

17. Kann die Vergütung für Militärtransporte abweichend von den Sätzen des Militärtarifs durch Vertrag des Militärfiskus mit einer Eisenbahn bestimmt werden?

Reichsverfassung Art. 47.

Gesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (RGBl. 1898 S. 360) § 15.

Verordnung, betr. die Militär-Transport-Ordnung, vom 18. Januar 1899 (RGBl. S. 15).

II. Zivilsenat. Urtr. v. 10. Juli 1913 i. S. Stadt M. (Rl.) w. Reichsmilitärfiskus (Bekl.). Rep. II. 187/13.

I. Landgericht Mainz.

II. Oberlandesgericht Darmstadt.

Die Stadt Mainz erbaute in den 1890er Jahren eine Hafensbahn, die vom Hauptbahnhof in Mainz zu den städtischen Häfen führt, mit einer Abzweigung nach der Rheinallee, wo eine besondere Ladestelle „Rheinallee“ eingerichtet wurde. Der Betrieb auf dieser Verbindungsbahn wurde geregelt durch Vertrag vom 3. März 1894 zwischen der Stadt und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, deren Rechtsnachfolgerin später die Königlich Preussische und Großherzoglich-Hessische Eisenbahngemeinschaft unter der Eisenbahn-Direktion in Mainz geworden ist. Nach diesem Vertrage hatte die Beförderung der Güter auf der Bahnstrecke Mainz Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Rheinallee in der Weise zu geschehen, daß vom Hauptbahnhofe bis zu einer auf der Strecke belegenen Übergabestelle die Ludwigsbahn, von der Übergabestelle bis zur Haltestelle Rheinallee die Stadt Mainz die Beförderung bewirkte. Nach § 4 des Vertrags sollte für die Beförderung eine „Überfuhrgebühr“ von 3 M für jeden Wagen erhoben und mit $\frac{2}{3}$ der Ludwigsbahn, mit $\frac{1}{3}$ der Stadt „für ihre Mitwirkung beim Transport und sonstigen Leistungen“ verrechnet werden. Als nun der Beklagte in Mainz an der Rheinallee ein Proviantamt errichtete, wurde dieses gemäß eines Vertrags der Parteien vom 5. September 1904 mit der Haltestelle Rheinallee durch ein Anschlußgleis verbunden. Nach § 5 des Vertrags erfolgte das Verbringen und Abholen der Wagen vom Hafensbahnhofe nach und von dem Abstellgleise des Proviantamts

durch die Stadtverwaltung auf Grund der jeweils gültigen Bestimmungen der Betriebsordnung für den Eisenbahnverkehr in den städtischen Häfen zu Mainz und gegen Entrichtung der hierfür jeweils festgesetzten Gebühren. Der Beklagte bezahlte in der Folge für jeden auf der Hafensbahn von dem Hauptbahnhofe nach dem Proviantamt und in umgekehrter Richtung beförderten Eisenbahnwagen eine Überfuhrgebühr von 3 *M.* Dies geschah auch, nachdem im Jahre 1905 der nach dem Vertrage vom 3. März 1894 nur vorgesehene Wagenladungsverkehr auf den Stückgutwagenverkehr des Proviantamts ausgedehnt war. Die Ausdehnung erfolgte ohne Abschluß eines besonderen Vertrages zwischen den Parteien. Es teilte vielmehr nur die Eisenbahndirektion in Mainz am 9. Juli 1905 der Klägerin mit, daß die Militärbehörde die Ausdehnung beantragt habe. Die Eisenbahndirektion fügte hinzu: „Für diese Sendungen soll für die Verbringung zwischen Rheinallee und Mainz Hauptbahnhof die gleiche Überfuhrgebühr wie für Wagenladungen d. i. 3 *M.* für jeden Wagen entrichtet werden.“ Die Klägerin antwortete hierauf mit Brief vom 22. Juli 1905, daß sie gegen die Zulassung geschlossener Stückgutwagen des Proviantamts nichts einzuwenden habe, wenn ihr, wie für Wagenladungssendungen, für jeden Wagen „der vertragsmäßige Überfuhrgebührenanteil zugeschrieben“ werde.

Mit Schreiben vom 21. März 1907 erklärte die Eisenbahndirektion in Mainz der Klägerin, daß zufolge einer Entscheidung des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten auf die Verbindungsbahn zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Ladestelle „Rheinallee“ die Militär-Transport-Ordnung und der Militärtarif Anwendung fänden, daß mithin die für Sendungen des Proviantamts bisher erhobene Überfuhrgebühr von 3 *M.* unzulässig sei und nur eine Fracht nach dem Militärtarif erhoben werden könne. Diese Fracht stellt sich auf nur 27 *P.* Die Eisenbahnverwaltung erhob demnächst von dem Beklagten nur diesen Frachtsatz und schrieb davon der Klägerin $\frac{1}{3}$ mit 9 *P.* gut. Die Klägerin stellte sich indes auf den Standpunkt, daß die Militär-Transport-Ordnung und der Militärtarif auf die hier fragliche Verbindungsbahn überhaupt keine Anwendung fänden, daß jedenfalls aber für das Verhältnis der Parteien der Vertrag vom 5. September 1904 und die bezüglich der Stückgüter durch Vermittelung der Eisenbahndirektion erfolgte Eini-

gung, wonach eine Überfuhrgebühr von 3 *M* zu entrichten sei, maßgebend seien. Sie erhob Klage auf Feststellung, daß Beklagter eine Überfuhrgebühr von 3 *M* für jeden Wagen zu entrichten habe, wovon ihr 1 *M* zukomme. Die Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Die Klage gründet sich in erster Linie darauf, daß in dem Vertrage vom 5. September 1904, und bei der Erweiterung des Verkehrs auf Stückgutwagen im Jahre 1905 wiederum, die von der Klägerin in Anspruch genommene Vergütung für den Transport auf der Eisenbahnstrecke Mainz Hauptbahnhof bis Ladestelle „Rheinallee“ von den Parteien vereinbart worden sei. Das Berufungsgericht läßt die Frage unentschieden, ob eine solche Vereinbarung getroffen worden ist. Es erachtet vielmehr die von der Klägerin behauptete Vereinbarung, wenn sie erfolgt wäre, für nichtig, mithin zur Begründung der Klage für ungeeignet. Diese Nichtigkeit nimmt das Berufungsgericht deshalb an, weil die Bestimmung der Frachtsätze für Militärgut, um das es sich bei den hier fraglichen Transporten nach und von dem Proviantamte handele, der privaten willkürlichen Festsetzung entzogen, vielmehr durch zwingende reichsrechtliche Vorschriften — Art. 47 RVerf., § 15 des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 und die Verordnung, betreffend die Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen vom 18. Januar 1899 (M. E. D.) — geregelt seien.

Die Vorfragen, ob die Hafenbahn der Stadt Mainz mit ihrer hier fraglichen Abzweigung nach der Ladestelle Rheinallee den erwähnten reichsrechtlichen Vorschriften untersteht, hat das Berufungsgericht mit zutreffender Begründung bejaht. Es ist richtig, daß die hier fragliche Eisenbahnstrecke eine dem öffentlichen Güterverkehr dienende Eisenbahn im Sinne des § 453 HGB. ist und daß auch die Ladestelle Rheinallee dem öffentlichen Verkehr dient. . . . Demnach findet auch auf die Hafenbahn Art. 47 RVerf. Anwendung, wonach Militär und Kriegsmaterial nicht zu den gewöhnlichen tarifmäßigen, sondern zu ermäßigten Sätzen, und zwar zu solchen, die für alle Eisenbahnen gleich sind, befördert werden müssen. Ergänzt ist diese Bestimmung durch § 15 NatLeistG. dahin, daß der all-

gemeine Tarif vom Bundesrate zu erlassen und von Zeit zu Zeit zu revidieren ist. Demzufolge ist durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen vom 18. Januar 1899 mit Geltung vom 1. April 1899 ab in Kraft getreten. Sie gilt für alle Eisenbahnen Deutschlands, die mit Lokomotiven oder anderen mechanischen Motoren betrieben werden (M.T.O. § 1), und dazu gehört nach der Feststellung des Berufungsgerichts auch die Hafenbahn der Klägerin. Nach § 57 M.T.O. aber erfolgt die Vergütung für Militärtransporte nach dem vom Bundesrat erlassenen Militärtarif für Eisenbahnen; die Sätze dieses Tarifs enthalten die Vergütung für alle Leistungen der Eisenbahnverwaltungen bei der Vorbereitung und Ausführung der Militärtransporte. — Nebenkosten irgendwelcher Art, für die in der M.T.O. oder im Militärtarif eine besondere Vergütung nicht vorgesehen ist, dürfen nicht in Rechnung gestellt werden.

Das Berufungsgericht nimmt an, § 57 M.T.O. enthalte zwingendes Recht in dem Sinne, daß die Frachtsätze des Militärtarifs durch Vertrag mit den Eisenbahnverwaltungen nicht abgeändert werden, insbesondere höhere Vergütungen seitens des Reichsmilitärfiskus vertraglich nicht bewilligt werden könnten. Demgegenüber meint die Revision, durch jene Bestimmungen, die ausschließlich zugunsten der Militärverwaltung und im Interesse der Militärtransporte erlassen seien, werde nur den Eisenbahnen die einseitige Inrechnungstellung der für Ziviltransporte ihnen zukommenden Gebühren verboten, dagegen werde der Militärfiskus rechtlich nicht gehindert, durch Entschliebung der berufenen oberen Verwaltungsstellen eine höhere Vergütung vertraglich zu bewilligen.

Diese Meinung der Revision kann nicht für zutreffend erachtet werden. Die hier fraglichen reichsrechtlichen Vorschriften bestimmen nicht nur negativ, daß die Eisenbahnen nicht die tarifmäßigen Gebühren für Ziviltransporte erheben dürfen. Sie bestimmen auch positiv, daß die Festsetzung der Gebühren für Militärtransporte durch einseitige Entschliebung des Bundesrats erfolgen und daß die zu gewährende Vergütung für alle Eisenbahnen gleich sein soll. Die Verpflichtung der Eisenbahnen, Militärgut zu gleichen, ermäßigten, vom Bundesrate zu bestimmenden Sätzen zu befördern, ist geschaffen nach Art. 47 WVerf. „zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands“, also

nicht zugunsten eines bestimmten Verwaltungszweigs, der Militärverwaltung. Sie ist geschaffen im Interesse des Reichs und ist eine kraft der Staatshoheit des Reichs den Eisenbahnen auferlegte öffentlich-rechtliche Last. Dem entspricht auch, daß ihr Inhalt, die Höhe der den Eisenbahnen zu gewährenden Vergütung, festgesetzt wird durch einen Akt der Staatshoheit und zwar, wie § 15 NatLeistG. dies bestimmt, durch einen vom Bundesrate zu erlassenden allgemeinen Tarif. Weber die Befugnis des Bundesrats im allgemeinen zur einseitigen Festsetzung für alle Eisenbahnen, noch die Geltung der von ihm getroffenen Festsetzung kann daher durch Vertrag mit einer einzelnen Eisenbahn beseitigt werden. Eine Einschränkung seiner Festsetzungen kann nur durch einseitige Entschliebung des Bundesrats selbst erfolgen. Sie ist allgemein sowohl in *M.D.* § 1 Nr. 2 Abs. 2, wie in dem dazu gehörigen Militärtarif vom 18. Januar 1889 (Eingangsbestimmungen Nr. 2) dahin erfolgt, daß auf Antrag der zuständigen Landesaufsichtsbehörde vom Reichs-Eisenbahnamt im Einverständnis mit der Militärverwaltung für einzelne Eisenbahnen in Rücksicht auf deren besondere Verhältnisse erleichternde Abweichungen oder eine Befreiung von den Vorschriften der *M.D.* und von den Festsetzungen des Militärtarifs zugelassen werden können.

Eine Befreiung von den Festsetzungen des Militärtarifs, die Berechtigung einer Eisenbahn, höhere Sätze als diejenigen des Tarifs zu berechnen, kann mithin durch einen Vertrag der Eisenbahn mit den berufenen Vertretern des Reichsmilitärfiskus rechtswirksam nicht begründet werden. So auch nicht durch einen Vertrag, der der Militärverwaltung noch andere Vorteile als lediglich die Ausführung von Transporten sichert. Solche Vorteile sind, wie die Revision hervorhebt, von der Klägerin dem Militärfiskus in dem Vertrage vom 5. September 1904 gewährt worden, indem sie sich im Interesse des Fiskus namentlich mit der Herstellung eines Anschlußgleises zu den Proviandamtsbauten einverstanden erklärte und dadurch eine Erleichterung für den Verkehr nach und von der Hafensbahn schaffen half. Indes ist nach Inhalt des Vertrags die Vergütung für das Vorbringen und Abholen der Wagen vom Hafensbahnhofe nach dem Abstellgleise des Proviandamts sowie in umgekehrter Richtung gemäß § 5 gesondert bestimmt, getrennt von den Vergütungen, die sich die Klägerin für ihre sonstigen Leistungen, Her-

stellung des Anschlußgleises und der dadurch nötig gewordenen Änderungen an den bisherigen Anlagen, laufende und außerordentliche Unterhaltung der neu hergestellten Strecke und Hingabe städtischen Grund und Bodens versprechen ließ. In der Vergütung für die Ausführung der Militärtransporte, wie sie § 5 des Vertrags vorsieht, ist also nicht enthalten die Vergütung für irgendwelche andere Leistungen, etwa in der Art, daß der von der Klägerin als vereinbart bezeichnete Satz den Satz des Militärtarifs und darüber hinaus die Vergütung für andere Leistungen darstellte.

Die Vergütung für die Militärtransporte aber wird, wie bereits gesagt, lediglich durch einseitige Festsetzung des Bundesrats geregelt und kann durch Vertrag des Militäriskus mit der Eisenbahn nicht rechtswirksam bestimmt werden. Enthält der Vertrag vom 5. September 1904, wie hier zu unterstellen ist, die von der Klägerin behauptete vertragliche Festsetzung der Transportgebühr, so ist diese Bestimmung nichtig.“ . . .