

förderungsart ergebende besondere Gefahr beweisen. Darüber hinaus hat die Eisenbahn die Möglichkeit — nicht aber Wahrscheinlichkeit — zu beweisen, daß der Schaden nach den konkreten Umständen des Einzelfalles aus dieser Ursache entstehen konnte¹².

Hat die Eisenbahn den Tatbestand des § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO und die Möglichkeit der Schadensentstehung durch Funkenflug nachgewiesen, so wird zu ihren Gunsten vermutet, daß der Schaden tatsächlich aus dieser Ursache entstanden ist (§ 83 Abs. 2 EVO)¹³. Der Ersatzberechtigte hat dann demgegenüber nachzuweisen, daß der Schaden durch Funkenflug nicht aus der O-Wagen-Gefahr entstanden ist oder entstanden sein kann. So ist diese Vermutung durch den Beweis zu widerlegen, daß ein auf einem offenen Wagen befördertes Gut gegen die Gefahr der Entzündung durch Funkenflug so gesichert ist, daß diese Gefahr in dem Maße wie bei einem G-Wagen ausgeschlossen ist und von einer beachtlichen besonderen Gefahr keine Rede mehr sein kann. Das kann z. B. dann der Fall sein, wenn das Gut in einem allseitig geschlossenen, gut erhaltenen Möbelwagen verladen ist, bei dem das Eindringen von Funken durch Ritzen und Spalten ausgeschlossen ist und der nach den allgemeinen Lebenserfahrungen den gleichen oder fast annähernd gleichen Schutz gegen Funkenflug bietet wie ein G-Wagen¹⁴. Das gleiche muß z. B. auch bei Beförderung von Frachtgut in fahrbaren Metallbehältern auf O-Wagen gelten.

Schließlich kann der Ersatzberechtigte auch die tatsächliche Schadensursache nachweisen, indem er z. B. darlegt, daß der Brandschaden nicht durch Funkenflug der Lokomotive, sondern durch Heißlaufen einer Achse oder durch Bremsfunken entstanden ist¹⁵. Jedoch ist

dieser Gegenbeweis nicht schon als geführt anzusehen, wenn der Ersatzberechtigte die Möglichkeit oder auch Wahrscheinlichkeit darlegt, daß der Schaden aus einer anderen Ursache als dem von der Eisenbahn geltend gemachten Funkenflug entstanden sein kann¹⁶.

Aus der Regelung der Beweislastverteilung des § 83 EVO ergibt sich also, daß, wenn die Schadensursache unaufgeklärt bleibt, die Entstehung des Schadens durch Funkenflug nach den Umständen des Falles aber möglich ist, dieses bei Beförderung in O-Wagen zu Lasten des Ersatzberechtigten geht¹⁷.

*

Der Ausschluß der Verantwortlichkeit der Eisenbahn nach § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO entfällt, wenn sie ein Verschulden bzw. Mitverschulden nach § 254 BGB am Eintritt des Schadens trifft (§ 83 Abs. 3 EVO), das sich hier regelmäßig in Form der Fahrlässigkeit, d. h. im Außerachtlassen der im Eisenbahnbetrieb erforderlichen Sorgfalt äußert. Die Beweislast für das Verschulden trifft den Ersatzberechtigten, der sowohl das Verschulden der Eisenbahn als auch den daraus entstandenen Schaden nachzuweisen hat¹⁸. Da der Ersatzberechtigte kaum in der Lage ist, die tatsächliche Abwicklung des Transports durch die Eisenbahn zu überwachen, muß es in der Praxis genügen, wenn er darlegt, daß nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge ein Verschulden der Reichsbahn angenommen werden kann¹⁹.

Eine besondere Rolle in der Gerichtspraxis spielt in diesem Zusammenhang das Einstellen von Wagen mit leicht feuerfangender Ladung²⁰ unmittelbar hinter der Lokomotive, ohne daß es durch betriebliche Notwendigkeiten bedingt ist.

In Durchführung des § 56 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung (BO) vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 541) ergingen eine Reihe von Vorschriften, die festlegen, welche betrieblichen Maßnahmen von der Eisenbahn zu treffen sind, um eine Gefährdung des Gutes durch Funkenflug so weit wie möglich auszuschalten. So wird in der Verfügung des damaligen Ministeriums für Eisenbahnwesen foetr. Behandlung von Wagen mit leicht feuerfangender Ladung und mit Pulverflage (FV §§ 84 [16], 87 [10] Anl. 27)²¹ bestimmt, daß zwischen Wagen mit leicht feuerfangender Ladung und unter Dampf laufenden Lokomotiven, Heizwagen usw. 10 andere Wagen einzustellen sind und bei Verwendung von Schiebelokomotiven außer-

Es besteht keine Verpflichtung der Eisenbahn, wegen der gegenwärtig verstärkten Brandgefahr durch Funkenflug aus „zwingenden Gründen des Betriebes“ i. S. des § 40 Abs. 1 Ziff. 1 der ATV über die sonstigen zwingenden Vorschriften in bezug auf die Stellung von G-Wagen hinaus leicht feuerfangende Güter nur noch in G-Wagen zu verladen mit der Folge, daß die Eisenbahn, wenn sie diese nicht stellt, sich nicht auf den Ausschluß ihrer Verantwortlichkeit nach § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO berufen könne. Unter „zwingenden Gründen des Betriebes“ ist richtiger Ansicht nach nicht etwa die gegenwärtig verstärkte Brandgefahr zu verstehen, sondern hierbei handelt es sich nur um zwingende innerdienstliche Verhältnisse hinsichtlich der Wagenbereitstellung (BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52).

Eine andere Auslegung des § 40 Abs. 1 Ziff. 1 ATV würde dazu führen, daß die in Anlage C enthaltenen Bestimmungen über die Verwendung geschlossener Wagen für bestimmte leicht feuerfangende Güter überflüssig wären und daß die Eisenbahn unter bloßer Berufung auf eine allgemeine Sorgfaltspflicht zur Stellung von G-Wagen verpflichtet sei, wenn das nach den Vorschriften der EVO und des Tarifs gar nicht notwendig ist. Ein solches Verlangen wäre ökonomisch auch gar nicht realisierbar, da beim gegenwärtigen Zustand des Wagenparks der Deutschen Reichsbahn ein Mangel an G-Wagen herrscht, die für den Transport wertvoller und besonders leicht feuerfangender usw. Güter verwendet werden müssen, und weil die Reichsbahn bei der Erweiterung ihres Wagenparks ebenfalls plangebunden ist. Die Eisenbahn ist zur Stellung eines G-Wagens auch dann verpflichtet, wenn der Absender einen solchen Wagen bestellt (§ 40 Abs. 1 Ziff. 3 ATV des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs). Das muß jedoch stets durch einen schriftlichen Vermerk im Frachtbrief erfolgen (§ 66 Abs. 1 EVO). Fehlt dieser, so ist die Deutsche Reichsbahn, sofern nicht andere zwingende Vorschriften entgegenstehen, zur Stellung eines O-Wagens berechtigt (BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52).

12 Das wird sich häufig nur auf Grund von Indizien beweisen lassen. So hat z. B. das Kreisgericht Dresden (Stadtbezirk I), Urteil vom 15. April 1955 — 1 O 118/54 —, Funkenflug eines vorüberfahrenden Zuges als Ursache des Brandes eines auf dem Nebengleis abgestellten O-Wagens angenommen, weil zwischen dem Vorbeifahren dieses Zuges und der Entdeckung des Brandes ein unmittelbarer zeitlicher Zusammenhang bestand und bei der Abstellung des Wagens keinerlei Brandeinwirkung festgestellt worden war.

13 Über die Beweislastverteilung nach § 83 EVO vgl. auch Wiemann, a. a. O. S. 264/265; Bergner, a. a. O., Abschn. II 4a.

14 OLG Schwerin, Urteil vom 30. Juli 1951 — U 45/51; LG Schwerin, Urteil vom 28. Februar 1952 — 1 O 158/50. In einem derartigen Fall wird die Eisenbahn bei unaufgeklärter Brandursache nur dann von der Verantwortlichkeit befreit, wenn sie nachweist, daß der Möbelwagen im Zeitpunkt der Aufgabe zur Beförderung undicht war und mithin Funken der Lokomotive in das Innere des Möbelwagens eindringen konnten. Eine unaufgeklärte Brandursache geht hier zu Lasten desjenigen, der für das Vorhandensein der Ursachen und die Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus der O-Wagen-Gefahr beweispflichtig ist (LG Schwerin, Urteil vom 28. Februar 1952 — 1 O 158/50; anderer Ansicht: Falck, Ein bedeutsames Urteil des Obersten Gerichts, Der Verkehr 1952 S. 360).

15 KrG Erfurt (Stadtbezirk Mitte), Urteil vom 9. August 1954 — 2 Em C VE 38/54; BG Dresden, Urteil vom 23. September 1955 — 2 SV 121/55.

12 BG Dresden, Urteil vom 23. September 1955 — 2 SV 121/55.

17 KrG Erfurt (Stadtbezirk Mitte), Urteil vom 9. August 1954 — 2 Em C VE 38/54.

18 OZG Bd. 2 S. 27; NJ 1952 S. 318; BG Erfurt in NJ 1955 S. 353.

19 BG Erfurt in NJ 1955 S. 353.

20 welche Güter als leicht feuerfangend anzusehen sind, bestimmt Anlage C zur EVO (Klasse Ila und b), GBl. Sonderdruck 248; in Kraft gesetzt durch AO Nr. 20 zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vom 11. Februar 1957 (GBl. II S. 88).

Die Anlage C zu § 54 EVO, der sich mit der Beförderung ausgeschlossener oder nur bedingt zugelassener Güter befaßt, hat nur hinsichtlich der Übernahme der Güter zur Beförderung Bedeutung; sie steht mit den Vorschriften der §§ 83 ff. EVO nicht in direktem Zusammenhang und stellt insbesondere keine zwingende Auslegungsregel für § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO dar, da sich letzterer auf die einzelnen geladenen Güter und die Anlage C aber auf die Sicherheit des gesamten Bahnbetriebes erstreckt, wobei zweierlei Maßstäbe durchaus möglich sind (OLG Halle, Urteil vom 4. September 1952 — 1 U 39/52). So gehört z. B. Stockenholz nicht zu den in Anlage C angeführten Gütern, die durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, und es bestehen deshalb für diesen Transport keine besonderen Sicherheitsvorschriften. Die Eisenbahn wird jedoch nach § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO von der Verantwortlichkeit frei, wenn Stockenholz, das in O-Wagen befördert wird, durch Funkenflug in Brand gerät, da beim Transport solchen Holzes auf offenen Wagen, besonders dann, wenn diese unmittelbar hinter der Lokomotive eingestellt sind, immer die Möglichkeit der Inbrandsetzung gegeben ist (BG Erfurt, Urteil vom 1. September 1954 — 3 SV 187/54). Umgekehrt ist es nach den Umständen des Einzelfalles durchaus möglich, daß ein auf einem O-Wagen verladenes Gut nicht der O-Wagen-Gefahr des Funkenflugs unterliegt, z. B. dann, wenn es in einem stabilen Möbelwagen verpackt ist (s. auch die oben in diesem Zusammenhang angeführten Urteile), obwohl es nach den Bestimmungen der Anlage C zu § 54 EVO als leicht feuerfangend gut (Klasse IHa, Anm. d zu Rand-Nr. 331 — leere und beladene Möbelwagen oder Großbehälter mit Innenpolsterung).

21 Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Eisenbahnwesen 1954 Nr. 61 (MfE 497).