

20. 1. Zur Auslegung des § 6 des preußischen Gesetzes über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902.

2. Welches ist der Unterschied zwischen einer Privatanschlußbahn und einer Kleinbahn?

Preuß. Gesetz über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 §§ 1, 6.  
Preuß. Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 §§ 1, 43.

VI. Zivilsenat. Urf. v. 31. März 1930 i. S. Stadtgemeinde R. (Bekl.). w. N. (Rl.). VI 271/29.

I. Landgericht Königsberg i. Pr.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin ist seit dem 1. April 1926 als Eigentümerin eines Grundstücks in R. auf Grund 44jährigen Besitzes vor dem 1. Januar 1900 eingetragen. Das Grundstück besteht aus einem Damm, der früher Stauweiden diente. Von Süden münden auf ihn drei Triften, deren östlichste als erste Trift bezeichnet wird. Zu Anfang des Jahres 1924 legte die Beklagte eine zu ihrer Hafenbahn gehörige eingleisige Bahn über den Dammteil östlich der ersten Trift. Die Klägerin verlangt im Klagerweg auf Grund ihres Eigentums Verurteilung der Beklagten zur Entfernung des Eisenbahngleises. Die Beklagte hat unter anderem mit Bezugnahme auf § 6 des preuß. Gesetzes über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 (GS. S. 238) Un-

zulässigkeit des Rechtswegs eingewendet; sie ist in allen drei Rechtszügen unterlegen.

Aus den Gründen:

Den Einwand der Unzulässigkeit des Rechtswegs hat das Berufungsgericht im wesentlichen mit folgender Begründung zurückgewiesen. Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 6 des Gesetzes vom 8. Juli 1902 sei, daß die in Frage stehende Eisenbahn dem preuß. Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. 505) unterliege. Das sei bei der Hafensbahn der Beklagten nicht der Fall; denn diese sei eine Privatanschlußbahn. Bahnen letzterer Art unterlägen dem Gesetze vom 8. Juli 1902 nicht. Die zur Begründung eines solchen Bahnunternehmens erforderliche staatliche Genehmigung bedeute die Feststellung der Tatsache, daß der Ausübung der dem Eigentümer eines Geländes zustehenden Rechte kein polizeiliches Interesse, gleichviel welcher Art, entgegenstehe (Fritsch Das deutsche Eisenbahnrecht 2. Aufl. S. 84). Die Hafensbahn diene dem ebenfalls ein Unternehmen der Beklagten darstellenden Hafensbetrieb. Wenn auch die von der Hafensbahn zu erfüllenden Aufgaben vielleicht im öffentlichen Interesse lägen oder sogar öffentlichen Zwecken dienten, so könnten doch sie allein den Verkehr auf der Hafensbahn nicht zu einem öffentlichen machen (Fritsch a. a. O. S. 85). Für die Hafensbahn fielen daher wie für die Privatanschlußbahnen eines Industrieunternehmens alle Beschränkungen in der Rechtsverfolgung fort.

Demgegenüber macht die Revision folgendes geltend. Nach § 1 des Gesetzes vom 8. Juli 1902 sei als Wahneinheit das gesamte Vermögen einer dem Gesetze vom 3. November 1838 unterliegenden Eisenbahn oder einer Kleinbahn anzusehen, deren Unternehmer verpflichtet sei, für die Dauer der ihm erteilten Genehmigung das Unternehmen zu betreiben. Mit der Verneinung der Zugehörigkeit der Hafensbahn zu den dem Gesetze von 1838 unterliegenden Eisenbahnen sei daher die Anwendbarkeit des § 6 des Gesetzes von 1902 noch nicht ausgeschlossen. Das Berufungsgericht hätte daher prüfen müssen, ob die Hafensbahn nicht eine Kleinbahn der in § 1 das. bestimmten Art sei. Es sei aber auch unrichtig, daß das Oberlandesgericht die Unterwerfung der Hafensbahn unter das Gesetz von 1838 deshalb ausschließe, weil die Bahn eine Privatanschlußbahn sei. Freilich könnten zu Privatanschlußbahnen auch Hafensbahnen gehören, wenn

sie lediglich dem Betrieb der Beklagten dienen. Hierüber sei aber nichts festgestellt; es sei nicht einmal von der Klägerin behauptet, daß dies der Fall sei. Es sei sehr wohl möglich, daß die Hafensbahn auch dem öffentlichen Personenverkehr diene oder sonst dem Publikum zugänglich sei. Davon, daß sie öffentlichen Zwecken diene, gehe das angefochtene Urteil aus. Gerade dieser Umstand nehme ihr aber das Merkmal einer Anschlußbahn. Diese Erörterungen und Ermittlungen hätten von Amts wegen angestellt werden müssen (§ 274 ZPO.).

Die Rüge ist im Ergebnis unbegründet. Nach § 6 Abs. 1 des Gesetzes vom 8. Juli 1902 findet die Verfolgung dinglicher Rechte, wozu auch die sich aus dem Eigentum ergebenden Ansprüche (§§ 985, 1004 BGB.) zu rechnen sind (RGZ. Bd. 72 S. 356), an einzelnen zur Bahneinheit gehörigen Grundstücken, insbesondere an denen, auf welchen der Bahnkörper ruht (§ 4 Abs. 1 Satz 1 das.), nur nach Vorbringung eines Unschädlichkeitszeugnisses der Bahnaufsichtsbehörde statt, das hier unstrittig nicht vorliegt; bei Verfassung der Bescheinigung ist der Berechtigte auf Entschädigungsansprüche angewiesen (§ 6 Abs. 2 das.). Das Gesetz vom 8. Juli 1902 findet aber nach § 1 nur auf solche Privateisenbahnen Anwendung, die entweder dem Gesetze vom 3. November 1838 unterliegen oder Kleinbahnen sind, deren Unternehmer verpflichtet ist, für die Dauer der ihm erteilten Genehmigung das Unternehmen zu betreiben. Daß es sich bei der Hafensbahn der Beklagten nicht um eine Großbahn im Sinne des Gesetzes von 1838 handelt, ergibt sich aus der Sachlage ohne weiteres und ist vom Vorderrichter ausdrücklich festgestellt. In Frage kann also nur kommen, ob die Hafensbahn eine betriebspflichtige Kleinbahn ist. Wäre sie überhaupt eine Kleinbahn im Sinne des § 1 des preuß. Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (GS. S. 225), so würde, da dies zum mindesten der Regel entspricht (Eger Gesetz über die Bahneinheiten 3. Aufl. Anm. 3 zu § 1 S. 4), davon auszugehen sein, daß der Beklagten bei Erteilung der Genehmigung auch die Betriebspflicht auferlegt wäre. Eine Kleinbahn ist aber die Hafensbahn nicht, sondern eine Privatanschlußbahn im Sinne des § 43 des Gesetzes vom 28. Juli 1892, wie das angefochtene Urteil mit dem Bemerkten feststellt, daß die Hafensbahn dem ebenfalls ein Unternehmen der Beklagten darstellenden Hafensbetrieb diene. Wenn der Vorderrichter hinzufügt, es könne unterstellt werden, daß die Hafensbahn im öffentlichen Interesse

liegende Aufgaben zu erfüllen habe oder sogar öffentlichen Zwecken diene, so gewährt dies keinen Anhaltspunkt dafür, daß etwa der Rechtsbegriff der Privatanschlußbahn verkannt worden wäre. Denn mit dem Begriff der Privatanschlußbahn ist es sehr wohl vereinbar und wird bei Privatanschlußbahnen öffentlichrechtlicher Körperschaften und gerade bei Hafensbahnen, auch soweit sie nicht dem öffentlichen Personen- oder Frachtverkehr dienen (Eger Kleinbahngesetz 3. Aufl. Anm. 148 zu § 43 S. 496), in aller Regel der Fall sein, daß sie den Belangen der Allgemeinheit zu dienen bestimmt sind. Aber dadurch verlieren sie noch nicht den Charakter als Privatanschlußbahnen und werden noch nicht zu Kleinbahnen. Das tritt erst dann ein, wenn die Bahnanlage dem öffentlichen Verkehr dient, also für die öffentliche Benutzung des Publikums bestimmt und genehmigt ist derart, daß der Unternehmer mit jedermann Transportverträge einzugehen und letztere zu erfüllen verpflichtet ist (Eger a. a. O. S. 495). Daß für die in Rede stehende Hafensbahn ein solcher Kontrahierungszwang (§§ 453, 471 HGB.) bestände und die Bahnanlage mit dieser Maßgabe genehmigt worden wäre, hat die Beklagte in den Vorinstanzen nicht behauptet oder gar, was nahe gelegen hätte, durch Vorlegung der Genehmigungsurkunde nachgewiesen. Auch die Revision beschränkt sich darauf, es als „möglich“ zu bezeichnen, daß die Hafensbahn dem öffentlichen Personenverkehr diene oder sonst der Allgemeinheit zugänglich sei. Läßt aber hiernach die Feststellung des Vorderrichters, daß die Hafensbahn der Beklagten eine Privatanschlußbahn ist, keinen Rechtsirrtum erkennen, so findet auf sie das Gesetz vom 8. Juli 1902 und insbesondere der § 6 das. keine Anwendung (Fritsch a. a. O. S. 415; Eger Gesetz über die Bahneinheiten 3. Aufl. Anm. 3 zu § 1 S. 5).