

44. 1. Inwieweit ist im Verfahren nach § 42 des preussischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. 505) der ordentliche Rechtsweg zulässig?

2. Welche Erklärungen hat der Staat bei der Durchführung dieses Verfahrens abzugeben?

G. B. G. § 13.

VII. Zivilsenat. Ur. v. 9. Juli 1929 i. S. Deutsches Reich (kl.)
w. B.-F. er Eisenbahngesellschaft Akt.-Ges. (Bekl.). VII 487/28.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht baselbst.

Durch landesherrliche Konzessionsurkunde vom 16. Dezember 1885 wurde der damals gegründeten verflagten Gesellschaft das Recht zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von B. nach F. verliehen. Durch eine weitere landesherrliche Konzessionsurkunde vom 28. Juni 1901 wurde ihr die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von S. nach L. gestattet. Die Beklagte hat seitdem diese Eisenbahnstrecken betrieben.

Am 26. August 1924 richtete der Reichsverkehrsminister an die Beklagte folgendes Schreiben:

„Gemäß § 42 Ziffer 3 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 kündige ich hiermit an, daß ich beabsichtige, die B.-F. er Eisenbahn-Gesellschaft zum 1. September 1925 für das Deutsche Reich zu erwerben. Wegen der Feststellung des Kaufpreises und der Übernahmehedingungen, die auf Grund des Gesetzes vom 3. November 1838 und der Konzessionsurkunden zu berechnen sind, sehe ich den Vorschlägen der Gesellschaft entgegen.“

Auf ein Ersuchen des Reichsverkehrsministers richtete sodann der preussische Minister für Handel und Gewerbe an den Reichsverkehrsminister folgendes Schreiben vom 10. September 1924, eingegangen am 13. September 1924:

„Das durch die Konzessionsurkunde vom 16. Dezember 1885 und das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 der Preussischen Staatsregierung vorbehaltenes Recht, das Eigentum der B.-F. er Eisenbahn-Gesellschaft mit allem Zubehör zu erwerben, übertrage ich im Namen der Preussischen Staats-

regierung entsprechend dem von dort gemäß Art. 89 Abs. 2 der Reichsverfassung ausgesprochenen Verlangen auf das Reich.“

Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 übertrug der Reichsverkehrsminister für das Deutsche Reich gemäß § 5 jenes Gesetzes das Recht zum Betrieb der Eisenbahnen der Beklagten auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Diese trat in Verhandlungen mit der Beklagten wegen der Übernahme ihres Eisenbahnunternehmens, insbesondere wegen der Höhe der zu zahlenden Entschädigung. Es fand in Berlin am 18. Dezember 1924 eine mündliche Verhandlung zwischen den Beteiligten statt, an die sich schriftliche Erörterungen angeschlossen; eine Einigung kam nicht zustande. Am 1. Februar 1927 erklärte der Rechtsbeistand der Beklagten durch Schreiben an die Reichsbahn-Gesellschaft, daß die rechtliche Wirksamkeit des Ankündigungsschreibens vom 26. August 1924 und der darin enthaltenen Festsetzung des Übernahmetermins auf den 1. September 1925 aus näher angegebenen Gründen bestritten werde.

Mit der am 4. April 1927 eingereichten Klage verfolgt das klagende Deutsche Reich folgende Anträge:

1. festzustellen, daß die Beklagte auf Grund des ihr vom Reichsverkehrsminister unter dem 26. August 1924 übersandten Schreibens zur Übergabe der von ihr betriebenen Privateisenbahn verpflichtet ist, und daß als Übernahmetermin gemäß dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 der 1. September 1925 anzunehmen ist;
2. festzustellen, daß der Entschädigung gemäß § 42 Nr. 4a des vorgenannten Gesetzes der Gesamtbetrag derjenigen Dividenden zugrunde zu legen ist, die für die Geschäftsjahre 1920/21, 1921/22, 1922/23, 1923/24, 1924/25 zur Ausschüttung gelangt sind;
3. festzustellen, daß die Umrechnung der in Papiermark gezahlten Dividendenbeträge der Geschäftsjahre 1920/21, 1921/22, 1922/23 gemäß der Tabelle des Aufwertungsgesetzes unter Zugrundelegung des Tages, an dem die Generalversammlung die Bilanz genehmigt und die Gewinnverteilung beschlossen hat, als Stichtages zu erfolgen hat;
4. hilfsweise: an Stelle des im Klageantrag zu 3 erwähnten Umrechnungsschlüssels zu bestimmen, auf welcher Grundlage die in Papiermark gezahlten Dividenden umzurechnen sind;

5. hilfsweise: die Beklagten zu beurteilen, die von ihr betriebene Eisenbahn dem Kläger zu überlassen, sobald die Beklagte gemäß den vorstehenden Grundsätzen entschädigt worden ist.

Die Beklagte hat den Antrag auf Klagenabweisung gestellt, dem das Landgericht entsprach. Der Kläger legte Berufung ein und fügte nunmehr, bei sonstiger Wiederholung seiner Anträge, noch den Hilfsantrag hinzu:

den Klaganträgen mit der Maßgabe stattzugeben, daß als Übernahmetermin der 19. Dezember 1925 festgesetzt wird.

Das Kammergericht wies die Berufung mit der Maßgabe zurück, daß die Klagenprüche zu 1 und 5 wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs abgewiesen werden.

Die Revision des Klägers blieb erfolglos.

Gründe:

I. Der Berufungsrichter verneint die Zulässigkeit des Rechtswegs für die Klaganträge zu 1 und 5. Er erwägt, die damit verfolgten Ansprüche stützten sich auf § 42 des preuß. Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (EisG.) in Verbindung mit der — sei es durch Gesetz, sei es durch Vertrag — erfolgten Übertragung der hieraus für den Preussischen Staat herzuleitenden Rechte auf das klagende Deutsche Reich. Das dort geordnete gesetzliche Erwerbsrecht des Staates könne als ein besonderes Enteignungsrecht angesehen werden; mithin sei im Anschluß an die Vorschriften der §§ 30 flg. des preuß. Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 und der §§ 36, 37 des preuß. Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 anzunehmen, daß der ordentliche Richter weder zur Entscheidung der Frage berufen sei, ob das Enteignungsrecht gegeben sei und ob die für seine Ausübung getroffenen Gesetzesvorschriften beachtet seien, noch auch zur Vollziehung der Enteignung. Aber selbst wenn man in dem staatlichen Erwerbsrecht aus § 42 EisG. eine Art von Heimfallrecht oder Zwangskaufrecht sehen wollte, handle es sich doch in jedem Fall um einen Ausfluß der Hoheitsrechte des Staates. Die Ausübung des Rechts sei ein Hoheitsakt des Staates, ebenso wie die Erteilung der Konzession für das Eisenbahnunternehmen. Somit kämen bei den Klaganträgen zu 1 und 5 öffentlichrechtliche Ansprüche in Betracht, denen der Rechtsweg grundsätzlich ver-

schlossen sei, sofern nicht ein im Gesetz besonders bestimmter Ausnahmefall vorliege. Das treffe hier nicht zu.

Die Revision bekämpft die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts. Diese ist jedoch grundsätzlich zu billigen. Insbesondere ist der Ansicht beizustimmen, daß bei der Beurteilung der Frage von einem weiteren Begriff des Enteignungsrechts auszugehen ist, der die im § 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 gesetzte Grenze weit überschreitet. Im § 4 I 11 des Allgemeinen Landrechts, das zur Zeit der Erlassung des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und auch noch an dem für die Beurteilung der Zulässigkeit des Rechtswegs maßgebenden Zeitpunkte der Erlassung des Gerichtsverfassungsgesetzes in Geltung stand, war ganz allgemein verordnet:

Auch der Staat ist Jemanden zum Verkaufe seiner Sache zu zwingen nur alsdann berechtigt, wenn es zum Wohl des gemeinen Wesens notwendig ist.

Nachdem dann dort in den folgenden Paragraphen eine Reihe von Einzelfällen erörtert sind, wird weiter vorgeschrieben:

§ 10. Ob der Fall einer Notwendigkeit des Verkaufs zum gemeinen Wohl vorhanden ist, bleibt der Beurteilung und Entscheidung des Oberhauptes des Staats vorbehalten.

§ 11. Über die Bestimmung des Preises aber soll dem bisherigen Eigentümer rechtliches Gehör nicht versagt werden.

Mit Recht bemerkt Stölzel (Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preußen, Berlin 1901 S. 262), daß in den angeführten Vorschriften des Landrechts in großen Zügen ausgesprochen ist, was noch heute Rechtens ist: über die Tatsache der Enteignung ist der Rechtsweg unzulässig, über die zu gewährende Entschädigung ist er zulässig. Daß aber die dem Staate im § 42 EifG. offenbar zur Förderung des gemeinen Wohles beigelegte Befugnis ein Enteignungsrecht in dem weiten Sinne der §§ 4, 10, 11 ALR. I 11 darstellt, kann nicht mit Zug bezweifelt werden. Der erste Absatz des § 42 („Dem Staat bleibt vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen“) läßt dies mit Deutlichkeit erkennen. Daß hier und auch in den mitgeteilten landrechtlichen Vorschriften Ausdrücke gewählt sind, die auf einen Zwangskauf hindeuten, ist ohne Belang für die Frage der Zulässigkeit des Rechtswegs; um so mehr, als damals das Wort „enteignen“ noch nicht gebräuchlich war. Es kann deshalb unerörtert

bleiben, ob man das staatliche Recht aus § 42 EifG. theoretisch als Enteignungsrecht in dem engeren Sinne der neueren Enteignungsgesetze oder als ein besonderes Zwangskaufrecht aufzufassen hat. Entscheidend ist allein der Grundsatz der preussischen Gesetzgebung, daß in allen Fällen zwangsweiser Eigentumsentziehung durch den Staat der ordentliche Rechtsweg nur insoweit eröffnet ist, als es sich um die Bemessung der Entschädigung handelt. Damit stehen vollkommen im Einklang die Vorschriften der §§ 36, 37 der Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden vom 26. Dezember 1808 (vgl. Stölzel a. a. O. 50 und S. 395) und in der Kabinettsorder betreffend die genauere Beobachtung der Grenzen zwischen landeshoheitlichen und fiskalischen Rechtsverhältnissen vom 4. Dezember 1831 (Stölzel a. a. O. S. 50ffg. und S. 416ffg.), auf welche der Vorderrichter hingewiesen hat. Bei den Klageanträgen zu 1 und 5 handelt es sich aber nicht um die Höhe der Entschädigung, sondern sie haben die Vollziehung der Enteignung (oder des Zwangskaufes) selbst zum Gegenstand, im Wege der Feststellungs- und hilfsweise der Leistungs-klage.

Was die Revision gegen dieses Ergebnis einwendet, ist nicht von durchschlagender Bedeutung. Zunächst stellt sie in den Vordergrund, daß die Ausübung der dem Staate in § 42 EifG. eingeräumten Befugnis einen Widerruf der Konzession darstelle, die der Eisenbahnunternehmung vordem erteilt war, und sucht daraus rechtliche Folgerungen abzuleiten, wobei sie dem Berufungsrichter vorwirft, er scheide nicht zwischen dem öffentlichrechtlichen Verwaltungsakt (der Entziehung der Konzession) und der privatrechtlichen Wirkung dieses Verwaltungsakts auf das Unternehmen der Beklagten; auch prüfe er nicht, ob und in welcher Weise der öffentlichrechtliche Verwaltungsakt auf die privatrechtliche Stellung der Beklagten wirke und privatrechtliche Vorgänge zur Durchführung der erstrebten Rechtsänderung erfordere.

Diesem Gedankengang ist nicht zu folgen. Die Entziehung der der Eisenbahnunternehmung erteilten Konzession ist im Text des § 42 EifG. nicht erwähnt und bildet auch nicht seinen wesentlichen Inhalt. Ein — hier nicht weiter in Frage kommender — Fall der Entziehung (Verwirkung) der erteilten Konzession ist vielmehr in § 47 EifG. geregelt; dort wird als rechtliche Folge keineswegs der Übergang der Bahn in das Eigentum des Staates aufgestellt,

sondern öffentliche Versteigerung für Rechnung der Gesellschaft. So ist ja auch in sonstigen Fällen der Konzessionsentziehung, beispielsweise nach der Gewerbeordnung, niemals die Rechtsfolge festgesetzt, daß der Staat Eigentümer des Konzessionspflichtigen Betriebes werden soll. Es muß daher als schiefe Betrachtungsweise bezeichnet werden, wenn die Revision den § 42 EißG. so auffassen will, daß darin der Widerruf der Konzession geregelt sei, woraus die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft entspringe, ihr Eigentum dem Staate zu übertragen. Vielmehr ist die Festsetzung dieser dem staatlichen Enteignungsrecht entsprechenden Verpflichtung der hauptsächlichste Inhalt des § 42, und die Beenigung der Konzession erweist sich lediglich als eine nebensächliche Begleiterscheinung der Enteignung. Daß nach vollzogener Enteignung die Eisenbahngesellschaft von ihrer Konzession keinen Gebrauch mehr machen kann, ist derart selbstverständlich, daß der Gesetzgeber die Erwähnung dieser mehr tatsächlichen als rechtlichen Folge für unnötig erachtet hat. Es hieße aber dem Gesetz Gewalt antun, wenn man diesen offensichtlichen Zusammenhang von Ursache und Folgeerscheinung in sein Gegenteil umdeuten wollte. Damit erlebigen sich diese Beanstandungen der Revision.

Die Revision vertritt weiterhin den Standpunkt, der — im § 42 EißG. sowie in der Konzessionsurkunde vorgesehene — Übergang der zur Unternehmung der Beklagten gehörenden Sachwerte in das Eigentum des Staates sei als die Folge der Ausübung eines Heimfallsrechts anzusehen. Die Bezeichnung als Ankaufsrecht und der ganze Aufbau des Gesetzes sowie die Denkweise zur Zeit seiner Entstehung sprächen dafür, daß der Gesetzgeber von 1838 in erster Linie an einen in den Formen des Privatrechts sich vollziehenden Erwerb des Bahnunternehmens durch den Staat gedacht habe. Deshalb müßten bei der Beurteilung die vom Berufungsrichter herangezogenen Vorschriften des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 ausscheiden. Die Ausübung des Heimfallsrechts durch den Staat als öffentlichrechtlicher Akt unterliege zwar nicht der Nachprüfung des Gerichts, und ebensowenig sei im Rechtsweg zu erörtern, ob die Konzession der Beklagten infolge der „Ankündigungserklärung“ vom 26. August 1924 erloschen sei oder fortbestehe. Aber darauf sei das Klagebegehren nicht gerichtet, sondern die Klage verlange die Ausführung der Enteignung, indem

sie die Folgen des Heimfalls des Bahnunternehmens durch richterliches Urteil anerkannt und ausgesprochen sehen wolle; diese Folgen, nämlich die Übertragung der Gegenstände und Einrichtungen des Betriebes seien rein privatrechtlicher Art. Für die Durchführung des Heimfalls des Unternehmens enthalte das Eisenbahngesetz keine Vorschriften, und solche seien auch aus sonstigen Gesetzen nicht zu entnehmen. Also bleibe nur der ordentliche Rechtsweg, um die Vermögensrechte der Gesellschaft zu schützen.

Auch diese Darlegungen können nicht für zutreffend erachtet werden. Der im Zwangsweg verfolgbare Erwerb privaten Eigentums durch den Staat gegen vollständige Entschädigung ist Enteignung und nicht Heimfall. Die auch von der Revision herangezogene Entstehungsgeschichte des preuß. Eisenbahngesetzes (mitgeteilt bei Vohse, Zur Auslegung des § 42 EijG., im Archiv für Eisenbahnwesen 1928 S. 186ff.) ergibt, daß eine Minderheit des Staatsministeriums, die sich indes schließlich nicht durchzusetzen vermochte, dafür eintrat, neben dem „Ankaufsrecht“ des Staates noch eine Vorschrift in das Gesetz aufzunehmen, die „den unentgeltlichen Anheimgang der Eisenbahnen nach Verlauf von 90 Jahren in das Eigentum des Staates“ aussprach (Vohse a. a. O. S. 190, 191, 192). Der Gesetzgeber mußte also sehr wohl zwischen dem entgeltlichen Ankaufsrecht und dem unentgeltlichen Heimfall zu unterscheiden. Da der letztere keine Aufnahme in das Eisenbahngesetz gefunden hat, muß davon abgesehen werden, bei der Auslegung des § 42 EijG. den Begriff des Heimfallsrechts zu verwenden oder gar besondere rechtliche Schlüsse aus einem solchen Begriff zu ziehen. Durchschlagende Gründe gegen die Unterordnung der Normen des § 42 unter den Rechtsbegriff der Enteignung (im weiteren Sinne) hat die Revision nicht anzugeben vermocht, um so weniger, als sie bei der Kennzeichnung des Klagebegehrens selbst von Enteignung spricht. Deshalb ist es auch nur zu billigen, daß der Vorderrichter auf die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes von 1874 und des Kleinbahngesetzes von 1892 hingewiesen hat, die sich auf die Zulassung des Rechtswegs beziehen. Deren unmittelbare Anwendung kommt allerdings nicht in Frage; das Kammergericht hat sie auch nur herangezogen, um die grundsätzliche Einstellung des preußischen Rechts zur Frage der Zulässigkeit des Rechtswegs darzutun. Wenn die Revision die Folgen der Enteignung als rein privatrechtliche bezeichnet, so schießt diese

Beweisführung weit über das Ziel hinaus. Nicht nur für jede Enteignung im engeren Sinne, sondern auch für sehr viele andere öffentlichrechtliche Verpflichtungen, z. B. für Zoll- und Steuerforderungen, ließe sich dasselbe behaupten, wenn man in jedem Anspruch auf Zahlung einer Geldsumme ein privatrechtliches Gebilde finden wollte. Aber eine derartige äußerliche Betrachtung wäre durchaus unstatthaft, wie das Reichsgericht schon oft grundsätzlich ausgesprochen hat (z. B. RGZ. Bd. 83 S. 306/07, Bd. 100 S. 144; Warnspr. 1913 Nr. 453). Entscheidend ist nur der wahre Inhalt des Klagebegehrens, und in dieser Hinsicht kann hier kein Zweifel darüber bestehen, daß der Hauptantrag zu 1 und der Hilfsantrag zu 5 auf unmittelbare Durchsetzung des dem Staate durch § 42 EisG. verliehenen Zwangsverstaatlichungsrechts gerichtet sind, das öffentlichrechtlichen Charakter trägt.

Welche Mittel das Verwaltungsrecht dem Staate zur Durchsetzung jener Ansprüche gibt, ist hier nicht zu entscheiden. Immerhin ist auf Nr. 4c und 4d des § 42 Abs. 2 EisG. hinzuweisen, die den Staat erst nach Durchführung der Auseinandersetzung mit der Gesellschaft entsprechend den Entschädigungsgrundsätzen der Nummern 4a und 4b daselbst berechtigen, die Bahn nebst Inventar und Zubehör in Besitz zu nehmen. Sollte eine Gesellschaft zu dem danach in Betracht kommenden Zeitpunkt die Einräumung des Besizes verweigern, so würden gegen die Anwendung öffentlichrechtlichen — polizeilichen — Zwanges wohl keine Bedenken bestehen. Wenn die Revision Zweifel über einen ausreichenden Schutz der Vermögensrechte der Eisenbahngesellschaft äußert, so ist ihr entgegenzuhalten, daß wegen der Bemessung der Entschädigung der Gesellschaft der ordentliche Rechtsweg offensteht, und daß sie gemäß den angeführten Absätzen des § 42 EisG. erst nach der Erledigung eines etwaigen Rechtsstreits über die Entschädigung und nach Empfangnahme der ihr dabei zuerkannten Geldsumme, sowie nach Berichtigung ihrer Schulden verpflichtet wäre, aus ihrem Besitztum zu weichen. Hiernach ist nicht anzunehmen, daß die Versagung des Rechtswegs für die Ansprüche auf Übergabe der Eisenbahn eine Rechtsunsicherheit hervorrufen könnte, die wesentliche Belange der Beteiligten gefährden würden.

Die Revision weist sodann auf den Grundsatz hin, daß der Begriff der bürgerlichen Rechtsstreitigkeit im Sinne des § 13 GVG. nach den Anschauungen zu bestimmen ist, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes

bestanden, und daß hier insbesondere auf die zur Zeit des Erlasses des Eisenbahngesetzes von 1838 geltenden Rechtsanschauungen zurückzugreifen sei. Gerade diese Erwägung schlägt aber, wie oben schon hervorgehoben, zuungunsten des Klägers aus. Der sich aus den §§ 4, 10, 11 WR. I 11, den §§ 35, 36, 37 der Verordnung vom 26. Dezember 1808 und aus der Kabinettsorder vom 4. Dezember 1831 ergebende Rechtszustand läßt die Unstatthaftigkeit der Verfolgung der hier streitigen Übergabeansprüche im ordentlichen Rechtsweg deutlich hervortreten. Inwiefern die Entstehungsgeschichte des § 42 EißG. eine andere Auffassung sollte begründen können, ist nicht ersichtlich. Die Heranziehung des einen wesentlich anderen Tatbestand behandelnden Urteils des V. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 1. Juli 1912 (RGZ. Bd. 80 S. 19) hat das Kammergericht mit zutreffender Begründung abgelehnt.

Die Revision macht ferner geltend, der Klageantrag zu 1 fordere ein doppeltes, nämlich zunächst die Feststellung der Übergabeverpflichtung der Beklagten und sodann die Feststellung des Übernahmetermins zum 1. September 1925. Für den zweiten Teil des Antrags, über den sich der Berufsrichter nicht ausgesprochen habe, sei aber der Rechtsweg in jedem Falle zulässig; denn der Übernahmetermin sei die Grundlage für die Bemessung der Entschädigung. Ein solches Auseinanderreißen des Inhalts des Antrags zu 1 ist jedoch nicht statthaft. Durch dessen Fassung ist der Übernahmetermin mit der behaupteten Übergabeverpflichtung in engsten Zusammenhang gebracht; er wird nur als ein Element der letzteren, nicht aber als maßgebender Gesichtspunkt für die Bemessung der Entschädigung angeführt, von der im Antrag zu 1 nicht die Rede ist. Sonach ist der Inhalt jenes Antrags als ein einheitlicher aufzufassen: Feststellung, daß die Beklagte mit Wirkung seit dem 1. September 1925 verpflichtet sei, die von ihr betriebene Privateisenbahn dem Kläger zu übergeben. Allerdings war gemäß § 42 EißG. der Zeitpunkt der Übernahme von erheblicher Bedeutung für die Bemessung der Entschädigung, welche die Beklagte zu beanspruchen haben würde. Aber in dieser Hinsicht wird die Festsetzung des Termins im Antrag zu 1 nicht gefordert; vielmehr wird insofern die nötige zeitliche Begrenzung gemäß § 42 Abs. 2 Nr. 4a EißG. im Antrag zu 2 durch die Bezeichnung der einschlagenden Geschäftsjahre ausgedrückt.

Nach alledem sind keine rechtlichen Bedenken dagegen zu erheben,

daß der Vorderrichter die Klageanträge zu 1 und 5 wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs abgewiesen hat.

II. Die Klageanträge zu 2, 3 und 4 haben es mit der Feststellung der Grundsätze für die Höhe der Entschädigung zu tun, die der Beklagten bei Durchführung der Zwangsverstaatlichung gebühren würde. Für sie hat das Kammergericht mit Ausführungen, die durchweg Billigung verdienen, den Rechtsweg zugelassen. Es erachtet aber die hier verfolgten Ansprüche des Klägers für unbegründet und führt dazu aus: Zur Übernahme der Bahn habe es eines besonderen Staatsaktes bedurft, durch den die zunächst nur angekündigte und jederzeit frei widerrufliche Absicht der Übernahme verwirklicht und die Übernahme endgültig ausgesprochen würde. Die Ankündigung vom 26. August 1924, deren Rechtswirksamkeit dahingestellt bleiben könne, enthalte noch nicht die Ausübung des Erwerbsrechts selbst, sondern bereite sie nur vor. Eine Übernahmeerklärung der dafür zuständigen Staatsbehörde liege aber bisher nicht vor. Entsprechend den für Preußen bestehenden Vorschriften müsse nunmehr für den Kläger ein Beschluß der Reichsregierung gefordert werden; ein solcher sei jedoch bisher nicht ergangen. Außer dem Schreiben des Reichsverkehrsministers vom 26. August 1924 kämen nur mündliche Erklärungen der Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Betracht, die keinesfalls genügen könnten, selbst wenn sie im Namen des Klägers abgegeben worden seien. Die Beklagte habe auch das Recht des Klägers, die Bahn zu einem bestimmten Termin zu übernehmen, niemals in bindender Form anerkannt, möge sie es auch früher nicht bestritten haben. Demnach fehle es an der Grundlage für die vom Kläger begehrten Feststellungen.

Die Revision vertritt demgegenüber die Ansicht, daß die Erklärung des Reichsverkehrsministers vom 26. August 1924 ausreiche. Der Heimfall des Bahnunternehmens und das Erlöschen der Konzeption vollziehe sich kraft Gesetzes infolge der geschehenen Festlegung des Übernahmetermins und es bedürfe dazu keines weiteren Staatsaktes mehr. Deshalb sei auch weder ein Beschluß des Staatsministeriums noch früher die Genehmigung oder Ermächtigung des Landesherrn erforderlich gewesen. Ebenjowenig sei unter dem jetzigen Recht ein Beschluß der Reichsregierung notwendig, denn die Befugnisse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten seien auf den Reichsverkehrsminister übergegangen.

Der Auffassung des Kammergerichts ist jedoch im Ergebnis beizustimmen. Die Auslegung der Vorschriften des § 42 EisG. in ihrem Zusammenhang ergibt, daß unter der im Abs. 2 Nr. 1 und 2 bezeichneten Forderung der Abtretung des Eigentums der Eisenbahngesellschaft und unter der in Nr. 3 das erwähnten Ankündigung der auf Übernahme der Bahn gerichteten Absicht verschiedene Rechtshandlungen zu verstehen sind. Die Ankündigung einer Absicht und ihre Vermittlichung sind offensichtlich zwei verschiedene Dinge, die je eine selbständige Willensbildung und Willenserklärung des Berechtigten erfordern. Nur dann könnte die zweite Erklärung entbehrlich erscheinen, wenn schon die Ankündigung eine gegenseitige feste Bindung herbeiführen würde. Davon kann jedoch hier nicht die Rede sein. Nichts spricht dafür, daß der Staat, wenn er die im § 42 Abs. 2 Nr. 3 vorgesehene Ankündigung erlassen hat, verpflichtet wäre, nach Ablauf eines Jahres die Zwangsverstaatlichung durchzuführen. Vielmehr nimmt der Vorderrichter mit Recht an, daß die Ankündigung frei widerruflich ist; diese Auffassung vertritt auch die Revision im Anschluß an das Rechtsgutachten der Professoren Dr. Giese und Dr. Anschütz vom 5./6. Mai 1928, das der Kläger im zweiten Rechtsgang vorgelegt hat. In diesem Gutachten ist zutreffend ausgeführt, daß die Ankündigung keineswegs die Rechtsausübung selbst darstellt, sondern lediglich eine notwendige vorbereitende Handlung, eine von mehreren gesetzlichen Voraussetzungen bildet, die sämtlich erfüllt sein müssen, damit das Erwerbsrecht überhaupt ausübbar werde. Für die Notwendigkeit, vom Staate die Abgabe zweier einander zeitlich folgender Erklärungen zu erfordern, sprechen auch noch die verschiedenen Fristbestimmungen in Nr. 1 und Nr. 3 des § 42 Abs. 2 EisG. und ihr mögliches Ineinandergreifen. Beispielsweise wäre der Staat gegenüber einer Eisenbahngesellschaft, die am 1. April 1850 den Verkehr eröffnet hat, berechtigt gewesen, die Abtretung ihres Eigentums zum 1. April 1880 zu fordern; die Ankündigung seiner Übernahmeabsicht hätte er dann spätestens im März 1879 erlassen müssen und auch erlassen dürfen, während er zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht befugt gewesen wäre, das Abtretungsverlangen zu erklären.

Sonach ist davon auszugehen, daß die Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts (Enteignungsrechts) erst nach der vorangegangenen Ankündigung der Übernahmeabsicht stattfinden kann. Daraus ergibt

sich die selbstverständliche Folge, daß dazu eine Erklärung des Staates gehört, die der Eisenbahngesellschaft mit voller Deutlichkeit kundgibt, daß er die Übernahme ihres Eigentums nach Maßgabe des § 42 EißG., insbesondere mit allen sich danach für ihn ergebenden Geldverpflichtungen, nunmehr beanspruche. So spricht auch das erwähnte Gutachten von dem „rechtsgeschäftlichen (rechtsgestaltenden) Staatsakt der Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts hinsichtlich der zu übernehmenden Eisenbahn“. Einen solchen staatlichen Hoheitsakt hat mithin das Kammergericht mit Recht gefordert. Daß er erfolgt wäre, vermag auch die Revision nicht darzutun. Die Erklärungen, die bei der Verhandlung vom 18. Dezember 1924 von Vertretern der Reichsbahn-Gesellschaft mündlich abgegeben worden sein sollen, kommen — von sonstigen Bedenken ganz abgesehen — schon deshalb nicht in Frage, weil unmöglich angenommen werden kann, der Reichsverkehrsminister habe damals Auftrag zur Abgabe einer Erklärung erteilt, die er noch im gegenwärtigen Zeitpunkt für unnötig erachtet, und weil man zudem am 18. Dezember 1924 nur über eine Einigung wegen der Höhe der der Beklagten gebührenden Entschädigung verhandelt hat. Derartige Güteverhandlungen hatten aber, wie überaus nahe liegt, vor der endgültigen Erklärung des Abtretungsverlangens stattzufinden, denn offenbar erledigte sich eine solche, wenn man vorher zu einer Verständigung gelangte. Wie anzunehmen, hat sich auch der Gesetzgeber des Eisenbahngesetzes von 1838 die Regelung im Abs. 2 Nr. 3 des § 42 so vorgestellt, daß innerhalb der vorgesehenen Jahresfrist das im Gesetzestext selbst erwähnte „gütliche Einvernehmen“ beiderseits anzustreben wäre.

Welche öffentlichrechtlichen Vorgänge die Ausübung des Erwerbsrechts gegenüber der Beklagten zur Voraussetzung hätte, ob insbesondere, wie das Berufungsgericht meint, ein Beschluß der Reichsregierung notwendig wäre, kann unerörtert bleiben, da derjenige staatliche Hoheitsakt, der den Klageanträgen zu 2, 3, 4 als Grundlage dienen könnte, überhaupt nicht vorgenommen worden ist. Ebensovienig kommt es noch darauf an, ob das Ankündigungsschreiben des Reichsverkehrsministers vom 26. August 1924 der Beklagten gegenüber rechtswirksam war oder nicht

Wenn die Revision schließlich auf das angebliche Anerkenntnis der Beklagten zurückkommt, so ist ihr entgegenzuhalten, daß ein nicht vorgenommener staatlicher Hoheitsakt niemals durch eine „An-

erkennung" von Seiten der Privatperson ersetzt werden kann, gegen die er sich zu richten gehabt hätte, und daß zudem die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte habe kein Anerkenntnis in bindender Form erklärt, auf tatsächlicher Würdigung beruht und somit jedem Revisionsangriff entzogen ist.