

Für das Nachschlagewerk!
Für die amtliche Sammlung!

Gesetz: Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951 (BGBl 155) § 3 Abs 2; UmstG § 14 Nr 3

Rechtssatz: Die Deutsche Bundesbahn hat die Verbindlichkeiten aus der Reichsbahnanleihe von 1940 nicht übernommen; sie haftet daher - vorbehaltlich einer anderweiten gesetzlichen Regelung - bisher weder für die Kapitalforderung noch für die nach dem 9. Mai 1945 entstandenen Zinsansprüche aus dieser Anleihe.

Aktenzeichen: IV ZR 171/52

Urteil des BGH vom 21. Oktober 1954 OLG Frankfurt/Main

Verkündet
am 21. Oktober 1954
Schorm, Just. Angest.,
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s
In dem Rechtsstreit

1. der Treuhandgesellschaft für den deutschen Wertpapierbesitz GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer Staatssekretär a.D. C.C.S. [REDACTED], D. [REDACTED], A. [REDACTED]strasse [REDACTED],
2. der Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. vertreten durch den Vorstand Dr. Kurt J. [REDACTED], F. [REDACTED]/M. [REDACTED]-S. [REDACTED].
Auf dem M. [REDACTED]berg [REDACTED]

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, vertreten durch den Präsidenten der Eisenbahndirektion in F. [REDACTED]/M. [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 14. Oktober 1954 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Schmidt, der Bundesrichter Ascher, Raske, Johannsen und Dr. Kregel

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt/Main vom 8. Mai 1952 wird auf Kosten der Kläger zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Sammlungs

Tatbestand:

Die Kläger sind von mehreren Inhabern von Anleihestücken der Reichsbahnanleihe von 1940 im Gesamtwert von nominell 75.600,-- RM ermächtigt worden, ihre Rechte gegen die Beklagte geltend zu machen. Sie haben vorgetragen, die Beklagte sei mit der ehemaligen Deutschen Reichsbahn personengleich, sie hafte infolgedessen für die Verbindlichkeiten, die von der Deutschen Reichsbahmeingegangen worden seien. § 14 Nr 3 UmstG stehe der Haftung der Beklagten nicht entgegen. Sinn und Zweck dieser Vorschrift sei nur der Ausschluss solcher Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn, die ausserhalb des Währungsgebiets, des jetzigen Bundesgebiets, "lokalisiert" seien. Dies treffe für die im vorliegenden Rechtsstreit geltend gemachten Anleihestücke nicht zu. Davon abgesehen folge aus dem in § 419 BGB zum Ausdruck gekommenen allgemeinen Rechtsgedanken, dass die Beklagte verpflichtet sei, die aus der Reichsbahnanleihe herrührenden Verbindlichkeiten im Sinne des § 14 Nr 3 UmstG zu übernehmen. Demgemäss haben die Kläger im ersten Rechtszug beantragt:

1. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet sei, die von den Klägern vertretenen nominell 75.600,-- RM 4 % Anleihe der Deutschen Reichsbahn von 1940 wegen der Kapitalforderung und der aufgelaufenen und künftigen Zinsen zu bedienen,
2. (hilfsweise) die Beklagte zu verurteilen, gemäss § 14 Nr 3 UmstG die Erklärung abzugeben, dass sie die Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn aus der Anleihe für die von den Klägern vertretenen Anleihestücke übernehme,
3. (weiter hilfsweise) die Beklagte zu verurteilen, an Frau Emma K. in P./M. den Betrag von 100,-- DM für seit dem 1. April 1944 rückständige Zinsen aus der Reichsbahnanleihe von 1940 zu bezahlen.

Die Beklagte hat gebeten, die Klage abzuweisen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Kläger haben Berufung eingelegt und nunmehr in erster Linie beantragt, die Beklagte zur Zahlung der vom 1. April 1945 bis 1. Oktober 1951 fällig gewordenen Zinsen aus der Reichsbahnanleihe an die von ihnen vertretenen Inhaber der Anleihestücke zu verurteilen. Hilfsweise haben sie gebeten, die Beklagte zur Abgabe der Übernahmeerklärung gemäss § 14 Nr 3 UmstG zu verurteilen und weiter hilfsweise, festzustellen, dass die Beklagte Schuldnerin der von den Klägern vertretenen Obligationen für Kapital und Zinsen sei.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen und die Revision zugelassen, die Kläger haben Revision eingelegt, Aufhebung des Berufungsurteils begehrt und im übrigen folgende Anträge gestellt:

1. die Beklagte zur Zahlung gemäss dem im Berufungsrechtszug gestellten Hauptantrag zu verurteilen,
2. festzustellen, dass die Beklagte Schuldnerin der von ihnen vertretenen Anleihestücke der Deutschen Reichsbahn sei,
3. hilfsweise an Stelle des Antrages zu 1) die Beklagte zur Abgabe der Erklärung zu verurteilen, dass sie die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn aus den von ihnen vertretenen Anleihestücken gegenüber deren Inhabern übernehme.

Die Beklagte hat beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Kläger sind befugt, die von ihnen erhobenen Ansprüche einzuklagen. Sie sind von den Inhabern der Anleihestücke der 4 %igen Reichsbahnanleihe von 1940 ausdrücklich zur Prozessführung ermächtigt worden. Das in der Rechtsprechung des Reichsgerichts für diesen Fall der "gewillkürten

Prozeßstandschaft" aufgestellte Erfordernis, dass die Prozessführung im erkennbaren Interesse des den Rechtsstreit führenden Dritten liegen müsse, ist erfüllt, da die Kläger sich den Schutz des Wertpapierbesitzes zur Aufgabe gemacht haben und sie dieses Ziel mit der vorliegenden Klage verfolgen.

II. Die Revision ist jedoch hinsichtlich aller Anträge unbegründet.

1. Soweit die Kläger Zahlung von Zinsen verlangen, steht der Klage schon § 14 Nr 3 UmstG entgegen. Nach dieser Bestimmung finden die Vorschriften im Zweiten, Dritten und Vierten Abschnitt von Teil II des Umstellungsgesetzes auf Reichsmarkverbindlichkeiten der Reichsbahn und der Reichspost, die vor dem 9. Mai 1945 begründet worden sind, keine Anwendung, soweit sie nicht von den Bahn- und Postverwaltungen im Währungsgebiet übernommen werden. Solche Reichsmarkforderungen werden also nicht auf D-Mark umgestellt. Sie erlöschen zwar nicht. Die Ansprüche bestehen vielmehr als Reichsmarkforderungen fort; sie sind nur, da die Reichsmark als gesetzliches Zahlungsmittel aus dem Verkehr ausgeschieden ist (§§ 1, 8 WährG), zur Zeit nicht realisierbar (BGHZ 2, 300 301 f mit Nachw.).

Die streitigen Verbindlichkeiten sind vor dem 9. Mai 1945 begründet und bisher nicht von den Bahnverwaltungen im Währungsgebiet übernommen worden.

a) Die Kapitalforderung ist im Jahre 1940, also vor dem angegebenen Stichtag begründet worden. Die mit dem Hauptantrage der Kläger verfolgten Zinsansprüche können insoweit - entgegen der Auffassung der Revision - nicht als selbständige Verbindlichkeiten behandelt werden, die überwiegend

erst nach dem 9. Mai 1945 entstanden sind. Zinsen entstehen zwar, solange die Schuld, die ihnen zugrunde liegt nicht getilgt worden ist, laufend neu. Die geltend gemachten Zinsansprüche sind also zum grössten Teile erst nach dem erwähnten Stichtag entstanden. Die Zinspflicht ist aber eine Nebenschuld, deren Entstehen und Weiterentstehen jeweils von der Hauptschuld abhängig ist. Steht - wie hier - der Hauptschuld der Einwand aus § 14 Nr 3 UmstG entgegen, dann kann er auch der von ihr abhängigen Zinspflicht entgegengesetzt werden. Zinsansprüche konnten daher auch nach dem 9. Mai 1945 nur als - vorerst nicht realisierbare - Reichsmarkzinsforderungen entstehen. Das ergibt sich schon aus dem besonderen Wesen der Zinspflicht. Es braucht daher nicht erörtert zu werden, ob auch der Zweck des § 14 Nr 3 UmstG für sich allein zu dem gleichen Ergebnis führen müsste. Die Revision verweist hierbei zu Unrecht auf die Rechtsprechung zur Schadenersatzpflicht, insbesondere über Schadenersatzrenten für die Zeit nach dem 9. Mai 1945, wenn das schadenstiftende Ereignis vor dem 9. Mai 1945 liegt (OGHZ 4, 109 1207; BGHZ 1, 34 427; vgl auch BGH-Urteil vom 9. Juni 1954 - VI ZR 310/52). In diesen Fällen entsteht zwar der Anspruch auf eine Rente immer wieder neu in dem Zeitpunkt, in dem der Geschädigte ihrer bedarf. Bei den Schadensrenten handelt es sich aber ebenso wie etwa bei sonstigem Teilersatz für Ersatzbeschaffungen und andere Aufwendungen des Geschädigten, um Teile der Gesamthauptschuld auf Schadenersatz, nicht um ein von einer Hauptforderung abhängige Nebenschuld.

b) Die Bahnverwaltungen im Währungsgebiet haben die streitige Verbindlichkeit nicht übernommen. Sie haben weder erklärt, dass sie Verbindlichkeiten dieser Art übernehmen wollen, noch sind sie ihnen bisher durch gesetzliche Maßnahmen auferlegt worden. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern

sie im Sinne des § 14 Nr 3 UmstG anderweitig "übernommen" worden sein könnten.

Die Auslegung der Vorschriften des Umstellungsgesetzes und damit auch des § 14 Nr 3 UmstG ist allerdings besonders erschwert, weil keine Materialien über das Gesetz vorhanden sind. Prof. Duden bezeichnet zwar in einem zu den Akten überreichten Gutachten vom 30. Januar 1951 den Homburger Plan und zwei Abhandlungen von Dreißig-Möller und Hielscher als "Materialien" zur Auslegung des § 14 Nr 3 UmstG. Amtliche Gesetzesmaterialien im herkömmlichen Sinne sind diese Veröffentlichungen jedoch nicht, und zwar auch nicht der Homburger Plan. Selbst wenn "zahlreiche Regelungen der Währungsgesetze nach Inhalt und Formulierung die Herkunft aus dem Homburger Plan zeigen" (Duden aaO), ist nicht zu verkennen, dass dieser das Werk deutscher Sachverständiger war, die Währungsgesetze selbst jedoch von den westlichen Besatzungsmächten erlassen worden sind (vgl Harmening-Duden S 79), und dass im Einzelfalle nicht nachgeprüft werden kann, inwieweit die Militärregierung sich den deutschen Auffassungen angeschlossen hat. Ausserdem führt der Hinweis auf den Homburger Plan hier mindestens nicht im Sinne der Klage weiter. Denn nach § 24 Abs 2 dieses Planes sollte die Behandlung der vor dem 8. Mai 1945 begründeten Forderungen gegen die Reichsbahn und Reichspost durch eine Durchführungsverordnung geregelt werden. Soll die Übernahme nach § 14 Nr 3 UmstG nicht allein im Belieben der Bundesbahn stehen, so liesse sich, wenn man auf § 24 Abs 2 aaO zurückgehet, schliessen, es müsse notfalls eine DVO die Übernahme regeln. Eine solche ist noch nicht ergangen.

Wie schon der III. Zivilsenat dargelegt hat, kann § 14 Nr 3 UmstG, da amtliche Unterlagen über seine Entstehung fehlen, nur auf Grund des nach § 34 Abs 1 UmstG maßgebenden

deutschen Wortlauts und aus dem Zusammenhang der Entwicklung ausgelegt werden (BGHZ 1, 34 387).

Der Wortlaut des § 14 Nr 3 UmstG ("soweit sie nicht von den Bahn- und Postverwaltungen im Währungsgebiet übernommen werden") erfordert nach allgemeinem Sprachgebrauch ein Tätigwerden; in erster Linie kommt dabei eine Übernahmeerklärung der zuständigen Verwaltungsstelle in Betracht. Die Übernahme hätte hierbei nicht ausdrücklich erklärt zu werden brauchen, sondern auch in einem schlüssigen Verhalten, zB der Zahlung von Zinsen zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, liegen können.

Die Verbindlichkeiten des § 14 Nr 3 UmstG konnten aber auch durch ein Gesetz mit verpflichtender Wirkung für die Bahn- und Postverwaltung übernommen werden.

Auf die letztgenannte Möglichkeit deutet im vorliegenden Falle die bisherige Gesamtregelung der ehemaligen Reichsverbindlichkeiten hin. § 14 UmstG sollte, soweit er die ehemaligen Reichsverbindlichkeiten betrifft, in erster Linie das Reich und die an seine Stelle tretenden Körperschaften von allen innerdeutschen Schuldverpflichtungen freistellen und den Boden für eine umfassende Sonderregelung bereiten, die angesichts der Schuldenlast und der durch den Krieg bedingten Verluste des Reichs und der gleichzeitig gegebenen Notwendigkeit, dessen Aufgaben innerhalb des Währungsgebiets weiterzuführen, dringend erforderlich erscheinen musste (BGHZ 2, 300 307; Duden, MDR 1949, 722 723). Dass der Währungsgesetzgeber eine spätere Gesamtregelung ins Auge gefasst hatte, ergibt bereits der Vorspruch zum Währungsgesetz, der den deutschen gesetzgebenden Organen den Lastenausgleich zur Pflicht machte, ferner die

Vorschrift des § 29 Satz 3 UmstG, der ausdrücklich eine Entschädigung der durch die Geldreform entstandenen Verluste vorbehält. Einen weiteren Hinweis in diesem Sinne enthält § 30 Abs 2 UmstG; die Vorschrift hat eigens die Behandlung von Wertpapieren, die Forderungen gegen das Deutsche Reich verbriefen, im Zusammenhang mit einem späteren Lastenausgleich zum Gegenstande.

Der gesetzgeberische Wille, den Gesamtbestand der Reichsverbindlichkeiten einer umfassenden Regelung vorzubehalten, hat sich auch in der folgenden deutschen Gesetzgebung durchgesetzt, wobei offenbar § 14 UmstG zugrundegelegt wurde.

So sind bereits im Soforthilfegesetz vom 8. August 1949 (Wirtschaftsgesetzblatt S 205) in § 31 Nr 3 als Geschädigte im Sinne dieses Gesetzes die Inhaber von Ansprüchen genannt worden, die unter § 14 UmstG fallen (sogenannte Währungsgeschädigte). Ihnen konnte nach Maßgabe näherer Bestimmungen des Soforthilfegesetzes Soforthilfe in den dort vorgesehenen Formen gewährt werden.

Auch der § 10 Abs 1 des Entwurfs der Bundesregierung zum Lastenausgleichsgesetz (LAG) (Anlage 1a zur Bundestagsdrucksache Nr 1800) rechnete zu den Währungsschäden Verluste, die durch die Nichtumstellung verbriefter Forderungen gegen Reich, Reichsbahn und Reichspost eingetreten sind. Grundsätzlich sollten nach dem Entwurf zwar nur Ansprüche berücksichtigt werden, die schon am 1. Januar 1940 bestanden hatten. Hierzu wurden aber auch Forderungen gerechnet, die nach diesem Stichtag aus anderen Geldanlagen in verbrieft Reichsmarkforderungen umgewandelt worden waren (§ 10 Abs 2 des Entwurfs; vgl hierzu Begründung des Entwurfs, An-

lage 1 b zur Bundestagsdrucksache Nr 1800 S 13 f). Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang noch § 325 Abs 1 des Entwurfs, der für Ansprüche aus Anleihen des Reichs, der Reichsbahn und der Reichspost eine besondere gesetzliche Regelung vorbehält.

Schliesslich reiht das Lastenausgleichsgesetz (LAG) selbst in den aus § 10 des Regierungsentwurfs hervorgegangen § 15 unter diejenigen Geschädigten, die nach Maßgabe seiner Bestimmungen zu entschädigen sind, die sogenannten Sparerschäden ein und bestimmt in § 15 Abs 2 Nr 3 ausdrücklich, dass Schuldverschreibungen und verzinsliche Schatzanweisung des Reiches, der Reichsbahn und der Reichspost einschliesslich Schuldbuchforderungen als Sparanlagen im Sinne des LAG zu betrachten sind. Ein Sparerschaden liegt nach § 15 LAG dann vor, wenn Sparanlagen bei der Neuordnung des Geldwesens im Verhältnis 10 : 1 oder ungünstiger oder nach § 14 UmstG überhaupt nicht umgestellt worden sind. Ausgleichsleistungen werden auf Grund des LAG für Sparerschäden allerdings zunächst nur im Falle vorgeschrittenen Alters oder Erwerbsunfähigkeit gewährt, wenn es dem Geschädigten nach seinem Einkommens- und Vermögensverhältnissen nicht möglich oder nicht zuzumuten ist, seinen Lebensunterhalt zu bestreiten (§ 261 LAG). Unter Umständen kommt für Sparerschäden noch die Gewährung von Ausgleichsleistungen in den Sonderfällen der §§ 301 bis 303 LAG in Betracht. Darüber hinaus jedoch in § 365 LAG für die durch das LAG selbst nicht berücksichtigten Sparerschäden eine weitergehende gesetzliche Regelung bis zum 31. März 1953 in Aussicht gestellt worden. Ein entsprechendes Gesetz ist mit dem Gesetz zur Milderung von Härten der Währungsreform (Altsparergesetz - ASpG -) vom 14. Juli 1953 (BGBl I, 495) ergangen. Nach § 1 Abs 3 dieses Gesetzes bleibt eine Entschädigung für Gläubigerver-

luste aus Reichsmarkansprüchen gegen die öffentliche Hand besonderer Gesetzgebung ausserhalb des Lastenausgleichs vorbehalten, soweit im Altspargengesetz selbst nichts anderes bestimmt ist. Das letztere ist nur in geringem Umfange geschehen, z.B. bei den Postspareinlagen und bei privatrechtlichen Ansprüchen, die durch ein Grundpfandrecht gesichert sind (§ 2 Abs 1 Nr 1 und 6 ASpG). Dagegen hatte der ursprüngliche Entwurf eines Altspargengesetzes (Bundestagsdrucksache Nr 1874 vom 2.1.1951) ausdrücklich vorgesehen, dass die Anleihen der Reichsbahn und der Reichspost den Sparanlagen zuzurechnen seien, für deren Verluste nach § 1 des Entwurfs nach Maßgabe der weiteren Bestimmungen Entschädigung geleistet werden sollte. Inzwischen ist die Frage, ob und in welcher Weise die verbrieften Reichsschulden geregelt werden sollen, zwischen der Bundesregierung und dem Bundestag weiter erörtert worden. Eine "Grosse Anfrage" an die Bundesregierung hat der Bundesminister der Finanzen am 4. Februar 1954 vor dem Bundestag dahin beantwortet: Die Bundesregierung halte an ihrer Ansicht fest, dass die Behandlung der noch offenen Fragen aus der finanziellen Liquidation des Krieges und des Zusammenbruchs vordringlich sei und schon im Hinblick auf die Grosse Steuerreform keinen Aufschub dulde. Der Gesetzentwurf werde in einigen Wochen den gesetzgebenden Körperschaften zugeleitet werden; er werde die Regelung der verbrieften Reichsschulden und des ehemaligen Landes Preussen in Anlehnung an die Gesichtspunkte der Altspargengesetzgebung enthalten (Der Lastenausgleich 1954 Nr 4 S 63).

Das Bemühen des Gesetzgebers, im Anschluss an § 14 UmstG eine umfassende Sonderregelung gerade auch der durch § 14 Nr 3 UmstG betroffenen Ansprüche zu treffen, kommt nicht nur in der Gesetzgebung zum Lastenausgleich und den damit zusammenhängenden Sachgebieten zum Ausdruck, sondern

auch in den verschiedenen, teilweise inzwischen Gesetz gewordenen Vorlagen, die die Regelung der Rechtsverhältnisse an ehemaligem Reichsvermögen zum Gegenstand haben. So lässt § 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951 (BGBl I, 15) erkennen, dass in ihm lediglich das rechtliche Schicksal der Aktiva der ehemaligen Deutschen Reichsbahn behandelt wird. Von deren Verbindlichkeiten ist nur wegen gewisser dinglicher Belastungen im § 7 die Rede. Zu der letztgenannten Vorschrift hat der Berichterstatter, Abgeordneter Rümmele, anlässlich der 2. und 3. Beratung des Entwurfs (dort noch § 5) in der 104. Sitzung des Deutschen Bundestages am 6. Dezember 1950 (stenografische Berichte Bd 5 S 3835) ausgeführt, im Ausschuss für Verkehrswesen sei ständig betont worden, dass das Problem der sonstigen Rechte durch § 5 (7) in keiner Weise berührt werden sollte; wenn über diese Rechte im Entwurf nichts gesagt worden sei, so deshalb, weil dieses Problem, das aufs engste mit dem kommenden Lastenausgleich zusammenhänge, nur allgemein geregelt werden könne und deshalb umfassend in Angriff genommen werden müsse. In ähnlicher Weise haben sich die jeweiligen Berichterstatter im Deutschen Bundestag zu dem im wesentlichen gleich geregelten Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und der sonstigen Bundesstrassen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (BGBl I, 157) (stenografische Berichte Bd 5 S 3834), über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstrassen vom 21. Mai 1951 (BGBl I, 352) (stenografische Berichte Bd 5 S 3877) sowie des allerdings nicht Gesetz gewordenen Entwurfs eines Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundespost (stenografische Berichte Bd 5 S 3841) geäußert. An der letztgenannten Stelle ist besonders klar ausgesprochen, dass das Bundesfinanzministerium in den Ausschussberatungen den Standpunkt vertreten habe, die Regelung der Ansprüche aus Wert-

papieren müsse dem Gesetzgeber vorbehalten bleiben; sie werde aber getroffen werden.

Die Kläger meinen im Anschluss an das von ihnen vorgelegte Rechtsgutachten von Duden, von der Bahnverwaltung "übernommene" Verbindlichkeiten im Sinne des § 14 Nr 3 UmstG seien alle diejenigen Verpflichtungen, die sich auf das Gebiet der heutigen Deutschen Bundesbahn "lokalisieren" liessen. Hinsichtlich des Personenkreises der Berechtigten will die Revision insoweit darauf abstellen, ob der Gläubiger bereits zur Zeit des Zusammenbruchs seinen Wohnsitz im Bundesgebiet hatte. In sachlicher Hinsicht verweist sie auf § 3 Abs 5 Satz 2 und 3 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesbahn sowie auf § 6 Abs 2 der 35. DVO zum UmstG. Sie meint, entsprechend diesen Bestimmungen hafte die Beklagte in Höhe des Anteils, der ihrem Anteil an dem Gesamtvermögen der Reichsbahn entspreche. Ob und inwieweit diese Grundsätze an sich geeignet sein könnten, den Kreis der nach Auffassung der Kläger von der Beklagten übernommenen Verbindlichkeiten zu umgrenzen, kann dahinstehen, da der Auffassung der Revision nicht gefolgt werden kann. Sie ist schon mit dem Wortlaut des § 14 Nr 3 UmstG, vor allem aber mit der - wie erörtert - erkennbaren Absicht des Gesetzgebers nicht vereinbar, die auf Reichsmark lautenden Verbindlichkeiten der früheren Deutschen Reichsbahn nicht umzustellen, dadurch zunächst das Eisenbahnvermögen zu entlasten und damit die Voraussetzungen für die als notwendig erkannte und anerkannte Sonderregelung zu schaffen. Es spricht auch gegen die Ansicht der Revision, dass der Gesetzgeber in § 3 Abs 5 des Gesetzes vom 2. März 1951 bezüglich der Unternehmen des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an denen die Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung be-

sass, eine ausdrückliche Regelung getroffen hat, wie deren Verbindlichkeiten zu behandeln sind, während die ungleich bedeutsamere Frage, wie die eigentlichen Reichsbahnverbindlichkeiten zu regeln sind, im Gesetz nicht erwähnt wird. Dieses Schweigen des Gesetzes kann im Zusammenhang mit der Währungs- und Lastenausgleichgesetzgebung nur dahin verstanden werden, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass Reichsbahnverbindlichkeiten nicht auf D-Mark umgestellt worden sind und dass er sich insoweit eine Gesamtregelung vorbehalten will. Demgegenüber würde die Auslegung, welche die Kläger dem § 14 Nr 3 UmstG geben, eine fast uneingeschränkte, wenn auch anteilmässig begrenzte Haftung der Bundesbahn für die Verbindlichkeiten der Reichsbahn bedeuten, die dem dargelegten Zweck des § 14 Nr 3 UmstG zuwiderlaufen und entgegen seinem Wortlaut die Umstellung weithin zur Regel machen würde.

Nach allem müssen also die Kläger die beabsichtigte gesetzliche Regelung ihrer Ansprüche abwarten.

Ob anders zu entscheiden wäre, wenn eine solche Regelung nicht zu Stande kommt oder vom Gesetzgeber über Gebühr verzögert wird, ist hier nicht zu erörtern, da diese Voraussetzungen bisher nicht vorliegen. Angesichts der aussergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen der Gesetzgeber in diesen Fragen gegenübersteht, kann von einer ungebührlichen, an Rechtsverweigerung grenzenden Verzögerung bisher noch nicht gesprochen werden.

III. Die Kläger begehren neben den Ansprüchen auf Zahlung von Zinsrückständen Feststellung, dass die Beklagte Schuldnerin der streitigen Anleihestücke sei. Die Revision meint das Berufungsgericht habe den Feststellungsantrag der Kläger als Zwischenfeststellungsklage behandeln und demgemäss

§ 280 ZPO anwenden müssen. Das trifft jedoch nicht zu.

§ 280 ZPO regelt die Klage auf Feststellung eines im Lauf des Prozesses streitig gewordenen, für den Hauptanspruch vorgreiflichen Rechtsverhältnisses; er kann sich schon begrifflich nicht auf einen Hilfsantrag beziehen. Das Berufungsgericht hat daher den Feststellungsantrag der Kläger zu-
treffend unter dem Gesichtspunkt des § 256 ZPO geprüft. Auch diese Vorschrift ist nicht verletzt worden.

§ 256 ZPO erfordert ein rechtliches Interesse der Kläger an einer alsbaldigen Feststellung des streitigen Rechtsverhältnisses durch richterliche Entscheidung. Das Berufungsgericht hat ein solches Interesse mit Recht verneint.

1. Soweit der Klageantrag inhaltlich auf Feststellung der derzeitigen Zahlungspflicht der Bundesbahn abzielt, haben die Kläger die Leistungsklage erhoben, die nach ständiger Rechtsprechung regelmässig die Zulässigkeit der Feststellungsklage ausschliesst. Ein über den Leistungsanspruch hinausgehendes Feststellungsinteresse ist insoweit nicht ersichtlich, so dass eine Feststellungsklage dieses Inhalts schon daran scheitert, dass sie verfahrensrechtlich unzulässig ist.

2. Soweit der Feststellungsantrag der Kläger jedoch dahin geht, festzustellen, dass ihre Rechte zu den Reichsbahnverbindlichkeiten gehören, für die im Falle einer gesetzlichen Regelung die jetzige Bundesbahn als Trägerin eines Teiles des Sondervermögens Deutsche Reichsbahn einzustehen hat, fehlt es hierfür nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts an einem rechtlichen Interesse, da die Beklagte insoweit eine Haftung nicht leugnet (§ 256 ZPO).

3. Die Kläger können aber auch damit, dass sie ihr ursprünglich als Hilfsantrag gestelltes Feststellungsbegehren unter Berufung auf § 280 ZPO in diesem Rechtszug als Hauptantrag einführen, schon aus Verfahrensgründen keinen Erfolg haben. Im Vergleich mit ihren mit der Berufung gestellten Anträgen schaffen die Kläger damit einen Fall der nachträglichen Klagehäufung, der, wenn er nicht schon selbst eine Klageänderung darstellt, doch nach den Regeln über diese zu behandeln und daher in der Revisionsinstanz nicht zulässig ist (RGZ 160, 204 [212 f]; OGHZ 2, 220 [2317]). Das Wesen der Revision besteht in der Nachprüfung der angefochtenen Entscheidung. In Widerspruch dazu würde es stehen, einen Antrag zuzulassen, über den der Berufungsrichter nicht entschieden hat, und, da er nicht gestellt war, auch nicht entscheiden konnte.

IV. Den schon im zweiten Rechtszuge gestellten Hilfsantrag, die Beklagte zu verurteilen, zu erklären, dass sie die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn aus den Anleihestücken gegenüber deren Inhabern übernehme, hat das Berufungsgericht mit der Erwägung abgewiesen, die Übernahme der vor dem 9. Mai 1945 begründeten Verbindlichkeiten stehe im freien Belieben der Deutschen Bundesbahn. Eine rechtliche Verpflichtung zur Übernahme könne daher nicht anerkannt werden.

Auch die hiergegen gerichteten Rügen der Revision sind nicht begründet. Schon der Wortlaut des § 14 Nr 3 UmstG, der der Auslegung zugrunde zu legen ist, ergibt keine Anhaltspunkte für die von den Klägern vertretene Auffassung, dass die Beklagte verpflichtet sei, für alle innerhalb des Währungsgebiets bzw. Bundesgebiets "lokalisierten" Reichsbahnschulden eine Übernahmeerklärung abzugeben. Dieser Ansicht steht ferner gleichfalls der oben

erörterte Gesetzeszweck entgegen, durch § 14 Nr 3 UmstG unter Vorbehalt einer gesetzlichen Sonderregelung eine Entlastung des Eisenbahnvermögens von bestehenden Reichsverbindlichkeiten zu schaffen. Diese Entlastung würde im Ergebnis weitgehend entfallen, wenn die Beklagte verpflichtet wäre, alle derartigen Ansprüche anzuerkennen. Die gleichen Erwägungen verbieten auch eine entsprechende Anwendung des § 419 BGB.

Eine Übernahmeverpflichtung kann auch nicht aus den Vorschriften der §§ 242, 315 BGB gefolgert werden. Die Währungsgesetze haben Billigkeit Gesichtspunkte bewusst ausgeschaltet und eine notgedrungen schematische Bereinigung des zerrütteten Geldwesens schaffen wollen und geschaffen. Dieser Umstand schliesst von vornherein Lösungen aus, die rein auf dem Billigkeitgedanken beruhen, soweit nicht der Gesetzgeber selbst, wie etwa durch die Bestimmungen des § 21 UmstG und des Vertragshilfegesetzes Raum für solche Erwägungen gegeben hat. Im übrigen würde etwaigen Billigkeitserwägungen auch entgegenstehen, dass das rechtliche Schicksal der Anleihestücke aus der Reichsbahnanleihe 1940 bisher noch nicht feststeht, sondern dass mit einer Regelung, die ihre innere Rechtfertigung selbst in Billigkeitsgründen findet, noch zu rechnen ist.

V. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Schmidt Ascher Raske Johannsen Kregel