

56. 1. Steht der Berechnung einer „Verschubnebengebühr“ auf den österreichischen Bundesbahnen für Gütersendungen zwischen Deutschland und Italien das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr entgegen?

2. Zur Frage der Bestimmtheit und der gehörigen Veröffentlichung dieser Gebühr.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (RWB. 1925 II S. 183) — JÜG. — Art. 9 §§ 1, 4.

I. Zivilsenat. Ur. v. 26. Februar 1936 i. S. B. GmbH. (M.)
iv. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). I 161/35.

I. Landgericht München I.

Für 2400 Wagenladungen, die von verschiedenen Versachtern in der Zeit von April 1933 bis April 1934 auf Grund des derzeitigen Deutsch-Italienischen Eisenbahn-Verbandsgütertarifs¹⁾ von italienischen nach deutschen Stationen über Österreich befördert worden sind, ist von den Empfängern eine im Gütertarif der österreichischen Bundesbahnen mit Wirkung vom 15. April 1933 eingeführte Verschubnebengebühr im Betrage von je 6 österreich. Schillingen, insgesamt umgerechnet in 6606,50 RM., erhoben worden. Die Gütertarifänderung ist im Anzeigebblatt für Verkehr Folge 31 vom 14. April 1933 unter Nr. 31 veröffentlicht worden. Danach soll die Gebühr eingehoben werden für Sendungen von Leichen, lebenden Tieren und Gütern, für welche der Ermittlung der Fracht ein (näher bezeichnetes) Gewicht zugrunde gelegt wird, und zwar

a) . . .

- b) im Verkehr von allen Grenzbahnhöfen und Staatsgrenzen nach allen Bahnhöfen und Staatsgrenzen sowie im Verkehr von allen Bahnhöfen und nach allen Grenzbahnhöfen und Staatsgrenzen im Betrage von 6 Schillingen.

Die in den Frachtbriefen vermerkten Verschubleistungen sind, wie im Tatbestand des Landgerichtsurteils als unbestritten bezeichnet ist, tatsächlich erfolgt.

Die Klägerin, der die Berechtigten ihre Erstattungsansprüche abgetreten haben, verlangt Rückzahlung der 6606,50 RM. nebst Zinsen wegen unrichtiger Anwendung des Tarifs. Sie hält die Erhebung einer Verschubnebengebühr für unzulässig, sowohl nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 als auch nach der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung. Außerdem sei die Gebühr nicht, wie erforderlich, klar und deutlich in der österreichischen Verlautbarung gekennzeichnet. Ferner sei diese wegen ungenügender Veröffentlichung nach dem Deutsch-Italienischen Gütertarif unverbindlich. Endlich beziehe sie sich überhaupt nicht auf Durchfuhrsendungen.

Die Beklagte dagegen erklärt die Nebengebühr für zulässig, ihre Kennzeichnung für klar, die Veröffentlichung der Verlautbarung für genügend und deren Erstreckung auf Durchfuhrsendungen für zweifelsfrei. Keinesfalls sei der Zinsanspruch begründet.

¹⁾ Herausgegeben von der Reichsbahndirektion München; soweit bekannt, nicht im Buchhandel. D. R.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die von der Klägerin beim Reichsgericht unmittelbar eingelegte Revision blieb ohne Erfolg.

Gründe:

I. Die Berechnung von Nebengebühren, um die allein der Streit der Parteien geht, ist nach § 19 des den Frachtverträgen zugrunde liegenden Deutsch-Italienischen Gütertarifs den einzelnen Verwaltungen überlassen, in deren Bereich sie erwachsen. Zu den Eisenbahnen, deren Verwaltungen auf ihren Linien die Warenbeförderung auf Grund jenes Tarifs übernommen haben, gehören die österreichischen Bundesbahnen, für welche die hier berechnete und von der Klägerin beanstandete Verschubnebeggebühr eingeführt worden ist. Bei ihrer Einführung waren in erster Reihe die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 zu beachten; zu ihnen darf der österreichische Tarif sich nicht in Widerspruch setzen.

Hier ist von vornherein das eine festzuhalten: Das Internationale Übereinkommen beruht auf dem Grundsatz, daß in die Tarifhoheit der einzelnen Vertragsstaaten nicht eingegriffen werden solle. Sinn des Art. 9 § 1 Satz 1 ZÜG. ist nicht etwa der, den Vertragsmitgliedern irgendwelche Vorschriften über die Ausgestaltung ihrer Tarife zu machen; vielmehr soll damit die willkürliche Gebührenerrechnung durch Einzelvertrag unmöglich gemacht und angeordnet werden, daß stets allein maßgebend die Tarife seien. Und von diesen wird nur verlangt, daß sie einmal zu Recht bestehen, also nach Zustandekommen und Inhalt den Gesetzen des betreffenden Staates entsprechen, und ferner gehörig veröffentlicht sind. Aus dem Nebeneinander von Fracht und Nebengebühren (oder Frachtsätzen, Nebengebühren und Auslagen in § 4 daf.) läßt sich nicht mehr folgern, als daß man alles treffen wollte, was die Tarife enthalten könnten, und daß man der Tatsache der neben der eigentlichen Fracht üblicherweise berechneten Nebengebühren Rechnung trug. Dabei mag man ferner von der Vorstellung ausgegangen sein, daß neben der eigentlichen Beförderung häufig Sonderleistungen in Betracht kommen und daß für diese die Nebengebühren zu berechnen seien. Daß aber damit auch die Vorstellung jedes einzelnen Vertragsschließenden maßgebend bestimmt, daß ihm irgend etwas für die Abgrenzung zwischen Fracht und Nebengebühren auferlegt werden sollte, dafür fehlt es an jedem

Anhalt im Wortlaut des Übereinkommens, für den hier gegenüber dem Grundsatz der Tariffhoheit der Staaten eine klare Einschränkung unerlässlich gewesen wäre. Eine solche ließe sich selbst dann noch nicht feststellen, wenn sich (von den hier nicht maßgebenden deutschen Gesetzen ganz abgesehen) im Internationalen Übereinkommen, insbesondere in seinem nach Art. 63 Abs. 3 maßgebenden französischen Text, ein einheitlicher Begriff wenigstens des Wortes Fracht (*frais, frais de transport, prix de transport, taxes de transport*) fände. Auf die Unstimmigkeiten, die das Landgericht in dieser Beziehung glaubt aufdecken zu können, braucht danach nicht näher eingegangen zu werden; von ausschlaggebender Bedeutung sind gerade sie nicht. Wesentlicher ist — worauf das Landgericht gleichfalls hingewiesen hat —, daß die vom Grundsatz der Tariffhoheit dennoch gemachten Ausnahmen anderweit klar hervorgehoben worden sind (vgl. Art. 7 § 7).

Auch die Entstehungsgeschichte des Art. 9 ZÜÜ. führt das angefochtene Urteil zutreffend als Stütze für seine Ansicht an, daß im Übereinkommen die Begriffe von Fracht und Nebengebühren nicht sachlich-rechtlich festgelegt werden sollten, daß ihre Abgrenzung vielmehr den Tarifen der einzelnen Vertragsstaaten überlassen blieb. Zwar wurde ursprünglich neben der Fracht eine Vergütung für besondere Leistungen hervorgehoben. Im Schweizer Entwurf Art. 7 Abs. 3 hieß es, daß nichts berechnet werden dürfe außer „des taxes de transport et des frais nécessités par des prestations spéciales“ (vgl. Procès-Verbaux des délibérations de la conférence internationale — Berne 1878 — S. XIII), während der deutsche Gegenentwurf (vgl. a. a. D.) neben „des taxes de transport“ nannte: „des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs“. Wie wenig hier aber an eine sachlich-rechtliche Festlegung von Begriffen gedacht war, wie vielmehr nur die tarifmäßige Sicherheit gegenüber der Willkür des Einzelvertrags erreicht werden sollte, das läßt gerade die deutsche Denkschrift zu dem Entwurf (a. a. D. S. XXXIX) erkennen, in der unter IV (a. a. D. S. LIII) für zweckmäßig gehalten wird, ausdrücklich auszusprechen, daß die Frachten nur nach den veröffentlichten Tarifen berechnet werden sollten, in der dann aber unmittelbar anschließend der von der Schweiz hervorgehobene Grundsatz gebilligt wird, daß das Übereinkommen keinerlei Beschränkung der Vertragsschließenden enthalten solle in dem Recht, ihre Tarife frei festzusetzen. Es zeigt sich also, daß den an den Beratungen Beteiligten

nichts ferner lag, als etwa den einzelnen Staaten oder Eisenbahnverwaltungen vorzuschreiben, was sie unter den besonderen Leistungen, für die eine Vergütung außer der Fracht gefordert werden dürfe, zu verstehen und wie sie Fracht und Nebengebühren gegeneinander abzugrenzen hätten. Auch aus dem auf von Savignys Antrag in der 10. Sitzung der Konferenz aufgenommenen Zusatz „légalement en vigueur“ zu „tarifs“ (= zu Recht bestehende Tarife) ist zu entnehmen, daß das Bestreben immer nur auf die tarifmäßig sichere Verankerung jeder Gebühr nach dem Recht jedes einzelnen Vertragsstaates ging. Und daran hat sich in der Folgezeit nichts mehr geändert. Im Gegenteil: die Ausdrucksweise ist nur farblos geworden. Zunächst schon in der endgültigen Fassung des alten Übereinkommens, in der der deutsche Text mit seiner Hervorhebung der besonderen Leistungen zwar unverändert blieb, der französische dagegen nur noch die Nebengebühren als solche — „des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs“ — neben der Fracht nannte (Art. 11 Abs. 2; vgl. Meili Internationale Eisenbahnverträge, Hamburg 1887, S. 71/72). Und dann noch mehr im neuen Übereinkommen, in dessen Art. 9 § 4 der französische Text die Worte „ou spéciaux“ fallen ließ, während der deutsche in Anpassung an den französischen die „Vergütungen für besondere im Tarif vorgesehene Leistungen“ einfach durch „Nebengebühren“ ersetzte. Eine sachliche Änderung war damit ersichtlich nicht beabsichtigt. An sich bleibt noch heute, wie früher, die Frage die gleiche, ob der Begriff der Nebengebühren — wie früher der der besonderen Leistungen — sachlich-rechtlich festgelegt sein sollte oder der tarifmäßigen Ausgestaltung des einzelnen Staates überlassen blieb. Wie früher, so sollte aber auch durch das neue internationale Übereinkommen keineswegs eingegriffen werden in die Tarifhoheit der Vertragsstaaten.

Diesem Grundsatz zuwider den jetzigen Art. 9 §§ 1 und 4 ZÜÜ. auszulegen, zwingt nach dem Dargelegten nichts. Es läßt sich danach schon kaum — jedenfalls nicht so allgemein — die Frage stellen, ob es berechtigt wäre, in philologischer Wortauslegung die Freiheit der einzelnen Gesetzgebungen und Tarife dahin zu beschränken, daß sie nur für wirklich außerhalb der Beförderung liegende Leistungen Nebengebühren erheben dürften, wie dies im Schrifttum zum Teil angenommen wird. Denn zweifellos haben dann die einzelnen Vertragsstaaten doch darüber zu befinden, was für eine Leistung sie als der-

gestalt außerhalb der Beförderung liegend ansehen wollen, daß sie dafür eine Nebengebühr festsetzen. Dabei kann der Beweggrund für ihre Einführung sehr wohl — ebenso wie für eine Erhöhung von Frachtsätzen — auch der sein, allgemein die Einnahmen aus der Güterbeförderung zu steigern. Daß mit dieser überhaupt ein Zusammenhang bestehen muß, ist allerdings eine selbstverständliche Voraussetzung. Sie trifft aber für die Verschubnebengebühr zu. Andererseits gehört der Verschub (das Rangieren) nicht etwa begriffsnotwendig zu jeder Beförderung von Frachtgut; es ist denkbar, daß Einladen sowohl wie Fahrt ganz glatt in einer Gleisrichtung des Güterzuges vor sich gehen. In Oesterreich ist nun durch Einführung der Verschubnebengebühr für Frachtsendungen innerhalb eines fest begrenzten Kreises festgestellt worden, daß sie — wenn auch vielleicht nur in aller Regel — irgendeines Verschubes bedürfen (sei es z. B. beim Einladen, sei es unterwegs). Ob die Gebühr etwa für Sendungen, die wirklich einmal ohne jeglichen Verschub stattfinden sollten, nicht angerechnet werden dürfte, steht hier nicht zur Entscheidung, wo (entgegen der Ausführung der Revision) ausweislich des Tatbestandes des angefochtenen Urteils unbestritten ist, daß durchweg Verschubleistungen irgendeiner Art in Innsbruck erfolgt sind. Und der Sachverhalt nötigt ferner nicht, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob unter Umständen die Einführung einer Nebengebühr einen so krassen Mißbrauch der dem einzelnen Vertragsstaat belassenen Freiheit der Entscheidung, etwa im Hinblick auf eine verschleierte Frachterhöhung, bedeuten könnte, daß sie nach Treu und Glauben für unzulässig erklärt werden müßte. Dazu sei nur bemerkt, daß es für den einzelnen Verfrachter wohl kaum von Belang sein dürfte, ob sich seine Beförderungskosten durch höhere Frachtsätze oder durch Nebengebühren erhöhen, daß aber die Vertragsstaaten untereinander trotz ihrer grundsätzlichen Bestimmungsfreiheit auf die Einhaltung äußerster Grenzen zwischen einseitig festzusetzenden und zwischenstaatlich gebundenen Beförderungspreisen Wert legen könnten. Für alle Regelfälle jedoch weist das Landgericht zutreffend darauf hin, daß die sachlich-rechtliche Nachprüfung, ob eine die Nebengebühr auslösende Nebenleistung vorliege, zu einer unerträglichen Unsicherheit bei der Anwendung der Tarife führen würde. Und was den vorliegenden Fall anlangt, so kann das angefochtene Urteil mit Recht daran erinnern, daß — wie Baumgarten dies in Eger Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 25 S. 93 flg. im einzelnen dargelegt hat — Oesterreich und

Ungarn in den ersten Jahren des Jahrhunderts schon zu der Übung übergegangen waren, neue Nebengebühren einzuführen und daß das trotz verschiedener Prozesse im wesentlichen unbeanstandet geblieben ist, auch bei Beratung des neuen Übereinkommens keinen Anlaß zu irgendwelchen Erörterungen, wie sie jetzt die Klägerin anregt, gegeben hat.

Nach allem hat das Landgericht — im Gegensatz zum Urteil des Landgerichts Berlin vom 14. Juni 1935 (206 S 1566/35) und zum Urteil des Handelsgerichts in Prag vom 9. Dezember 1935 (Cn I. 98/34), in Übereinstimmung aber mit dem Urteil des Obersten Bundesgerichts in Wien vom 13. März 1929 (2 Ob 851/28) — mit Recht angenommen, daß das Internationale Übereinkommen der Einführung einer Verschubnebengebühr in Österreich nicht im Wege stand.

Dasselbe hat es für die österreichische Eisenbahnverkehrsordnung (öst. EVO.) ausgeführt. An sich wäre es beim Fehlen von tarifbeschränkenden Bestimmungen im Internationalen Übereinkommen nach dessen Art. 53 möglich, daß die österreichische Gesetzgebung ihrerseits Beschränkungen eingeführt hätte. Hierzu legt aber das Landgericht (in der Revisionsinstanz nach § 549 Abs. 1 ZPO. nicht nachprüfbar, dar, daß der § 6 öst. EVO. mit der Bestimmung in Abs. 1, daß die Tarife alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Gebühren für die Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebengebühren) notwendigen Angaben enthalten müßten, ebensowenig wie das Internationale Übereinkommen eine sachlich-rechtliche Begriffsbestimmung der Nebengebühren hat geben wollen.

II. Die — wie die Revision an sich mit Recht hervorhebt — in erster Reihe durch Art. 9 § 1 Satz 2 ZUG. (und nur gleichlautend durch § 6 öst. EVO.) vorgeschriebene Bestimmtheit der für die zu erhebende Nebengebühr erforderlichen Angaben läßt die Verlautbarung vom 14. April 1933, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, keineswegs vermissen. Wenn für bestimmt bezeichnete Sendungen eine Verschubgebühr erhoben werden soll, so liegt darin der Ausdruck, daß derartige Sendungen auf dem einen oder anderen Bahnhof einen Verschub nötig zu machen pflegen, der die Erhebung einer besonderer Gebühr rechtfertigt. Damit weiß jeder Versrachter, woran er ist. Und es ist auch in diesem Zusammenhang eine müßige Betrachtung, daß es unter Umständen auch einmal ohne Verschub gehen möge, da er doch im vorliegenden Fall unstrittig überall stattgefunden hat.

III. Zur Frage gehöriger Veröffentlichung, die nach Art. 9 § 1 Satz 1 ZUG. Voraussetzung für die Verbindlichkeit eines Tarifs ist, legt das Landgericht in rechtlich einwandfreier Weise dar, daß sich die im Vorwort des Deutsch-Italienischen Gütertarifs für Österreich vorgesehene besondere Art der Veröffentlichung von Tarif- und Beförderungsmaßnahmen ausgesprochen nur auf Maßnahmen im Rahmen jenes Gütertarifs bezieht. Die Einführung von Nebengebühren ist aber nach § 19 des Tarifs ausdrücklich den einzelnen Verwaltungen überlassen. Die Auffassung der Revision, daß durch diese Verweisung die vom Einzelstaat eingeführte Nebengebühr nun auch im Rahmen des Deutsch-Italienischen Gütertarifs erwachse, geht fehl. Vielmehr ist diese Tarifbestimmung damit ausdrücklich aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarif ausgeschieden worden. Zur Nachprüfung, ob seine Auslegung auch sinngemäß ist, zieht das Landgericht mit Recht heran, daß die weit wichtigeren italienischen Nebengebühren — wie auch die deutschen — keinesfalls der besonderen Veröffentlichungsvorschrift des Vorworts zum Deutsch-Italienischen Gütertarif unterliegen und daß es ferner für jeden Beteiligten das Nächstliegende ist, sich über österreichische Gebühren in Österreich und nach dessen Vorschriften zu unterrichten. Daß aber für Österreich die Veröffentlichung im Anzeigebblatt für Verkehr ausreichte, ist unbestritten.

IV. Endlich legt das Landgericht die Verlautbarung zu b so aus, daß sie auch den Durchgangsverkehr durch Österreich treffen solle. Dabei hat es nicht unterschieden, ob ein „direkter“ oder „gebrochener“ Tarif angewandt wird, und läßt jeden Verkehr zwischen allen Grenzbahnhöfen und Staatsgrenzen unter die Vorschrift fallen. Was die Revision hierzu vorbringt, kann nach § 549 Abs. 1 BPO. vom Revisionsgericht nicht nachgeprüft werden, soweit es sich auf die Auslegung österreichischen Rechts bezieht. Daß aber das Internationale Übereinkommen einer solchen Belastung des Durchgangsverkehrs nicht entgegensteht, ist bereits dargelegt.