

Palle Gebrauch gemacht, so daß der Beklagten eine standgeldfreie Entladezeit von 6 Stunden zur Verfügung gestanden hat. Das Wagenstandgeld als solches war im Jahre 1946 von der genannten Zentralverwaltung im Einvernehmen oder sogar auf Anweisung der SMAD auf 10.— DM je Stunde heraufgesetzt worden. Nach § 79 Abs. 8 EVO ist eine Herabsetzung der Entladefristen und eine Erhöhung des Wagenstandgeldes zulässig, wenn die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs durch Güteranhäufung gefährdet wird. Diese Voraussetzung lag im Jahre 1946 und auch noch im Sommer 1948 vor, sie trifft sogar heute noch zu, denn durch die Kriegsfolgen ist der Bestand an Güterwagen so gering geworden, daß der hierdurch hervorgerufenen starken Gefährdung einer ordnungsmäßigen Abwicklung des Güterverkehrs durch Herabsetzen der Entladefristen und Erhöhung des Wagenstandgeldes entgegengearbeitet werden mußte.

Hiernach ist die sich im einzelnen aus der Aufstellung der Klägerin ergebende Klageforderung begründet, denn die weiter von der Beklagten erhobenen Einwendungen schlagen sämtlich nicht durch.

Nach der in Schrifttum und Rechtsprechung einhellig vertretenen Ansicht ist das Wagenstandgeld ohne Rücksicht auf Verschulden des Empfängers zu leisten. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob die Beklagte wirklich, wie sie meint, von jedem Verschulden hinsichtlich der so erheblichen Überschreitung der Entladefrist freizusprechen ist. Das Wagenstandgeld ist — ebenfalls nach allgemeiner Rechtsansicht — auch keine Vertragsstrafe. Der Ansicht des OLG Schwerin (NJ 1949 S. 19), daß das Wagenstandgeld durch die vorgenommene außergewöhnliche Erhöhung nunmehr den Charakter einer Vertragsstrafe angenommen habe, kann nicht beigetreten werden; sie wird auch in der Kommentierung, die diese Entscheidung in der „Neuen Justiz“ (a. a. O.) gefunden hat, abgelehnt. Wenn die zweite Verordnung zur Durchführung der VO zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr (VO über die Entladung und Abfuhr von Waren) vom 30. Dezember 1940 in § 7 Abs. 3 von der „Verwirkung“ von Wagenstandgeld spricht, so kann aus dem Ausdruck „Verwirkung“ nicht, wie die Beklagte meint, auf die Notwendigkeit eines Verschuldens geschlossen werden. Auch aus der Anordnung über „Verzugsstrafen“ bei Beförderung von Kohlen mit der Deutschen Reichsbahn vom 10. Juni 1949 (ZVOBl. 1949 S. 473), die einem anderen Zweck, nämlich der Sicherung der tatsächlichen Erfüllung des Kohlentransportplanes dient, ist ein solcher Schluß nicht zu ziehen.

Noch weniger kommt die von der Beklagten zur Erwägung gestellte entsprechende Anwendung des § 315 BGB in Betracht, denn die Höhe des Wagenstandgeldes wird nicht von der Klägerin für jeden Einzelfall besonders festgesetzt, sondern ist durch die angeführte Anordnung der Zentralverwaltungsstelle für alle Empfänger in gleicher Weise verbindlich geregelt worden.

Schließlich kommt es auch nicht darauf an, ob sich, wie die Beklagte behauptet, bereits viele Betriebe wegen der Inrechnungstellung von Wagenstandgeldern hilflos an das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr gewandt haben. Solche Gesuche mögen zu einer Nachprüfung der Anordnung der Zentralverwaltung im Verwaltungswege führen, das Gericht ist aber bis zur Abänderung im Verwaltungswege oder durch Gesetz an die festgesetzte Höhe dieser Standgelder gebunden. Einen Monopolmißbrauch stellen die im Allgemeininteresse erlassenen Bestimmungen nicht dar.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Dr. L. Herzfeld)

Anmerkung:

Schon die Entscheidung des OLG Schwerin vom 26. April 1948 (abgedruckt in NJ 1949 S. 19) besagte sehr richtig, daß die Tarifgebühren der EVO, wie Schrifttum und Rechtsprechung überwiegend annehmen, ohne Rücksicht auf ein Verschulden, insbesondere eine Säumnis des Empfängers entstehen und zu leisten sind. Das vorstehende Urteil schließt sich mit Recht dieser Auffassung an. Gegen diese Auslegung der Bestimmung wendet sich zu Unrecht die Beklagte unter Berufung auf § 7 Abs. 3 der Verordnung über die Entladung und Abfuhr von Waren vom 30. Dezember 1940 (RGBl. 1941 S. 15). Diese Bestimmung

des § 7 Abs. 3, die „von Verwirkung“ von Wagenstandgeld spricht, wollte lediglich festlegen, daß die Bestimmungen über Wagenstandgelder unberührt bleiben. Keinesfalls sollte damit zur rechtlichen Qualifikation dieser Wagenstandgelder irgendeine nähere Erläuterung gegeben werden. § 7 Abs. 3 dieser Verordnung steht im Anschluß an die Strafvorschriften und will nur zum Ausdruck bringen, daß auch neben diesen Strafen die Wagenstandgelder zu bezahlen sind.

Wichtig ist die weitere Feststellung über die Anwendung des § 15 Abs. 6 der Allgemeinen Bedingungen der Deutschen Reichsbahn für Privatgleisanschlüsse vom 1. Juli 1922, daß nämlich die Zustellung der Wagen, sofern sie wegen Überfüllung des Anschlusses nicht ausführbar ist, mit dem Zeitpunkt als erfolgt gilt, zu dem sie geschehen wäre, wenn der Anschluß frei gewesen wäre. Damit erwächst für die Inhaber solcher Anschlüsse die klare Verpflichtung, die notwendigen Voraussetzungen für die Aufnahme zugehender Wagen zu schaffen.

Mit Recht wird dem Standgeld der Charakter einer Vertragsstrafe abgesprochen. Eine solche würde nach § 339 BGB ein Verschulden voraussetzen, da sie vom Verzug abhängig wäre. Hierdurch würde gerade in den meisten Fällen die beabsichtigte Wirkung des Standgeldes erheblich abgeschwächt. Das Standgeld ist nicht im Interesse eines Gläubigers zu zahlen, sondern dient der reibungslosen Abwicklung des Verkehrs im Interesse der gesamten Wirtschaft.

Eine Anwendung des § 315 BGB, wie sie noch von E. Meyer in der Urteilsbesprechung NJ 1949 S. 20 für möglich gehalten wird, scheidet schon deshalb aus, weil die EVO zum Bestandteil der Rechtsordnung erhoben wurde. Zunächst wurde auf Grund des Art. 91 der Weimarer Verfassung in Verbindung mit der Verordnung vom 29. Oktober 1920 (RGBl. S. 1859) der zuständige Reichsminister zum Erlaß von Verordnungen den Reichsbahnverkehr betreffend ermächtigt. Diese Ermächtigung wurde später mit der Vorschrift des § 458 in das Handelsgesetzbuch aufgenommen. Damit hat die Eisenbahnverkehrsordnung bei Abschluß von Beförderungsverträgen nicht mehr lediglich den Charakter eines vereinbarten Vertragsinhalts, sondern sie bestimmt zwingend deren Inhalt. Die Standgelder, insbesondere auch die erhöhten Tarife, sind dann keinesfalls Leistungen, die im Sinne des § 315 BGB durch einen der Vertragsschließenden bestimmt werden, sondern gesetzliche Normen.

Dr. Werner Artzt

§ 10 der 6. DurchVO über die Finanzwirtschaft der VEB vom 15. Juli 1949.

§ 10 der 6. DurchVO vom 15. Juli 1949 trifft eine Regelung für alle Leistungen aus dem zu Grunde liegenden Vertrag.

AG Leipzig, Zwischenurt. vom 6. Juni 1950 — 18 C 574/50.

Mit der Klage macht die Klägerin eine Forderung auf Grund der 6. DurchVO über die Finanzwirtschaft der VEB vom 15. Juli 1949 geltend, und zwar bei dem Gericht, an dem sie als Gläubigerin ihren Sitz hat.

Die Beklagte wendet die örtliche Unzuständigkeit des Gerichts ein. Sie führt aus, daß die Lieferungs- und Zahlungsbedingungen keine Bestimmung über den Erfüllungsort des Kaufpreises enthielten. Wenn es in § 10 hieß: „Als Erfüllungsort gilt der Sitz des Lieferbetriebes“, so könne damit nur der Erfüllungsort für die Warenlieferung des volkseigenen Betriebes gemeint sein. Dies ergäbe sich u. a. daraus, daß die sich daran anschließende Bestimmung über die Erfüllungszeit sinnlos und überflüssig wäre, wenn im ersten Satz auch der Erfüllungsort für die Zahlung geregelt wäre.

Gründe:

Über die von der Beklagten erhobene Einrede der Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts war gemäß § 275 ZPO vorab zu entscheiden. Für die Entscheidung gilt folgendes: § 10 der genannten DurchVO kann nur so verstanden werden, daß damit eine Regelung für alle Leistungen aus dem Vertrag getroffen werden soll. Da ohnehin gemäß § 269 BGB Erfüllungsort für die Warenlieferung der Sitz der Liefer-