

34. Inwieweit können vertragmäßige Ansprüche auf das Anhalten bestimmter Eisenbahnzüge an bestimmter Stelle gegen die Bahnverwaltungen im Rechtswege geltend gemacht werden?

III. Civilsenat. Art. v. 27. Oktober 1893 i. S. Stadt Grabow (Rl.) w. Bahndirektion Altona (Bekl.). Rep. III. 127/93.

- I. Landgericht Schwerin.
- II. Oberlandesgericht Kofnod.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hatte sich durch Vertrag vom 19. Juni 1845 der Stadt Grabow gegenüber verpflichtet, täglich ebensoviele Eisenbahnzüge zur Aufnahme von Personen und Sachen ebensolange auf dem Bahnhofe zu Grabow regelmäßig anhalten zu lassen, wie dies auf dem Bahnhofe zu Ludwigslust geschehe. Diese Verpflichtung ist mit dem Bahnunternehmen auf den preussischen Staat übergegangen und streitlos in neuerer Zeit nicht erfüllt. In der seitens der Stadt Grabow wider die zuständige Bahndirektion erhobenen Klage ist an erster Stelle beantragt, die Beklagte zur Erfüllung dieser Verpflichtung und dahin zu verurteilen, daß sie die vertragswidrige Durchfahrt von Bahnzügen ohne Aufenthalt auf der Station Grabow bei angemessener Strafe für jede Zuwiderhandlung unterlasse. Die in beiden Vorinstanzen erfolgte Abweisung des prinzipialen Klageanspruches ist in der Revisionsinstanz bestätigt aus folgenden

#### Gründen:

... „Die Verträge, durch welche bei Erbauung einer Eisenbahn den Grundeigentümern, deren Gebiet die Bahn durchschneidet, für die freie Abtretung von Grund und Boden oder sonstige Leistungen zur Förderung der Anlage als Entgelt vom Betriebsunternehmer die Anlegung von Bahnhöfen an bestimmter Stelle oder das Anhalten bestimmter Bahnzüge zugesichert wird, unterliegen grundsätzlich dem Prinzipie der Vertragsfreiheit und begründen, wie das Oberlandesgericht mit Recht annimmt, rein privatrechtliche Ansprüche unter den Kontrahenten, welche als solche dem Rechtswege nicht entzogen sind. Die Aufstellung und Abänderung der Fahrpläne, welche innerhalb Deutschlands im voraus öffentlich bekannt gemacht werden müssen, hängt jedoch nicht vom Belieben der einzelnen Bahnverwaltungen ab, sondern unterliegt der Kontrolle und endgültigen Entscheidung der hierfür bestimmten staatlichen Aufsichtsbehörden.

Vgl. Endemann, Recht der Eisenbahnen § 95 S. 441; Schroetter, Eisenbahnrecht S. 116. 190; Eger, Eisenbahnrecht Bd. 1 S. 77. 208. 209.

Das Eingreifen dieser obersten Verwaltungsbehörden in die von den einzelnen Bahnverwaltungen entworfenen Fahrpläne kann jederzeit, ohne Rücksicht auf die von diesen geschlossenen privaten Verträge, auf Grund der Hoheitsrechte der Einzelstaaten wie des Deutschen Reiches

erfolgen, gleichviel ob dasselbe durch allgemeine Rücksichten auf die Sicherheit und Interessen des öffentlichen Verkehrs veranlaßt wird oder auf besonderen gesetzlichen Bestimmungen beruht, wie z. B. Art. 41 Abs. 2. 3 und Art. 44 der Reichsverfassung, durch welche der Anschluß von Zweigbahnen, der durchgehende Verkehr und die Herstellung ineinander greifender Fahrpläne gesichert werden sollten.

Von dieser Befugnis hat, wie feststeht, die zuständige Aufsichtsbehörde Gebrauch gemacht, und sie war hierzu befugt, obwohl der hier fragliche Vertrag die landesherrliche Bestätigung durch die Großherzoglich mecklenburgische Regierung erhalten hat. Mag auch diese Bestätigung den vom Oberlandesgerichte angenommenen weitgehenden Inhalt haben, daß damit alle und jede Einzelbestimmung des Vertrages besonders genehmigt ist; den Sinn konnte der staatliche Konsens niemals haben, daß die Großherzogliche Landesregierung damit für alle Zeiten darauf verzichtete, aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles in die Fahrpläne der Bahn zum Nachtheile der Vertragsrechte der Stadt Grabow einzugreifen. Diese Befugnis verblieb der Großherzoglichen Landesregierung trotz der Bestätigung des Vertrages; denn sie beruht auf unveräußerlichen Hoheitsrechten, an deren Aufgeben umsoweniger gedacht sein kann, als die Bestimmung über die endgültige Regulierung der Fahrpläne der Berlin-Hamburger Bahn derzeit zum überwiegenden Theile von der Entschliebung anderer konkurrierender Staatsgewalten abhing. Der obersten preußischen Verwaltungsbehörde stand daher, auch insoweit die Aufsichtsrechte über die Verwaltung und den Betrieb der Bahn auf der mecklenburgischen Strecke durch den Staatsvertrag vom 19. Dezember 1883 auf den preußischen Staat übertragen sind, das Recht zu, so wie hier geschehen, auf die Bestimmung des Fahrplanes entscheidend einzuwirken.

Diese Sachlage begründet die Zurückweisung des ersten Klageanspruches.

Dem Oberlandesgerichte kann darin nicht beigetreten werden, daß die Klageabweisung um deswillen erfolgen müsse, weil durch die Vollstreckung einer verurteilenden Entscheidung ein unzulässiger Konflikt der höchsten Gewalten des Staates herbeigeführt werde, da aus diesem Grunde einem begründeten Privatrechte die volle Anerkennung durch richterliches Urtheil nicht versagt werden dürfte. Es ist aber durch

die Anordnung der obersten Verwaltungsbehörde für die Beklagte eine nachträgliche Unmöglichkeit, ihrer Vertragsverpflichtung zu genügen, eingetreten, durch welche sie bis dahin vom Vertrage frei wird, daß sie durch Aufhebung oder Abänderung jener Verfügung wieder in den Stand gesetzt wird, den Vertrag thatächlich erfüllen zu können." . . .