

21. 1. Über Rechtsnatur und Auslegung der Genehmigung zum Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahn.

2. Begründet die Errichtung und der Betrieb einer Konkurrenzbahn eine Schadenersatzpflicht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft?

Preuß. Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 §§ 1 bis 3. RVerf. 1871
Art. 41 Abs. 3. BVerf. § 823. RVerf. Art. 153.

VI. Zivilsenat. Urte. v. 28. Oktober 1929 i. S. Sthlter Inselbahn
N.G. (M.) w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). VI 1/29.

I. Landgericht Altona.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Auf Grund einer durch Urkunde vom 14. Mai 1906 für die Dauer von 60 Jahren erteilten Genehmigung des Regierungspräsidenten in Schleswig betreibt die Klägerin mehrere Kleinbahnen auf der Insel Sthlt, darunter die Strecke Munkmarsch-Westerland. Diese Bahn diente namentlich dem Bäderverkehr zwischen dem Festland und Westerland

im Anschluß an die Dampferlinie Hoyerjchleuse-Munkmarsch. Nach Errichtung des Hindenburgdammes zwischen dem Festland und der Insel Sylt eröffnete die Beklagte den Verkehr auf dieser Nebenbahnstrecke nach Westerland am 1. Juni 1927. Da nunmehr der gesamte Personen- und Güterverkehr den Weg über die Dammbahn nach der Insel nahm, wurde die Dampfschiffslinie Hoyerjchleuse-Munkmarsch und ebenso der Betrieb auf der Bahnstrecke Munkmarsch-Westerland eingestellt. Die Klägerin behauptet, daß die Beklagte durch den Bau und die Inbetriebnahme der Reichsbahnlinie das ihr mit der Genehmigung erteilte Verkehrsprivileg verlegt habe. Deshalb und unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung sei die Beklagte schadensersatzpflichtig. Die Klägerin fordert den Gewinnausfall aus dem Fernverkehr über die Strecke Munkmarsch-Westerland für das Jahr 1927, berechnet nach dem Durchschnitt der drei letzten Jahre. Die Beklagte bestreitet, daß sie aus irgendeinem Rechtsgrund zum Ersatz des Schadens verpflichtet sei. Die Revision der in beiden Instanzen abgewiesenen Klägerin hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Unbedenklich durfte das Berufungsgericht von der Sachbefugnis der Beklagten ausgehen, da diese einmal als Unternehmerin die neue Bahn nach Sylt betreibt, außerdem aber alle mit den früheren preussischen Eisenbahnen verbundenen Rechte und Pflichten, also auch Unterlassungspflichten, durch § 1 des Staatsvertrags vom 31. März 1920 übernommen hat. Die Genehmigung zur Herstellung und zum Betrieb der Kleinbahnen auf Sylt ist nach den §§ 2, 3 des preussischen Kleinbahngesetzes vom Regierungspräsidenten in Schleswig im Einvernehmen mit der vom Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahn-Direktion Altona durch Urkunde vom 14. Mai 1906 erteilt. In der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts ist die im Rahmen des Kleinbahngesetzes ausgesprochene Genehmigung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahn (§ 1 KleinbahnG.) als eine landespolizeiliche Verfügung angesehen worden, wenn auch der Ausdruck Konzession — nicht aber Privilegium — gelegentlich vorkommt (RGZ. Bd. 54 S. 187, Bd. 59 S. 72, Bd. 62 S. 131, Bd. 91 S. 176; Entsch. des Staatsgerichtshofs Bd. 109 Anh. S. 17). Es bedarf indessen keiner näheren Untersuchung darüber, welche Rechtsnatur der Genehmigung auf Grund des Kleinbahngesetzes im allgemeinen zukommt und ob darin stets oder unter besonderen Um-

händen zugleich eine auf die Eisenbahnhoheit gestützte staatliche Verleihung eines Rechts zu finden ist (vgl. jetzt Art. 89 bis 99 RVerf. und § 13 des zum Reichsgesetz erhobenen Staatsvertrags vom 31. März 1920 über den Übergang der Staatsseisenbahnen auf das Reich). Denn die Entscheidung des Rechtsstreits hängt wesentlich von dem Inhalt und Umfang der gerade in diesem Fall eingeräumten Befugnis zum Eisenbahnbetrieb ab, und hierfür ist die Auslegung der erteilten Genehmigung maßgebend. In dieser Richtung ist aber den Vorinstanzen beizutreten. Die Überführung des Personen- und Güterverkehrs von Hoyerstraße nach Munkmarsch und umgekehrt geschah durch eine private Dampfschiffahrtsgesellschaft. Schon diese Abhängigkeit des Betriebs der Inselbahn von dem Zwischengliede der nicht staatlichen Dampferverbindung macht es unwahrscheinlich, daß dem Eisenbahnunternehmer vom Preussischen Staat ein ausschließliches Recht eingeräumt worden sein sollte, dessen Erfüllung er nicht unbedingt gewährleisten konnte. (Wird näher ausgeführt.)

Aus dem Sachverhalt und aus dem Wortlaut und Sinn der Genehmigungsurkunde läßt sich nicht entnehmen, daß der Preussische Staat über die Aufrechterhaltung der von einer privaten Gesellschaft betriebenen Schiffahrtslinie dem Eisenbahnunternehmer irgendeine Zusicherung gegeben habe. Abgesehen hiervon verbietet sich aus allgemeinen Gründen eine ausdehnende Auslegung der Genehmigungsurkunde im Sinne der Gewährung eines ausschließlichen Rechts zur Leitung jedweden Verkehrs zwischen Festland und Insel Splt über die Eisenbahn Munkmarsch-Westerland. Denn im Zweifel kann nicht angenommen werden, daß der Staat sich in seiner Befugnis zur Erbauung neuer eigener Bahnen hat beschränken wollen (RGZ. Bd. 54 S. 266; Kleiner Inst. des Verwaltungsr. 8. Aufl. S. 347). Entscheidend gegen die von der Revision vertretene Auslegung der Genehmigung vom 14. Mai 1906 fällt aber die Vorschrift des Art. 41 Abs. 3 Schlußsatz der Reichsverfassung von 1871 ins Gewicht, worauf Jellinek in dem in dieser Sache erstatteten Gutachten zutreffend hingewiesen hat. Denn danach kann ein Widerspruchsrecht gegen die Erbauung einer Konkurrenzbahn nach Inkrafttreten der Reichsverfassung nicht mehr verliehen werden (Dambitsch RVerf. 1910 Bem. IV zu Art. 41). Namentlich das Hoheitsrecht des Staates zur Anlegung von Konkurrenzbahnen ist

nach Vorschrift der Verfassung nicht mit rechtlicher Wirkung beschränkbar. Daß der Regierungspräsident den Preussischen Staat unter Verletzung der Verfassung hat binden wollen, erscheint ausgeschlossen. Fehlt es somit an einem Ausschlußrecht der Klägerin (im Gegensatz hierzu vgl. z. B. über ein ausschließliches Recht beim Abbederei-Privileg *JRSch.* 1925 Nr. 1047), so kann auch auf den Gesichtspunkt von Treu und Glauben, der unter Umständen auch im öffentlichen Recht anwendbar ist (*RGZ.* Bd. 125 S. 318), oder auf Billigkeit die Schadenshaftung der Beklagten nicht gestützt werden. Unerheblich ist, in welcher technischen Art — hier auf einem durch das Wattenmeer geführten Damm — die neue Bahn errichtet ist. Der Damm als solcher hat den Eisenbahnbetrieb der Klägerin noch nicht gestört, mag dadurch auch, wie *Jellinek* meint, Silt seiner Insel-eigenschaft beraubt und in eine Halbinsel umgewandelt sein. Die günstige Anlage der Bahn und ihre erhöhte Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Betrieb der Klägerin können rechtlich nicht entscheiden. Im bürgerlichen Recht ist zwar der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb als ein schutzfähiges Recht im Sinne des § 823 *BGB.* anzusehen. Eine Verletzung dieses Rechts ist aber nach der feststehenden Rechtsprechung nur dann gegeben, wenn der Eingriff sich unmittelbar gegen den Bestand des Gewerbebetriebs durch tatsächliche oder rechtliche Verhinderung der Betriebshandlungen richtet. Darunter fällt nicht, wenn dem Gewerbetreibenden nur ein wirtschaftlicher Gewinn entzogen wird, z. B. im Wege des erlaubten Wettbewerbs (*RGZ.* Bd. 102 S. 223 [225] mit Anführungen, Bd. 95 S. 339, Bd. 100 S. 214; *Recht* 1923 Nr. 537, 1924 Nr. 1678; *JRSch.* 1928 Nr. 829, *Planck* *Urt.* B II 1 zu § 823 S. 1719/20; *Komm.* von *RGK.* *Urt.* zu § 823 S. 560/61). Hier hat die Beklagte ein ihr durch die alte wie durch die neue Reichsverfassung gleichermaßen gewährleistetes Recht zum Bau und zum Betrieb einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahn ausgeübt. Wie in diesem Rechtszug unterstellt werden muß, ist der Klägerin durch die Bahneröffnung ein bedeutender wirtschaftlicher Nachteil zugefügt worden. Dagegen ist kein Recht der Klägerin verletzt und ihr kein Vorteil entzogen worden, auf den sie einen Rechtsanspruch hätte. Damit entfällt auch die Anwendung des Art. 153 *WRV.* und des § 75 der Einleitung zum preuß. *WR.*, soweit diese Vorschrift überhaupt in Schleswig-Holstein Geltung hat.