

108. Bedeutung der Bestimmung des § 1 Abs. 2 des durch Reichsgesetz vom 30. April 1920 genehmigten Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, wonach das Reich das Eisenbahnunternehmen jedes Landes als Ganzes mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten übernimmt.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 22. März 1923 i. S. R. (Rl.) w. Bayer. Staat u. Deutsches Reich (Bekl.). VI 489/22.

I. Landgericht München I. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Zm Jahre 1918 war von der Station Schleißheim der bayerischen Staatseisenbahn ein Militärgeleis zur Munitionsanstalt an der Staatsstraße München-Ingolstadt mit Abzweigungen nach der Fliegerstation Schleißheim gelegt worden. Über die Unterhaltung und Benutzung hatten die Verwaltung der Staatseisenbahnen und die Militärverwaltung eine Vereinbarung getroffen.

Der Sohn der Klägerin, der damals der Betriebskompagnie der Fliegerabteilung Schleißheim angehörte, benutzte am 22. März 1919 ein militärisches Lastauto, das von Schleißheim nach München zurückfuhr. Als dieses bei Posten 8, wo die Staatsbahn dicht neben dem Militärgeleise herläuft, die Bahn überquerte, wurde es von einem Militärzug erfasst. R. wurde getötet.

Klägerin erhob in erster Linie aus dem RSpfG., dann aber auch aus Verschulden der Beklagten nach Art. 58 UG z. BGG. Schadensersatzansprüche. Sie verlangte Ersatz der Beerdigungskosten und Feststellung, daß Beklagte verpflichtet seien, ihr Schadensersatz so weit zu leisten, als der Getötete, der ihr gegenüber unterhaltspflichtig gewesen, ihr gegenüber während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zum Unterhalte verpflichtet gewesen sein würde.

Gegen das der Klage stattgebende Urteil des Landgerichts legten der bayerische Fiskus und der Reichseisenbahnfiskus, sowie der Vertreter der Militärverwaltung namens des bayerischen Staatsärars Berufung ein.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung des bayerischen Staates zurückgewiesen, die des Reichs als unzulässig verworfen.

Die Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß sowohl die Militär-, als auch die Eisenbahnverwaltung zur Vertretung des bayerischen Staates legitimiert seien. Wenn auch beide als Vertretungen des Fiskus in Anspruch genommen seien und in der Lage sein müßten, im Prozesse tätig zu werden, so handle es sich gleichwohl um eine Berufung des bayerischen Staates.

Dieser habe auch die Bahn im Sinne des § 1 RVO. betrieben, gleichgültig, ob die die Betriebsbehandlungen ausübenden Organe der bayerischen Militärverwaltung, der Eisenbahnverwaltung oder beiden angehört hätten. Die Vereinbarung über die Benutzung und Unterhaltung des Militärgleises ergebe, daß es sich hierbei um eine Angelegenheit gehandelt habe, an der sowohl die Eisenbahn- als auch die Militärverwaltung beteiligt gewesen seien. Zu ihrer Vertretung seien die in Anspruch genommenen Stellen zuständig. Sachlich sei die Berufung unbegründet. Der mit dem Reichsgesetze vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) und dem bayerischen Gesetz vom 30. März 1920 (GVBl. S. 173) genehmigte Staatsvertrag über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich sei zur Sache ohne Belang. Danach gingen zwar alle mit dem Eisenbahnunternehmen verbundenen Pflichten auf das Reich über, aber diese Bestimmung habe nur Bedeutung für das Verhältnis der Vertragsschließenden untereinander, wie sich durch Vergleichung des Satzes 1 mit Satz 2 des § 1 Abs. 2 des Staatsvertrags ergebe, der bestimme, inwieweit die Übernahme gegen Dritte wirke, diese Wirkung aber auf Verhältnisse aus laufenden Verträgen beschränke.

Ohne Belang für die Entscheidung sei auch das Reichsverforgungsgesetz vom 12. Mai 1920 (RGBl. S. 989). Nach dessen § 86 hätten allerdings die nach ihm versorgungsberechtigten Personen gegen das Reich nur die auf dem RVerföG. beruhenden Ansprüche. Hier handle es sich aber um einen Anspruch gegen den bayerischen Staat. Der Reichsfiskus sei nicht formell Prozeßpartei und könne deshalb ein Rechtsmittel nicht einlegen; seine Berufung sei unzulässig.

Welche Stellung das Reich und der bayerische Staat im Rechtsstreite und zu den Ansprüchen der Klägerin einnehmen, ist zu entnehmen aus dem Staatsvertrage, insbesondere § 1 Abs. 2, der besagt: „Das Reich übernimmt das Eisenbahnunternehmen jedes Landes als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten. Der Eintritt des Reichs in die laufenden Verträge hat Rechtswirkung gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern der Länder.“

Daraus ergibt sich zunächst, daß die Eisenbahnen des Staates Bayern, gleichgültig, ob sie von dem Eisenbahn- oder Militärfiskus oder von einer anderen Verwaltungsstelle betrieben worden sind, also auch die hier in Betracht kommende Haupt- und die an sie angeschlossene Militärstrecke mit dem 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs übergegangen sind. Die Bedeutung des weiteren Inhalts der Bestimmung ist aus dem Zwecke zu entnehmen, den man mit dem Abschlusse des Staatsvertrags verfolgt hat. Hierzu ist zu bemerken: Der durch den Zusammenbruch und die Umwälzung von 1918 gelockerte Verband des

Reichs ließ es politisch und staatsrechtlich notwendig erscheinen, die einzelnen Staaten unter sich und mit dem Reiche fester zusammenzuschließen, die Reichseinheit zu fördern und die Reichsgewalt zu stärken. Als ein geeignetes Mittel hierzu kam u. a. die Übernahme einzelner Verwaltungsaufgaben, wie z. B. des Finanz- und Verkehrswesens, durch das Reich in Betracht und zwar in der Weise, daß sie unter Aufhebung der Selbständigkeit der Länder auf diesen Gebieten als Hoheitsrechte auf das Reich übertragen wurden. Insbesondere hielt man die bisherige Zersplitterung des Verkehrswesens weder politisch noch wirtschaftlich länger für erträglich und die Vereinigung der auf ihre Befreiung hinielenden Aufgaben in einer Hand, der des Reichs, zwecks einheitlicher und selbständiger Durchführung und Regelung des Verkehrs für geboten. In den Vordergrund trat der bereits in früheren Jahren erwogene Gedanke der Übernahme der Eisenbahnen der Länder auf das Reich und fand seinen Niederschlag in den Art. 89 fgg., 171 R.V. dahin, daß die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reichs übernommen und von ihm als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet werden sollten. Damit sollten auch die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, auf das Reich übergehen. Als Übernahmetermin war zunächst der 1. April 1921 vorgesehen. Aus grundsätzlich nichts ändernden und deshalb hier nicht näher zu erörternden Gründen — z. B. Übergang der Steuerhoheit auf das Reich mit dem 1. April 1920 und Verkehrsschwierigkeiten im Herbst 1919 — wurde nachträglich die Übernahme auf den 1. April 1920 festgelegt und mit Wirkung von diesem Tage vollzogen.

Mit dem Übergange der Eisenbahnen auf das Reich sollte also ein scharfer Trennungsstrich zwischen der Zeit vor und nach ihm gezogen werden. Zwar sollten die einzelnen Unternehmen weitergeführt werden, aber sie sollten jeweils als Ganzes, d. h. wie sie am Stichtage lagen und standen, der Verfügungsgewalt der Länder entzogen und alle zusammengefaßt als eine Verkehrseinrichtung der des Reichs unterstellt werden. Aber nicht etwa so, daß das Reich nun die einzelnen Verfügungsgewalten der sieben Eisenbahnländer nebeneinander in seiner Hand vereinigen sollte, sondern so, daß die einzelnen Gewalten in eine einzige zusammenfloßen, die dann von dem Reiche einheitlich als Verkehrshoheit ausgeübt werden sollte.

Dies bedeutete naturgemäß eine vollständige Ausschaltung der einzelnen Länder für die Zeit nach der Übernahme, mit der andererseits eine völlige Befreiung von sämtlichen am Übernahmetag vorhandenen Verpflichtungen Hand in Hand gehen mußte. Ansprüche an die Eisenbahnunternehmen der Länder gingen also mit der Übernahme und zwar mit befreiender Wirkung für die Länder ohne weiteres auf das Reich über.

Galt dieser in § 1 Abs. 2 StB. ausgesprochene Grundsatz zunächst nur für die Vertragsschließenden, so wurde ihm — was das Berufungsgericht verkannt hat — Wirkung gegen Dritte beigelegt durch die Bestimmung des Gesetzes vom 30. April 1920, daß der Vertrag unbeschadet seiner Eigenschaft als Vertrag mit Wirkung vom 1. April 1920 als Gesetz in Kraft treten solle. Danach konnten auch Dritte von diesem Tage ab Ansprüche nur noch gegen das Reich erheben, es allein war für sie, auch wenn sie bereits vor der Übernahme entstanden waren, passiv legitimiert.

Hiernach konnte der mit vorliegender Klage vor dem 1. April 1920 erhobene und auf einen Betriebsunfall gestützte Anspruch der Klägerin nach dem 1. April 1920 nicht mehr gegen den Staat Bayern, sondern nur noch gegen das Reich verfolgt werden und dieses war berechtigt, als Rechtsnachfolger des ursprünglichen, nicht mehr passiv legitimierten Beklagten als Hauptpartei in den Prozeß einzutreten. Einer Einwilligung der Klägerin hierzu bedurfte es nicht. Seinen Eintritt in den Rechtsstreit hat das Reich rechtswirksam dadurch erklärt, daß es gegen das Urteil des Landgerichts Berufung eingelegt hat. Damit war es Partei geworden und die Auffassung des Berufungsgerichts, die Berufung sei nicht zulässig, weil es nicht formell Prozeßpartei sei, ist irrig.