

A. Ansprüche aus Kaufvertrag zwischen A und B

- Alle Paragraphen, sofern nicht anders gekennzeichnet, sind solche des BGB -

I. A könnte gegen B einen Anspruch auf Übergabe bzw. Lieferung und Übereignung von 4 Pelzen aus § 433 I 1 haben.

(Es ist anzunehmen, daß die gestohlenen 2 Pakete jeweils 2 Pelze enthielten.)

1. **Wirksamer Kaufvertrag:** Zwischen A und B müßte ein wirksamer Kaufvertrag gemäß § 433 BGB bestehen. Ein Kaufvertrag kommt zustande durch ein Angebot und die Annahme dieses Angebotes. Laut Sachverhalt ist davon auszugehen, daß zwischen A und B ein wirksamer Kaufvertrag besteht. Durch den Abschluß des Kaufvertrages übernahm B die Hauptpflicht, A 8 Pelzmäntel zu liefern und zu übereignen. 4 der 8 Pelze wurden gestohlen. Üblicherweise führt die DB AG bei teilweisem Verlust der Transportware, wie er in diesem Fall gegeben ist, den Transport bis an den Bestimmungsort fort. Insofern ist davon auszugehen, daß A die restlichen 4 Pelze erhalten hat. Fraglich ist, ob A weiterhin einen Anspruch auf die 4 gestohlenen Pelze hat.
2. **Unmöglichkeit:** Die Leistung, die restlichen 4 Pelze zu liefern und zu übereignen, könnte unmöglich geworden sein. Unmöglichkeit bedeutet Nichterbringbarkeit der Leistung. Das Gesetz unterscheidet zwischen objektiver und subjektiver sowie anfänglicher und nachträglicher Unmöglichkeit. Im konkreten Fall liegt zunächst eine nachträgliche teilweise Unmöglichkeit vor, da die Unmöglichkeit – bedingt durch den Diebstahl – erst nach der Entstehung des Schuldverhältnisses und auch nur in bezug auf 4 Pelze eingetreten ist. Ob diese nachträgliche Unmöglichkeit subjektiver, d.h. nur für B unmöglich ist, oder objektiver, d.h. für jedermann unmöglich ist,

Natur ist, ist bedeutungslos, da das Gesetz in § 275 II beide Fallgruppen rechtlich gleichstellt. Fraglich ist nur, ob B diese nachträgliche teilweise Unmöglichkeit zu vertreten hat oder nicht.

- 3. Versendungskauf:** Der Versendungskauf ist ein gewöhnlicher Kauf, bei dem der Verkäufer auf Wunsch des Käufers für die Versendung der Ware an einen anderen Ort als den Erfüllungsort zu sorgen hat. a)
- Erfüllungsort:** Erfüllungsort ist gemäß § 269 mangels abweichender Vereinbarung der Wohnsitz oder die Niederlassung des Schuldners – in diesem Fall Hamburg als Wohnsitz bzw. Niederlassung des B. Bei einer Vereinbarung über die Zusendung der Kaufsache ist entscheidend, ob dadurch der Erfüllungsort für die Verkäuferleistung festgelegt oder nur – unter Aufrechterhaltung des Wohnsitzes des Verkäufers als Erfüllungsort – die Versendung der Ware an einen anderen Ort als zusätzliche Leistung des Verkäufers verabredet werden soll. Die Abrede zwischen A und B kann jedoch nicht als Bringschuld ausgelegt werden, da vereinbart wurde, daß A das Versandrisiko zu tragen hat. Bei einer Bringschuld hätte er diese nicht zu tragen, da § 323 I eingreifen würde. Erfüllungsort ist in diesem Fall somit nicht Hamburg; da die Pelze nach München geschickt werden.
- b) Verlangen des Käufers:** Die Versendung muß außerdem auf Verlangen des Käufers vorgenommen werden. Dieses „Verlangen“ des Käufers ergibt sich in der überwältigenden Mehrzahl der Fälle daraus, daß der Kauf von vornherein als Versendungskauf abgeschlossen wird. Die Versendung muß lediglich im Einverständnis mit dem Käufer vorgenommen werden; dieses Einverständnis muß jedoch nicht explizit vorliegen. Aus der Vereinbarung zwischen A und B, daß A das Versandrisiko zu tragen habe, ergibt sich konkludent das erforderliche Einverständnis des Käufers A mit der Versendung der Ware durch Verkäufer B an einen anderen Ort als den Erfüllungsort. Die Pelze werden demnach auf Verlangen des A an einen anderen Ort als den Erfüllungsort versandt; also liegt gemäß § 447 ein Versendungskauf vor.

- c) **Auslieferung an Transportperson:** Bei Vorliegen eines Versendungskaufes ist entscheidender Zeitpunkt für den Übergang der Preisgefahr die Auslieferung der Sache an eine Transportperson. Preisgefahr bedeutet hier, daß der Käufer den Kaufpreis selbst dann zahlen müßte, wenn die Kaufsache während des Transports unterginge. Der Verkäufer muß die Ware der „zur Ausführung der Versendung bestimmten Person oder Anstalt ausgeliefert hat“. Im Gesetz ist an selbständige Unternehmen gedacht, die den Transport durchzuführen haben. „Anstalten“ im Sinne des § 447 sind insbesondere die Post AG und die Deutsche Bahn AG. Die Auslieferung zum Zweck der Beförderung gehört beim Versendungskauf noch eindeutig zum Pflichtenkreis des Verkäufers; solange dies nicht geschehen ist, hat der Verkäufer seine Leistungshandlung nicht abgeschlossen und geht die Preisgefahr nicht über. Die Auslieferung ist ein rein tatsächlicher, vom Abschluß eines eventuellen Beförderungsvertrages zu unterscheidender Vorgang; erforderlich ist die Übergabe an die Transportperson
- B übergibt die Pelze der DB AG aus; diese stellt eine geeignete Transportperson bzw. Transportanstalt im Sinne des § 447 dar. Eine Übergabe hat somit stattgefunden.
- d) **Versendungspflicht / Beförderungsvertrag:** Kernstück der Versendungspflicht ist die Pflicht zum Abschluß des Beförderungsvertrages. Im konkreten Fall hat A als Käufer B keine besonderen Anweisungen zum Transport auferlegt. Der Verkäufer muß beim Abschluß des Beförderungsvertrages die im Verkehr erforderliche Sorgfalt bzw. Die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anwenden, § 276 / § 347 HGB. Er muß den kürzesten Reiseweg wählen, unnötige Kosten und Transportrisiken und Verzögerungen nach Möglichkeit vermeiden. Die Beförderung der Pelze als Expreßgut mit der DB AG genügt diesen Anforderungen. Der Verkäufer haftet für sachgemäße Verpackung, Verladung, richtige Adressierung und Behandlung erforderlicher Begleitpapiere B hat die Pelze nicht als Wertsendung deklariert und die Pakete

enthalten keinen Hinweis auf den Inhalt. Insofern könnte er eine Pflichtverletzung begangen haben; in einem solchen Fall würde er aus positiver Vertragsverletzung haften. In der Art der Versendung ist der Verkäufer ‚mangels abweichender Anweisung des Käufers, jedoch frei. Aus diesem Grund bestand für B keine Pflicht die Pelze als Wertsendung aufzugeben. Zudem ist im gesamten Stückgutverkehr, wozu auch die Pelze gehören, eine Lieferwertangabe nicht zulässig; durch Angabe des Lieferwertes erhöht sich der Umfang der Haftung der DB AG auf den Ersatz des Schadens bis zum Lieferwert gemäß § 90 I a Nr. 2 EVO. Die Pakete als Verpackung im Sinne des § 62 EVO weisen keinen Mangel auf. Die Pelze gehören außerdem nicht zu den vom Expreßgutverkehr ausgeschlossenen „Gefahrgütern“ in § 83 EVO. Stückgüter sind jedoch gemäß § 62 haltbar und deutlich zu zeichnen. Aus diesem Grund könnte die Tatsache, daß die Pakete keinen Hinweis auf den Inhalt enthalten, eine Pflichtverletzung von seiten des B darstellen. Eine solche Pflichtverletzung hätte im vorliegenden Fall jedoch nur eine rechtliche Bedeutung, wenn sie für den Diebstahl der 4 Pelze kausal geworden wäre; dies ist zu verneinen. Auch bei ausreichender Kennzeichnung der Pakete, wären diese nicht etwa anders behandelt oder transportiert worden. B hat somit seine Pflicht zur ordnungsgemäßen Versendung der Pelze nicht verletzt; § 447 ist anwendbar. Demnach hat er den Diebstahl der Pelze, die nachträgliche teilweise Unmöglichkeit, nicht zu vertreten.

- 4. Stückschuld / Gattungsschuld:** Ausgangsfrage war, ob A weiterhin einen Anspruch auf Lieferung und Übereignung von 4 Pelzen hat. Zu klären bleibt daher, ob die Pelze eine Stückschuld oder eine Gattungsschuld darstellen. Eine Gattungsschuld liegt vor, wenn die geschuldete Leistung nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmt ist. Eine Stückschuld liegt dagegen vor, wenn die geschuldete Sache nach individuellen Merkmalen konkret bestimmt ist.

Laut Sachverhalt ist nicht von einer Stückschuld auszugehen; es

handelt sich nur um „Pelze“, keine individuell bestimmten. Demnach ist von einer Gattungsschuld auszugehen.

Gemäß § 279 wird der Schuldner einer Gattungsschuld selbst bei einem unverschuldeten Untergang der Sache erst dann von der Leistung frei, wenn die ganze Gattung nicht mehr existiert.

5. Konkretisierung: Eine Gattungsschuld wird jedoch durch Konkretisierung zu einer Stückschuld. Diese Konkretisierung tritt nach § 243 II dann ein, wenn der Schuldner das zur Leistung seinerseits Erforderliche getan hat. Anhand der Ausführungen zum Versandungskauf ist bereits geklärt worden, daß B als Schuldner seine Leistungspflicht erfüllt hat; er hat alles getan, was zur Leistung erforderlich war. Somit sind die Pelze mit der Übergabe an die Transportperson und dem Abschluß des Frachtvertrages zu einer Stückschuld geworden. § 279 ist somit nicht anwendbar.

6. Ergebnis: A hat keinen Anspruch auf Lieferung und Übereignung von 4 Pelzen aus § 433 I 1.

II. B könnte einen Anspruch auf vollständige Kaufpreiszahlung gegen A aus § 433 II haben.

1. Sachverhaltsauslegung: Aus dem Sachverhalt ergibt sich, daß A den Kaufpreis bereits an B gezahlt hat. Ansonsten hätte er keinen Schaden von DM 8.000,-, den die Versicherungsgesellschaft D ersetzte. Hätte B den Kaufpreis noch nicht gezahlt, hätte B diesen Anspruch, da aufgrund des Versandungskaufes die Preisgefahr mit der Übergabe der Pelze an die DB AG und dem Abschluß des Frachtvertrages auf A überging. Aus diesem Grund besteht auch ein Anspruch des A auf Kaufpreisminderung gegen B nicht.

2. Ergebnis: B hat keinen Anspruch auf Kaufpreiszahlung gegen A aus § 433 II, da dieser wegen Erfüllung untergegangen ist.

B. Ansprüche aus Frachtvertrag zwischen B und der DB AG

I. B könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 429 HGB haben.

1. **Anspruchsberechtigung:** Zunächst ist zu prüfen, ob B als Absender berechtigt ist, diesen Anspruch gegen die DB AG geltend zu machen. Der Absender ist nach § 37 EVO verfügungsberechtigt bzw. anspruchsberechtigt; auch nachdem er das Beförderungsgut aufgegeben und verschickt hat. Sein Verfügungsrecht erlischt jedoch mit der Ablieferung des Gutes an dem Empfänger gemäß § 37 XI EVO, da der Frachtvertrag zugleich ein Vertrag zugunsten Dritter ist. Auch die nur teilweise Ablieferung (z.B. bei Teilverlust) läßt sein Verfügungsrecht erlöschen. Wie bereits geklärt, sind die restlichen 4 Pelze an A ausgeliefert worden. Eine teilweise Ablieferung hat demnach stattgefunden. Somit ist nicht mehr B, sondern A Anspruchsberechtigter.
2. **Ergebnis: B hat gegen die DB AG keinen Anspruch auf Schadensersatz aus § 429 HGB da sein Verfügungsrecht erloschen ist**

II. A könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 429 HGB haben.

1. **Anwendbarkeit:** Die §§ 425 ff. HGB werden durch Sonderregelungen erheblich eingeschränkt. Im vorliegenden Fall gehen die §§ 453 bis 459 HGB sowie die Bestimmungen der EVO als speziellere Normen vor.
2. **Ergebnis: Die §§ 435-459 HGB und die EVO sind als primäre Anspruchsgrundlagen zu prüfen; die §§ 425 ff. BGB treten als subsidiäre Regelungen hinter diesen Normen zurück.**

III. A könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz haben aus § 454 HGB.

1. **Anwendbarkeit:** Diese Bestimmung regelt die Haftung im internationalen Bahnverkehr; ist auf nationaler Ebene aufgrund des § 82 I EVO praktisch ohne jede Bedeutung.
2. **Ergebnis:** § 453 HGB tritt hinter der EVO zurück.

IV. Schadensersatzansprüche des A aus EVO:

Voraussetzung für alle Schadensersatzansprüche aus der EVO ist ein wirksamer Beförderungsvertrag bzw. Frachtvertrag gemäß § 37 EVO zwischen B und der DB AG. Wesentlich für das Zustandekommen dieses Vertrages ist die Übergabe und die Annahme des Expreßgutes. B hat die Pelze der DB AG übergeben; die DB AG nahm diese als Expreßgut an. Somit ist zwischen B und der DB AG ein Beförderungsvertrag gemäß § 37 zustande gekommen.

1. A könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 82, 85 EVO haben.

- a) **Wirksamer Beförderungsvertrag:** Ein wirksamer Beförderungsvertrag ist, wie bereits ausgeführt, gegeben.
- b) **Verlust oder Beschädigung:** § 82 behandelt die allgemeine Haftung der DB AG bei Verlust des Gutes, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung. § 85 regelt die Höhe der Entschädigungspflicht; ist allerdings nur anwendbar für die Fälle des Verlustes und der Beschädigung des Gutes. In diesem Fall handelt es sich aufgrund des Diebstahls von 4 Pelzen um einen teilweisen Verlust gemäß § 42 EVO, d.h. eine mengenmäßige Minderung der Sendung. **Haftungszeitpunkt:** Die Bahn haftet für teilweisen Verlust in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes, § 82 I EVO. Ablieferung ist Aufgabe des

Gewahrsams am Gut durch den Frachtführer mit stillschweigender Zustimmung des Absenders. Dies ist zu verneinen. Die Aufgabe des Gewahrsams erfolgte nicht mit stillschweigender Zustimmung des Absenders. Der Diebstahl erfolgte vor Ablieferung der Ware; somit ist ein Haftungszeitpunkt gegeben.

- c) **Haftungsumfang:** Bei Verlust oder teilweise Verlust des Gutes gelten gemäß § 85 I EVO Höchstbeträge für den Umfang der Haftung. § 85 I 2 EVO bemißt die Entschädigung auf höchstens 100 DM für jedes fehlende Kilogramm des Bruttogewichts. Unter dem Bruttogewicht ist das Gesamtgewicht der Sendung zu verstehen, also das Gewicht von Gut und Verpackung.
- d) **Verfügungsrecht:** A ist, wie bereits ausgeführt, durch den Erhalt der restlichen Pelze, Anspruchsberechtigter geworden.
- e) **Exculpation:** Der Bahn ergeben sich aus § 82 EVO Möglichkeiten zur Exculpation, bei der die Haftung ausgeschlossen ist: Mängel des Gutes, höhere Gewalt und unabwendbare Ereignisse. Ein solcher Haftungsausschließungsgrund ist jedoch aus dem Sachverhalt nicht ersichtlich. Ein Verschulden des Absenders würde die Bahn ebenfalls von ihrer Haftungspflicht befreien. Ein Verschulden des B ist, wie bereits angeführt, nicht gegeben. Die fehlende Bezeichnung des Expreßgutes stellt eine Pflichtverletzung von B dar, die jedoch für den Diebstahl nicht kausal wurde. Der Beweis, daß die 4 Pelze bei vorschriftsmäßiger Beschriftung und Bezeichnung nicht gestohlen worden wären, kann nicht geführt werden. Somit ist ein Verschulden des B zu verneinen. Fraglich ist, ob die DB AG sich das Handeln des C, der die Pelze im eigenen Kraftfahrzeug in München dem A zustellen sollte und durch welchen der teilweise Verlust dieser verschuldet wurde, zurechnen lassen muß.
- f) **Zurechnung:** Auch wenn die Bahn Expreßgüter auf der ganzen Beförderungsstrecke oder auf Teilstrecken, wie das hier der Fall ist, mit Kraftfahrzeugen befördert, haftet sie für die Gesamtbeförderung nach §§ 82 ff. Die genaue arbeitsrechtliche Stellung des C im

Verhältnis zur DB AG muß hier zunächst noch nicht geprüft werden. Laut Sachverhalt ist C bei der DB AG beschäftigt. Gemäß § 456 HGB haftet die Bahn für ihre Bediensteten und andere Personen, deren sie sich bei der Beförderung bedient. Der Begriff „Bedienstete“ und „andere Personen“ ist ebenso auszulegen wie „seine Leute“ in § 431 HGB „Leute“ sind alle dauernd im Betrieb angestellten Personen und andere Personen, die nur zur Aushilfe im Betrieb tätig sind. Aus diesem Grund ist die Stellung des C für die Haftung der Bahn aus § 82, 85 bedeutungslos. Ob C selbständig ist oder zeitweilig oder dauernd angestellt ist, spielt keine Rolle.

aa) Frachtvertrag: Voraussetzung für eine Zurechnung nach § 456 ist, daß die Bahn die Beförderung übernommen hat. § 456 greift also nicht ein vor Abschluß des Frachtvertrages. Ein wirksamer Frachtvertrag ist hier gegeben.

bb) Einfluß Bedienstete: Die Bahn braucht sich der Bediensteten noch nicht einmal im konkreten Fall für die Beförderung bedient zu haben, wenn diese nur auf die Beförderung eingewirkt haben. Im vorliegenden Fall hat C unzweifelhaft auf die Beförderung eingewirkt.

g) Zwischenergebnis: Die Bahn muß sich das Verhalten des C nach § 456 HGB zurechnen lassen. A hat gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 82 I EVO, dessen Höhe durch § 85 EVO bestimmt wird.

h) Abtretung: Laut Sachverhalt wird der Anspruch aus § 82 I an D abgetreten. Da D A bereits den vollen Schaden ersetzt hat, geht dieser Anspruch nach § 67 I 1 VVG sofort auf D über. Es handelt sich hier um einen Fall des gesetzlichen Forderungsübergangs gemäß § 412.

i) Ergebnis: D ist neuer Inhaber des Schadensersatzanspruches gegen die DB AG aus § 82 I EVO. Der Anspruch ist jedoch, wie sich aus dem Sachverhalt ergibt, bereits durch Erfüllung erloschen, § 362. Die DB AG hat D bereits den Haftungshöchstsatz aus § 85 EVO gezahlt: DM 100,- pro kg des Bruttogewichts der gestohlenen Pelze, DM 2.000,-.

2. A könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 82, 91 EVO haben.

a) Rechtliche Bedeutung des § 91 EVO: § 91 EVO bildet keinen selbständigen Haftungsgrund. § 91 EVO verschärft die bestehende Haftung der Bahn und bezieht sich auf die Haftung aus § 82. § 91 EVO ist im Expreßgutverkehr anwendbar.

b) Haftungsbeträge: Ist der Schaden durch vorsätzliches Verhalten der Bahn verursacht worden, so kann der Ersatzberechtigte den vollen Ersatz verlangen. Bei grober Fahrlässigkeit der Bahn kann der Ersatzberechtigte für den nachgewiesenen Schaden Ersatz bis zum Doppelten der Höchstbeträge verlangen aus §§ 85, 88, 90 EVO.

c) Vorsatz / grobe Fahrlässigkeit: Die Bahn müßte bezüglich des Verlustes der Pelze vorsätzlich oder mindestens grob fahrlässig gehandelt haben.

aa) Vorsatz: Unter Vorsatz ist die bewußte Herbeiführung des schädigenden Ereignisses zu verstehen. Vorsätzliches Verhalten scheidet im vorliegenden Fall aus.

bb) Grobe Fahrlässigkeit: Grobe Fahrlässigkeit ist die Vernachlässigung auch der geringsten Aufmerksamkeit, ein Verhalten, bei dem selbst einfachste, naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden, sondern unbeachtet bleibt, was jedem einleuchten müßte. Ob grobe Fahrlässigkeit vorliegt, ist je nach den Umständen des einzelnen Falles zu prüfen.

aaa) Verhalten der Bahn: Zunächst ist das Verhalten der Bahn als Unternehmen selbst zu betrachten. Laut Sachverhalt hat die DB AG dem C keine Vorschriften gemacht, wie er die Güter zu transportieren und diese zu sichern hat. Grobe Fahrlässigkeit kann angenommen werden, wenn die Bahn es unterläßt, an sich mögliche Gegenmaßnahmen gegen Diebstähle zu treffen. Die DB AG hat dem C nicht vorgeschrieben, sein Fahrzeug bei Verlassen desjenigen abzuschließen.

Jedoch stellt dieses Versäumnis kaum eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn dar. Die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes als Massenbetrieb müssen berücksichtigt werden. Handlungen oder Unterlassungen, die unter normalen Umständen als grob fahrlässig anzusehen wären, können also im Eisenbahnbetrieb möglicherweise nicht als grob fahrlässig zu bewerten sein. Hier ist allenfalls leichte Fahrlässigkeit der Bahn anzunehmen; das Unterlassen des Hinweises oder der Vorschrift, die Türen eines PKW bei Verlassen abzuschließen ist eine Vernachlässigung der Aufmerksamkeit – jedoch keine Art der Vernachlässigung, wie es die Definition der groben Fahrlässigkeit erfordert.

bbb) Verhalten des C: Wie bereits dargestellt, muß sich die Bahn das Verhalten des C aus § 456 HGH als eigenes Verhalten zurechnen lassen – unabhängig von seiner Beziehung zur DB AG . Zu klären ist also, ob C durch das Nichtverschließen der PKW-Hecktür grob fahrlässig handelte. C ließ bei einer Zustellung von Expreßgut seinen PKW, der diverse Expreßsendungen und eben die besagten Pelze enthielt, für wenige Minuten unbeobachtet. Daher hätte er das Fahrzeug abschließen müssen. Indem er dieses nicht tat, vernachlässigte er auch die geringste Aufmerksamkeit und verwirklicht damit ein Verhalten, bei dem selbst einfachste, naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden. Es ist für jedermann ersichtlich und verständlich, daß aus einem Fahrzeug, dessen Hecktür, wenn auch nur für wenige Minuten, unverschlossen ist, leicht Sachen entwendet werden können. Diese naheliegende Überlegung stellte C nicht an. Auch, wenn C stets in dieser Art und Weise verfahren ist – ohne jegliche Zwischenfälle oder Beanstandungen – so rechtfertigt dies sein Handeln in keiner Weise. Er mußte jedesmal, wenn er sein Fahrzeug unbeobachtet verließ, ohne die Hecktür zu verschließen mit etwaigen Diebstählen rechnen; er hatte einfach Glück bisher. Indem C die Hecktür nicht verschloß und das Fahrzeug nicht im Blickfeld hatte, verwirklichte sich mit dem Diebstahl genau das Risiko, das C zuvor gesetzt hatte. An das Verhalten des C sind zudem in bezug auf seine Sorgfaltspflicht höhere Ansprüche zu stellen als an den

„Normalbürger“. Verläßt jemand sein Auto unverschlossen und wird daraufhin Opfer eines Diebstahls, so ist er selbst meist der Geschädigte. In diesem Fall transportiert C jedoch fremdes Eigentum. Seine Vernachlässigung der Sorgfalt führt demnach regelmäßig – in Fällen eines Diebstahls – zu der Schädigung fremden Eigentums. Als Vergleich – auch wenn für diesen Fall nicht relevant: Für jeden Bürger gilt die Verordnung von § 14 II 2 StVO, die besagt, daß Kraftfahrzeuge bei Verlassen gegen unbefugte Benutzung zu sichern sind

Das Verhalten des C, dessen Handlungsweise sich die DB AG nach § 456 HGB zurechnen lassen muß, ist somit als grob fahrlässig zu werten.

d) Zwischenergebnis: A hat gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 82, 91 EVO. Er kann demnach als Schadensersatz das Doppelte des Höchstbetrages verlangen, der ihm aus den §§ 82, 85 zustand. Die Verdoppelung bezieht sich jedoch nicht auf die in § 85 genannten Frachtkosten und sonstige Nebenkosten.

e) Abtretung: Auch in diesem Fall geht der Anspruch des A cesso legis gemäß § 67 I 1 VVG auf D über.

f) Ergebnis: D hat gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 82, 91 EVO. Jedoch richtet sich dieser Anspruch nicht auf eine Verdoppelung des Höchstbetrages aus § 85 EVO, da D von der DB AG bereits einen Entschädigungsbetrag von DM 2.000,- erhalten hat.

C. Deliktische Ansprüche

I. B könnte gegen C einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 823 haben.

1. Anwendbarkeit: Strittig ist, ob neben vertraglichen Schadensersatzansprüchen aus dem Frachtvertrag außervertragliche Schadensersatzansprüche aus Delikt geltend gemacht werden können.

Eine Ansicht im Schrifttum verneint dies mit der Begründung, die Haftungsbeschränkungen aus den §§ 85 ff. EVO würden gegenstandslos werden, wenn daneben die außervertragliche Haftung der Bahn ohne Einschränkung zugelassen würde. Ohne eine haftungsmäßige Gleichbehandlung der vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter ginge eine Haftungsbeschränkung allein für vertragliche Ansprüche fast stets ins Leere, weil der schuldhafte Verlust oder die schuldhafte Beschädigung neben Schadensersatzansprüchen aus Frachtvertrag regelmäßig solche aus Delikt begründen. Diese Begründung ist nachvollziehbar. Eine andere Ansicht, der sich vor allem die Rechtsprechung angeschlossen hat, betont, daß die Vorschriften des HGB und der EVO über die vertragliche Haftung der Bahn die Anwendung der §§ 823 nicht ausschließen. Wie der BGH ausführt handelt es sich bei dem Zusammentreffen von Schadensersatzansprüchen aus Vertragsverletzung und aus Delikt um eine echte Anspruchskonkurrenz, die sich aus dem gleichen Rangverhältnis von Deliktsrecht und Vertragsrecht ergibt. Der BGH führt weiter an, daß die EVO keine die Haftung aus Delikt ausschließende Regelung enthalte, was sie auch gar nicht könnte, da es hierzu an der Ermächtigungsgrundlage fehlen würde. Die Haftungsbegrenzungsvorschriften der EVO gelten schon nach ihrem Wortlaut nur für die vertragliche Haftung der Bahn: „auf Grund des Frachtvertrages“, § 85 I EVO. Es könne keine Rede davon sein, daß bei Anerkennung der Haftung aus Delikt die Haftungsbeschränkungen der EVO gegenstandslos und damit sinnlos würden. Die Voraussetzungen der Haftung sind viel zu unterschiedlich. Nach dem Frachtvertrag haftet die Bahn für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes ohne Rücksicht auf Verschulden. Im Bereich der deliktischen Haftung haftet die Bahn jedoch erst, wenn eines ihrer Organe schuldhaft fremdes Eigentum verletzt; auch haftet sie für widerrechtliche Schadenszufügung durch einen Verrichtungsgehilfen bei eigenem Verschulden in der Auswahl und Überwachung der bestellten Personen, wobei sie sich entlasten muß (§ 831). Diese Ansicht verdient

Zustimmung. Wenn die Organe der Eisenbahn mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren und diese auch bei der Auswahl und Überwachung beobachtet wird, entfällt zudem jede Haftung aus Delikt; es gelten die Haftungsbeschränkungen der vertraglichen Haftung. Es ist außerdem weder recht noch billig, wenn die Bahn und ihre „Leute“ so unachtsam und fahrlässig wie im vorliegenden Fall vorgehen und zuletzt nur etwa die Hälfte des Schadens, der in ihren Verantwortungsbereich fällt, zahlen müssen (§ 91 EVO – ca. DM 4.000,- bei einem Schaden von DM 8.000,-). Dies wäre jedoch der Fall bei einem Ausschluß der außervertraglichen Haftung aus Delikt. In der neueren Rechtsprechung hat der BGH zudem eine Kompromißfunktion eingenommen. Die Haftung aus Delikt sei ganz ausgeschlossen oder in bestimmter Hinsicht beschränkt, wenn der gesetzlichen Regelung der Vertragshaftung aufgrund ausdrücklicher Vorschrift oder nach ihrem Zweck zu entnehmen ist, daß sie einen Sachverhalt erschöpfend regeln will. Dies ist im konkreten Fall nicht ersichtlich. Ansprüche aus Delikt sind somit möglich.

2. Voraussetzungen:

- a) **Rechtsgutsverletzung:** Durch den Diebstahl der 4 Pelze, die sich zum Zeitpunkt der Entwendung noch im Eigentum des B befanden, wurde ein Eigentumsrecht verletzt. Das Eigentum ist geschütztes Rechtsgut des § 823. Fraglich ist, ob sich die 4 Pelze zum Zeitpunkt des Diebstahls noch im Eigentum des B befanden. Das ist zu bejahen. Die Auslieferung der Pelze an die DB AG und der folgende Transport haben A weder Eigentum noch Besitz an diesen verschafft. Besitz und Eigentum hätte er frühestens mit der Annahme dieser begründen können.
- b) **Handlung / Unterlassen:** Die Eigentumsverletzung müßte durch ein positives Tun oder ein pflichtwidriges Unterlassen begangen worden sein. C war an dem Diebstahl weder als Mittäter noch als Anstifter oder Gehilfe beteiligt. Es ist deshalb rechtlich nicht möglich, C das Handeln der Diebe als wie eine eigene unerlaubte Handlung zuzurechnen. Ein positives Tun scheidet in diesem Fall

aus. In Betracht kommt lediglich ein pflichtwidriges Unterlassen bei einer Garantenstellung. C müßte demnach eine spezielle Schutzpflicht für das Eigentum, eine Rechtspflicht zur Verhinderung des Diebstahls gegenüber B gehabt haben. Dies ist fraglich. Zunächst ist die Stellung des C in bezug auf die DB AG zu prüfen.

Exkurs: C – DB AG

Wie sich aus dem Sachverhalt ergibt, ist C bei der DB AG beschäftigt. Zu klären ist jedoch seine genaue arbeitsrechtliche Stellung. Den Arbeitsvertrag charakterisieren folgende Merkmale:

- a) **Privatrechtlicher Vertrag:** Ein solcher Vertrag ist regelmäßig gegeben. Er scheidet aus bei „Unfreien“, Beamten, Richtern Soldaten, Zivildienstleistenden, Familienangehörigen. C gehört zu keiner dieser Gruppen. Von einem privatrechtlichen Vertrag ist demnach auszugehen.
- b) **Leistung von entgeltlichen Diensten:** C erhält für seine Dienste einen Tariflohn. Er leistet somit entgeltliche Dienste.
- c) **Dienstleistung für einen anderen:** Ein Arbeitsvertrag beinhaltet die Übernahme einer fremdbestimmten Tätigkeit. So darf die Dienstleistung nicht für ein gemeinsames Unternehmen erfolgen. C verrichtet seine Tätigkeit für die DB AG, zu der er ansonsten in keiner Beziehung steht. Er verrichtet somit eine Dienstleistung für einen anderen.
- d) **Unselbständige Tätigkeit:** Es muß sich um unselbständige Dienste handeln. Hinsichtlich der Unselbständigkeit unterscheidet sich der Arbeitsvertrag vom selbständigen Dienstvertrag. Dieser wird von selbständigen Gewerbetreibenden und freiberuflich Tätigen abgeschlossen. Der Arbeitnehmer hingegen unterliegt hinsichtlich der Ausführung der Arbeit den Weisungen des Arbeitgebers. Der Selbständige dagegen verfügt im wesentlichen frei über seine Tätigkeit und Arbeitszeit. C transportiert die Güter im eigenen PKW und ist in der Art und Weise des Transport und der

Sicherung der Güter frei. Zudem erhält er den hälftigen Anteil an den Einnahmen des sog. Rollgeldes. Rollgeld ist das Entgelt des Rollführunternehmers für die Zuführung eines Gutes an den Empfänger; geregelt im Rollführvertrag. All dies spricht für eine gewisse Selbständigkeit des C. Er könnte entweder Rollführunternehmer, Franchiseunternehmer oder ähnliches sein. Die Annahme einer Selbständigkeit des C scheidet jedoch daran, daß C keine eigenen Transportverträge abschließt und den Weisungen und Instruktionen der DB AG unterliegt. Die Hälfte des Rollgeldes erhält als Überstundenausgleich und für die Benutzung des eigenen Fahrzeugs erhält alle Kosten ersetzt und eine zusätzliche Abnutzungsentschädigung. C verrichtet somit eine unselbständige Tätigkeit.

- e) **Tätigkeit in persönlicher Abhängigkeit:** Für das Vorliegen eines Arbeitsverhältnisses kommt es nicht auf eine wirtschaftliche, sondern auf eine persönliche Abhängigkeit an. C unterliegt den Weisungen der DB AG; außerdem werden seine Sozialabgaben und Steuern von der DB AG abgeführt, was neben einer wirtschaftlichen Abhängigkeit auch eine persönliche Abhängigkeit zum Ausdruck bringt.
- f) **Zwischenergebnis: Demnach ist zwischen C und der DB AG ein Arbeitsverhältnis gegeben: C ist Arbeitnehmer und die DB AG sein Arbeitgeber**

Eine allgemeine Rechtspflicht, fremdes Eigentum gegen Gefahren zu schützen und vor Diebstahl oder Beschädigung zu bewahren, besteht nicht. Ob eine vertragliche Obhutspflicht für fremdes Eigentum ausreicht, im Falle ihrer Verletzung durch Unterlassen, Schadensersatzansprüche des Eigentümers aus unerlaubter Handlung zu begründen, kann dahingestellt bleiben. C selbst stand in keinen vertraglichen Beziehungen zu dem Eigentümer B. Seine Verpflichtung das Gut zu befördern und zu sichern, beruhte auf dem Arbeitsvertrag zwischen ihm und der DB AG . Dieser

begründete Vertragspflichten des C nur gegenüber der DB AG, nicht aber gegenüber B. Eine Deliktshaftung des C scheidet hier somit daran, daß in seiner Person die Voraussetzungen einer Verkehrspflichtverletzung nicht erfüllt sind. Der BGH führt außerdem an, daß eine allgemeine berufliche Pflicht, deren Verletzung auch außerhalb vertraglicher Beziehungen zum Schadensersatz verpflichtet, nur bei Personen bestehe, die beruflich oder im gewerblichen Leben eine gewisse selbständige Stellung erlangt haben; die außervertragliche Haftung wegen Verletzung beruflicher und gewerblicher Verkehrspflichten sei deshalb auf Unternehmer mit einer gewissen Selbständigkeit zu begrenzen. Dieser Ansicht ist im Ergebnis nicht zuzustimmen. So führt Canaris zutreffend aus, daß eine solche Begrenzung unzulässig und dogmatisch falsch ist. Wird z.B. ein Hilfsarbeiter bei der Durchführung einer gefährlichen Maßnahme damit betraut, Dritte vor Gefahr zu bewahren, so trifft diesen zweifellos eine Garantenpflicht gegenüber Dritten, für deren Verletzung er persönlich einzustehen hat. Die Übernahmehaftung, so Canaris weiter, müsse klar von einer angeblichen Berufshaftung unterschieden werden.

3. Ergebnis: B hat gegen C keinen Anspruch auf Schadensersatz aus § 823.

II. B könnte gegen die DB AG einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 831 haben.

Voraussetzungen:

1. **Verrichtungsgehilfe:** C müßte Verrichtungsgehilfe der DB AG sein. „Zu einer Verrichtung bestellt ist, wem von einem anderen, von dessen Weisungen er mehr oder minder abhängig ist, eine Tätigkeit übertragen worden ist. Diese kann tatsächlichen oder rechtlichen Charakter, entgeltlich oder unentgeltlich, dauernd oder vorübergehend, niederer oder höherer Art sein, und die Bestellung

kann sich auf einen ganzen Geschäftskreis oder eine einzelne Tätigkeit beziehen“. Das zentrale Kriterium ist hier das Weisungsrecht des Geschäftsherrn, weil sich darin die Zuordnung des Gehilfen zu dessen Herrschaftssphäre manifestiert. Demgegenüber ist ein selbständiger Unternehmer, der für einen anderen tätig wird, grundsätzlich nicht dessen Verrichtungsgehilfe iSv von § 831. In der Bedeutung der Weisungsgebundenheit liegt der wichtigste Unterschied gegenüber dem Begriff des Erfüllungsgehilfen iSv § 278. Wie bereits angeführt, unterliegt C als Arbeitnehmer der DB AG deren Weisungen und ist an sie gebunden. Er ist somit in bezug auf die Beförderung der Pelze als Verrichtungsgehilfe iSv § 831 anzusehen.

2. Tatbestandsmäßige und rechtswidrige unerlaubte Handlung: §

Des weiteren setzt § 831 I 1 eine widerrechtliche Schadenszufügung durch den Gehilfen voraus. Nur ein solcher Schaden kommt in Betracht, der dadurch entstanden ist, daß der Gehilfe den Tatbestand einer der allgemeinen Haftungsnormen der §§ 823 ff. erfüllt hat. C hat jedoch, wie bereits geklärt, keine solche Schadenszufügung begangen, da er keine Verkehrspflicht hatte, das fremde Eigentum des B zu schützen. Das Bundesarbeitsgericht hat diesen Problem aber rekonstruiert. Die Verkehrssicherungspflichten des Arbeitgebers sind danach nicht auf Arbeitnehmer haftungsbefreiend delegierbare deliktische Verhaltenspflichten des Arbeitgebers. Der weisungsabhängige Arbeitnehmer, der zur Erfüllung dieser deliktischen Verhaltenspflichten beschäftigt wird, verletzt, wenn er in Ausführung seines Arbeitsauftrages fehlsam handelt, die Verkehrspflicht seines Arbeitgebers. Er verhält sich arbeitsvertragswidrig, aber nicht selbst widerrechtlich iSv der §§ 823 ff. Lediglich sein Fehlverhalten wird dem Geschäftsherrn als eigene Pflichtwidrigkeit zugerechnet. Die DB AG wird also, obwohl der Verrichtungsgehilfe C keine tatbestandsmäßige widerrechtliche Handlung iS der §§ 823 ff. begangen hat, von der Haftung aus § 831 nicht befreit. Allerdings ist es sachgerecht – und wird auch so von

der Rechtsprechung praktiziert – diese Fälle unter § 823 I zu subsumieren, zumal zwischen § 831 und § 823 eine Anspruchskonkurrenz vorliegt.

3. Ergebnis: B hat gegen die DB AG keinen Schadensersatzanspruch aus § 831, da dieser aus Gründen der Zweckmäßigkeit unter § 823 I subsumiert wird.

III. B könnte gegen die DB AG einen Schadensersatzanspruch aus § 823 haben.

Voraussetzung:

1. **Rechtsgutsverletzung:** Eine Rechtsgutsverletzung ist, wie bereits dargestellt, gegeben. Das Eigentumsrecht des B an den 4 Pelzen wurde verletzt.
2. **Verletzungshandlung / Unterlassen:** Die Verletzungshandlung könnte in einem positiven Tun oder in einem Unterlassen bei einer Garantenpflicht bestehen. Positives Tun scheidet für die DB AG aus; das Handeln des Diebs / der Diebe kann der DB AG nicht als eigene unerlaubte Handlung zugerechnet werden. In Betracht kommt jedoch ein Unterlassen. Die DB AG hat als Unternehmen Verkehrssicherungspflichten; sie hat dafür Sorge zu tragen, daß niemand in dem von ihr kontrollierten Bereich einen Schaden erleidet. Diese Verkehrssicherungspflichten sind bis auf eine Restverantwortung, die als sekundäre Verkehrssicherungspflichten bezeichnet werden, haftungsbefreiend delegierbar. Aus diesen sekundären Verkehrssicherungspflichten entwickelte sich der Grundsatz der betrieblichen Organisationspflicht. Da es sich aber bei dem Verhältnis zwischen C und der DB AG um einen Arbeitsvertrag handelt, ist der haftungsrechtliche Umweg über die Verletzung einer sekundären Verkehrssicherungspflicht nicht notwendig. Jegliche Verkehrssicherungspflichten sind nicht haftungsbefreiend auf den Arbeitnehmer delegierbar. Die betriebliche Organisationspflicht wird zu einer bloßen Obliegenheit

des Unternehmers, seinen jeweiligen Funktionsbereich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien so zu organisieren, daß schuldhaftes Fehlverhalten seiner Arbeitnehmer so weit wie möglich ausgeschlossen wird. Da C im Verhältnis zur DB AG deren Arbeitnehmer war, hatte diese die Pflicht, den Funktionsbereich des C so zu organisieren, daß schuldhaftes Verhalten des C so weit wie möglich ausgeschlossen wird. Indem die DB AG den C jedoch weder kontrollierte noch ihm Vorschriften über die genaue Art und Weise des Transports sowie über die Sicherung der Ladung machte, hat sie diese Pflicht verletzt. Eine Garantenstellung für das fremde Vermögen des B hatte sie aufgrund des mit ihm abgeschlossenen Frachtvertrags. Somit hat die DB AG eine tatbestandsmäßige Verletzungshandlung iSv von § 823 durch Unterlassen begangen.

3. **Haftungsbegründende Kausalität:** Zwischen der Verletzungshandlung des DB AG und dem Diebstahl der Pelze als Rechtsgutsverletzung muß ein kausaler Zusammenhang bestehen. Da die Verletzungshandlung in einem Unterlassen bestand, müßte demnach ein pflichtgemäßes Handeln die Rechtsgutsverletzung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit verhindert haben. Hätte die DB AG – auch unter dem Gesichtspunkt des Massenbetriebes - dem C pflichtgemäß vorgeschrieben, wie er die Transportgüter zu transportieren und zu sichern hätte und dies nach Möglichkeiten durch Kontrollen überprüft, so hätte der Diebstahl weitestgehend ausgeschlossen werden können. Es ist davon auszugehen, daß C als pflichtbewußter Arbeitnehmer etwaige Vorschriften dieser Art beachtet hätte und als Resultat daraus, auch die Hecktür verschlossen oder zumindest das unverschlossene Fahrzeug im Blickwinkel behalten hätte.
4. **Rechtswidrigkeit:** Etwaige Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich. Die DB AG handelte rechtswidrig.
5. **Verschulden:** Ein Verschulden der DB AG nach § 276 ist zu bejahen. Sie handelte zumindest leicht fahrlässig.

- 6. Schaden:** B müßte durch die Rechtsgutsverletzung einen Schaden erlitten haben. Dies ist zu verneinen, da B, wie anhand einer Sachverhaltsauslegung aufgezeigt wurde, den Kaufpreis bereits erhalten hat. **Hilfsgutachten:** Auch wenn er den Kaufpreis noch nicht erhalten hätte, wäre ein Schaden seinerseits zu verneinen, da B aufgrund des Übergangs der Preisgefahr wegen des Versandungskaufes einen Anspruch auf volle Kaufpreiszahlung gehabt hätte gemäß der §§ 433, 447. Der Schaden ist somit zunächst auf der Seite des Käufers A entstanden, da dieser bereits den vollen Kaufpreis entrichtet hatte, aber nur 4 der 8 Pelzmäntel erhielt. A steht jedoch kein Anspruch aus § 823 gegen die DB AG zu, da diese kein Rechtsgut des A verletzt; die Pelze waren zum Zeitpunkt des Diebstahls noch Eigentum des B. Hier ist also der Schaden bei einem Dritten entstanden, der selbst keinen Anspruch aus § 823 gegen den Schädiger hat. Ergebnis wäre, daß die DB AG als Schädiger keinen Schadensersatz leisten müßte. Dies ist unbillig.
- 7. Drittschadensliquidation:** In diesem Fall könnte die von der Rechtsprechung und Lehre entwickelte Drittschadensliquidation zugelassen sein.
- a) Haftungsbegründender Tatbestand:** Voraussetzung dafür ist zunächst, daß in der Person des Anspruchstellers ein haftungsbegründender Tatbestand verwirklicht ist und daß ihm selbst kein Schaden entstanden ist. Dies ist hier der Fall. B könnte somit als Anspruchsinhaber den Schaden des A selbst geltend machen, liquidieren.
- b) Keine eigenen Ansprüche:** Voraussetzung für die Zulassung einer Drittschadensliquidation ist jedoch auch, daß dem Dritten A nicht bereits eigene Ansprüche auf Schadensersatz zustehen. A hat aber die Schadensersatzansprüche aus der EVO. In der Regel müßte jetzt die Anwendbarkeit der Drittschadensliquidation abgelehnt werden. Dies erscheint jedoch unbillig. Der Schadensersatzanspruch, den A selbst aus §§ 82, 91 EVO hat richtet sich in seiner Höhe, wie bereits ausgeführt, auf ca. maximal DM 4.000,-. A bzw. D hat aber durch

das Verschulden der DB AG einen Schaden von DM 8.000,- erlitten (eigentlich DM 6.000,-). Würde man in diesem Fall die Drittschadensliquidation nicht zulassen – im Ergebnis dann auch bei jeder ähnlich gelagerten Fallgruppe – so bliebe A bzw. D ohne jegliches eigenes Verschulden ein ganz erheblicher Schaden. Dies ist unbillig und ungerecht. Folglich darf die Drittschadensliquidation in diesem Fall nicht daran scheitern, daß A bereits eigene Ansprüche gegen die DB AG aus der EVO hat.

- c) **Zufällige Schadensverlagerung:** Weitere Voraussetzung der Drittschadensliquidation ist das Vorliegen einer zufälligen Schadensverlagerung. Die Drittschadensliquidation darf nicht zu einer Risikosteigerung auf der Seite des Schuldners führen. Daher ist die Liquidation eines Drittinteresses nur in einigen Fallgruppen zulässig. Der Versandungskauf ist anerkannte Fallgruppe der Drittschadensliquidation.
8. **Rechtsfolge der Drittschadensliquidation:** A bzw. D kann nach § 281 Herausgabe des Schadensersatzes bzw. schon vorher Abtretung des Schadensersatzanspruches von B verlangen.
9. **Abtretung:** Dieser Anspruch geht cessio legis gemäß § 67 I 1 auf D über, da diese bereits A den vollen Schaden ersetzt hat.
- 10. Ergebnis:** D hat aufgrund der verschuldeten Rechtsgutsverletzung der DB AG und der anwendbaren Drittschadensliquidation einen Anspruch auf vollen Schadensersatz gegen die DB AG aus § 823.

D. Ansprüche aus dem Arbeitsvertrag zwischen der DB AG und C

- I. Die DB AG könnte gegen C einen Anspruch aus pVV des Arbeitsvertrages haben.

1. **Arbeitsvertrag:** Zwischen der DB AG und C besteht, wie bereits ausgeführt, ein Arbeitsvertrag-
2. **Schaden:** Der Arbeitgeber muß einen Schaden ausweisen. Dieser ist hier für die DB AG gegeben. Sie ist durch das Verhalten des C Schadensersatzansprüchen aus der EVO ausgesetzt.
3. **Schuldhaftes Schlechtleistung:** Der Arbeitgeber kann vom Arbeitnehmer Ersatz des Schadens verlangen der ihm durch eine schuldhaftes Schlechtleistung des Arbeitnehmers entstanden ist. Schlechtleistungen sind alle Pflichtverletzungen des Arbeitnehmers mit Ausnahme der verspäteten Leistung und der Nichtleistung. Im Falle schuldhafter Schlechtleistung ist der Arbeitnehmer aus pVV Schadensersatzpflichtig. C handelte, wie beschrieben, schuldhaft in bezug auf die mangelnde Sicherung der Pelze. Eine Schlechtleistung ist gegeben.
4. **Verschuldensmaßstab:** Als Verschulden des Arbeitnehmers kommen Vorsatz und Fahrlässigkeit in Betracht. C handelte grob fahrlässig.
5. **Einschränkung der Arbeitnehmerhaftung:** Bisher müßte der Arbeitnehmer bei jedem Verschulden dem Arbeitgeber den Schaden voll ersetzen. Dies ist unbillig. Das Verschulden des Arbeitnehmers kann zudem, wie im vorliegenden Fall zu einem unverhältnismäßig hohen Schaden führen; durch dessen Ersatz ist der Arbeitnehmer der Gefahr eines wirtschaftlichen Ruins ausgesetzt. Deshalb wird allgemein eine Haftungsbeschränkung dem Grunde und der Höhe nach befürwortet. Wünschenswerte Ergebnisse lassen sich aus dem geltenden Recht nur schwer herleiten. Es bestehen verschiedene Ansätze:
 - a) **Kein Tatbestand:** Ein Minderheit versuchte die Haftungsbeschränkung damit zu begründen, daß bereits der Tatbestand einer zum Schadensersatz verpflichtenden Handlung verneint wird. Dies ist unzutreffend und zudem unbillig dem Arbeitgeber gegenüber.

- b) **Betriebsrisiko:** Zudem wird überwiegend der Gesichtspunkt des Betriebsrisikos bemüht, um den Arbeitgeber ganz oder teilweise mit dem vom Arbeitgeber verursachten Schaden zu belasten. Dies paßt jedoch z.B. nicht, wenn die Zurechnung eines vom Arbeitnehmer verursachten Schadens in Rede steht.
 - c) **Risikoverteilung:** Letztlich ist eine angemessene und billige Risikoverteilung notwendig. Der finanziell schlechter gestellte Arbeitnehmer darf nicht ruiniert werden. Die Haftungsbeschränkung des Arbeitnehmers beruht somit auf Billigkeits- oder Gerechtigkeitsüberlegungen.
- 6. Voraussetzungen für eine Haftungsbeschränkung:** Eine Haftungsbeschränkung griff nach der früheren Rechtsprechung nur bei einer gefahrgeneigten oder auch schadensgeneigten Arbeit ein. Eine Tätigkeit galt dann als gefahrgeneigt., wenn die Eigenart der vom Arbeitnehmer zu leistenden Dienste die Wahrscheinlichkeit einer Fehlerbegehung mit sich bringt. Die neuere Rechtsprechung setzt nun jedoch nicht mehr die Gefahrgeneigtheit der Arbeit voraus. Ausreichend soll sein, daß der Arbeitnehmer den Schaden durch eine betriebliche Tätigkeit verursacht hat. Der Begriff der Gefahrgeneigtheit ist hier jedoch bedeutungslos, da die Tätigkeit des C nur so lange gefahrgeneigt war, wie er sein Fahrzeug durch den Straßenverkehr steuerte. Der maßgebliche Zeitpunkt in diesem Fall liegt hier aber in einem Augenblick des „Stillstands“; C hat das Fahrzeug verlassen, um Güter zuzustellen – dies kann nicht als gefahrgeneigte Tätigkeit angesehen werden. C verursacht den Schaden durch eine betriebliche Tätigkeit, was für eine Haftungsbeschränkung ausreichend ist.
- 7. Umfang der Haftungsbeschränkung:** Die neueste Rechtsprechung hat nur die Voraussetzung, nicht aber den Umfang der Haftungsbeschränkung geändert. Dieses Ergebnis hängt maßgeblich vom Grad des Verschuldens des Arbeitnehmers ab.
- a) Bei leichter Fahrlässigkeit ist der Arbeitnehmer nicht schadensersatzpflichtig.

- b) Bei Vorsatz und in der Regel auch bei grober Fahrlässigkeit muß der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber den vollen Schaden ersetzen.
- c) Bei mittlerer Fahrlässigkeit kommt es meist zu einer Aufteilung des Schadens.

C handelte, wie bereits ausgearbeitet, grob fahrlässig. Er müßte demnach der DB AG den vollen Schaden ersetzen. Dies erscheint unbillig, angesichts des relativ hohen Schaden und dem wahrscheinlich nicht übermäßig großen Lohns des C. In welchem Umfang die Haftung des Arbeitnehmers eingeschränkt ist, hängt jedoch auch von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab. Ausnahmsweise ist die Haftung des Arbeitnehmers auch bei grob fahrlässigem Verhalten beschränkt. Das kommt in Betracht, wenn der Arbeitgeber durch eigenes Verhalten das Schadensrisiko erhöht hat. Im vorliegenden Fall hat die DB AG durch ihr Verhalten das Schadensrisiko nicht nur erhöht, sondern auch mitverschuldet. Eine Aufteilung des Schadens ist somit möglich und bietet eine gerechte Lösung.

8. Ergebnis: Die DB AG hat gegen C einen Anspruch auf eine Teilübernahme des Schadens aus pVV in bezug auf den Arbeitsvertrag.

E. Gesamtergebnis

- 1. D hat gegen die DB AG Ansprüche auf Schadensersatz aus den §§ 82, 85 EVO, den §§ 82, 91 EVO und aus § 823**
- 2. Die DB AG hat gegen C einen Anspruch auf Teilübernahme des Schadens aus pVV des Arbeitsvertrages.**

Versicherung

Hiermit versichere ich, daß ich diese Hausarbeit allein und ohne fremde Hilfe angefertigt habe.