

16. Inwieweit sind außerhalb des Beförderungszwanges freie Vereinbarungen der Bahn mit einem Beförderungsbeteiligten zulässig?

Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVerkO.) v. 23. Dezember 1908 §§ 2, 3, 78, 85. §GB. §§ 453 flg.

I. Zivilsenat. Urt. v. 8. Oktober 1930 i. S. R. (Rl.) w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Besl.). I 113/30.

- I. Landgericht Frankfurt a. M.
- II. Oberlandesgericht baselstf.

Im Jahre 1926 und in der Folgezeit hatte die Klägerin Bauarbeiten für eine in der Lahn bei Dausenau zu errichtende Wehr- und Schleusenanlage auszuführen und mußte zu diesem Zwecke Gerätschaften und Baustoffe an die Baustelle befördern. Da der Bahnhof Dausenau damals keine für den Güterverkehr eingerichtete Station im Sinne von § 453 HGB. war, aber ein Überholungsgleis besaß, wandte sich die Klägerin mit Schreiben vom 28. August 1926 an das Reichsbahnbetriebsamt in Limburg mit der Bitte, ihr für die Entladung der nach der Baustelle bestimmten Bahnwagen das in der Nähe der Baustelle befindliche Überholungsgleis in Dausenau zur Verfügung zu stellen. Die Beklagte erklärte sich hiermit gemäß ihrem Schreiben vom 16. September 1926 und der ihm in Abschrift beigefügten „Dienstanweisung“ einverstanden. Danach sollten die aus Richtung Oberlahnstein kommenden Wagen zunächst über Dausenau bis Nassau und dann von dort wieder nach Dausenau geleitet werden; für die Beförderung von Nassau nach Dausenau sollte jedoch die tarifmäßige Fracht von Nassau bis Ems gezahlt werden; dies sollte zunächst für die Zeit bis zum 20. November 1926 gelten. Mit Schreiben vom 25. Oktober und 20. November 1926 beantragte die Klägerin bei der Beklagten, ihr auch weiterhin das Überholungsgleis in Dausenau für die Entladung der Wagen zu überlassen. Die Beklagte erteilte diese Genehmigung, wiederum unter Befristung, und verlängerte die Genehmigung auf erneuten Antrag der Klägerin. Die für die Klägerin nach Dausenau bestimmten Wagen sind dann in der vereinbarten Weise befördert worden; die Frachten von Nassau nach Dausenau sind nach der tarifmäßigen Gebühr für die Strecke Nassau-Ems berechnet und von der Klägerin bezahlt worden.

Mit Schreiben vom 4. Oktober 1927 teilte die Klägerin der Beklagten mit, daß die auf Grund der bisherigen „Abmachung“ der Parteien von der Klägerin gezahlten Frachttöpfe für sie nicht erschwinglich seien; sie bat um Festsetzung einer geringeren Vergütung, und zwar mit Rückwirkung vom 30. August 1926 ab. Nach längeren Verhandlungen erklärte sich die Beklagte mit Schreiben vom 16. März 1928 unter ausdrückerlichem Ausschluß jeder Rückwirkung bereit, für die Beförderung von Nassau nach Dausenau lediglich eine Anschlußgebühr für Anschlüsse auf freier Strecke und außerdem, falls die Wagen aus der Richtung Limburg kämen, zwei Stellgebühren, falls

sie aber aus der Richtung Oberlahnstein zunächst nach Nassau geführt würden, eine Stellgebühr einzusetzen. Die Klägerin nahm diesen Vorschlag an und zahlte nunmehr für die Folgezeit die ermäßigten Entgelte. Die Klägerin versuchte wiederholt, die Ermäßigung auch für die Vergangenheit zu erreichen, was aber die Beklagte ablehnte.

Die Klägerin behauptet, die Beklagte habe mit ihrer ersten Gebührenabmachung gegen § 6 Abs. 1, § 68 WerkD. verstoßen und eine zu hohe Beförderungsgebühr erhoben. Es sei auch nicht etwa eine Vereinbarung der Parteien über diese, angeblich überlegte, Beförderungsgebühr zustande gekommen. Sollte aber eine solche Abrede getroffen sein, so würde sie nach den maßgebenden Vorschriften unzulässig und nichtig sein. Demgemäß habe die Klägerin nach einer von ihr eingereichten Aufstellung 7236,85 RM. zuviel gezahlt. Sie hat mit der gegenwärtigen Klage die Zahlung dieser Summe nebst Verzugszinsen unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung verlangt.

Die Beklagte hat eingewendet, daß im vorliegenden Falle keine tariflichen Bestimmungen in Frage kämen, daß vielmehr eine freie vertragliche Vereinbarung über Leistung und Gegenleistung zwischen den Parteien möglich gewesen und auch zustande gekommen sei. Auf Grund dieser Vereinbarung seien die streitigen Gebühren ordnungsmäßig berechnet und gezahlt worden.

Die Instanzgerichte haben die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Maßgebend ist die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, dagegen nicht, wie die Klägerin behauptet hat, die vom 16. Mai 1928.

Die Parteien sind darüber einig, daß Dausenau keine „für den Güterverkehr eingerichtete Station“ im Sinne von § 453 HGB., § 53 WerkD. ist oder zur maßgeblichen Zeit war. Die streitigen Leistungen der Beklagten lagen also außerhalb des ihr gesetzlich auferlegten Beförderungszwanges. Dementsprechend hat auch die Klägerin vor den Instanzgerichten ausdrücklich zugegeben, daß die Beklagte die betreffende Beförderung von vornherein ablehnen und, soweit sie sich nicht der Klägerin gegenüber gebunden hatte, rechtswirksam widerrufen konnte. Es handelte sich aber auch insofern um besondere und eigenartige Leistungen der Beklagten, als an Be-

förderungen der hier vorgesehenen Art, soweit ersichtlich, damals nur die Klägerin und nicht etwa irgendwelche anderen Personen ein Interesse hatten. Die Klägerin hat auch die Angaben der Beklagten nicht bestritten, daß aus betriebstechnischen Gründen für die Beförderung nach Dausenau nur der Bahnhof Nassau (und nicht auch der Bahnhof Ems) in Frage kam, sodaß die für die Klägerin bestimmten Wagen, einerlei ob sie aus Richtung Limburg oder Oberlahnstein kamen, zunächst bis Nassau geleitet werden mußten, um dann in der Art, wie dies im Schreiben der Beklagten vom 16. September 1926 nebst Dienstanweisung näher angegeben war, von Nassau nach Dausenau befördert und später (leer) von dort nach Ems geschafft zu werden.

Das Berufungsgericht hat zutreffend darauf hingewiesen, daß diese Leistungen der Beklagten weder in der Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1908 noch in den maßgeblichen Tarifen der Beklagten vorgesehen waren . . . Allerdings sind in § 85 EVerfO. Beförderungen vorgesehen nach einem Bestimmungsort, wo sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet. In solchen Fällen soll für die Weiterbeförderung von der letzten für die Güterabfertigung eingerichteten Eisenbahnstation oder Güternebenstelle bis zum Bestimmungsort die Bahn grundsätzlich als Spediteur und nur dann gemäß der Eisenbahnverkehrsordnung als Frachtführer haften, wenn sie für diese Weiterbeförderung besondere Einrichtungen im Sinne von § 78 Abs. 1 EVerfO. getroffen hat. Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ist aber zu entnehmen, daß letzteres hier nicht der Fall ist. Denn als solche Einrichtungen können nach Sinn und Zweck jener Vorschrift nur solche Maßnahmen angesehen werden, die nicht, wie im vorliegenden Fall, ausschließlich für bestimmte vorübergehende, nur einem einzelnen Unternehmer als solchem dienliche Sonderzwecke getroffen sind, sondern für einen größeren Kreis von Beteiligten Wert und Bedeutung haben (§ 6 EVerfO.: „jedermann“). Auch bezieht sich § 78 Abs. 1 EVerfO. nur auf „Stückgüter“, während für die hier maßgeblichen Beförderungen ausschließlich Wagenladungen in Betracht kamen. Dahingestellt werden kann daher eine weitere Frage, die sich aus der Verweisung auf § 78 Abs. 1 EVerfO. ergibt. Dort heißt es nämlich, daß die Bahn die Stückgüter innerhalb des Stationsortes oder nach benachbarten — nicht an der Bahn

gelegenen (§ 468 HGB.) — Orten „gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr“ zuzuführen hat. Unerörtet bleiben kann also, ob hieraus entnommen werden muß, daß auch die Weiterbeförderung nach § 85 Abs. 2 nur gegen eine durch solchen Aushang bekanntgemachte Gebühr erfolgen durfte. Dabei ist zu beachten, daß § 85 EVerfD. lediglich die Haftung der Bahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes regelt, also an sich mit Tariffragen nichts zu tun hat.

Ferner hat das Berufungsgericht ausgeführt: Die in § 6 Abs. 1 EVerfD. der Beklagten auferlegte Verpflichtung, Tarife aufzustellen, die „über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben“, hindere eine freie Vereinbarung über das an die Beklagte zu leistende Beförderungsentgelt nur bei den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen (§ 453 HGB.). Dies folge daraus, daß die Tarifspflicht durch den in § 453 HGB. und § 3 EVerfD. angeordneten Beförderungszwang bedingt sei. Wenn dieser Beförderungszwang nur bei den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen gelte, so sei es bei der Tarifspflicht ebenso. Denn die Tarifspflicht solle die Durchführung des § 453 HGB. gewährleisten, indem durch die Tarifspflicht der Beklagten verboten sei, im Einzelfall die Gebühren willkürlich festzusetzen und dadurch unter Umständen Dritte von der Beförderung auszuschließen. Die Vorschriften in § 85 EVerfD. und § 468 HGB. ständen einer freien Vereinbarung über das Beförderungsentgelt nicht nur nicht im Wege, sondern zeigten gerade dadurch, daß hier eine Haftungsbeschränkung (auf Spediteurpflichten) zugelassen sei, die Möglichkeit vertraglicher Regelung. Eine solche sei auch nicht durch § 78 EVerfD. ausgeschlossen. Vielmehr griffen in allen Fällen, in denen, wie hier, eine lückenlose Regelung im 7. Abschnitt des dritten Buches des Handelsgesetzbuchs, in der Eisenbahn-Verkehrsordnung und in den Bestimmungen der deutschen Eisenbahngütertarife nicht getroffen sei, die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Frachtvertrag (§§ 425 flg.) und des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Werkvertrag ein (Düringer-Hachenburg HGB. 2. Aufl. Vorbem. II B 4 vor § 453 S. 915/16, § 471 Anm. 6 S. 970/71; Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Band V Abteilung II S. 260 flg.; Fritsch Das deutsche Eisenbahnrecht S. 310).

Diesen Ausführungen ist jedenfalls insofern beizutreten, als es sich hier um einen Sonderfall handelt, für den weder in den maßgeblichen Tarifen ein Beförderungsentgelt eingesetzt noch die tarifmäßige Festsetzung eines solchen Entgeltes erforderlich war. Das letztere ergibt sich aus dem vom Berufungsgericht zutreffend dargelegten allgemeinen Grundsatz, daß nach Sinn und Zweck der einschlägigen Vorschriften der Tarifzwang nur zur sachgemäßen Durchführung des Beförderungszwangs dienen soll und daher nicht weiter reicht als dieser, in Verbindung mit dem Umstand, daß die Sondervorschriften in § 78 EVerkO. über eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr hier nicht in Betracht kommen. Die von der Revision in Bezug genommenen Vorschriften in § 2 EVerkO. über Abweichungen von den Tarifen betreffen nur solche Fälle, wo eine tarifmäßige Regelung erfolgt oder vorgeschrieben ist. Der von ihr geltend gemachten Beforgnis, daß der Rechtsstandpunkt des Berufungsgerichts der Eisenbahn die Möglichkeit gäbe, bei neu auftretenden Verkehrsbedürfnissen nach einer für den Güterverkehr nicht eröffneten Station willkürlich Frachten für Bereitstellung in dieser Station zu fordern und die Auslieferung nach dieser Station dem einen Absender zu bewilligen, dem andern zu verweigern, kann hier, wo es sich um vereinzelte und vorübergehende, einem einzelnen Unternehmer eigentümliche Sonderinteressen handelt, keine entscheidende Bedeutung beigemessen werden. Nach alledem hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen, daß eine rechtswirksame freie Vereinbarung zwischen den Parteien über das streitige Beförderungsentgelt möglich war.

Das Berufungsgericht hat auf Grund des Schriftverkehrs der Streitteile, insbesondere des Schreibens der Klägerin vom 28. August 1926 und des Schreibens der Beklagten vom 16. September 1926 nebst „Dienstabweisung“ in Verbindung mit dem Schreiben der Klägerin vom 7. Dezember 1927, ferner auf Grund der damals gepflogenen mündlichen Verhandlungen sowie auf Grund der lange Zeit hindurch zwischen ihnen gehandhabten tatsächlichen Übung festgestellt, daß die von der Beklagten behauptete Vereinbarung über das Beförderungsentgelt zustande gekommen ist. Auch diese Ausführungen des Berufungsgerichts, die zum wesentlichen Teil auf tatsächlichem Gebiete liegen, lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Der Vorwurf der Revision, daß der Vorderrichter die Rechtsnatur derartiger Dienst-

anweisungen verkannt habe, ist unbegründet. Er verwendet bei seinen Erwägungen jene Dienstanweisung nicht in ihrer Eigenschaft als Anordnung der vorgesetzten an die untergebene Eisenbahn-Behörde im inneren Dienstverkehr, sondern nur als der Klägerin bekanntgemachte und als Vertragsgrundlage in Bezug genommene Beilage zum Schreiben der Beklagten vom 16. September 1926. Aus dieser Beilage ergab sich für die Klägerin, daß im Verhältnis der Parteien für die nach Dausenau bestimmten Güter — einerlei, ob sie aus der Richtung Limburg oder Oberlahnstein kamen — zunächst die tarifmäßige Fracht bis Nassau und dann die tarifmäßige Fracht von Nassau bis Ems berechnet werden sollte. Unbestritten sind auf dieser rechnerischen Grundlage die Güter befördert und abgeliefert sowie die jetzt streitigen Frachten berechnet und von der Klägerin damals ohne Beanstandung gezahlt worden. Aus diesen Vorgängen in ihrer Gesamtheit und in ihrem Zusammenhang konnte das Berufungsgericht eine Vereinbarung über das von der Klägerin zu leistende Beförderungsentgelt in der tatsächlich berechneten und gezahlten Höhe entnehmen und dementsprechend ohne Rechtsirrtum die Klage auf Rückforderung der gezahlten Beträge aus dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung für unbegründet erklären.