

35. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands §. 50.  
Ist der Absender berechtigt, einen bestimmten Transportweg vorzu-  
schreiben, wenn der Transport durch das Ausland gehen soll?

I. Civilsenat. Urth. v. 2. Juli 1887 i. S. R. (Rl.) w. Eisenbahnfiskus  
(Bekl.). Rep. I. 156/87.

I. Landgericht Deuthen.

II. Oberlandesgericht Breslau.

Der §. 50 Nr. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements für die Eisen-  
bahnen Deutschlands lautete in früherer Fassung:

„Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene  
Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg

bestimmt anzugeben, und muß dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint."

Auf Beschluß des Bundesrates vom 12. März 1885, veröffentlicht am 27. desj. Mts. als Nachtrag VI zum Betriebsreglement, wurde diese Bestimmung folgendermaßen abgeändert:

„Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben.

Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen. Letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen bietet."

§. 46 lautet in unveränderter Fassung:

„Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Überganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf."

Am 25. April 1885 wollte der Kläger, ein Expeditionshaus in Rattowitz, bei den Güterexpeditionen Gleiwitz und Morgenroth nach München bestimmte Güter mit Frachtbriefen aufgeben, in welchen die Intradierung über Oswieçim, Wien, Simbach vorgeschrieben war, die Expedition aber lehnte wegen dieser Vorschrift in den Frachtbriefen die Übernahme der Güter ab.

Der Kläger gab nun, um, wie er angiebt, größeren Schaden zu vermeiden, die Güter mit anderen Frachtbriefen, in welchen Oswieçim als Empfangsstation angegeben war, auf und schickte, um dort die Neuauflieferung zu besorgen, seinen Expedienten nach Oswieçim. Der Kläger will dadurch einen Aufwand von 12,90 M gehabt haben und klagt diesen Betrag vom Eisenbahnfiskus beim Amtsgerichte ein.

Der Beklagte ließ sich zuerst bei diesem Gerichte ein, bestritt aber später auf Grund des §. 70 G.B.G. und §. 39 Nr. 2 des preussischen Ausführungsgesetzes zum G.B.G. die Zuständigkeit des Amtsgerichtes und beantragte Verweisung der Sache an das Landgericht. Eventuell,

„für den Fall, daß das Amtsgericht seine sachliche Unzuständigkeit nicht aussprechen sollte“, erhob er Widerklage mit dem Antrage,

den Kläger und Widerbeklagten zu verurteilen, anzuerkennen, daß Beklagter und Widerkläger nicht verpflichtet ist, entgegen der vom Bundesrate mit Gültigkeit von 1. April 1885 erlassenen Bestimmung des §. 50 Nr. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements Routenvorschriften des Klägers zu beachten und Routenvorschriften enthaltende Frachtbriefe desselben entgegen der Bestimmung in §. 50 Nr. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements zuzulassen.

Durch Urteil erklärte sich das Amtsgericht auf Grund des angeführten Ausführungsgesetzes für unzuständig und verwies die Sache an das Landgericht.

Bei der Verhandlung vor dem Landgerichte wurde die Widerklage mit dem gleichen Antrage unbedingt erhoben.

Das Landgericht wies die Klage ab und verurteilte den Widerbeklagten nach dem Widerklagantrage.

Die gegen dieses Urteil vom Kläger eingelegte Berufung wurde zurückgewiesen. Die gegen das Berufungsurteil vom Kläger eingelegte Revision wurde in Ansehung der Entscheidung über die Klage zurückgewiesen; im übrigen wurde das Berufungsurteil aufgehoben und die Widerklage abgewiesen.

Aus den Gründen:

„1. Der Gesetzgeber ist bei Aufstellung der im §. 70 Absf. 2. 3 G.B.G. ausgesprochenen Sätze davon ausgegangen, daß es wünschenswert sei, wenn in gewissen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche, welche „das Grenzgebiet des öffentlichen und des Privatrechtes betreffen“, welche „neben der privatrechtlichen eine staatsrechtliche Seite haben“, die Rechtsfrage gleichmäßig aufgefaßt werde, und zwar bei Ansprüchen, welche auf Reichsrecht beruhen, im ganzen Reiche, bei solchen, die auf einem Landesrechte beruhen, in allen Teilen des betreffenden Landes.

Vgl. Motive zum Entwurfe des Gerichtsverfassungsgesetzes §. 50.

S. a. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 14 Nr. 103 S. 369.

Diese Gleichmäßigkeit der Beurteilung wird dadurch erreicht, daß die Entscheidung über solche Ansprüche ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes ausschließlich den Landgerichten zugewiesen und dadurch nach §. 509 Nr. 2 C.P.O. die Entscheidung in letzter Instanz durch das Reichsgericht ermöglicht wird. Für bestimmte derartige auf

Reichsrecht beruhende Ansprüche ist diese Zuweisung an die Landgerichte durch §. 70 Abs. 2 G.B.G. direkt verfügt, für bestimmte Kategorieen solcher auf Landesrecht beruhender Ansprüche ist der Landesgesetzgebung überlassen worden, Streitigkeiten über dieselben den Landgerichten zuzuweisen. (§. 70 Abs. 3 G.B.G.) Von dieser Befugnis hat das preußische Ausführungsgesetz zum G.B.G. in §. 39 Gebrauch gemacht. Dasselbe weist den Landgerichten ausschließlich zu in Nr. 2 die Entscheidung über Ansprüche gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung der Staatsbeamten.

Von einer eingehenden Erörterung der Tragweite dieser Bestimmung kann hier abgesehen werden: soviel ergibt sich aus der ratio und dem Wortlaute derselben und des §. 70 Abs. 3 G.B.G. als unzweifelhaft, daß, wenn der Staat zum Zwecke der Eingehung und Erfüllung privatrechtlicher Verträge sich einer Person, welche Staatsbeamter ist, als seines privatrechtlichen Vertreters bedient, das dieser Person in Ansehung der Eingehung und der Erfüllung von Verträgen zur Last fallende Verschulden — mithin auch die schuldhafte Zurückweisung einer Vertragsofferte — nicht unter die betreffende Bestimmung fällt, und daß hierin ebensowenig „die Verfügung einer Verwaltungsbehörde“ im Sinne jener gesetzlichen Bestimmung gefunden werden kann.

Vgl. Urteil des I. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 12. Januar 1887 in Sachen L. wider den preußischen Eisenbahnfiskus Rep. I. 381/86.

Hieraus folgt, daß der Grund, aus welchem die vorliegende Sache vom Amtsgerichte an das Landgericht verwiesen worden, nicht stichhaltig ist. Da aber das Revisionsgericht bei Prüfung seiner Kompetenz an die Auffassung des Vorderrichters nicht gebunden ist, sondern die Voraussetzungen der Kompetenz selbständig zu prüfen hat,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 17 Nr. 96 S 384,

so würde, weil der eingeklagte Betrag sich nur auf 12,90 *M* beläuft, die Revision, wenn der Berufungsrichter nur über die Klageforderung zu entscheiden gehabt hätte, als unzulässig zurückzuweisen sein. Die Entscheidung erstreckt sich aber auch auf die Widerklage, deren Gegenstand sich als unschätzbar darstellt. Die Revision erscheint daher zulässig.

2. Das Handelsgesetzbuch kennt das Institut des Transportes von Gütern durch mehrere räumlich und zeitlich aufeinander folgende

Frachtführer (Transport mit durchgehendem Frachtbriefe) und enthält darüber Bestimmungen in Artt. 401. 410. 411, für Eisenbahnen speziell in Art. 429. Wie es aber an sich dem Frachtführer freisteht, ob er einen Transport, beziehentlich unter welchen Bedingungen er ihn übernehmen will, so kann er auch die Eingehung eines Frachtvertrages mit durchgehendem Frachtbriefe ablehnen, beziehentlich es steht ihm frei, den Frachtvertrag nur dann einzugehen, wenn bei der Möglichkeit der Wahl verschiedener Transportwege ihm selbst die Bestimmung der weiteren Frachtführer überlassen bleibt. Es würde sich also nur fragen, ob nicht in bezug auf den Eisenbahntransport diese Vertragswillkür ausgeschlossen ist.

Diese Frage ist, was das Handesgesetzbuch betrifft, zu verneinen, denn Art. 422, welcher der Eisenbahn untersagt, die nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes zu verweigern, beschränkt dieses Verbot ausdrücklich auf die Offerte eines Frachtvertrages „für ihre Bahnstrecke“. Es verstößt also nicht gegen diese Bestimmung, wenn der Beklagte die Übernahme von Gütern mit durchgehendem Frachtbriefe nur unter Bedingungen zusagt.

3. Eine andere Frage ist es aber, ob nicht durch das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, insbesondere durch §. 46 desselben,<sup>1</sup> die Eisenbahnen zur Übernahme von Gütern zum Transporte mit durchgehendem Frachtbriefe verpflichtet sind, und ob die Erfüllung dieser Verpflichtung auf dem Rechtswege verlangt werden kann. Reinenfalls genügt zur Widerlegung einer solchen Annahme der vom Berufungsrichter gegebene Grund,

solche Reglements enthielten zunächst nur für die Verwaltungen selbst Anordnungen, welche für das Frachten aufgebende Publikum erst dadurch Rechte und Pflichten erzeugten, daß sich dasselbe bei der Frachtaufgabe dem betreffenden Reglement unterwirft.

Allein es braucht diese Frage hier deswegen nicht entschieden zu werden, weil die fragliche Verpflichtung doch jedenfalls nur insoweit begründet sein kann, als der Aufgeber den Abschluß des Frachtvertrages unter den im Reglement aufgestellten Bedingungen offeriert, beziehentlich sich den Abschluß unter diesen Bedingungen gefallen läßt. Nimmt man auch an, daß §. 46 die Verpflichtung der Übernahme von Gütern

<sup>1</sup> S. oben S. 167.

mit durchgehendem Frachtbriefe ganz unbeschränkt aufstellt, so kann das Betriebsreglement doch nur in seiner Totalität zur Anwendung gebracht werden. Enthält dasselbe also eine besondere Bestimmung über den Transport auf mehreren aufeinander folgenden Eisenbahnen, so ist dadurch die Bestimmung des §. 46 modifiziert.

Eine solche Bestimmung ist nun aber in §. 50 Nr. 3 Abs. 3 enthalten. Während für den Fall, daß vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege führen, nach der früheren Fassung dieser Bestimmung dem Absender die Angabe des Transportweges nachgelassen und die Bahn verpflichtet war, diesen Weg einzuhalten, behält die neue Fassung die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der übernehmenden Eisenbahn vor, verpflichtet dieselbe aber, den für den Absender günstigsten Weg zu wählen. Hieraus folgt, daß die Eisenbahn Gut, das mit einem den Transportweg vorschreibenden Frachtbrief aufgegeben wird, zurückzuweisen befugt ist.

4. Das Betriebsreglement des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen (sog. Vereinsreglement) hat auch in der neuesten Fassung und, wie sich aus der beigelegten Note ergibt, in bewußtem Gegensatz zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands in §. 50 Nr. 3 Abs. 3 die mit der alten Fassung der entsprechenden Stelle dieses Reglements übereinstimmende Fassung beibehalten. Der Revisionskläger macht diesen Umstand für sich geltend, indem er behauptet, daß für den fraglichen Transport, da er nach dem Auslande gerichtet sei, die Bestimmungen des Vereinsreglements maßgebend seien. Die Richtigkeit der letzteren Behauptung kann unerörtert gelassen werden, denn im vorliegenden Falle fehlt die Voraussetzung, unter welcher die Anwendbarkeit des Vereinsreglements behauptet wird, der Transport der Güter ins Ausland. Es handelt sich vielmehr um den Transport von einem Punkte (Eisenbahnstation) des Inlandes zu einem anderen inländischen Plaze. Allerdings führt einer der möglichen Transportwege durchs Ausland, allein dadurch wird der Transport zwischen zwei im Inlande liegenden Plätzen nicht zum Transporte in das Ausland. Es liegt also der Thatbestand des §. 50 Nr. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vor. Die den Transport übernehmende Eisenbahn hat mithin zwischen den verschiedenen möglichen Transportwegen denjenigen zu wählen, welcher für den Absender der vorteilhafteste ist. Sollte sich für den einzelnen Fall als

solcher der Weg durch das Ausland herausstellen, so würde sie diesen Weg zu wählen haben und in diesem Falle das Gut über die im Frachtbriefe vorgeschriebene Zollabfertigungsstelle gehen lassen müssen. Für die Berechnung, welcher Weg den billigsten Frachtsatz biete, würden aber immer die „veröffentlichten Tarife“ maßgebend sein, nicht die dem Absender von einer Eisenbahn durch besondere Vereinbarung etwa gewährten niedrigeren Ansätze, wengleich der Eisenbahn diese Vereinbarung bekannt sein mag.

5. Der klagend geltend gemachte Ersatzanspruch entbehrt aus diesen Gründen eines Rechtsgrundes. Soweit das Berufungsurteil die gegen die vom ersten Richter ausgesprochene Abweisung der Klage gerichtete Berufung zurückweist, ist mithin die Revision unbegründet und war insoweit zurückzuweisen.

6. Dagegen haben die vorigen Richter die Widerklage mit Unrecht zugelassen. Dieselbe wird als Feststellungsklage behandelt, allein sie ist nicht auf die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses zwischen den Parteien gerichtet, sondern es wird vom Widerkläger für den Fall des Eintrittes eines gewissen Thatbestandes die Entscheidung der dabei eventuell entstehenden Rechtsfragen verlangt. Eine derartige Klage fällt nicht unter den §. 231 C.P.O. und erscheint unzulässig.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 6 Nr. 119 S. 387."