

24. 1. War die Eisenbahn in der Zeit vom Januar bis zum Juli 1926 nach dem vom 1. August 1925 ab gültigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B Nebengebührentarif Ziff. IX B, C berechtigt, bei der Ausfuhr von Gütern nach Frankreich, die keinem Ausfuhrzoll unterlagen, deren Ausfuhr aber behördlicher Bewilligung bedurfte, eine Abfertigungsgebühr oder eine Vorführungsgebühr zu erheben?

2. Zur Frage der Zulässigkeit ergänzender Auslegung von Eisenbahntarifen und über die rechtliche Bedeutung der Erläuterungen zu den Tarifstellen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif vom 1. August 1925 Teil I Abt. B Nebengebührentarif Ziff. IX B, C. *EWG.* (1908) § 65.

I. Zivilsenat. Urt. v. 13. Juli 1932 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Frau G. (Kl.). I 26/32.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

In der Zeit vom Januar bis zum Juli 1926 führte der E. Bergwerksverein in R. 5439 Wagen mit Kohlen und Holz von Aachen nach Frankreich aus. Die Beklagte erhob hierfür 9790 RM. als Abfertigungs- und Vorführungsgebühr. Der Bergwerksverein meint, die Gebühren seien zu Unrecht erhoben worden. Er trat den Anspruch auf Rückerstattung an die Klägerin ab, die von der Beklagten Zahlung der 9790 RM. nebst 6% Zinsen fordert. Das Landgericht wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht erklärte den Klagenanspruch für beide Gebühren dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Gebühren, deren Erstattung im vorliegenden Rechtsstreit gefordert wird, sind erhoben worden nach dem Nebengebührentarif Ziff. IX B (Abfertigungsgebühr) und C (Vorführen der Güter) des vom 1. August 1925 ab gültigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B. Die Ziffer IX des Nebengebührentarifs trägt die Überschrift „Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften (§ 65 *EWG.*)“. Unter B b daselbst ist für jede Wagenladung eine Abfertigungsgebühr von 1,50 RM. und, wenn die Wagenladung im Zuge oder auf den Zuggleisen ab-

gefertigt wird, von 1 RM. vorgesehen. Nach 1b der Anmerkung dazu wird diese Gebühr berechnet beim Grenzausgang für Ausfuhr-
güter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist oder die einer zoll- oder steuer-
amtlichen Behandlung unterworfen sind, sowie für Durchfuhrgüter.
Um Durchfuhrgüter handelt es sich im vorliegenden Falle nicht,
sondern um Ausfuhrgüter, nämlich Kohlen und Koks, die von
Deutschland nach Frankreich ausgeführt wurden. Diese Waren unter-
lagen unstreitig keinem Ausfuhrzoll, ihre Ausfuhr bedurfte aber,
wie das Oberlandesgericht unangefochten festgestellt hat, in der Zeit
vom Januar bis zum Juli 1926 einer behördlichen Genehmigung.

Das Oberlandesgericht ist der Ansicht, daß die Beklagte die
Abfertigungsgebühr zu Unrecht erhoben habe, und begründet diese
Auffassung mit folgenden Erwägungen: Die Einführung der Ab-
fertigungsgebühr sei in der 99. Sitzung der Tarifkommission am
3. und 4. September 1909 beschlossen worden. Die demgemäß auf-
genommene neue Tariffstelle habe auf Grund des Beschlusses der
Tarifkommission in der 113. Sitzung am 23. und 24. Juni 1914 eine
neue Fassung erhalten, die, abgesehen von dem Zusatz „sowie für
Durchfuhrgüter“, der heute gültigen entspreche. Aus dem der Tarif-
kommission erstatteten Bericht ergebe sich als Zweck der Neufassung
die genauere Bezeichnung der Fälle, in denen eine Abfertigungsgebühr
habe berechnet werden sollen. Einfuhrsendungen hätten ausnahmslos,
Ausfuhrsendungen nur in bestimmten Fällen gebührenpflichtig sein
sollen. Aus dem Bericht gehe auch hervor, für welche Güter im Sinne
der Tariffstelle die Ausfuhr nachzuweisen sei. Es seien das die im
Bereinszollgesetz (BZG.) erwähnten Güter, die im gebundenen Ver-
kehr durchgeführt würden, also vom Zollausland durch das Zoll-
inland wieder ins Zollausland gingen, oder deren Freilassung vom
Zoll abhängig sei von dem Nachweis der Ausfuhr. Um ähnliche Fälle
handle es sich in den §§ 41 bis 43 der Eisenbahnzollordnung (EZO.),
die im Bericht als Fälle besonderer zollamtlicher Behandlung an-
gezogen seien. Danach habe die Abfertigungsgebühr nur erhoben
werden sollen bei einer Behandlung der Güter auf ihre Zollpflichtig-
keit. Eine andere Behandlung von Ausfuhrgut sei in den Jahren 1909
und 1914, abgesehen von der statistischen Überwachung, auch nicht
in Betracht gekommen. Insbesondere hätten damals keine Ausfuhr-
verbote bestanden. Eine Vorschrift, nach der die Ausfuhr ausfuhr-
bewilligungspflichtiger Güter nachzuweisen sei, bestehe nicht. Es

widerspreche dem klaren, natürlichen Wortfinn, wenn die Beklagte die Erhebung der Abfertigungsgebühr bei den Kohlen- und Kotsendungen damit zu rechtfertigen suche, daß die Ausfuhr dieser Sendungen nachzuweisen sei. Nicht ihre Ausfuhr, sondern das Vorhandensein einer Ausfuhrbewilligung für sie sei nachzuweisen. Diese Sendungen seien auch keiner zoll- oder steueramtlichen Behandlung im Sinne der Tariffstelle unterworfen. Nur ihre Ausfuhr unterliege der behördlichen Bewilligung und Aufsicht, bei der die Beklagte in der Weise mitwirke, daß sie durch ihre Beamten prüfe, ob die Ausfuhr bewilligt sei, beim Fehlen von Ausfuhrbewilligungen für ihre Beschaffung Sorge, die Ausfuhrbewilligungen mit den übrigen Begleitpapieren in Verwahrung nehme und sie an der Grenzstation der Zollbehörde übergebe oder dieser doch Gelegenheit zur Entnahme gewähre. Wolle man den Begriff der „zollamtlichen Behandlung“ im Sinne der Tariffstelle auch auf eine solche Tätigkeit erstrecken, so würde ihm ohne weiteres auch die dort genannte erste Gruppe, nämlich die der Güter, deren Ausfuhr nachzuweisen sei, unterfallen. Die unterscheidende Aufzählung beider Gruppen würde dann keinen Sinn haben. Mindestens aber beständen Zweifel, ob die Tätigkeit der Beklagten bei nur ausfuhrbewilligungspflichtigen Sendungen einer der beiden Gruppen zugerechnet werden könne, und diese Unklarheit müsse zu Lasten der Beklagten wirken.

Der Vorderrichter hat weiterhin untersucht, ob sich eine entsprechende Anwendung der Tariffstelle rechtfertige. Dabei hat er ihrer Entstehungsgeschichte entnommen, daß die Abfertigungsgebühr nicht ein Entgelt für eine bestimmte, im Einzelfall festzustellende Leistung, sondern eine Art pauschaler Entschädigung für allgemeine, durch die Einzelgebühren nicht erfaßte persönliche und sachliche Aufwendungen gewähren solle. Er hat bei näherer Betrachtung gefunden, daß die Leistungen der Beklagten bei den hier in Rede stehenden Sendungen gleichartig seien, führt aber im Anschluß hieran aus: In den Erläuterungen zu der Tariffstelle heiße es, daß die Fälle, in denen die Abfertigungsgebühr zu erheben sei, im Tarif in der Anmerkung zu B einzeln bezeichnet seien. Das sei ja auch der Zweck der Neufassung der Tariffstelle im Jahre 1914 gewesen. Man müsse also annehmen, daß die Aufzählung erschöpfend sein solle. Da aber die Tariffstelle nach ihrer Entstehungsgeschichte wie nach ihrem Wortfinn den Fall der Ausfuhrüberwachung nicht umfasse, würde ihre

entsprechende Anwendung im Ergebnis die Einführung einer neuen Gebühr bedeuten. Eine ergänzende Auslegung, die Schaffung neuen Vertragsrechts, werde dann als geboten erachtet, wenn sonst das ganze Vertragswerk gefährdet wäre. So liege es hier aber nicht. Bei Einführung der Ausführüberwachung habe man das gegebene Mittel einer Tarifänderung nicht ergriffen. Heute würde es nach § 33 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes dazu der Genehmigung der Reichsbehörde bedürfen. Das verstärke die Bedenken gegen eine ergänzende Auslegung. Die Erhebung der Abfertigungsgebühr für Sendungen ausfuhrbewilligungspflichtiger Güter bedeute eine starke Mehrbelastung des Verkehrs. Wenn diese Mehrbelastung anscheinend zunächst widerspruchlos hingenommen worden sei, so möge sich das daraus erklären, daß sie infolge der bald einsetzenden Inflation weniger fühlbar gewesen sei. Dazu komme, daß nach den insoweit auf einer Entscheidung des Unterausschusses für die Tarifauslegung vom Jahre 1911 beruhenden und im Jahre 1926 noch gültigen Erläuterungen zu der Tariffstelle eine von der Zollverwaltung zum Zwecke der Warenstatistik vorgenommene Untersuchung nicht als zollamtliche Untersuchung im Sinne der Tariffstelle anzusehen sei.

Diesen Ausführungen ist im Ergebnis und im wesentlichen auch in der Begründung beizutreten. Der Vorwurf der Revision, daß darin an die Wortfassung des Tarifs ein zu strenger Maßstab angelegt werde, ist nicht gerechtfertigt. Daß die Ausdrucksweise des Tarifs dem Verständnis der zu seiner Anwendung berufenen Eisenbahnbeamten anzupassen war, hat das Berufungsgericht kaum verkannt; dafür liegt jedenfalls nichts vor. Seine Ansicht aber, daß die Tariffstelle gerade für Fälle der vorliegenden Art ausreichender Klarheit entbehre, ist nicht zu beanstanden.

Ohne Grund wirft die Revision dem Berufungsgericht ferner vor, daß es den Ausführungen des Berichters der Ständigen Tariffkommission vom Jahre 1914, soweit dieser von Einzelheiten spreche, Bedeutung beimesse, weil hiervon in den Beschluß der Ständigen Kommission nichts übergegangen sei, sondern die beschlossene Fassung des Tarifs allgemein von „zoll- oder steueramtlicher Behandlung“ spreche. Der Bericht konnte vielmehr ohne Gesetzesverletzung zur Auslegung der Tariffstelle herangezogen werden. Es ist auch unbedenklich, wenn das Berufungsgericht daraus als Zweck der Neufassung die genauere Bezeichnung der gebührenpflichtigen Fälle ent-

nommen hat. Tatsächlich ist auch die Fassung von 1914 gegenüber der von 1909 bestimmter und geht mehr ins Einzelne. Daß es sich bei der ersteren um eine erschöpfende Aufzählung der gebührenpflichtigen Sendungen handelt, unterliegt keinem Zweifel. Ebenso wenig läßt sich die Beurteilung bestritten, die das Berufungsgericht dem Verhältnis der beiden Tatbestände der Anmerkung 1b zur Tariffstelle IX B (Ausfuhrsgüter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, und Ausfuhrsgüter, die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterworfen sind) für den Fall hat zuteil werden lassen, daß man den Begriff der zollamtlichen Behandlung auch auf die Tätigkeit der Beklagten bei ausfuhrbewilligungspflichtigen Gütern erstrecken wollte.

Die Revision bezeichnet ferner die Darstellung des Berufungsgerichts über die Mitwirkung der Beklagten bei der Ausführüberwachung insofern als unrichtig und ohne Grundlage im Parteivorbringen, als es dort heiße, daß die Ausfuhrbewilligung an der Grenzstation der Zollbehörde zu übergeben oder doch jedenfalls ihr Gelegenheit zur Entnahme zu geben sei. Es hat indessen für das Urteil des Berufungsgerichts augenscheinlich keine Rolle gespielt und kommt für die Entscheidung nicht darauf an, ob es der Beklagten in allen Fällen obliegt, die Ausfuhrbewilligung der Zollbehörde zu übergeben, oder ob es allgemein oder doch unter Umständen genügt, wenn sie der Zollbehörde Gelegenheit zur Entnahme gibt.

Die Revision rügt weiterhin, daß das Berufungsgericht aus der Stelle der Erläuterungen zur Tariffstelle:

Die Fälle, in denen die Abfertigungsgebühr unter B für die bahnsseitige Betreibung der zollamtlichen Abfertigung zu erheben ist, sind im Tarife in der Anmerkung zu B einzeln bezeichnet.

Schlüsse ziehe, obwohl dieser Satz unrichtig sei, weil sowohl in der Tariffstelle wie in dem der Tariffkommission im Jahre 1914 erstatteten Bericht jede Aufzählung von Einzelfällen fehle. Es kann indessen nicht zugegeben werden, daß der bezeichnete Satz der Erläuterungen unrichtig sei, zumal wenn man die ganz allgemeine Fassung der Tariffstelle vom Jahre 1909 in Betracht zieht. Im übrigen handelt es sich an der bezeichneten Stelle der Urteilsgründe weniger um eine Schlussfolgerung des Berufungsgerichts aus den Erläuterungen als um eine solche aus dem Zweck der Neufassung vom Jahre 1914, der dort aus der Entstehungsgeschichte der Tariffstelle, und zwar nach dem oben bereits Gesagten rechtsirrtumsfrei, hergeleitet wird.

Als wichtigen, vom Berufungsgericht nicht genügend berücksichtigten Auslegungsbehelf bezeichnet die Revision, daß die beteiligten Verkehrskreise, insbesondere die großen Kohlenynditate, die Erhebung der Abfertigungsgebühr nicht nur in der Inflationszeit, wie das Berufungsgericht annehme, sondern auch später in den Jahren 1924 bis 1927 ohne Widerspruch hingenommen hätten, obwohl sie im Ausschuß der Verkehrsinteressenten stark vertreten seien. Für Sendungen nach Frankreich sei die Ausführbewilligung seit 1920 stets vorgeschrieben gewesen und daher die Abfertigungsgebühr immer und ohne Unterbrechung erhoben worden. Eine Feststellung, daß die Verkehrsunternehmungen und die sonst in Betracht kommenden Kreise die durch Erhebung der Abfertigungsgebühr bei ausfuhrbewilligungspflichtigen Gütern entstehende Mehrbelastung widerspruchlos hingenommen hätten, ist indessen nicht getroffen und eine Prozeßrüge mit Bezug hierauf nicht erhoben worden. Aus diesem Grunde muß die Revisionsrüge versagen.

Die Revision beanstandet weiterhin die Ausführungen, die das Berufungsgericht zu der Erläuterung der Tariffstelle gemacht hat, wonach eine von der Zollverwaltung zum Zwecke der Warenstatistik vorgenommene Untersuchung des Gutes nicht als zollamtliche Untersuchung angesehen werden kann. Es kommt jedoch für den vorliegenden Fall nicht darauf an, ob die Beklagte, wie das Berufungsgericht anscheinend annimmt, rechtlich an die Entscheidung des Unterausschusses vom Jahre 1911, auf der die angezogene Stelle der Erläuterungen beruht, gebunden ist und ob diese Entscheidung sachlich zutrifft. Für die Auslegung der Tariffstelle ist mit Recht Gewicht darauf gelegt worden, daß die Entscheidung des Unterausschusses ergangen und von der Beklagten in die Erläuterungen zu der Tariffstelle aufgenommen worden ist.

Aus dem Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 15. Dezember 1924 läßt sich ein zwingender Schluß zu Gunsten der von der Beklagten vertretenen Rechtsauffassung nicht ziehen.

Zu eng ist dagegen nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß eine ergänzende Auslegung nur dann geboten sei, wenn andernfalls das ganze Vertragswerk gefährdet werden würde. Aber eine ergänzende Auslegung der Tarife der Eisenbahn kann, wenn sie auch grundsätzlich nicht völlig ausgeschlossen sein mag, doch nur in sehr beschränkten Grenzen zu-

gelassen werden. Zwar enthalten sie Vertragsrecht, sofern ihre bindende Kraft daraus fließt, daß sich die Parteien im Einzelfall ihren Bedingungen unterwerfen (vgl. RGZ. Bd. 99 S. 251). Da sie aber für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind (§ 6 Abs. 1 Satz 3 E.O. vom 23. Dezember 1908), kann bei der richterlichen Ausfüllung von Vertragslücken dem Willen der Vertragsparteien nicht dieselbe Bedeutung zukommen, die ihm die Rechtsprechung sonst in solchen Fällen einräumt.

Die Revision steht auf dem Standpunkt, daß nicht eine entsprechende, sondern eine unmittelbare Anwendung der Tariffstelle auf die Kohlen- und Koksensendungen des Rechtsvorgängers der Klägerin geboten sei. Das ist vom Berufungsgericht mit Recht abgelehnt worden. Zu den Ausfuhrsgütern, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, können die Sendungen nicht gerechnet werden. Ihre Ausfuhr war nicht nachzuweisen, sondern nur mit behördlicher Bewilligung zulässig. In dem der Tariffkommission im Jahre 1914 erstatteten Bericht wird zur näheren Kennzeichnung der Güter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, auf die §§ 58 und 59 E.O. in der vom Jahre 1912 ab gültigen Fassung verwiesen. Die Eisenbahnzollordnung ist das in § 73 B.G. vorgesehene Regulativ, das die näheren Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektransportes auf den Eisenbahnen enthalten soll. Die Begriffsbestimmung der Güter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, muß daher dem Vereinszollgesetz entnommen werden. Dieses trifft in § 56 unter der Überschrift „Behandlung der Waren, deren Ausfuhr nachgewiesen werden muß“ Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung von Waren, bei denen es auf den Beweis der erfolgten Ausfuhr ankommt, und letzteres ist bei Waren der Fall, die im Begleitschein- oder Begleitzettelverfahren aus dem Ausland zollfrei durch das Zollinland wieder nach dem Ausland hindurchgeführt werden sollen (§§ 33, 43, 71 Abs. 2 B.G.), und ferner bei gewissen Deklarationschein- und Marktsgütern, Rückwaren und Gegenständen des Veredelungsverkehrs, die aus besonderen Gründen von der Erhebung eines Zolles befreit sein sollen (§§ 111 flg. B.G.). Hierunter fallen nicht die Warensendungen, die den Anlaß zu dem vorliegenden Rechtsstreit gegeben haben.

Es kann sich nur fragen, ob sie einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung im Sinne der Tariffstelle IXB Anmerkung 1b unterliegen haben und daher der zweiten Gruppe der dort aufgeführten

Güter zuzurechnen sind. Das ist zum mindesten außerordentlich zweifelhaft. Eine Erhebung von Zoll kam bei ihnen nicht in Frage. Nur ihre Ausfuhr bedurfte behördlicher Genehmigung auf Grund der Verordnung über die Außenhandelskontrolle vom 20. Dezember 1919 (RGBl. S. 2128), in der erstmalig eine Ausfuhrbeschränkung zugelassen worden ist. Diese Verordnung sieht zwar in § 6 eine bei der Ausfuhrbewilligung zu erhebende, in die Reichskasse fließende Abgabe vor. Diese Abgabe wird aber im Schrifttum (Trautvetter im Handbuch des Reichssteuerrechts, herausgegeben von Struß, S. 905), weil sie nach § 6 Satz 2 a. a. D. lediglich zur Förderung sozialer Aufgaben verwendet werden soll und weil der Grund ihrer Erhebung nicht in der Überführung der Waren über die Zollgrenze liegt, nicht als Ausfuhrzoll im Sinne des Zollrechts angesehen. Wenn daher die Zollbehörden und bei Beförderung mit der Eisenbahn deren Beamte mit der Durchführung der Außenhandelskontrolle in gewissem Umfang betraut worden sind, so handelt es sich dabei nicht um eine nach der Natur der Kontrolle notwendige, sondern um eine bloße Zweckmäßigkeitmaßnahme. Wie zweifelhaft die Auslegung der Tarifstelle ist, erhellt am besten daraus, daß die Beklagte selbst im ganzen ersten Rechtszuge und anfangs auch noch in der Berufungsinstanz die Ansicht vertreten hat, daß es sich bei den Kohlen- und Koksensendungen um Ausfuhrgüter handle, deren Ausfuhr nachzuweisen sei, eine Auffassung, die nach dem Gesagten nicht gebilligt werden kann, und daß sie erst ganz zuletzt dazu übergegangen ist, diese Sendungen den einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterworfenen Ausfuhrgütern zuzurechnen. Die Gleichartigkeit der Leistungen, die das Berufungsgericht feststellen zu können glaubt, vermag diese Zweifel nicht auszuschließen. Die Eisenbahn muß aber, weil sie dem verkehrsbedürftigen Publikum gegenüber eine unangreifbare Monopolstellung einnimmt, jede unklare Fassung der von ihr selbst aufgestellten Tarifvorschriften gegen sich gelten lassen; das ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts schon oft gesagt worden (RGZ. Bd. 99 S. 253, Bd. 120 S. 271, Bd. 127 S. 295).

Hiernach hat die Beklagte die Abfertigungsgebühr unberechtigterweise erhoben. Denn nach den Allgemeinen Bemerkungen hat nur der Inhalt des Tarifs rechtsverbindliche Kraft, während die Erläuterungen dazu den Inhalt des Tarifs näher erklären, das Verständnis für ihn, seine Entstehung und Absicht fördern, seine richtige

Anwendung erleichtern und damit Frachterstattungsanträgen und Nacherhebungen zum Vorteil der Eisenbahn und der Verkehrtreibenden nach Möglichkeit vorbeugen sollen. Deshalb ist es unerheblich, wenn es in den Erläuterungen zu der Tariffstelle heißt, daß die Abfertigungsgebühr für die ausfuhrbewilligungspflichtigen Güter erhoben werden müsse.

Der Nebengebührentarif enthält unter IX C eine Gebühr für Vorführen der Güter, die bei Vorführung im Wagen und an Wagenladungen für den Wagen 2 M., wenn der Wagen aber im Zug oder auf den Zuggleisen oder wenn der zur Entladung gestellte Wagen auf dem Entladegleis oder der zur Beladung gestellte Wagen auf dem Beladegleis vorgeführt wird, 80 Pf. beträgt. Nach der Anmerkung dazu soll diese Gebühr jedesmal erhoben werden, wenn das Gut von der Eisenbahn vorgeführt, d. h. zu einer zoll- oder steueramtlichen Beschau gestellt wird. In den Erläuterungen heißt es:

Im übrigen werden neben der Abfertigungsgebühr Nebengebühren nur dann erhoben, wenn die Eisenbahn die unter C—H des Abschnitts vorgesehene Tätigkeit wirklich leistet: u. a. namentlich die Vorführungsgebühren unter C, wenn und so oft die Eisenbahn die Güter vorführt. Wann das Gut vorzuführen ist, ist in der E. D. im einzelnen bestimmt. Vorführung ist die Bestellung des Zollgutes zum Zweck einer zollamtlichen (allgemeinen oder einzelnen) oder steueramtlichen Beschau, d. h. jede Tätigkeit der Eisenbahn, die vorgenommen wird, um die Untersuchung des Gutes zu ermöglichen, sei es eine körperliche Bewegung des Gutes, sei es die Mitwirkung der Eisenbahnbediensteten bei der Beschäftigung. Hiernach ist die Vorführungsgebühr für Wagenladungen im besonderen auch für die Freischreibung zollfreier Massengüter im Zuge oder auf den Zuggleisen und bei Vorführung auf bestimmten Stellen des Bahnhofes zu erheben. Andererseits wird für das Vorführen der von der Eisenbahn gebildeten Stückgutwagen für die einzelnen darin verladenen Sendungen die unter C 1 des Nebengebührentarifs vorgesehene Vorführungsgebühr nicht erhoben, solange die einzelne Sendung tatsächlich nicht vorgeführt wird.

Das Berufungsgericht führt aus: Die in den Erläuterungen zur Tariffstelle angezogene Eisenbahnzollordnung kenne keine Vorführung von Ausfuhrgut aus Anlaß einer Ausfuhrkontrolle. Es sei indessen bedenklich, schon diese Ermägung als entscheidend anzusehen.

Anderere Gründe führten jedoch zu dem gleichen Ergebnis. Aus der Anmerkung der Tariffstelle und den Erläuterungen dazu gehe hervor, daß die Vorführungsgebühr ein Entgelt sein solle für eine von der Eisenbahn im Einzelfalle wirklich geleistete Tätigkeit. Nach den Verhandlungen der Tarifkommission vom Jahre 1914 und dem in der 21. Sitzung des Unterausschusses erstatteten Bericht könne diese Tätigkeit bei Vorführung ganzer Züge, die hier in Frage stehe, entweder in Verschubbewegungen oder in der Unterstützung und Begleitung der Zollbeamten bei einer Beschau bestehen. Auf Grund einer Auskunft des Hauptzollamts in Aachen sei festzustellen, daß die Zollbehörde in der hier in Betracht kommenden Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1926 keine Beschau von Kohlenzügen mehr vorgenommen habe. Verschubbewegungen zum Zweck einer Vorführung könnten aber naturgemäß nur gebührenpflichtig sein, wenn die Zollbehörde eine Vorführung verlangt habe. Das ergebe sich auch aus dem in der 21. Sitzung des Unterausschusses erstatteten Bericht und aus einer zu den Akten überreichten Äußerung der Reichsbahndirektion Berlin. Im Jahre 1926 habe kein Vorführungszwang mehr bestanden; er sei bereits durch den Erlaß des Reichsfinanzministers vom 15. Dezember 1924 beseitigt worden. Von diesem Erlaß habe die Beklagte auch Kenntnis gehabt, wie sich aus ihm selbst und aus den Veröffentlichungen der Beklagten in ihrem Tarif- und Verkehrsanzeiger ergebe. Nach dem Inhalt des Erlasses sei auf die Vorführung für die Regel verzichtet, dagegen sei es den örtlichen Dienststellen überlassen worden, ausnahmsweise eine Vorführung zu verlangen. Tatsächlich hätten die Zollbehörden nach der Auskunft des Hauptzollamts in Aachen im Jahre 1926 keine Vorführung mehr verlangt. Nach der Auffassung der Beklagten bestehe eine Vorführung schon in folgender Tätigkeit: Sie leite alle über die Grenze ein- oder ausgehenden Züge auf besondere Zollgleise und lasse sie an den für die Zollbeamten besonders leicht zugänglichen Stellen während einer für die Beschau erforderlichen Zeit halten. Die Zollgleise seien durchgehende Gleise, auf die also die Züge bei der Einfahrt durch eine Weichenstellung gelenkt würden. Diese Tätigkeit der Bahn, die Leitung der Züge auf Zollgleise und das Haltenlassen der Züge, könne den Begriff des Vorführens im Sinne der Tariffstelle nicht erfüllen. Andernfalls müßte die Vorführungsgebühr von allen über die Grenze ein- und ausgehenden Sendungen erhoben

werden. Das würde dem Tarif widersprechen. Man könne deshalb unter einer Bewegung des Gutes, die nach den Erläuterungen die Gebührenpflicht entstehen lasse, nicht eine solche allgemein angeordnete Leitung auf durchgehende Zollgleise verstehen. Vielmehr müsse, wie auch die angeführten Berichtsstellen nahelegten, eine Verschiebung nach dem Einlaufen in den Bahnhof, eine Überführung an eine andere Stelle des Bahnhofs, wodurch Rangierleistungen nötig würden, stattgefunden haben. Warum für geschlossene Kohlenzüge, wie die Beklagte anzunehmen scheine, eine andere Auffassung begründet sein solle, sei nicht ersichtlich. Eher sei zu bezweifeln, ob es eine organisatorische Rücksicht erfordere, diese Züge in den Zollgleisen statt in den Zuggleisen beschauen zu lassen.

Diesen Ausführungen ist in allen wesentlichen Punkten beizupflichten. Unbegründet ist es, wenn die Revision dem Berufungsrichter vorwirft, daß er zur Entstehung der Vorführungsgebühr Verschiebung auf besondere Zollgleise erfordere. Davon steht in den Urteilsgründen nichts. Die Fassung der Tarifstelle und die Erläuterungen dazu sprechen durchaus für die Ansicht des Berufungsgerichts. Mindestens bleiben Zweifel, die nach dem schon Gesagten zu Lasten der Beklagten gehen müssen. Wie die Vorführungsgebühr zu berechnen ist, wenn aus Kohlenzügen nur einzelne Wagen zur Beschau vorgeführt werden, ist hier nicht zu entscheiden.