



Ausarbeitung

Rechtsnachfolge der Deutsche Bahn AG in Haftungsansprüche gegen die Reichsbahn

Rechtsnachfolge der Deutsche Bahn AG in Haftungsansprüche gegen die Reichsbahn

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 030/21
Abschluss der Arbeit: 10. Mai 2021
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Fragestellung	4
2.	Haftung nach dem Allgemeinen Kriegsfolgengesetz	4
2.1.	Grundsätzliches Erlöschen von Rechtsansprüchen	4
2.2.	Bundesentschädigungsgesetz	4
2.3.	Ausnahmebestimmungen	5
2.3.1.	Bundesbahnvermögensgesetz	5
2.3.1.1.	Grundsatz: nur Aktiva	5
2.3.1.2.	Schuldrechtliche Ansprüche	6
2.3.1.3.	Ausnahme: „ausländische“ Unternehmen in privater Rechtsform	7
2.3.2.	Bundesbahngesetz	8
3.	Rechtslage im Beitrittsgebiet	10
3.1.	Recht der DDR	10
3.2.	Einigungsvertrag	11
4.	Geschichte der Schenker AG	12

1. Einleitung und Fragestellung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden gefragt, ob die Deutsche Bahn AG Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn ist, insbesondere, wenn es um Ansprüche auf Entschädigung gegen die Reichsbahn im Kontext von Verbrechen des Nationalsozialismus geht.¹ In diesem Zusammenhang wurde auch gefragt, ob die heutige Schenker AG die Rechtsnachfolgerin der Firma Schenker ist, die vor und während des Zweiten Weltkriegs tätig war.

2. Haftung nach dem Allgemeinen Kriegsfolgengesetz

2.1. Grundsätzliches Erlöschen von Rechtsansprüchen

Nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 des **Allgemeinen Kriegsfolgengesetzes** vom 5. November 1957 (AKG)² erlöschen Ansprüche „gegen das Deutsche Reich einschließlich des Sondervermögens Deutsche Reichsbahn“. Unberührt bleiben nach § 1 Abs. 2 AKG

„Gesetze der Bundesrepublik Deutschland, ihrer Länder, der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes oder Gesetze der Besatzungsmächte, in denen Ansprüche dieser Art geregelt sind oder wegen bisher bestehender Ansprüche dieser Art Leistungen gewährt werden.“

Aus § 1 AKG folgt somit, dass grundsätzlich alle irgendwie gearteten Verbindlichkeiten bereinigt werden und entschädigungslos erlöschen. Dies gilt allgemein und nicht nur bei Vorliegen eines Zusammenhangs mit dem Krieg oder dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches.³ Ansprüche gegen die Deutsche Reichsbahn im Zusammenhang mit im Nationalsozialismus begangenen Unrecht sind damit dem **Grundsatz** nach nicht auf die Deutsche Bahn übergegangen.

2.2. Bundesentschädigungsgesetz

Ansprüche, „die unmittelbar oder mittelbar auf nationalsozialistischen Gewaltmaßnahmen“ beruhen, sind nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 AKG i. V. m. § 2 Bundesentschädigungsgesetz (BEG)⁴ ebenfalls von einem Rechtsübergang nach AKG grundsätzlich ausgeschlossen. Sie richten sich damit primär nach dem Bundesentschädigungsgesetz. Das Kammergericht Berlin hat dazu in einem Beschluss vom 23. Mai 2000 Folgendes ausgeführt:

1 Siehe hierzu auch Bundestags-Drs. 19/26124 vom 26. Januar 2021, Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/261/1926124.pdf>, Vorbemerkung der Fragesteller sowie Antworten auf die Fragen 1, 3 bis 6, 8 und 9.

2 <https://www.gesetze-im-internet.de/akg/BJNR017470957.html>.

3 Bundesgerichtshof, Urteil vom 10. März 1960, Az.: III ZR 174/58, Rn. 17 (zitiert nach juris); vgl. dazu auch Dietlein in von Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, 7. Aufl. 2018, Art. 135a, Rn. 7.

4 <https://www.gesetze-im-internet.de/beg/BJNR013870953.html>.

„Zwar war die Rechtsvorgängerin [Deutsche Bundesbahn] der Antragsgegnerin [Deutsche Bahn] ihrerseits unmittelbare Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn [...] und hat deren Verbindlichkeiten übernommen (§ 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951). [...] Das BEG jedoch hat für die Entschädigung bei nationalsozialistischen Verfolgungsmaßnahmen eine **abschließende Regelung** getroffen, § 8 Abs. 1 BEG. Diese Regelung begrenzt – zulässig auch in ihrer anspruchverkürzenden Wirkung – den Kreis der Anspruchsberechtigten und der zu entschädigenden Folgen der Verfolgung.“⁵

Nach § 2 Abs. 1 BEG sind nationalsozialistische Gewaltmaßnahmen

„solche Maßnahmen die aus den Verfolgungsgründen des § 1 auf Veranlassung oder mit Billigung einer Dienststelle oder eines Amtsträgers des Reiches, eines Landes, einer sonstigen Körperschaft, Anstalt oder Stiftung des öffentlichen Rechts, der NSDAP, ihrer Gliederungen oder ihrer angeschlossenen Verbände gegen den Verfolgten gerichtet worden sind.“

Nach § 2 Abs. 2 BEG steht der Annahme nationalsozialistischer Gewaltmaßnahmen

„nicht entgegen, das sie auf gesetzlichen Vorschriften beruht haben oder in missbräuchlicher Anwendung gesetzlicher Vorschriften gegen den Verfolgten gerichtet worden sind“.⁶

2.3. Ausnahmebestimmungen

Selbst wenn man der vorgenannten Rechtsprechung zu § 5 Abs. 2 Nr. 3 AKG nicht folgte, wäre ein etwaig bestehender Entschädigungsanspruch **nicht** auf die Deutsche Bahn **übergegangen**. Einschlägig ist hier § 1 Abs. 2 AKG, wonach die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland mit Regelungen zu Ansprüchen gegen das Deutsche Reich bzw. gegen dessen Sondervermögen Reichsbahn unberührt bleiben. Als hier unberührt gebliebene Gesetze ließen sich das **Bundesbahnvermögensgesetz** vom 2. März 1951 (BBahnVermG)⁷ und das **Bundesbahngesetz** (BBahnG)⁸ vom 13. Dezember 1951 ansehen.

2.3.1. Bundesbahnvermögensgesetz

2.3.1.1. Grundsatz: nur Aktiva

§ 1 BBahnVermG lautet wie folgt:

5 Kammergericht Berlin, Beschluss vom 23. Mai 2000, Az.: 14 W 1577/00, Rn. 3 (zitiert nach Beck-Online; Hervorhebung durch Autor).

6 Vgl. dazu und zur konkreten Anwendung des BEG u. a. Bundesgerichtshof, Urteil vom 5. April 1961, Az.: IV ZR 211/60 (zitiert nach juris); Bundesgerichtshof, Urteil vom 9. Februar 1966, Az.: IV ZR 334/64 (zitiert nach juris).

7 <http://www.gesetze-im-internet.de/bbahnvermg/BJNR001550951.html>.

8 <http://www.gesetze-im-internet.de/bbahng/BJNR009550951.html>.

„Das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen ‚Deutsche Reichsbahn‘ gehören, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen ‚Deutsche Bundesbahn‘ Vermögen des Bundes. Dazu gehören auch alle Vermögensrechte, die nach dem 8. Mai 1945 entweder mit Mitteln jenes Vermögens erworben oder ausschließlich dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet oder dem Betrieb der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen gewidmet worden sind, ohne Rücksicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind.“

Insoweit erfolgt nach § 1 BBahnVermG ein Übergang von Vermögensrechten auf die Deutsche Bundesbahn. Allerdings sind mit „Vermögensrechten“ nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs grundsätzlich nur **Aktiva** gemeint, so dass grundsätzlich nur diese auf das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ übergegangen sind.⁹ Nach § 7 BBahnVermG bleiben jedoch **dingliche Rechte** an Grundstücken und sonstigen Sachen und Rechten bestehen. Die hier zugrunde liegende Fragestellung zielt nicht auf dingliche Rechte, sondern auf rein schuldrechtlich begründete Entschädigungsansprüche.

2.3.1.2. Schuldrechtliche Ansprüche

Für rein schuldrechtliche Ansprüche hat der Gesetzgeber laut Rechtsprechung **keine allgemeine Ausnahme** vorgesehen.¹⁰

In der zweiten und abschließenden Lesung des Entwurfs zum BBahnVermG hatte der Berichterstatter MdB Rümmele Folgendes erklärt:

„Mit dieser Bestimmung über den Fortbestand der dinglichen Rechte verbindet sich nun allerdings noch ein anderes, sehr wichtiges Problem. Private Kreise, vor allem die Arbeitsgemeinschaft der Schutzvereinigungen für Wertpapierbesitz in Düsseldorf, glauben aus § 5 herauslesen zu müssen, dass alle anderen Rechte, insbesondere also schuldrechtliche Ansprüche privater Gläubiger gegen die Deutsche Reichsbahn, die damals bestanden, untergehen könnten. Ich kann hierzu erklären, dass bei den Ausschussberatungen weder von der Regierungsseite noch aus den Kreisen der Ausschussmitglieder an eine solche Auslegung der Bestimmung gedacht worden ist. Es ist im Gegenteil ständig betont worden, dass das Problem der sonstigen Rechte durch die Bestimmung über den Fortbestand der dinglichen Rechte in keiner Weise berührt werden solle. Wenn über diese sonstigen Rechte in dem Entwurf nichts gesagt worden ist, so geschah dies deshalb, weil dieses Problem, das übrigens auf das engste mit dem kommenden Lastenausgleich zusammenhängt, nur allgemein geregelt werden kann und deshalb umfassend in Angriff genommen werden muss.“¹¹

9 Bundesgerichtshof, Urteil vom 10. März 1960, Az.: III ZR 174/58, Rn. 17 (zitiert nach juris); Bundesgerichtshof, Urteil vom 21. Oktober 1954, Az.: IV ZR 171/52, Rn. 27 (zitiert nach juris).

10 Bundesgerichtshof, Urteil vom 21. Oktober 1954, Az.: IV ZR 171/52, Rn. 27 (zitiert nach juris).

11 Vgl. Protokoll zur 104. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 6. Dezember 1950, <https://dserver.bundestag.de/btp/01/01104.pdf>, S. 3835 (C); aus dem Protokoll zitiert auch der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 10. März 1960, Az.: III ZR 174/58, Rn. 17 (zitiert nach juris).

Mit dieser Formulierung verweist der MdB wohl insbesondere auf das 1952 erlassene Lastenausgleichsgesetz und wohl auch auf das 1957 erlassene AKG.

2.3.1.3. Ausnahme: „ausländische“ Unternehmen in privater Rechtsform

Nach § 3 Abs. 5 BBahnVermG können auch schuldrechtliche Forderungen, die vor Inkrafttreten des BBahnVermG entstanden sind, innerhalb bestimmter Haftungsgrenzen gegen „neue Unternehmen“ geltend gemacht werden. Nach der Rechtssystematik und dem Wortlaut von § 3 BBahnVermG bezieht sich diese Möglichkeit aber **nur** auf

„Vermögenswerte, die einem **Unternehmen des privaten Rechts** mit eigener Rechtspersönlichkeit gehörten, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß und das seine Hauptniederlassung (Sitz) **außerhalb** des Geltungsbereichs des Grundgesetzes und Berlin (West)“

hatte. § 3 Abs. 1 BBahnVermG nennt diese Vermögenswerte und bestimmt, dass die Deutsche Bundesbahn Treuhänder dieser Vermögenswerte für ein neu im Bundesgebiet zu errichtendes Unternehmen des privaten Rechts werden soll. Dieses neue Unternehmen wäre nach § 3 Abs. 2 S. 1 BBahnVermG durch die Bundesbahn zu errichten. Wenn in § 3 Abs. 5 von Verbindlichkeiten des „alten Unternehmens“ die Rede ist, kann sich dies somit nur auf Unternehmen beziehen, an denen die Reichsbahn Beteiligungen innehatte, nicht aber auf Verbindlichkeiten des „Sondervermögens Reichsbahn“ selbst. Ansprüche gegen Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit, an denen die Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß, sind keine Ansprüche gegen die „Deutsche Reichsbahn“. § 3 Abs. 5 BBahnVermG sieht daher wohl **keine Überleitung** von Verbindlichkeiten der Reichsbahn auf die Bahn vor.

Laut Gesetzesbegründung zu den Entwurfsfassungen der § 1 Abs. 3 und § 6 Absätze 1 und 4 BBahnVermG hatte der Gesetzgeber als „ausländisches Unternehmen“ auch vor allem die **Mitropa**, Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen AG, im Blick, die ihren Sitz im mittlerweile unter sowjetischer Kontrolle stehenden Teil von Berlin hatte. Der Hinweis auf das Deutsche Reisebüro, die (ursprünglich österreichische) Firma Schenker & Co.¹² sowie die Deutsche Verkehrskredit-Bank AG wurde nach der Beratung im Bundesrat in der Begründung zu § 6 Abs. 1 BBahnVermG **gestrichen**, da die Möglichkeit bestünde, „die Beteiligung an diesen Unternehmungen nach § 1 Abs. 3 BBahnVermG [in der Fassung des damaligen Entwurfs] zu behandeln“.¹³ Diese Unternehmen wären somit nach den allgemeinen Grundsätzen in § 1 AKG zu behandeln (Übergang als Aktiva, keine Treuhandfunktion der Bahn nach § 3 Abs. 1 BBahnVermG).

Soweit aus offenen Quellen ersichtlich, besteht zu dieser Frage keine Rechtsprechung. Die Kommentierung stützt dieses Ergebnis aber unter Verweis auf die Hintergründe wie folgt:¹⁴

12 Siehe hierzu unten Kapitel 4.

13 Bundestags-Drs. Nr. 1023 vom 7. Juni 1950, S. 1 und 9, <https://dserver.bundestag.de/btd/01/010/0101023.pdf>.

14 Ernst/Jung/Kellmerit, Allgemeines Kriegsfolgengesetz, Kommentar, § 1 AKG, Ziff. 10 f (9. Ergänzungslieferung vom 1. Juni 1966) – Hervorhebung durch Autor dieser Ausarbeitung.

„Keine Ansprüche gegen die ‚Deutsche Reichsbahn‘ sind Ansprüche gegen **Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit**, an denen die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß. Zu dem Vermögen der früheren Reichseisenbahnen gehörten insbesondere auch Beteiligungen an Unternehmen des privaten Rechts, die ihren Sitz im sowjetischen Besatzungsgebiet haben. Vor allem handelt es sich dabei um die ‚Mitropa‘ (Mittel-europäische Schlaf- und Speisewagen AG); dieses Unternehmen hatte erhebliche Vermögenswerte im Bundesgebiet, die den Zwecken der Reichsbahn in diesem Gebiet gedient haben und die auch weiterhin den Zwecken der Bundesbahn dienen sollten. Im Anschluss an vorläufige Regelungen der Militärregierungen ist hierzu in § 3 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951 (BGBl. I S. 155) bestimmt worden, dass für Vermögenswerte, die einem Unternehmen des privaten Rechts gehören, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß und das seine Hauptniederlassung (Sitz) **außerhalb des Bundesgebietes** (einschl. Berlin/West) hat, die Deutsche Bundesbahn Treuhänder dieses Vermögens für ein im Bundesgebiet zu errichtendes Unternehmen des privaten Rechts geworden ist und dass die Deutsche Bundesbahn das neue Unternehmen zu errichten hat. Die Gläubiger des alten Unternehmens können danach die vor dem 7. März 1951 entstandenen Ansprüche aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, auch gegen das neue Unternehmen in vollem Umfang geltend machen. Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die nicht auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, können dagegen nicht gegen das neue Unternehmen geltend gemacht werden [...].“

2.3.2. Bundesbahngesetz

Nach § 3 Abs. 2 BBahnG in der erstveröffentlichten Fassung¹⁵ von 1951 haftet der Bund für Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn mit dem Bundeseisenbahnvermögen. Zu diesen Verbindlichkeiten gehören auch die Verpflichtungen, die **nach** dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen worden sind.

In einem Urteil vom 8. November 1960 hat der Bundesgerichtshof klargestellt, dass Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn, deren Entstehungsgrund in der Zeit vor dem 8. Mai 1945 liegt, **nicht** zu den **Verbindlichkeiten** gehören, die nach § 3 Abs. 2 BBahnG als Verpflichtungen der Bundesbahn gelten:

„§ 1 Abs. 2 AKG lässt allerdings Gesetze der Bundesrepublik Deutschland, ihrer Länder, der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets und Gesetze der Besatzungsmächte unberührt, in denen Ansprüche der Art des § 1 Abs. 1 AKG bereits geregelt sind. Aus zutreffenden Gründen hat das *LG* die Ansicht der Kl. abgelehnt, § 3 Abs. 2 des BundesbahnG v. 13. 12. 1951 enthalte eine solche, den hier geltend gemachten Schadensersatzanspruch treffende Sonderregelung und schließe damit die Anwendung der Regelung des AKG aus. § 3 Abs. 2 BundesbahnG bestimmt, dass der Bund für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn mit dem Bundeseisenbahnvermögen haftet. Sodann heißt es, dass als

15 BGBl. I Nr. 59 vom 17. Dezember 1951, S. 955, https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=%2F%2F%2A%5B%40attr_id=%27bgbl121s0237.pdf%27%5D#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl151s0955.pdf%27%5D_1620372265543.

Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn auch die Verpflichtungen gelten, die *nach* dem 8. 5. 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen gehören. Zwar ist es ohne weiteres gerechtfertigt, den Begriff des ‚Eingehens einer Verpflichtung‘ i.S. dieser Bestimmung weit zu fassen und unter ihn auch die Entstehung von Haftungsansprüchen aus Betriebsunfällen aus der Zeit nach dem 8. 5. 1945 einzubeziehen (vgl. *Sarter-Kittel*, Die Deutsche Bundesbahn, 1952, Anm. V zu § 3 BundesbahnG). Dagegen kann **nicht** angenommen werden, dass § 3 des BundesbahnG auch das Schicksal der im Betrieb der Reichsbahn **vor** der **Kapitulation** begründeten **Schulden** mitregeln wollte. Denn die Frage der Abwicklung dieser Schulden stand naturgemäß in enger Beziehung mit der damals noch gar nicht abzusehenden Lösung des allg. Problems der Behandlung der Reichsschulden überhaupt. Die Amtl. Begründung des Entwurfs für das BundesbahnG (BT.-Drucks. 1341/50 S. 3 und zu § 3 Abs. 2)^[16] lässt auch deutlich erkennen, dass an eine Übernahme alter Reichsbahnschulden nicht gedacht war, sondern dass nur die Haftung der Bundesbahn für die gebietsbezogenen Betriebsschulden der Bahn aus der Zeit nach der Kapitulation ausgesprochen werden sollte (vgl. *Sarter-Kittel*, aaO, Anm. IV zu § 3). Auch zahlreichen anderen Gesetzen der damaligen Zeit ist der Wille des Gesetzgebers zu entnehmen, das Schicksal der Reichsverbindlichkeiten einer späteren umfassenden Regelung vorzubehalten und sich insoweit nicht vorzeitig festzulegen (BGHZ 15, 87 [91] = NJW 54, 1884).

Demnach gehören Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn, deren Entstehungsgrund in der Zeit vor dem 8. 5. 1945 liegt, **nicht** zu den **Verbindlichkeiten**, die gem. § 3 Abs. 2 BundesbahnG als Verpflichtungen der **Bundesbahn** gelten. Sie bleiben Reichsbahnverbindlichkeiten auch dann, wenn die Aufwendungen oder Bedürfnisse, deren Deckung der Schadensersatzanspruch dient, erst in der Zeit nach dem 8. 5. 1945 entstanden sind. An der gegenteiligen, aber die damalige Entsch. nicht tragenden Auffassung, die in dem Ur. BGHZ 14, 282 = NJW 54, 1642 ausgesprochen ist, kann nicht festgehalten werden. [...]“¹⁷

Mit Urteil vom 16. November 1964 hat der Bundesgerichtshof diese Rechtsprechung bestätigt. Die Entscheidung enthält u. a. die folgenden Aussagen:

„Nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 AKG sind mit dem Inkrafttreten des Gesetzes grundsätzlich **alle Ansprüche** gegen das Deutsche Reich **erloschen**, und zwar auch insoweit, als das Deutsche Reich als Träger des Sondervermögens ‘Deutsche Reichsbahn’ Anspruchsschuldner war. Das angefochtene Urteil geht im Anschluss an die Rechtsprechung des BGH (BGH LM AKG § 1 Nr. 6 = VersR 61, 61 = NJW 61, 214) ferner zutreffend davon aus, dass mit dieser Vorschrift des AKG der bis dahin herrschenden Rechtsprechung über eine Haftung der DB für die gebietsbezogenen Schulden aus dem Betrieb der DR unter den Gesichtspunkten der Teil-Identität der Vermögensübernahme oder der Aufgabennachfolge der Boden entzogen worden ist. [...]

16 Deutscher Bundestag, Drs. Nr. 1341, S. 3 und 43, <https://dserver.bundestag.de/btd/01/013/0101341.pdf>.

17 Bundesgerichtshof, Urteil vom 8. November 1960, Az.: VI ZR 25/60, NJW 1961, 214, 215 (zitiert nach Beck-Online; Hervorhebung durch Autor).

a) § 3 Abs. 2 Halbs. 2 BBahnG bestimmt, dass als Verbindlichkeiten der DB auch die Verpflichtungen gelten, die nach dem 8. 5. 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen worden sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen gehören. Der VI. Zivilsenat des BGH hat dazu in der erwähnten Entscheidung BGH VersR 6 I, 61 = NJW 61, 214 unter Berücksichtigung von Entstehungsgeschichte und Zweck der Vorschrift ausgeführt, dass Verpflichtungen der DR, deren Entstehungsgrund in die Zeit vor dem 8. 5. 1945 fällt, auch dann Reichsbahnverpflichtungen bleiben und nicht als Verbindlichkeiten der DB gelten, wenn die Aufwendungen oder Bedürfnisse, deren Deckung der Anspruch dient, erst nach diesem Zeitpunkt entstanden sind. [...]

Alsdann ergibt sich, dass als Verbindlichkeiten, für welche die Kl. auf Grund der Vorschrift einzustehen hat nur solche in Betracht kommen können, die sich auf den Betrieb von Eisenbahnen **nach** dem 8. 5. 1945 zurückführen lassen. Beruht eine Verbindlichkeit dagegen auf dem Betrieb der Eisenbahnen vor dem 8. 5. 1945, so wird sie durch § 3 Abs. 2 Halbs. 2 BBahnG nicht erfasst. [...]“¹⁸

Im Ergebnis geht auch die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage Anfang dieses Jahres wohl davon aus, dass das BBahnVermG und BBahnG für die in Rede stehenden Forderungen nicht dazu führen, von dem Grundsatz in § 1 Abs. 1 Nr. 1 AKG abzuweichen. Insoweit hat sie sich zu den juristischen Aspekten wie folgt geäußert:

„Mögliche Forderungen richten sich nach den Vorschriften des Kriegsfolgenrechts. Insbesondere regelt das **Allgemeine Kriegsfolgengesetz** das Erlöschen der Ansprüche gegen das Sondervermögen Deutsche Reichsbahn.“¹⁹

3. Rechtslage im Beitrittsgebiet

3.1. Recht der DDR

Rechtsprechung und Kommentierung zum Recht der Deutschen Demokratischen Republik sind im Vergleich zum Recht der Bundesrepublik Deutschland in unvergleichlich geringerem Maße vorhanden bzw. zugänglich. Diesen Vorbehalt vorweggeschickt zeichnet sich aber gleichwohl ab, dass ein vor Ende des Zweiten Weltkriegs entstandener Anspruch gegen die Reichsbahn des Deutschen Reiches eher **nicht** auf die Reichsbahn der DDR **übergangen** sein dürfte. So sah sich

18 Bundesgerichtshof, Urteil vom 13. November 1964, Az.: I b ZR 41/63 (zitiert nach juris; Hervorhebung durch Autor).

19 Bundestags-Drs. 19/26124 vom 26. Januar 2021, Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/261/1926124.pdf>, Antworten auf die Fragen 1, 3 bis 6, 8 und 9; Hervorhebung durch Autor.

die DDR nach ihrem Selbstverständnis **nicht** als **Rechtsnachfolgerin** des Deutschen Reiches an und erkannte daher keine Rechtsverpflichtung zur Zahlung von Entschädigungsleistungen an.²⁰

In einer Broschüre des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) zur Entschädigung von NS-Unrecht steht dazu:

„Für ihre Abwehrhaltung in Bezug auf Entschädigungsforderungen aus dem Ausland spielte vor allem ihr antifaschistischer Gründungsmythos eine wichtige Rolle. Die DDR sah sich nicht als Rechtsnachfolgerin des Dritten Reiches, sondern verortete sich in der Tradition des Kampfes gegen den Faschismus. Somit lehnte sie materielle Leistungen für im Ausland lebende NS-Opfer ab und verweigerte auch die moralische Mitverantwortung für die Verbrechen des nationalsozialistischen Deutschlands. [...] [D]as lediglich für Thüringen seit 1945 geltende Wiedergutmachungsgesetz [wurde] schon bald nicht mehr angewandt und 1952 endgültig aufgehoben“.²¹

In einer Publikation der Bundeszentrale für politische Bildung wird dies wie folgt formuliert:

„Außerdem präsentierte sich der SED-Staat als ‘antifaschistische Jungfrauengeburt’, der keine internationale Verantwortung für ‘die belastenden Elemente’ der deutschen Geschichte zufalle.“²²

Insoweit ist aus offenen Quellen auch kein Anhaltspunkt ersichtlich, dass zum Zeitpunkt der **Wiedervereinigung** eine wirksame Verbindlichkeit der DDR-Reichsbahn aus Zeiten des Deutschen Reiches bestand.

3.2. Einigungsvertrag

Letztlich kann dahingestellt bleiben, ob die Reichsbahn der DDR (auch) völkerrechtlich Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn des Dritten Reichs geworden ist. Die Regelungen aus dem Einigungsvertrag²³ würden wohl gegen einen Übergang von solchen hier angedachten Forderungen

20 Vgl. dazu Sachstand der Wissenschaftlichen Dienste vom 28. August 2017 (WD 2 - 3000 - 071/17), Völkerrechtliche Grundlagen und Grenzen kriegsbedingter Reparationen unter besonderer Berücksichtigung der deutsch-polnischen Situation, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/525616/211fd144be8368672e98ecd6a834fe25/WD-2-071-17-pdf-data.pdf>, S. 10

21 Broschüre des BMF, Stand: 25. Mai 2020, https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2018-03-05-entschaedigung-ns-unrecht.pdf?__blob=publicationFile&v=10, S. 7.

22 Hockerts, Wiedergutmachung in Deutschland 1945-1990, 7. Juni 2013, <https://www.bpb.de/apuz/162883/wiedergutmachung-in-deutschland-19451990-ein-ueberblick?p=all>.

23 <https://www.gesetze-im-internet.de/einigvtr/BJNR208890990.html>.

auf die Deutsche Bahn sprechen. Nach Art. 8 i. V. m. Anlage I Kapitel IV, Sachgebiet A – Kriegsfolgenregelungen Abschnitt I, Nr. 12 Einigungsvertrag²⁴ finden die §§ 1 und 2 AKG im Beitrittsgebiet Anwendung. Nach Art. 8 tritt mit dem Wirksamwerden des Beitritts im Beitrittsgebiet grundsätzlich Bundesrecht in Kraft. Daher ist es eine schlüssige Argumentation, das BBahnVermG und das BBahnG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 AKG auch für das Beitrittsgebiet heranzuziehen. Danach gelten die Forderungen gegen das Sondervermögen Deutsche Reichsbahn auch mit Blick auf das Beitrittsgebiet grundsätzlich als erloschen. Insoweit gelten die oben unter Kapitel 2 gemachten Ausführungen zum AKG, dem BBahnVermG sowie zum BBahnG entsprechend.

4. Geschichte der Schenker AG

Die Firma Schenker & Co. wurde **1872** in Wien gegründet.²⁵ 1931 wurde das Unternehmen von der Deutschen Reichsbahn übernommen.²⁶ Mit dem Eigentümerwechsel 1931 wurden auch die Gesellschaftsformen geändert.²⁷ So wurden beispielsweise sämtliche offene Handelsgesellschaften im Konzern aufgelöst, in Deutschland wurde Schenker als Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt, in Österreich und Tschechoslowakei wurden die Zweigniederlassungen als Aktiengesellschaften konstituiert, ähnlich in anderen Ländern. Des Weiteren wurde ein Holding AG in Zürich errichtet, die offiziell alle ausländischen Gesellschaften verwaltete. Zum 1. Januar 1939 trat eine neue Geschäftsanweisung für das Gesamtunternehmen in Kraft, wonach alle bisherigen Direktionen im Konzern aufgelöst bzw. direkt Berlin unterstellt wurden.

Mit dem BBahnVermG von 1951 ging das Eigentum an dem Unternehmen grundsätzlich auf die **Deutsche Bahn** über (vgl. oben 2.3.1.1). Es folgten insbesondere mehrere Aufteilungen der Geschäftsfelder, Aus- und Neugründungen, Eigentümerwechsel, Zusammenführungen von Teilgesellschaften und Umfirmierungen.²⁸ Juristisch lassen sich die Details aus offenen Quellen nicht im Einzelnen und umfassend nachverfolgen. In verschiedenen Handelsregistern in Deutschland sind Gesellschaften registriert, die den Namen Schenker beinhalten und einen Bezug zu Logistik haben. Jedenfalls sind heute wesentliche Gesellschaften des Schenker-Konzerns in Deutschland

24 Art. 8 in Verbindung mit Anlage I Kapitel IV, Sachgebiet A – Kriegsfolgenregelungen Abschnitt I, Nr. 12, https://www.gesetze-im-internet.de/einigvtr/art_8.html (Art. 8), https://www.gesetze-im-internet.de/einigvtr/anlage_i_kap_iv_a_i.html (Anlage I).

25 <https://www.dbschenker.com/de-de/ueber-uns/geschichte>; Dieter Stiefel, Déjà-vu: DB Schenker in Ost- und Südosteuropa, 2014, S. 17.

26 Ibid.

27 Vgl. dazu Matis/Stiefel, Grenzenlos, Die Geschichte der internationalen Spedition Schenker von 1931 bis 1991, 2002, insbesondere S. 19ff., 30, 35, 50; so auch für den weiteren Text dieses Absatzes.

28 Ibid.

insbesondere die Schenker AG, Essen (HRB 17474), sowie die Schenker Deutschland AG, Frankfurt (HRB 51435).²⁹ Eine umfassende Konzernstruktur beider Gesellschaften lässt sich aus den von den Gesellschaften veröffentlichten Informationen nicht ableiten.³⁰

Gesellschaftsrechtlich gilt der Grundsatz, dass bei **Verkauf** oder einer **Umwandlung** von Gesellschaften schuldrechtliche Forderungen Dritter **fortbestehen**, die sich gegen die Ursprungsgesellschaft gerichtet haben. Hingegen führen insbesondere **Liquidationen** letztlich zum **Untergang** schuldrechtlicher Forderungen gegen die liquidierte Gesellschaft. Eine Rechtsnachfolge ergibt sich grundsätzlich nicht, auch nicht, wenn unter gleichem oder ähnlichem Namen ein anderes Unternehmen gegründet wird. Aus der historischen Literatur³¹ ergibt sich kein Hinweis, wonach es zu einer Liquidation von Gesellschaften im Schenker-Konzern kam, geschweige einer der Hauptgesellschaften, die eine insoweit bestehende Rechtsnachfolge unterbrochen hätte.

Gegen welche Gesellschaft oder Gesellschaften des Schenker-Konzerns sich eine schuldrechtliche Forderung als etwaiger konkreter Rechtsnachfolgerin geltend machen lässt, ist Frage des **Einzelfalls**. Dies lässt sich nur in Bezug auf eine konkrete Forderung und insbesondere unter Sichtung der **nicht-öffentlichen Verträge** zu Kauf und Umwandlung der entsprechenden Gesellschaften ableiten. Es ergeben sich im Detail komplexe und teilweise gesellschaftsrechtlich gestaltbare Rechtsfolgen der Haftung für Verbindlichkeiten des/der Rechtsvorgänger.³² Hinzu kommen etwaige konzernrechtliche Haftungsverhältnisse, z. B. aufgrund von Beherrschungsverträgen oder -verhältnissen.³³

29 Ibid.

30 <https://www.dbschenker.com/de-de>; keine Angaben auch im Geschäftsbericht der DB, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2020/Berichte/DB_IB20_d_web_01.pdf.

31 Dieter Stiefel, Déjà-vu: DB Schenker in Ost- und Südosteuropa, 2014.

32 Siehe nur für den Fall der Spaltung § 133 Umwandlungsgesetz, https://www.gesetze-im-internet.de/umwg_1995/_133.html.

33 Siehe nur Sachstand der Wissenschaftlichen Dienste vom 18. Juni 2020 (WD 7 - 3000 - 070/20), Konzernrecht – Haftung, Ausgliederung, Insolvenz, <https://www.bundestag.de/resource/blob/711438/67e2f0373fc091b367ecb4ba5d041e4b/WD-7-070-20-pdf-data.pdf>.