

**77. Ist der Rechtsweg zulässig für die Klage einer Stadtgemeinde gegen die Reichsbahn-Gesellschaft auf Ausführung von Wegeanlagen, die in einem Beihilfevertrag der Stadt mit dem ehemaligen preussischen Eisenbahnministerium beim Planfeststellungs-Verfahren über den Umbau einer Eisenbahnstrecke vereinbart worden sind?**

Preuß. Ges. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. November 1838 § 4; WBG. § 13; Staatsvertrag v. 31. März 1920 (RGBl. S. 773) § 1 Abs. 2, §§ 17, 18; Reichsbahngesetz v. 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) § 5 Abs. 4, §§ 43 bis 45.

VII. Zivilsenat. Ur. v. 11. Oktober 1929 i. S. Stadtgemeinde F. (M.) w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). VII 75/29.

I. Landgericht Frankfurt a. M.  
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die preussische Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. hatte einen Plan zur selbständigen Einführung der Homburger Eisenbahnlinie in den Frankfurter Hauptbahnhof eingereicht, und bei seiner landespolizeilichen Prüfung hatte die Klägerin Einspruch erhoben, weil die beabsichtigte Art der Ausführung die Gestaltung der Zufuhrstraßen zu einem für die Stadterweiterung in Betracht kommenden Gelände erschwere. Da im Termin vom 12. September 1911 dem Einspruch nur zum Teil stattgegeben wurde, stellte die Landespolizeibehörde den Parteien anheim, sich über die übrigen Anstände im Wege der Aufstellung eines neuen Planes zu einigen. Nachdem diese Einigung erzielt und auch über den von der Klägerin wegen der Mehrkosten zu leistenden Zuschuß Einverständnis erreicht worden war, wurde der neue Plan von der Landespolizeibehörde am 2. Februar 1913 mit Prüfungsvermerk versehen und die getroffene Vereinbarung in einem schriftlichen Vertrag vom 23. Juli/30. August 1913 zwischen der Klägerin und der Eisenbahndirektion niedergelegt. Dieser Vertrag wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten am 8. Juni 1914 zugleich mit der Feststellung des Planes genehmigt. Laut §§ 2 und 3 des Vertrags verpflichtete sich die Eisenbahnverwaltung, den neuen Entwurf gemäß der — dem Vertrag angehefteten — Nachweisung der Baumerke auszuführen. Dagegen verpflichtete sich die Stadt, die auf 748000 M. festgestellten Mehrkosten in drei Teilzahlungen, und zwar die erste beim Baubeginn, die zweite und dritte ein und

zwei Jahre danach, zu zahlen. Die Bauausführung ist begonnen und der Zuschuß gezahlt worden; die Herstellung eines großen Teiles der in der Nachweisung bezeichneten Bauwerke, insbesondere die Unterführung des Biegtwegs unter der alten Homburger Strecke ist aber bisher unterblieben.

Da eine Mitte 1926 an die Beklagte gerichtete Aufforderung der Klägerin zur Herstellung des letzterwähnten Bauwerks erfolglos blieb, verlangte die Klägerin mit der im Februar 1928 erhobenen Klage Verurteilung zur Herstellung des Weges. Die Beklagte machte in erster Linie die Unzulässigkeit des Rechtswegs, in zweiter Linie sachliche Einwendungen geltend. Das Landgericht erklärte durch Zwischenurteil den Rechtsweg für zulässig. Dagegen erkannte das Oberlandesgericht auf Abweisung der Klage wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs. Die Revision der Klägerin führte zur Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

#### Gründe:

Das Berufungsgericht nimmt an, daß das Eisenbahnunternehmensrecht seiner Natur nach dem öffentlichen Rechte angehöre, daß insbesondere das Verfahren zur Feststellung des Planes einer Eisenbahnanlage eine öffentlichrechtliche Angelegenheit sei und daß daher auch der Vertrag vom 23. Juli/30. August 1913 zunächst als eine solche gewertet werden müsse, weil er innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung eines Widerstreits zwischen öffentlichrechtlichen Interessen der Parteien geschlossen worden sei und die Grundlage der Planfeststellung bilde. Umstände, welche geeignet wären, die hiernach für den öffentlichrechtlichen Charakter des Klagenspruchs sprechende Vermutung zu entkräften, seien von der Klägerin nicht dargetan. Die jetzt streitige Vereinbarung beruhe auf einer gemeinschaftlichen Unterordnung der Parteien unter die gemeinschaftliche Obergewalt des Staates, und ihre Form und Fassung sprächen ebensowenig gegen ihre öffentlichrechtliche Natur, wie die Aufnahme von Bestimmungen über die Ausführung von Arbeiten für die Klägerin durch die Beklagte oder über die Zuschußverpflichtung der Klägerin. Bürgerlichrechtliche Verpflichtungen, wie die zur Ausführung von Arbeiten für den Vertragsgegner, könnten mit öffentlichrechtlichen in demselben Vertrage bedungen werden, und die Zuschußverpflichtung sei ihrem Grunde nach als öffentlichrechtlich anzusehen; ihre Einflagbarkeit vor den ordentlichen Gerichten sei damit

wohl vereinbar. Es spreche auch nichts dafür, daß die Beklagte die streitige Verpflichtung zweimal, einmal als öffentlichrechtliche und dann als privatrechtliche Verpflichtung, habe übernehmen wollen; denn der Vertrag sei nur der Niederschlag der Verhandlungen, auf Grund deren der Entwurf aufgestellt worden sei, wie denn auch Plan und Vertrag gleichzeitig genehmigt worden seien.

Diese Ausführungen werden von der Revision mit Recht in mehrfacher Hinsicht angegriffen. Wohl bedarf der Eisenbahnunternehmer zur Anlage und zum Betrieb der Bahn öffentlichrechtlicher Befugnisse, er muß aber doch täglich auch zahlreiche Privatrechtsgeschäfte vornehmen; und wenn auch das Planfeststellungs-Verfahren die Vorbereitung des öffentlichrechtlichen Aktes der Erlaubnis zur Anlage der Eisenbahn bezweckt, so schließt dies keineswegs aus, daß zur Beseitigung von Einwendungen Dritter gegen das Unternehmen privatrechtliche Verträge mit jenen Dritten geschlossen werden. Das Reichsgericht hat zwar wiederholt entschieden, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung bei der landespolizeilichen Erörterung ihres Planes die Berücksichtigung eines Einspruchs zusagt oder sich zur Herstellung gewisser Einrichtungen bereit erklärt, hierdurch keine privatrechtlichen Ansprüche begründet werden, weil eine solche Erklärung lediglich das Einverständnis damit bekundet, daß in den Feststellungsbeschuß jene Verpflichtungen aufgenommen werden. Dabei wurde aber stets hervorgehoben, daß ein privates Recht angenommen werden müßte, wenn die Erklärung den Willen ausgedrückt hätte, sich auch gegenüber dem Dritten privatrechtlich zu binden, ihm ein dingliches oder schuldrechtliches Recht einzuräumen (s. bes. RGZ. Bd. 72 S. 230, Bd. 84 S. 118). Diese Entscheidungen betreffen allerdings nicht ein Planfeststellungs-Verfahren, wie es im Eisenbahngesetz von 1838 vorgesehen ist, sondern solche nach dem Enteignungsgesetz von 1874. Dieses letztere Verfahren bewegt sich aber ebenso wie jenes auf öffentlichrechtlichem Boden. Wenn in ihm privatrechtliche Abmachungen getroffen werden können, so muß dasselbe auch für das Verfahren nach dem Eisenbahngesetz gelten. Im Sinne jener Rechtsprechung kann also, gleichviel ob es sich um ein eisenbahngesetzliches oder um ein enteignungsrechtliches Planfeststellungs-Verfahren handelt, der Annahme eines privaten Rechtes nicht entgegengehalten werden, daß der mit dem Dritten geschlossene Vertrag zugleich dem Beschluß über die Feststellung des Planes zur

Grundlage dient, durch welchen die im Vertrag bezeichneten Leistungen dem Unternehmer auch von Seiten der Staatsbehörde als öffentlich-rechtliche Pflichten auferlegt werden.

Wenn der Berufsrichter nun meint, daß die Klägerin nichts dargetan habe, was die für die öffentlichrechtliche Natur des Verhältnisses streitende Vermutung entkräften könnte, so berkennt er, daß es für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Rechtswegs überhaupt nicht auf den Beweis von Tatsachen ankommt, sondern ausschließlich auf die rechtliche Würdigung der Klagebehauptungen und des Klagebegehrens. Denn für die Zulässigkeit einer Klage ist, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung anerkennt (RG. Bd. 93 S. 258, Bd. 96 S. 75, Bd. 103 S. 55), der Klageanspruch so, wie er erhoben ist, ausschlaggebend, nicht aber die erst für die Entscheidung über die Begründetheit der Klage wesentliche Frage, ob die Klagebehauptungen als richtig anzunehmen sind. Aus diesem Grunde ist es für die zur Zeit allein zur Entscheidung stehende Frage der Zulässigkeit des Rechtswegs auch belanglos, wenn das Berufsgericht den streitigen Vertrag dahin auslegen zu müssen glaubt, daß die Beklagte die Verpflichtung zur Errichtung bestimmter Bauwerke nur einmal, als öffentlichrechtliche Verpflichtung, nicht auch ein zweites Mal privatrechtlich übernommen habe. Die Klägerin behauptet, daß die Verpflichtung ihr gegenüber als privatrechtliche Verpflichtung übernommen worden sei. Diese Behauptung, die nach den vorstehenden grundsätzlichen Darlegungen richtig sein kann, kennzeichnet mit dem daraus hergeleiteten Antrag auf Beurteilung den Anspruch als einen privatrechtlichen und zur Geltendmachung vor den ordentlichen Gerichten geeigneten, gleichviel ob außerdem auch eine öffentlichrechtliche Pflicht der Eisenbahnverwaltung zu entsprechender Ausführung der Anlage bestand. Ob der Vertrag nach Fassung und Inhalt die Klagebehauptung bestätigt und den Klageanspruch sachlich rechtfertigt, ob er insbesondere eine unbedingte, von Änderungen der Verhältnisse unabhängige Verpflichtung zur Ausführung des Projekts begründet oder etwa nur eine Verpflichtung, im Falle der Ausführung des Projekts diese nach Maßgabe des Vertrags zu bewirken, wird erst den Gegenstand der künftigen Entscheidung in der Sache selbst zu bilden haben.

Auch die Auffassung des Berufsrichters, daß der Vertrag auf beiderseitiger Unterwerfung der Parteien unter die gemeinschaftliche

Obergewalt des Staates beruhe, ist unrichtig, wenn man, wie nach dem Vorstehenden geboten, von dem von der Klägerin behaupteten Vertragsinhalt ausgeht. Es ist nicht abzusehen, inwiefern sich die Klägerin der Obergewalt der schon kraft Gesetzes zur Entscheidung über die Feststellung des Planes berufenen Staatsregierung damit rechtsgeschäftlich unterworfen haben sollte, daß sie die Eisenbahnverwaltung zu bestimmten Änderungen der geplanten Anlage verpflichtete und ihr dagegen einen Zuschuß zu den Kosten versprach. Unrichtig ist es auch, wenn die so übernommene Zuschußpflicht als eine ihrem Wesen nach öffentlichrechtliche Verpflichtung bezeichnet wird, obgleich sie nicht — wie die Geldverpflichtungen, die in den für diese Auffassung angeführten Entscheidungen (RGZ. Bd. 99 S. 45, Bd. 116 S. 370) behandelt werden — auf irgendeiner öffentlichrechtlichen Vorschrift beruht, sondern lediglich die rein freiwillige Gegenleistung für die den Interessen der Klägerin entsprechende Änderung des Bauplans darstellt. Jedenfalls konnte nach der für die Handhabung des § 13 OVG. maßgebenden Rechtsanschauung und Rechtsübung zur Zeit der Entstehung der Reichsjustizgesetze an der privatrechtlichen Natur solcher Geldverpflichtungen kein Zweifel sein (RGZ. Bd. 92 S. 313, Bd. 106 S. 179). Aber auch die nach dem Vortrag der Klägerin von der Beklagten übernommenen Bauperpflichtungen stellen sich nicht als öffentlichrechtliche Verpflichtungen dar. Sie lassen sich nicht aus gesetzlichen Vorschriften herleiten, sondern sind von der Beklagten freiwillig gegen die Zusage der Zuschußleistung übernommen worden, nachdem der Gang der landespolizeilichen Prüfungsverhandlungen ergeben hatte, daß ein staatlicher Zwang zur Vornahme dieser Planänderungen nicht ausgeübt werden würde. Gerade wenn die Interessen der Beteiligten auf dem Boden des öffentlichen Rechts nicht in Übereinstimmung gebracht werden können, wird häufig zu dem Aus Hilfsmittel eines privatrechtlichen Vertrags gegriffen (vgl. RGZ. Bd. 105 S. 35, Bd. 118 S. 109). Auch beim Abschluß des jetzt streitigen Vertrags standen die Parteien einander als gleichberechtigte Vertragsgegner gegenüber und handelten beiderseits freiwillig und ohne Unterwerfung unter einen staatlichen Zwang. Auch dieser Vertrag ist somit auf Grund des Klagevortrags als privatrechtlich anzusehen (vgl. auch RGZ. Bd. 93 S. 258, Bd. 102 S. 251, Bd. 105 S. 35).

Aus der Aufnahme der Stempelklausel in den Vertrag ist nicht, wie die Beklagte meint, auf Bedenken der Vertragsteile zu schließen,

inwieweit öffentlichrechtliche und inwieweit privatrechtliche Verpflichtungen übernommen wurden; sie erklärt sich zwanglos aus § 5 Abs. 1a des preuß. Stempelsteuergesetzes, wonach der preußische Staat von der Entrichtung der Stempelsteuer befreit ist.

Ist hiernach im Sinne des § 13 GVG. der bürgerlichrechtliche Charakter des Rechtsstreits und die Zulässigkeit des Rechtswegs zu bejahen, so kann dieser Weg der Klägerin auch nicht auf Grund der Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) versagt werden. Allerdings ist dem Berufungsrichter nicht beizutreten, wenn er glaubt, daß aus den §§ 43 bis 45 dieses Gesetzes, ihre Anwendbarkeit vorausgesetzt, nur Bedenken gegen die Passivlegitimation der Beklagten, nicht gegen die Zulässigkeit des Rechtswegs herzuleiten wären. Aus § 43 Abs. 2 ergibt sich, daß, soweit es sich um Streitigkeiten über die Übernahme der für das Reich durch den Staatsvertrag vom 31. März 1920 begründeten Verpflichtungen durch die Reichsbahn-Gesellschaft handelt, ausschließlich die in den §§ 44 und 45 bezeichneten Stellen zu entscheiden haben. Aber für die Übernahme der hier in Rede stehenden Verpflichtungen durch die Reichsbahn-Gesellschaft kommen überhaupt nicht die — nur auf deren Rechtsbeziehungen zu den ehemaligen Eisenbahnländern, dem Reich und den Reparationsgläubigern bezüglichen — §§ 43 bis 45 des Reichsbahngesetzes in Betracht, sondern sein § 5 Abs. 4 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Staatsvertrags vom 31. März 1920. Aus diesen Bestimmungen läßt sich kein Anhalt zu Zweifeln über die Zulässigkeit des Rechtswegs wegen jener Verpflichtungen entnehmen.

Das den Rechtsweg zulassende landgerichtliche Urteil ist hiernach wiederherzustellen.