehoben.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Zwischenur-
teil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Karlsruhe vom
24. Januar 1952 abgeändert. Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger zu tra-
gen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. Mai 1942 wurde der Kläger auf der Fahrt von K [REDACTED] nach S [REDACTED] bei einem Zusammenstoß von zwei Zügen bei S [REDACTED] - N [REDACTED] im E [REDACTED] schwer verletzt.

Im Jahre 1944 schloss er mit der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion K [REDACTED], einen Vertrag, in dem sich die Deutsche Reichsbahn verpflichtete, zur Abgeltung aller Ansprüche aus dem Unfall an den Kläger zu zahlen:

- a) einmalig den Betrag von 20.500 RM,
- b) vom 1. Januar 1944 an bis Ende des 3. Monats nach Kriegsende, spätestens 2 Jahre nach Beendigung der Kampfhandlungen eine im voraus fällige Monatsrente von 550 RM,
- c) nach Fortfall der zu b) gezahlten Rente bis zum 30. April 1969 eine im voraus fällige Monatsrente, deren Betrag durch Einvernahme der Parteien noch festzusetzen sein werde,
- d) vom 1. Januar 1945 an eine lebenslänglich halbjährig im voraus fällige Jahresrente von 160 RM für Abgeltung von Neuanschaffungen und Reparaturen der Prothesen und sonstigen durch das Tragen der Prothesen verursachten besonderen Aufwendungen.

Der Kläger verzichtete gegen Zahlung der im Vertrag festgesetzten Entschädigungen auf alle weiteren Forderungen jeglicher Art gegen die Deutsche Reichsbahn oder ihre Bediensteten.

Von der Reichsbahndirektion K[REDACTED] und später der Eisenbahndirektion K[REDACTED] wurden bis zum 30. September 1947 die dem Vertrag mit der Reichsbahn entsprechenden Leistungen überwiesen. Seitdem hat die Eisenbahndirektion K[REDACTED] an den Kläger, jedoch ohne eine Leistungspflicht anzuerkennen, monatlich 200 RM bzw. DM gezahlt.

Der Kläger hat gebeten, die Beklagte zu verurteilen, an ihn zu zahlen:

1. für die Zeit vom 1. Oktober 1947 bis 31. Juli 1949 eine Monatsrente von 550 RM bzw. DM und Zinsen abzüglich der monatlich gezahlten 200 RM bzw. DM,
2. für die Zeit vom 1. Oktober 1949 bis 30. April 1969 eine monatliche Rente von 350 DM und Zinsen, abzüglich der monatlich gezahlten 200 DM,
3. vom 1. Januar 1951 an eine lebenslängliche Jahresrente von 160 DM.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte Klageabweisung. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet.

I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass die Deutsche Reichsbahn zur Zeit des Unfalls und des Vertragsschlusses die e [REDACTED] Bahnen, in deren Bereich der Kläger verunglückt ist, durch die Reichsbahndirektion K [REDACTED] verwaltet und betrieben hat. Den Einwand der Beklagten, die Deutsche Reichsbahn sei in einer dem Kläger erkennbaren Weise davon ausgegangen, dass sie nach Kriegsende die e [REDACTED] Bahnen zu Eigentum und Eigenbetrieb erhalten werde, hat es für unbegründet erachtet. Der Beklagten ist es auch darin nicht gefolgt, dass die Deutsche Reichsbahn nur als Treuhänderin gehandelt und lediglich die treuhänderisch vertretene ausländische Eisenbahnverwaltung durch den Vertrag verpflichtet habe. Es hat weiter ausgeführt, dass die Klageansprüche sich nur auf die Zeit nach dem 9. Mai 1945 bezögen und erst nach diesem Zeitpunkt entstanden seien, § 14 Ziff 3 UmstG ihnen daher nicht entgegenstehe. Jedoch unterlägen die Klageansprüche für die Zeit vom 9. Mai 1947 bis 20. Juni 1948 als Reichsmarkverbindlichkeiten nach § 16 UmstG der Umstellung im Verhältnis 10 : 1.

Das Berufungsgericht ist weiter zu dem Ergebnis gelangt, dass die "Kontinuität des Eisenbahnvermögens" nicht unterbrochen worden sei. Es hat offen gelassen,

ob der jetzige Vermögensträger mit dem früheren personengleich sei oder ein Übergang auf einen neuen Vermögensträger stattgefunden habe. Auch im letzteren Fall würde die Haftung der Beklagten gemäss § 3 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (BGBl I S 955) auf dem Rechtsgedanken des § 419 BGB beruhen. Selbst wenn nur eine Teilidentität oder Teilrechtsnachfolge gegeben sei, läge die erforderliche Gebietsbezogenheit i.S. der §§ 1 und 3 des Bundesbahngesetzes vor. Es komme nicht darauf an, dass der Unfallort im E[REDACTED] und auf einer nicht der Deutschen Bundesbahn gehörenden Strecke liege. Eine Forderung sei dort belegen, wo der Schuldner seinen Wohnsitz habe. Entstanden sei der Anspruch gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die örtlich zuständige Reichsbahndirektion K[REDACTED]. Der Geschäftsbereich dieser früheren Reichsbahndirektion habe zum Gebiet der Bundesrepublik gehört. Das in diesem Bereich gelegene Reichseisenbahnvermögen sei von der Beklagten übernommen worden.

II.

Die Revision bekämpft die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts, insbesondere rügt sie die Verletzung des § 3 Bundesbahngesetz und der §§ 242, 419 BGB.

1. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, dass die Deutsche Reichsbahn Betriebsunternehmerin der Bahn im E[REDACTED] gewesen ist. Offenbar will die Beklagte dies nicht mehr angreifen. In der mündlichen Verhandlung vor dem Revisionsgericht hat sie selbst noch auf die

Verordnung des Chefs der Zivilverwaltung über die Einführung weiterer eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Elsass vom 2. Dezember 1942 (VOBl 292) hingewiesen. Hiernach galt das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 - RGBI I 205) unbeschadet der besonderen Regelung des Beamtenrechts im E[REDACTED] in seiner jeweiligen Fassung.

2. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die Deutsche Reichsbahn im Vertrage von 1944 ihre Ersatzpflicht anerkannt hat. Die Revision will hiergegen auch keine Einwendungen erheben.

Sie wendet sich vielmehr deswegen gegen die Verurteilung der Beklagten, weil die Verbindlichkeit sich nicht auf das von dieser übernommene Vermögen der Deutschen Reichsbahn beziehe. Daher sei auch die Verbindlichkeit nicht übergegangen. Massgebend sei insoweit die Strecke, auf der sich der Unfall ereignet habe. Diese habe sich weder im Bereich der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen befunden noch liege sie im jetzigen Gebiet der beklagten Bundesbahn. Ohne Belang sei, dass die Reichsbahndirektion Karlsruhe die Verhandlungen über den Unfall geführt habe.

Diese Rüge ist begründet, denn die Deutsche Bundesbahn kann für die aus dem Unfall herrührenden Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn in der Tat nicht in Anspruch genommen werden.

Die Rechtsentwicklung seit dem Zusammenbruch des Deutschen Reichs, soweit die Deutsche Reichsbahn davon

betroffen wird, hat ihren vorläufigen Abschluss in dem Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (BGBl I, 955) gefunden. Hiernach verwaltet die Bundesrepublik Deutschland unter dem Namen "Deutsche Bundesbahn" das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Nach § 3 Abs 2 des Gesetzes haftet der Bund für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn nur mit dem Bundeseisenbahnvermögen; als Verbindlichkeiten gelten nach dem Gesetz auch die Verpflichtungen, die nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen gehören.

Die Tatsache, dass in dem zur Entscheidung stehenden Fall das schädigende Ereignis vor dem 8. Mai 1945 liegt und dass auch der Vergleich zwischen dem Kläger und der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1944, also vor dem gesetzlichen Stichtag, abgeschlossen wurde, steht der Anwendung des Gesetzes nicht entgegen. Mit der Klage wurden Schadensrenten für die Zeit ab 1. Oktober 1947 verlangt. Wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, ist der Anspruch auf diese Renten erst jeweils mit dem Heranrücken der einzelnen Zeitabschnitte und ihrem Erleben durch den Kläger, also nach dem 8. Mai 1945 entstanden (vgl BGHZ 1, 34 und OGHZ 4, 109). Das Bundesbahngesetz spricht zwar von Verpflichtungen, die nach dem 9. Mai 1945 "eingegangen" sind. Es kann aber nach dem Sinn und Zweck des Gesetzes nicht zweifelhaft sein, daß hierunter alle seit diesem Zeitpunkt entstandenen Verpflichtungen fallen (so auch Sarter-Kittel, Die Bundesbahn § 3 BundesbahnG Anm 1).

Eine Haftung der Beklagten nach § 3 Abs 2 BundesbahnG ist jedoch für diese Verpflichtungen nicht begründet, weil es an der räumlichen Beziehung fehlt, die der Gesetzgeber als weitere Voraussetzung für eine Haftung der Beklagten fordert. Die Verbindlichkeiten müssen bei dem Betrieb von Eisenbahnen entstanden sein, die zum Bundeseisenbahnvermögen gehörten. Das ist nicht der Fall, wenn es sich um eine Verpflichtung handelt, die beim Betrieb einer ausserhalb des Bundesgebiets liegenden Strecke entstanden ist (Sarter-Kittel aaO Anm IV). Die amtliche Begründung des Gesetzes (Drucksache 1341, 43) sagt hierzu, dass die Verbindlichkeiten beim Betrieb von früheren Strecken der Deutschen Reichsbahn im heutigen Bundesgebiet (einschliesslich einiger Auslandsstrecken) entstanden sein müssen. Daraus ergibt sich, dass bei einer Verletzung von Personen auf der im E. belegenen Bahn eine Haftung der Deutschen Bundesbahn jedenfalls nicht auf das Bundesbahngesetz gestützt werden kann. Es bestand auch zunächst keine Veranlassung für den Gesetzgeber, die Deutsche Bundesbahn, die tatsächlich nur einen Teil des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in Besitz nehmen konnte, weitergehend mit Schulden der Deutschen Reichsbahn, die nicht in irgendeiner Form mit dem jetzigen Vermögen der Deutschen Bundesbahn verknüpft sind, zu belasten. Lediglich aus der Tatsache, dass die Deutsche Reichsbahn durch die Direktion K. die Bahnen im E. verwalten liess und insoweit der Präsident der Direktion K. die Vertretung der Deutschen Reichsbahn hatte, kann entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts eine Haftung der Deutschen Bundesbahn nicht hergeleitet werden. Dass im vorliegenden Falle Ansprüche des Klägers nicht unmittelbar aus dem Unfall, sondern der hierauf be-

ruhenden vertraglichen Regelung zwischen dem Kläger und der Deutschen Reichsbahn geltend gemacht werden, rechtfertigt keine andere Beurteilung, zumal nach den bindenden tatrichterlichen Feststellungen der Vertrag nur eine bestehende Verbindlichkeit abschliessend regeln sollte.

Soweit das Berufungsgericht die Gebietsbezogenheit der Verbindlichkeit daraus herleiten will, dass der Sitz der Direktion ~~K...~~ als "Wohnsitz des Schuldners" in Betracht komme, kann ihm ebenfalls nicht gefolgt werden; denn dieser Umstand vermag die für eine Haftung nach § 3 Abs 2 Bundesbahngesetz erforderliche Verknüpfung mit dem Bundeseisenbahnvermögen nicht zu schaffen, wenn sich wie hier der Unfall auf einer Bahnstrecke ereignet hat, die nicht von der Beklagten übernommen worden ist. Damit steht in Einklang, dass auch nach den Bestimmungen des Internationalen Privatrechts den Reisenden für erlittene Schäden nur diejenige Eisenbahnverwaltung haftet, in deren Gebiet die beförderte Person verletzt wird (Art 28 § 1 des Internationalen Eisenbahn- Personen- und Gepäckverkehrsübereinkommen vom 23. Oktober 1924 - RGBI 1925 II, 483 i.d.F. vom 23. November 1933 - RGBI II, 599 -, in Kraft getreten am 1. Oktober 1938 - RGBI II, 101; vgl. auch BGHZ 9, 311 [316]). Eine Haftung der Beklagten aus § 3 Abs 2 Bundesbahngesetz ist somit nicht gegeben.

Aus § 419 BGB, auf den das Berufungsgericht zur Stützung der erhobenen Ansprüche gegen die Deutsche Bundesbahn noch hilfsweise hingewiesen hatte, lässt sich eine Haftung nicht ableiten. Es handelt sich bei der Übernahme der Eisenbahnen durch die Deutsche Bundesrepu-

blik nicht um einen Sachverhalt, auf den diese Bestimmung des bürgerlichen Rechts zur vertraglichen Vermögensübernahme anwendbar wäre. Die in § 419 BGB aufgestellten Voraussetzungen liegen hier gerade nicht vor. Auch bei einer völkerrechtlichen Staatensukzession ist eine Haftung des neuen Vermögensträgers nicht ohne weiteres gegeben. Ob die von der Beklagten verschiedene Eigentümerin der im E[REDACTED] belegenen Bahnen für den Unfall und seine Folgen aufkommen muss, wie die Revision meint, ist hier nicht zu entscheiden.

Aber auch aus anderen Rechtsgründen lässt sich eine Haftung der Beklagten nicht herleiten. Sowohl der Gesichtspunkt der Teilidentität zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn (BGHZ 1, 34 [387] und BGH Urteil vom 7. November 1952 - V ZR 106/51 - LM § 779 BGB Nr 4), und der Gedanke der Funktionsnachfolge setzen voraus, dass es sich um die Erfüllung einer Verbindlichkeit handelt, die sich auf das übergegangene Vermögen und den übergegangenen Betrieb bezieht. Hieran fehlt es aber, wenn es sich wie hier um einen Anspruch aus einem Unfall handelt, der sich ausserhalb des von der Deutschen Bundesbahn verwalteten Gebiets ereignet hat.

Wenn Reinhardt (NJW 1952, 441 [445]) für nicht gebietsbezogene Verpflichtungen wenigstens einen Teilausgleich durch die Bundesrepublik fordert, so kann es sich hierbei nur um einen Vorschlag für den Gesetzgeber handeln. Es kann nicht Aufgabe des Richters sein, Art und Ausmaß der Haftung der Beklagten zu bestimmen, da alsdann

alle offenen Verbindlichkeiten mitberücksichtigt werden müssten (§ 14 UmstG).

Eine Haftung für Ansprüche gegen die Deutsche Reichsbahn kann zur Zeit auch nicht aus dem Gesichtspunkt der sozialen Gerechtigkeit (Coing NJW 1954, 817) bejaht werden. Soweit hieraus Verpflichtungen der Bundesrepublik entstehen könnten und das Sondervermögen Deutsche Bundesbahn Leistungen erbringen müsste, ist ihre quotenmäßige Festlegung nicht Aufgabe des Richters.

Auch ein anderer Rechtsgrund, der eine Haftung der Deutschen Bundesbahn herbeiführen könnte, ist nicht ersichtlich.

Die Forderung des Klägers ist daher nach wie vor eine Verbindlichkeit des Deutschen Reiches, für die es bisher an einer gesetzlichen Regelung fehlt (§ 5 des Gesetzes zur vorläufigen Regelung der Rechtsverhältnisse des Reichsver-

mögens vom 21. Juli 1951, BGBI I, 467). Daher war die Klage auf die Revision der Beklagten abzuweisen, ohne dass es eines Eingehens auf die weiteren Revisionsangriffe bedurfte.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

Dr.Klenewefers Dr.Gelhaar Dr.K.E.Meyer Hanebeck Dr.Bode