

47. Findet §. 25 des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 auf eine mit Dampfkraft betriebene Straßeneisenbahn Anwendung?

VI. Civilsenat. Urt. v. 4. Mai 1891 i. S. Fr. Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Bekl.) w. F. (Kl.) Rep. VI. 44/91.

I. Landgericht Frankfurt a./M.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Das Gesetz vom 3. November 1838, welches über „Eisenbahnunternehmungen und die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum“ — Staatsbahnen gab es im Jahre 1838 nicht — Bestimmungen trifft, erfordert zur Anlegung einer Eisenbahn landesherrliche Genehmigung. Es gewährt den Gesellschaften, welche diese Genehmigung erlangen, eine Reihe von Rechten; es verleiht ihnen u. a. insbesondere das Recht der Expropriation zum Erwerbe der für die Bahnanlage notwendigen Grundstücke und bestimmt im §. 23, daß den Gesellschaften die Handhabung der Bahnpolizei nach einem zu erlassenden Reglement übertragen werde. Andererseits legt das Gesetz den Gesellschaften eine Reihe von Verbindlichkeiten auf, verpflichtet sie namentlich zum Erfage des bei Beförderung auf der Bahn an Personen und Sachen entstandenen Schadens, soweit solcher nicht durch Schuld des Beschädigten oder einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt wurde. Diese Rechte, bezw. Pflichten stehen aber keineswegs ohne weiteres auch solchen Eisenbahnunternehmungen zu, welche, wenn sie auch für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, nicht mit landesherrlicher Genehmigung zugelassen sind. Auch wenn die Anlage einer Straßeneisenbahn landespolizeilich von der zuständigen Verwaltungsbehörde konzessioniert ist, kann der Unternehmer die Bahnpolizei nicht ausüben und die Straßenzüge ohne Zustimmung des Eigentümers der Straße nicht benutzen. Die Annahme aber, daß eine Straßeneisenbahngesellschaft, obgleich sie die aus dem Gesetze vom 3. November 1838 sich ergebenden Rechte und Befugnisse der dort erwähnten Eisenbahngesellschaften nicht hat, dennoch den im §. 25 enthaltenen, von dem allgemeinen Rechte wesentlich abweichenden und daher strikt zu interpretierenden Vorschriften über die Haftung für die durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Beschädigungen von Personen und Sachen

unterworfen sei, würde nur dann gerechtfertigt sein, wenn aus dem Gesetze mit Bestimmtheit zu entnehmen wäre, daß diese Bestimmungen eine allgemeine, auf alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnunternehmungen anwendbare Bedeutung hätten. Dieses ist aber nicht der Fall. Der von dem Berufungsgerichte aufgestellte Satz, daß das Gesetz für die Zukunft Normen habe geben wollen für alle Eisenbahnunternehmungen, welche dem öffentlichen Verkehre, dem Transporte von Personen und Gütern nicht bloß für einzelne bestimmte Personen, sondern für das Publikum zu dienen bezwecken (welcher dahin führen würde, auch Pferdeisenbahnen dem Gesetze vom 3. November 1838 zu unterstellen), ergibt sich weder aus dem Wortlaute des Gesetzes, noch, wie das Berufungsgericht meint, aus der Gesamtheit der Bestimmungen desselben, insbesondere nicht aus den §§. 22—49. Die Bestimmung des §. 23 ist eher geeignet, die Annahme zu rechtfertigen, daß die Überlassung der Bahnpolizei an die Gesellschaften das Korrelat der denselben in §. 25 auferlegten Verpflichtung bilde.

Vgl. Entsch. des R.D.S.G.'s Bd. 12 S. 11.

Die §§. 26 flg. enthalten Bestimmungen über die Befugnis Anderer zum Transportbetriebe auf der Bahn, über das dem Staate vorbehaltene Recht, die Bahn anzukaufen, und über Anlage von Konkurrenzbahnen, und es ist nicht ersichtlich, inwiefern diese Bestimmungen den Schluß rechtfertigen sollen, daß der Gesetzgeber jene Absicht gehabt habe. Hierfür geben auch die übrigen Bestimmungen des Gesetzes keinen Anhalt.

Mag sodann auch die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes der Grund für die Vorschrift im §. 25 des Gesetzes gewesen sein, und mag der Betrieb einer Dampfstraßenbahn mit gleichen oder ähnlichen Gefahren für das Publikum verbunden sein wie der Betrieb anderer Lokomotivbahnen, so kann doch diese Erwägung es nicht rechtfertigen, die in dem Gesetze vom 3. November 1838 gegebenen Vorschriften auf diese Eisenbahnunternehmungen wegen Gleichheit des gesetzlichen Grundes zu übertragen und anzuwenden, umsoweniger da nicht ausgeschlossen ist, daß für den Gesetzgeber bei Erlaß der die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften erheblich erschwerenden Vorschriften der Umstand mitbestimmend gewesen ist, daß den Gesellschaften durch das Gesetz weitgehende Rechte und Befugnisse eingeräumt sind.

Die Verwaltungsbehörden gehen denn auch, wie aus der Urkunde

über die von dem Regierungspräsidenten zu Wiesbaden der Beklagten erteilten Konzession sowie aus Erlassen, welche abgedruckt sind in

Dr. Mücke, Die Bestimmungen über Verfassung und Geschäftskreis der preußischen Staatsseifenbahnverwaltungs- und Eisenbahnaufsichtsbehörden S. 494 flg.,

hervorgeht, davon aus, daß Straßenbahnen nicht ohne weiteres dem Gesetze unterstellt werden können, und daß, damit dies geschehen könnte, landesherrliche Genehmigung erforderlich wäre.

Es ist daher rechtsirrtümlich, wenn das Verfassungsgericht davon ausgeht, daß es für die Frage, ob auf das hier in Rede stehende Eisenbahnunternehmen die Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 anwendbar seien, nicht darauf ankomme, ob die landesherrliche Genehmigung des Unternehmens und die Bestätigung des Statutes hätte eingeholt werden sollen und erteilt sei, während es richtig ist, daß, wenn das Unternehmen unter das Gesetz fielen, es für die Anwendbarkeit desselben und namentlich des §. 25 nicht von Bedeutung sein würde, daß der Regierungspräsident zu Wiesbaden in der von ihm als Landespolizeibehörde der beklagten Gesellschaft erteilten Konzession die Unterstellung derselben unter das Gesetz vom 3. November 1838 vorbehalten hat.

Dem Ausgeführten zufolge mußte die Anwendbarkeit des §. 25 auf den vorliegenden Fall verneint und demgemäß das angefochtene Urteil aufgehoben werden."