

verladene Güter wirken Umstände ein, die bei Beförderung in gedeckten Wagen nicht wirksam werden können, wie z. B. Witterungseinflüsse, Funkenflug usw. Aber auch bruchempfindliche Güter, wie Eier oder Glaswaren, sind schon durch die normalen unvermeidlichen Begleiterscheinungen der Eisenbahnbeförderung einer besonderen Gefahr ausgesetzt. Dem Urteil ist zwar noch beizupflichten, wenn es feststellt, daß Emaillewaren und gußeiserne Gegenstände nicht unter allen Umständen bruchempfindlich im Sinne des § 83 Abs. 1 Buchst. d. EVO sind (obwohl derartige Güter durchaus schon durch den normalen Transport zu Schaden kommen können). Nicht zugestimmt werden kann aber der Ansicht des Gerichts, daß sich die Eisenbahn auf die Gefahr der Bruchempfindlichkeit nur berufen könne, wenn sie schuldhaftes Handeln des Verfügungsberechtigten nachweise. Dies ist nämlich die einzig mögliche Schlußfolgerung, die aus den Ausführungen des Urteils gezogen werden kann und muß. Sie steht im direkten Widerspruch zur Beweislastregelung des § 83 Abs. 2 EVO. Diese Bestimmung stellt eine gesetzliche Vermutung dahingehend auf, daß der Schaden aus einer der besonderen Gefahren im Sinne § 83 Abs. 1 EVO entstanden sei, wenn nach den Umständen des Falles ein Schaden daraus entstehen konnte, d. h. schon dann, wenn die Schadenseinstellung aus einer solchen Ursache auch nur möglich war. Der Beweis des Gegenteils ist kraft ausdrücklicher Bestimmung des Berechtigten, d. h. dem Geschädigten, auferlegt. Ebenso obliegt diesem der Nachweis, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt wurde.

Des weiteren geht die Forderung des Gerichts, daß die Haftungsausschließungsgründe der EVO Ausnahmen bleiben müssen, an den tatsächlichen Verhältnissen vorbei. Diese Haftungsausschließungsgründe betreffen einen streng abgegrenzten Bereich von Tatbeständen, nämlich alle die Fälle, in denen Güter wegen ihrer besonderen Transportempfindlichkeit nur unter bestimmten Bedingungen und bei besonderen Vorkehrungen befördert werden. Diese besonderen Bedingungen sind nicht festgelegt worden, um der Deutschen Reichsbahn in großem Umfange den Weg aus der Haftung zu öffnen, sondern zum Schutz der beförderten Güter, also im Interesse der Versender und Empfänger. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß hierunter eine erhebliche Anzahl von Gütern fällt, weil die Empfindlichkeit eines Gutes beim Transport mit der Eisenbahn nach gänzlich anderen Maßstäben bewertet werden muß als die normale Empfindlichkeit des betreffenden Gutes gegen die verschiedenartigsten Einwirkungen. Angesichts dieser vom OG der Deutschen Demokratischen Republik im Urteil vom 4. Dezember 1953 — 2 Zz 60/53 — bestätigten Rechtslage kann die Begründung des im Ergebnis richtigen Urteils nur als unzutreffend und zu falschen Schlüssen verleitend bezeichnet werden.

Dies wird noch erhärtet, wenn man die entsprechenden Bestimmungen des Abkommens über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) vom 1. Januar 1954 mit §§ 82 und 83 EVO vergleicht. Man wird hier insbesondere bei der Beweislastregelung im Art. 22 des SMGS eine fast wörtliche Übereinstimmung feststellen. Unter diesen Umständen erscheinen die Ausführungen des Urteils über das Verhältnis des § 82 EVO zur kapitalistischen Gesellschaftsordnung wenig überzeugend.

Die am Schluß des Urteils getroffene Feststellung, daß es auf Grund der bisherigen Rechtsprechung für die Eisenbahn genüge, einen „möglichst ungenügenden“ Tatbestand festzuhalten, entbehrt in dieser allgemeinen Form der Grundlage. Es könnte daraus geschlossen werden, daß die Eisenbahn es darauf absehe, den Tatbestand zu verschleiern. Eine derartige Unterstellung ist völlig unberechtigt. Auf Grund der bei der Eisenbahn gegebenen Verhältnisse ist ein anderes Verfahren der Tatbestandsaufnahme, als es im § 81 EVO vorgesehen ist, gar nicht möglich. Schon nach dieser gesetzlichen Vorschrift ist die Eisenbahn verpflichtet, Ursache und Zeitpunkt eines Schadens unter Hinzuziehung unbeteiligter Zeugen oder Sachverständiger, möglichst aber auch des Verfügungsberechtigten, festzustellen. Darüber hinaus ist im § 23 der innerdienst-

lichen Ermittlungsvorschriften der Deutschen Reichsbahn gesagt, daß die Tatbestandsaufnahmen nur Tatsachen enthalten dürfen und den Sachverhalt ausführlich und so wahrheitsgetreu darstellen müssen, daß die Angaben von dem Ermittler und den Zeugen vor Gericht beeidet werden können. Auch daraus ergibt sich, daß die Annahme des Gerichts, die Eisenbahn begünstige eine ihr genehme, möglichst dürftige Tatbestandsaufnahme, nicht zutrifft.

*Arbeitsgemeinschaft für Verkehrsrecht
bei der Reichsbahndirektion Dresden*

II

Wenn das von der Eisenbahnverwaltung angegriffene Urteil des BG Dresden gesagt hätte, daß die Eisenbahn auch bei den bruchempfindlichen Gütern des § 83 EVO einen Schaden verantworten müsse, sofern sie nicht schuldhaftes Handeln des Vertragspartners nachweisen könne, wäre die Kritik an dem Urteil durchaus berechtigt. Tatsächlich hat aber das BG Dresden das weder gesagt noch ist es richtig, daß dies „die einzig mögliche Schlußfolgerung aus den Ausführungen des Urteils“ sei. Man muß eine in sich vielleicht nicht ganz klare Wendung der Entscheidungsgründe schon völlig aus dem Zusammenhang reißen, um zu einer solchen Unterstellung zu gelangen. In Wirklichkeit besteht zwischen dem Urteil und den obigen Darlegungen der RBD Dresden durchaus Einigkeit über die Rechtslage — was angesichts der klaren Bestimmungen des Gesetzes ja auch nicht anders zu erwarten ist — nämlich, daß grundsätzlich für die Eisenbahn eine Gefährdungshaftung besteht, von der sie sich jedoch u. a. durch den Nachweis eines Verschuldens des anderen Teils befreien kann, während sie in den Fällen des § 83 EVO gerade umgekehrt einen Schaden grundsätzlich nicht zu verantworten hat, dies aber doch tun muß, wenn ihr der andere Teil ein Verschulden nachweist. Wenn sich die RBD Dresden dagegen wendet, daß diese Fälle als „Ausnahme“ bezeichnet werden, und sie statt dessen einen „streng abgegrenzten Bereich von Tatbeständen“ nennt und darauf hinweist, daß es sich hier um eine „erhebliche Anzahl von Gütern“ handle, so ist das doch wahrhaftig nur ein Streit um Worte; rechtssystematisch hat dabei das BG Dresden sicherlich recht und das erkennt auch die RBD Dresden selbst an, wenn sie zu Beginn ihrer Ausführungen erklärt — und zwar mit demselben Wort „grundsätzlich“, welches das Urteil in jener beanstandeten Wendung gebraucht —, daß die Eisenbahn „grundsätzlich“ eine Gefährdungshaftung auf sich zu nehmen habe. Denn ist die Gefährdungshaftung der Grundsatz, so stellen eben die Fälle, in denen die Verantwortung umgekehrt geregelt ist, die Ausnahme dar.

Wogegen das Urteil sich mit Recht wendet, ist eine in der Tat nicht selten zu beobachtende Tendenz der Reichsbahn, die Tatbestände des § 83 EVO in einer ausdehnenden Auslegung für sich in Anspruch zu nehmen — nichts anderes kann die Erklärung bedeuten, daß die „Haftungsausschließungsgründe der EVO tatsächlich Ausnahme bleiben müssen“. Daß eine solche Tendenz besteht, zeigt doch am besten der hier entschiedene Fall, in dem die Reichsbahn — wie sie sich auch von der Reichsbahndirektion sagen lassen muß: zu unrecht — den Versuch gemacht hat, gußeiserne Badewannen (!) als Güter hinzustellen, die „nach ihrer eigentümlichen, natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr der Beschädigung durch Bruch ausgesetzt sind“ (§ 83 Abs. 1 Buchst. d EVO).

Ebenso falsch wäre es natürlich auf der anderen Seite, die Bestimmungen des § 83 etwa einengend auslegen zu wollen. Man könnte angesichts der Kriegsfolgen, unter denen die Eisenbahn immer noch zu leiden hat (Beschaffenheit des Unterbaues, der Waggons usw.), eine solche Einengung gerade in dem hier zur Debatte stehenden Zusammenhang nicht einmal de lege ferenda befürworten. Vielmehr sind diese Bestimmungen weder ausdehnend noch einengend, sondern genau ihrem genügend klaren Wortlaut entsprechend anzuwenden — das allein entspricht der demokratischen Gesetzlichkeit.

*Prof. Dr. HANS NATHAN, Dekan der Juristischen
Fakultät der Humboldt-Universität*