

75. Steht dem Bergwerksbesitzer gegen die wegen Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den Bergbau erhobene Entschädigungsklage der Einwand zu, daß der Unternehmer bei Errichtung der Anlagen die derselben durch den (fortschreitenden) Bergbau drohende Gefahr vorausssehen konnte?

Allg. Berg-Gesetz vom 24. Juni 1865 §§. 150. 153.

V. Civilsenat. Urtheil v. 11. November 1891 i. S. Gewerkschaft der Zeche C. (Bekl.) w. Eisenbahnfiskus (Kl.). Rep. V. 166/91.

I. Landgericht Essen.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Infolge des Bergbaubetriebes der Beklagten sind in den Jahren 1882, 1883 und 1885 bei Schalke an verschiedenen Stellen die Geleise und andere dem Eisenbahnbetriebe dienende Anlagen der jetzt fiskalischen Köln-Mindener Eisenbahn durch Bodensenkungen beschädigt worden. Der vom Eisenbahnfiskus auf Ersatz der von ihm aufgewendeten Reparaturkosten erhobenen Klage setzte die Beklagte u. a. den Einwand des eigenen Verschuldens aus §. 150 des Allgemeinen Berggesetzes entgegen. Der Einwand ist in allen Instanzen verworfen worden.

Aus den Gründen:

... „Den auf §. 150 des Allg. Berggef. gestützten Einwand hat der Berufungsrichter in erster Linie aus dem Grunde verworfen, weil dieser Paragraph im Falle der Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den Bergbau „grundsätzlich“ ausgeschlossen sei. Gegen diesen Satz richteten sich vorzugsweise die Ausführungen der Revision. Derselbe ist aber in der aus dem folgenden sich ergebenden Begrenzung für richtig anzuerkennen und seine Anwendung auf das festgestellte Sachverhältnis des vorliegenden Falles gerechtfertigt.

Der Satz des Berufungsrichters gründet sich wesentlich auf die

Annahme einer gesetzlichen Beschränkung des Bergwerkseigentumes zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, welche in dem „von dem Verhältnisse des Bergbaues zu öffentlichen Verkehrsanstalten“ handelnden Abschnitte des Allgemeinen Berggesetzes (§§. 153 flg.) zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen sei, aber aus den Vorschriften dieses Abschnittes mit Notwendigkeit sich ergebe.

Diese Auffassung steht mit der geschichtlichen Rechtsentwicklung, insbesondere mit der Entstehungsgeschichte des erwähnten Abschn. 3 Tit. 5 des Allg. Berggef. im Einklange. Nach dem Allgemeinen Landrechte war das Bergwerkseigentum durch das sog. Direktionsprinzip eingeschränkt (§. 82 A.L.R. II. 16). Danach lag es in der Hand der Bergbehörde, eine Kollision zwischen dem Bergbaue und den öffentlichen Verkehrsanstalten zu verhindern. Durch das Gesetz vom 21. Mai 1860 wurde das Direktionsprinzip eingeschränkt, ausdrücklich aber aufrechterhalten, soweit es zur Wahrung der Sicherheit der Oberfläche im Interesse des Privat- und öffentlichen Verkehrs notwendig ist. Unter der Herrschaft dieser Gesetze kam in Wissenschaft und Rechtsprechung die Frage zur Erörterung und Entscheidung, ob dem Bergwerksbesitzer für die ihm im Einzelfalle zum Schutze einer Eisenbahn bergpolizeilich auferlegten Beschränkungen eine Entschädigung gebühre. Die Frage wurde von der weit überwiegenden Mehrheit der Rechtslehrer und Gerichtshöfe verneint, weil es sich nicht um einen polizeilichen Eingriff in das Eigentum, sondern um eine gesetzliche Einschränkung desselben im Sinne der §§. 1. 2 A.L.R. I. 22 handelte.

Vgl. Klostermann, Lehrbuch S. 379 flg.; Klostermann, Kommentar 4. Aufl. S. 267; Brassert, Berggesetz S. 419. 428; Obertribunalsentscheidungen Bd. 48 S. 369; Striethorst, Archiv Bd. 49 S. 121.

Auf dem gleichen Standpunkte steht das Allgemeine Berggesetz. Der amtlich veröffentlichte Entwurf von 1862 enthielt noch keine besonderen Vorschriften über das Verhältnis des Bergbaues zu den öffentlichen Verkehrsanstalten. Die Aufnahme solcher Vorschriften in den Entwurf von 1865 (§§. 153—155) wurde durch die erwähnte, dem Bergbaue ungünstige Rechtsprechung veranlaßt und bezweckte die Ausgleichung der Interessen des Bergbaues und des öffentlichen Verkehrs nach den Grundsätzen der Billigkeit.

Vergl. die Motive zu §§. 153 flg. des Entwurfes, abgedruckt in Brassert's Zeitschrift Bd. 6 S. 174 flg.

Danach wurde dem Bergbautreibenden gegen den Unternehmer einer öffentlichen Verkehrsanstalt ein Anspruch auf Schadenersatz, jedoch nur insoweit gewährt, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerke vorhandener Anlagen notwendig wird. Diese Vorschrift ist — unter Beschränkung auf den früher, d. h. vor Genehmigung der öffentlichen Verkehrsanlage, berechtigten Bergbautreibenden — in das Gesetz übergegangen. Sie setzt voraus und giebt durch die Beschränkung des Entschädigungsanspruches auf den von dem Bergbautreibenden im Interesse der Verkehrsanstalt zu machenden Aufwand deutlich zu erkennen, daß der Bergbautreibende in Ausübung seines Rechtes vor den kollidierenden Interessen der Verkehrsanstalten zurücktreten muß, nicht auf Grund polizeilichen Eingreifens im Einzelfalle, sondern vermöge einer gesetzlichen Beschränkung des Bergwerkseigentumes und der entsprechenden, dem Bergbautreibenden obliegenden gesetzlichen Verpflichtung, die zur Sicherung der öffentlichen Verkehrsanstalten gegen die Einwirkungen des Bergbaues erforderlichen Vorkehrungen gemäß den Anordnungen der Bergbehörde (§. 196 a. a. D.) zu treffen. Diese gesetzliche Beschränkung des Bergwerkseigentumes ist als Grundlage der Vorschriften der §§. 153 fig. a. a. D. namentlich ausdrücklich anerkannt in dem Kommissionsberichte des Abgeordnetenhauses (Stenographische Berichte, Haus der Abgeordneten Aktenstück Nr. 136 S. 1247). Stellt sich hiernach schon der im §. 154 dem Bergbautreibenden in beschränktem Umfange gegebene Entschädigungsanspruch als eine auf Billigkeitsgründen beruhende Milderung der aus der Beschränkung des Bergbaues zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs dem ersteren erwachsenden Nachteile dar, so soll dem gleichen Zwecke im Sinne der Vorbeugung dienen der aus dem Herrenhause hervorgegangene zweite Absatz des §. 153, wonach vor Feststellung der den im Abs. 1 bezeichneten öffentlichen Verkehrsanlagen zu gebenden Richtung die beteiligten Bergwerksbesitzer zu hören sind. Endlich findet aber auch, wie der Berufsrichter mit Recht hervorhebt, die den Abschnitt einleitende Vorschrift (§. 153 des Entwurfes, jetzt Abs. 1 dieses Paragraphen):

„Gegen die Ausführungen von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verord-

nung das Expropriationsrecht beigelegt ist, steht dem Bergbautreibenden ein Widerspruchsrecht nicht zu“ ihre Erklärung allein durch die Voraussetzung einer aus der staatlichen Konzession der betreffenden Verkehrsanstalt den beteiligten Bergbautreibenden kraft des Gesetzes erwachsenden Beschränkung und entsprechenden Verpflichtung. In gleicher Weise ist die Bedeutung dieser Vorschrift von dem vormaligen Obertribunale in den Gründen des vom Berufungsrichter angeführten Urtheiles (Bd. 61 S. 317) aufgefaßt worden, ebenso von Brassert (a. a. O. S. 423) und Klostermann (Kommentar 4. Aufl. S. 265).

Besteht aber eine gesetzliche Beschränkung des Bergwerkseigentumes zu Gunsten der öffentlichen Verkehrsanstalten dergestalt, daß diese durch den Bergbaubetrieb nicht gefährdet werden dürfen, so ist auch in Ansehung der gesetzlichen Entschädigungspflicht des Bergwerksbesizers (§. 148 des Allg. Bergges.) die Stellung des letzteren gegenüber den öffentlichen Verkehrsanstalten wesentlich verschieden von seiner Stellung zum Grundeigentume überhaupt. Während nämlich bei der Kollision des Bergwerkseigentumes mit dem Grundeigentume sich das erstere als das stärkere erweist, dergestalt, daß der Bergwerksbesitzer bei Ausübung seines Rechtes keine Rücksicht auf eine mögliche Beschädigung des Grundeigentumes durch den unterirdischen Betrieb zu nehmen und nur die Verpflichtung zur Entschädigung hat, der Grundeigentümer also auf eine Schonung seiner Anlagen nicht rechnen darf und demgemäß fahrlässig handelt, wenn er bei Errichtung von Gebäuden und anderen Anlagen die denselben durch den Bergbau, wenn auch erst in Zukunft, drohende Gefahr außer acht läßt,

vgl. die Entsch. des R. O.'s in Brassert's Zeitschrift Bd. 30 S. 101, so dreht sich bezüglich der öffentlichen Verkehrsanstalten das Verhältnis um; nicht diese haben dem Bergbaue, sondern dieser jenen zu weichen. Von diesem Gesichtspunkte erweist sich jede Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den nach deren Genehmigung und Errichtung fortgesetzten Bergbau, auch wenn ein Verschulden des Bergbautreibenden nicht vorliegt, als eine (im letzteren Falle wenigstens objektive) Rechtsüberschreitung, durch welche die allgemeine Entschädigungspflicht des Bergwerksbesizers für Beschädigung des Grundeigentumes (§. 148) dergestalt modifiziert wird, daß für die Annahme eines konkurrierenden Verschehens des Beschädigten im Sinne des §. 150

a. a. D. kein Raum bleibt. Denn der das Bergbaurecht beschränkende gesetzliche Schutz der öffentlichen Verkehrsanstalten deckt die letzteren, sowie sie errichtet worden sind, schlechthin gegen den künftigen Bergbau; und die hypothetische Erkennbarkeit der Gefahr zur Zeit der Errichtung liegt sonach außerhalb der zwischen dem Schaden und dem nach Errichtung der Anlage fortgesetzten Bergbau bestehenden Kausalität. Der nach Ausführung einer unter §. 153 a. a. D. fallenden Eisenbahn unter derselben betriebene Bergbau geschieht infolge des der öffentlichen Anlage gebührenden Schutzes lediglich auf die Gefahr des Bergbautreibenden.

In diesem Sinne hat der Berufsrichter recht, wenn er im Falle der Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt den §. 150 des Allg. Bergges. für grundsätzlich ausgeschlossen erachtet, und ebenso unbedenklich ist die Anwendung dieses Satzes auf den Streitfall, da als Schadensursache der nach Ausführung der klägerischen Eisenbahn betriebene Bergbau festgestellt und demgemäß auch der aus §. 150 a. a. D. erhobene Einwand auf die Erkennbarkeit der der Eisenbahnanlage durch den fortschreitenden Bergbau drohenden Gefahr gestützt worden ist.

Hiernach sind die gegen die grundsätzliche Ausschließung des §. 150 gerichteten, zugleich Verletzung der §§. 153, 154 a. a. D. sowie des §. 46 der Einl. zum U.V.N. behaupteten Angriffe der Revision nicht begründet.

Mit seiner ferneren Erwägung, daß der Eisenbahnunternehmer die seiner Anlage drohende Gefahr nicht habe voraussehen können, da er eben auf Schonung derselben von seiten des Bergbautreibenden rechnen durfte, hat der Berufsrichter auch thatsächlich den Grund der Einrede verneint und ist auf diesem Wege folgerecht zur Verwerfung derselben gelangt.“ . . .