

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

060

28

Gesetz: EVO § 96 Abs 3; IÜG Art 42 § 1; Interzonenrecht
(Eisenbahninterzonentarif)

Rechtssatz: Werden von der Eisenbahn der sowjetischen Besatzungszone Zuschläge, die nur für das dortige Gebiet gelten, zum Interzonentarif erhoben, so kann aus Streitigkeiten über die Berechtigung dieser Zuschläge nicht die Bundesbahn auf Rückerstattung in Anspruch genommen werden; § 96 Abs 3 EVO findet in einem solchen Fall keine Anwendung.

Aktenzeichen: I ZR 164/53

Urteil des BGH vom 24. Mai 1955

OLG Hamm
LG Essen

I ZR 164/53

V e r k ü n d e t
am 24. Mai 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundes-
bahndirektion E [REDACTED], diese vertreten durch den Präsi-
denten, E [REDACTED], Bi [REDACTED] platz [REDACTED],

Beklagten und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

Kurt K [REDACTED], Frachtenkontrollbüro, B [REDACTED]-
Ch [REDACTED], Wi [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbe-
klagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED]

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 13. Mai 1955 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Bock, Dr. Nastelski,
Dr. Weiß und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom
10. Juli 1953 aufgehoben. Die Klage wird abgewiesen.
Die Kosten des Rechtsstreits werden dem Kläger aufer-
legt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Zur Regelung des interzonalen Eisenbahnverkehrs bestand seit 1. März 1950 ein von der Reichsbahndirektion Berlin und der Eisenbahndirektion Hannover ausgegebener "Güter- und Tiertarif Westzonen - Sowjetzone und Berlin". Hiernach sollte der deutsche Eisenbahngütertarif, insbesondere auch die Eisenbahnverkehrsordnung, gelten, soweit nichts anderes bestimmt war. Es war durchgehende Frachtberechnung für die gesamte Entfernung vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof vorgesehen, der durchgehenden Frachtberechnung waren die Frachten und Frachtsätze des Tarifs zugrunde gelegt. Unter der Überschrift "Zonenzuschläge" war bestimmt:

"Die in den Zonen etwa eingeführten Zuschläge werden besonders berechnet, und zwar von den Frachten, die sich für die Tarifentfernung in den jeweils in Frage kommenden Zonen bis zu und von den Zonenübergangsbahnhöfen nach den bei der durchgehenden Frachtberechnung zugrunde gelegten Tarifen ergeben würden".

In dem Tarif waren die Zuschläge, die die Westzonen für ihr Gebiet bereits eingeführt hatten, angegeben.

Hinsichtlich der Veröffentlichung war bestimmt, daß die Ausgabe des Tarifs und seine Änderungen bekanntgemacht werden sollten:

in den Westzonen im Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) Hannover,

in der Sowjetzone und in Berlin im TVA Berlin.

Zu § 6 Abs 5 EVO war bestimmt, daß die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist bei Tarifierhöhungen der Genehmigung der beiderseits hierfür zuständigen Behörden bedarf.

Im TVA Berlin vom 17. Mai 1952 machte die Eisenbahnverwaltung der Sowjetzone bekannt, daß vom 20. Mai 1952 an für ihre Strecken auf den Interzonenverkehr beschränkte Zuschläge zu den Frachten und Frachtsätzen des Tarifs einge-

führt werden. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, daß die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gemäß § 6 Ziff 5 EVO vom Minister für Verkehr genehmigt sei.

Die entsprechende Bekanntmachung im TVA Hannover erschien erst am 20. Juni 1952. Auch sie enthielt den Vermerk: "Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gemäß § 6 Abs (5) der EVO ist durch den Herrn Bundesminister für Verkehr genehmigt".

In der Zeit vom 24. bis 30. Mai 1952 versandte die Firma M- R- vom Bundesbahnhof G- -Sch- 8 Waggons Steinkohlenkoks nach B- W- (Bahnhof der Deutschen Reichsbahn). Die Eisenbahn der Sowjetzone erhob für sich von der Empfängerin, der Firma Glückauf Hermann L- KG in B- F-, auf diese Sendungen Zuschläge von insgesamt 1088 DM. Die Empfängerin hält diese Zuschläge für unberechtigt und hat den Rückerstattungsanspruch wegen zuviel erhobener Frachtgebühren an den Kläger abgetreten, der diesen Anspruch nunmehr auf Grund von § 96 Abs 3 EVO gegen die Beklagte als Versandbahn gerichtlich geltend macht.

Der Kläger ist der Ansicht, die Zuschläge hätten für Sendungen aus der Zeit vor dem 20. Juni 1952 nicht erhoben werden dürfen, da Voraussetzung für das Inkrafttreten von Tarifierhöhungen die Veröffentlichung in beiden TVA sei; die Tarife könnten nicht mit rückwirkender Kraft erhöht werden; da im Interzonenverkehr die Eisenbahnverkehrsordnung gelte, hafte die Beklagte für die Rückerstattung der von der Eisenbahn der Sowjetzone zu Unrecht erhobenen Zuschläge gemäß § 96 Abs 3 EVO.

Die Beklagte bestreitet ihre Sachverpflichtung; nicht § 96 Abs 3 EVO, sondern Art 42 § 1 des internationalen Über-

einkommens über den Eisenbahngüterverkehr (IÜG) sei anzuwenden. Sie ist weiter der Auffassung, daß auch sachlich kein Rückerstattungsanspruch bestehe, da die Tarifierhöhung ab 20. Mai 1952 wirksam geworden sei; die Veröffentlichung im TVA Hannover habe nur deklaratorische Bedeutung, auch sei es zulässig, Tarifierhöhungen rückwirkende Kraft beizulegen. Schließlich meint die Beklagte, für die Klage sei eine devisenrechtliche Genehmigung notwendig.

Landgericht und Oberlandesgericht haben verurteilt, letzteres hat die Revision zugelassen. Die Revision erstrebt die Klageabweisung, der Kläger beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision wendet sich mit Recht gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, die Beklagte sei wegen der von der Eisenbahnverwaltung der sowjetischen Besatzungszone erhobenen Zuschläge erstattungspflichtig.

Das Berufungsgericht hat zur Frage der Passivlegitimation ausgeführt: Durch das zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen getroffene Abkommen sei die Eisenbahnverkehrsordnung Vertragsinhalt geworden und im Interzonenverkehr anzuwenden. Demnach müsse auch § 96 Abs 3 EVO, der eine Haftungsgemeinschaft der Versandbahn und der Empfangsbahn vorsehe, angewendet werden. Eine Anwendung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr scheide aus, da der Interzonenverkehr kein internationaler Verkehr, sondern ein innerdeutscher zwischen zwei zur Zeit getrennten Landesteilen sei, weshalb anzunehmen sei, daß es nicht Vertragsinhalt werden sollte. Das Abkommen sei nicht nur ein Vertrag zwischen den Parteien schlechthin, sondern eine Regelung des Interzonenverkehrs, die weitgehend auch den

Interessen der Verkehrsteilnehmer diesseits und jenseits der Zonengrenze dienen solle.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen Zweifel darüber entstehen, ob es die Bedeutung der im Interzonenverkehr getroffenen Regelung für die der Klage zugrunde liegenden Frachtverträge richtig erkannt hat.

Infolge der durch die Besatzungsmächte herbeigeführten Trennung ist Deutschland de facto kein einheitliches Staatsgebilde mehr, sondern in zwei Teile zerfallen, von denen jeder tatsächlich eine eigene Hoheitsgewalt besitzt. Die in den beiden Teilen geltenden Eisenbahnverkehrsordnungen sind zwar einer einheitlichen Rechtsquelle entsprungen, so daß noch weitgehend materielle Gesetzesgleichheit bestehen mag; dagegen ist eine formelle Gesetzesgleichheit solange nicht vorhanden, als zwei verschiedene Hoheitsgewalten bestehen, die tatsächlich jederzeit in der Lage sind, die noch vorhandene materielle Gesetzesgleichheit durch Gesetzesänderung aufzuheben. Formell hat daher sowohl die Bundesrepublik als auch die Sowjetzone je ihre eigene Eisenbahnverkehrsordnung. Hiernach scheidet § 96 Abs 3 EVO als unmittelbare, auch beim Fehlen eines Interzonenabkommens geltende Rechtsgrundlage für eine Inanspruchnahme der Bundesbahn aus. Denn diese Vorschrift vermag eine Sachverpflichtung der Beklagten nur innerhalb des Bundesgebiets zu begründen. Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs in der Sowjetzone unterliegt die Bundesbahn weder einem Beförderungszwang (§ 453 HGB, §§ 3, 53 EVO) noch einem hieraus entspringenden (RGZ 130, 76 /81/) Tarifzwang (§ 6 EVO). Nur für solche Frachtverträge, die eine Beförderung innerhalb des Bundesgebiets im Rahmen der Eisenbahnverkehrsordnung zum Gegenstand haben, gilt § 96 Abs 3 EVO, wie überhaupt das Anwendungsgebiet der (westdeutschen) Eisenbahnverkehrsordnung nach § 1 Abs 1 EVO auf das Bundesgebiet beschränkt ist (vgl RGZ 104, 389 /392/; ferner wegen der Bedeutung des § 1 Abs 2 RGZ 142, 241 /248/). Erstreckt

sich die Beförderung über die Grenzen des Bundesgebiets hinaus, so ist für die Sachverpflichtung bei der Rückerstattung von Frachtentgelten Art 42 § 1 IÜG anzuwenden, soweit im übrigen die Voraussetzungen hierfür vorliegen, insbesondere der andere Staat dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr beigetreten ist. Diese Voraussetzungen sind hier allerdings nicht gegeben, da die Bundesrepublik und die sowjetische Besatzungszone keine Vereinbarung über die Geltung dieses Abkommens für ihre gegenseitigen Rechtsbeziehungen getroffen haben.

Das Berufungsgericht will nun zwar den § 96 Abs 3 EVO nicht unmittelbar anwenden. Es ist aber der Auffassung, die beiden Eisenbahnverwaltungen hätten für den Interzonenverkehr die Anwendung der Eisenbahnverkehrsordnung mit gewissen Einschränkungen vereinbart, auf Grund dieses Abkommens gelte auch § 96 Abs 3 EVO, da die Eisenbahnverkehrsordnung bewußt zum Vertragsinhalt gemacht worden sei. Daraus folgert das Berufungsgericht, daß Ansprüche auf Frachterstattung gegen die Beklagte als Versandbahn auch dann geltend gemacht werden können, wenn der zuviel erhobene Betrag weder von der Beklagten erhoben noch ihr zugute gekommen ist.

Dieser Rechtsauffassung kann nicht beigetreten werden. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß internationale Verträge grundsätzlich Rechte und Pflichten nur unter den Vertragsstaaten schaffen; insbesondere erhalten Verträge, die Gegenstände des internationalen Privatrechts behandeln und damit auch das eigene Recht des Staates berühren, nicht bereits durch ihren Abschluß den Charakter einer Rechtsordnung, sondern sie bedürfen hierzu eines innerstaatlichen Gesetzgebungsaktes (Ratifizierung, Ausfertigung und Verkündung). Falls sie hierdurch innerstaatliche Kraft erhalten, so können die in solchen Verträgen enthaltenen Vorschriften unmittelbar privatrechtliche Wirkungen ausüben, wenn Inhalt, Zweck und Fassung der einzelnen Vorschrift mit voller Klar-

heit die Annahme zuläßt, daß eine solche Wirkung gewollt sei (RGZ 117, 284; 119, 156 [1627; 121, 7 [9 f7]). Solange aber ein internationaler Vertrag nicht durch Gesetz innerstaatliche Kraft erlangt hat, können die in ihm enthaltenen Bestimmungen auch keine Rechte zugunsten Dritter gemäß §§ 328 ff BGB erzeugen, da der einzelne Staat erst durch seinen Gesetzgebungsakt seinen Willen kundgibt, die im internationalen Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen Dritten gegenüber zur Anwendung zu bringen. Wohl kann sich aus dem internationalen Vertrag eine Verpflichtung des Staates gegenüber seinem Vertragspartner ergeben, durch einen Gesetzgebungsakt ein dem Übereinkommen entsprechendes staatliches Recht zu schaffen; bis zum Erlaß eines solchen Gesetzes können aber Dritte aus dem Übereinkommen grundsätzlich keine Rechte für sich herleiten. Daher müssen völkerrechtliche Verträge, die sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung (früher Reichsgesetzgebung) beziehen (z.B. auf die Eisenbahn, Art 73 Nr 6 GrundG, Art 7 Nr 19 WeimVerf), gemäß Art 59 Abs 2 GrundG (früher Art 45 Abs 3 WeimVerf) in Gesetzesform im Bundesgesetzblatt (früher Reichsgesetzblatt) bekanntgemacht werden.

Nun ist zwar ein Interzonenabkommen kein völkerrechtlicher Vertrag. Die beschränkte Souveränität der beiden Teile Deutschlands und ihre gegenseitige Nichtanerkennung als souveräne Staaten auf der einen Seite und der - wenn auch zur Zeit nicht durchsetzbare - Wille des deutschen Volkes zur Wiedervereinigung sowie der Fortbestand des deutschen Gesamtstaates im Rechtssinne (BGHZ 13, 265 [2927) auf der andern Seite verbieten die unmittelbare Anwendung völkerrechtlicher Normen auf die getrennten Teile Deutschlands. Jedoch zwingt die Tatsache der getrennten staatlichen Hoheit zur Prüfung der Frage, inwieweit etwa eine gerade hieraus zu begründende entsprechende Anwendbarkeit völkerrechtlicher Normen geboten ist.

Außer Frage steht, daß ein Abkommen, das in der Weise wie das vorliegende zustande gekommen ist, die Eisenbahnverkehrsordnung in ihrer Geltung innerhalb des Bundesgebiets nicht abändern und auch keine gesetzliche Grundlage für die Anwendung der Eisenbahnverkehrsordnung auf den Interzonenverkehr schaffen kann. Dem würde schon der Umstand entgegenstehen, daß es sich nur um eine Tarifvereinbarung handelt, die Tarifverträge selbst aber, in denen lediglich erläuternd die für die Beförderung maßgebenden Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen sind, den Charakter von allgemeinen Geschäftsbedingungen haben, unter denen die Eisenbahn die Beförderung übernimmt und ausführt (Finger EVO § 6 Anm 1 b aa). Die Eisenbahndirektion Hannover, die auf seiten der Bundesrepublik das Tarifwerk aufgestellt hat (Heinze, Die Bundesbahn, 1951 S 694), wäre auch zu einer solchen rechtsverordnungsmäßigen Tätigkeit nicht ermächtigt (vgl früher § 458 HGB, jetzt Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951, BGBl I, 225, § 3 Abs 1 b, Abs 2). Das Abkommen vermag aber auch aus den gleichen Erwägungen, wie sie oben zu den völkerrechtlichen Verträgen angestellt wurden, keine Rechte zugunsten Dritter zu schaffen.

Die rechtliche Bedeutung des Abkommens erschöpft sich, soweit es sich um die Rechtsbeziehungen zu Dritten handelt, darin, daß die Beklagte durch die Bekanntmachung des Interzonentarifs den Verkehrstreibenden gegenüber die Bedingungen mitgeteilt hat, unter denen sie die Beförderung von Gütern im Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone und mit Berlin übernehme. Der Interzonentarif wird damit Vertragsinhalt jedes einzelnen Frachtvertrages. Ebenso wie bei allgemeinen Geschäftsbedingungen ist die tatrichterliche Auslegung des Interzonentarifs in ihrer Bedeutung für die abgeschlossenen Frachtverträge der Nachprüfung durch das Revisionsgericht zugänglich.

Wenn der gemeinsam aufgestellte Tarif bestimmt, es solle - von einzelnen ausdrücklichen Änderungen abgesehen -

die Eisenbahnverkehrsordnung gelten, so schließt dies nicht aus, daß sich aus der Natur der Sache heraus die Anwendung einzelner Bestimmungen unter den gegebenen Verhältnissen verbietet (§ 133 BGB). Vielmehr ist jeweils zu prüfen, inwieweit die Anwendung der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, die unter der selbstverständlichen Voraussetzung der Einheitlichkeit des Staatsgebietes und der Gerichtsbarkeit erlassen ist, durch die Tatsache des Fehlens des die beiden Teile Deutschlands verknüpfenden Bandes einer einheitlichen Hoheitsgewalt beeinflußt wird. Während die Beklagte innerhalb des Bundesgebiets zur Beförderung verpflichtet ist (§ 453 HGB, §§ 3, 53 EVO), hat sie eine solche Verpflichtung auf den Strecken der sowjetischen Besatzungszone nicht übernommen, wie sich aus der Besonderen Bestimmung des Tarifs zu § 73 Abs 2 EVO ergibt. Hieraus folgt zunächst, daß die Vorschrift des § 96 Abs 1 EVO nicht uneingeschränkt angewendet werden kann. Ähnliches gilt aber auch für die Vorschrift des § 96 Abs 3, die mit § 96 Abs 1 in engem Zusammenhang steht und bei der untersucht werden muß, ob die Art des auf Grund des Frachtvertrages erhobenen Anspruchs die wahlweise gerichtliche Geltendmachung gegen die dort bezeichneten Bahnen rechtfertigt. Da dem interzonalen und dem internationalen Verkehr das Fehlen eines einheitlichen Hoheitsgebietes und einer einheitlichen Gerichtsbarkeit gemeinsam ist, ist es naheliegend, die insoweit im internationalen Verkehr geltende Regelung zur Auslegung des Interzonentarifs heranzuziehen. Nach Art 42 § 1 IÜG können Rückerstattungsansprüche wegen zuviel gezahlter Frachtbeträge nur gegen diejenige Eisenbahn gerichtlich geltendgemacht werden, die den zu hohen Betrag erhoben hat oder der dieser Betrag zugute gekommen ist. Hierdurch sollen die Schwierigkeiten, die bei der Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen zwischen den beteiligten Eisenbahnen im internationalen Verkehr entstehen, vermieden

werden. Diese Schwierigkeiten bestehen aber in weit höherem Maße im Interzonenverkehr, wie auch der Kläger nicht verkennt. Es hätte daher einer ganz eindeutigen Erklärung der Beklagten bedurft, daß sie entgegen der internationalen Übung in dem mit noch größerem Risiko verbundenen Interzonenverkehr eine Verpflichtung zur Erstattung von Beträgen, die sie nicht erhoben hat und die ihr nicht zugeflossen sind, übernehmen wollte. Eine solche eindeutige Erklärung kann aber in der allgemeinen Erklärung, daß die Eisenbahnverkehrsordnung im Interzonenverkehr gelten solle, nicht gesehen werden.

Da hiernach die Beklagte mangels Anwendbarkeit des § 96 Abs 3 EVO nicht passivlegitimiert ist, braucht die Frage nicht erörtert zu werden, ob nicht wenigstens die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist nach vorheriger Führungnahme der beiden Eisenbahnverwaltungen auch der Genehmigung des Bundesverkehrsministers, die nach § 6 Abs 5 EVO nicht mit rückwirkender Kraft erfolgen konnte, bedurfte, und ob die Zuschläge trotz einseitiger Veröffentlichung im TVA Berlin zu Recht erhoben wurden.

Die Klage war daher unter Aufhebung des Urteils des Berufungsgerichts mit der Kostenfolge aus § 91 ZPO abzu-

weisen.

Wilde

Weiss

Bock

Nörr

Nastelski