

7. Inwieweit haftet die Eisenbahnverwaltung für den den Nachbargrundstücken infolge der Anlagen der Bahn und durch die späteren Arbeiten an derselben entstandenen Schaden, wenn die bei der ursprünglichen Anlage durch die Verwaltungsbehörde zum Schutze der Nachbarn angeordneten und ausgeführten Maßregeln sich als unzureichend erwiesen haben?

Verantwortlichkeit der Staatseisenbahnverwaltung für die vor der Verstaatlichung von der früheren Privatbahn ausgeführten Anlagen.

II. Zivilsenat. Ur. v. 7. November 1902 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. B. (Kl.). Rep. II 215/02.

I. Landgericht Trier.

II. Oberlandesgericht Köln.

Aus den Gründen:

... „Das Oberlandesgericht hat in tatsächlicher Hinsicht auf Grund der stattgehabten Beweisaufnahme und des sonstigen Ergebnisses der mündlichen Verhandlung angenommen, daß die den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits bildende, am 2. Februar 1893 erfolgte erhebliche Beschädigung des klägerischen Mühlenanwesens durch Hochwasser und Eisgang des Kyllflusses ursächlich auf die mit der Anlage der Eisenbahn Köln-Trier verbundenen Veränderungen am Kyllflusse oberhalb des klägerischen Eigentums sowie die späteren Arbeiten der Eisenbahnverwaltung baselbst zurückzuführen sei. Es

wird insbesondere festgestellt, daß durch die Gerabelegung des Flußbettes, die Aufschüttung der Ufer und Errichtung von Befestigungsmauern und Vorbauten beim Bahnhof Kyllburg und vor dem Beginne des Klägerischen Mühlengrabens das Strombett und die Stromrichtung der Kyll künstlich verändert worden sind, und hierdurch bei Hochwasser und Eisgang für das Klägerische Besitztum besondere Gefahren entstehen, und daß diese Gefahren noch dadurch erheblich vermehrt wurden, daß von Arbeitern der Eisenbahnverwaltung sowie auch von Pächtern derselben vielfach Steine und Gerölle an der fraglichen Stelle teils direkt in das Flußbett, teils so auf die Uferböschungen geschüttet bezw. gelagert worden sind, daß sie bei Hochwasser abgeschwemmt wurden, wodurch dann Verlandungen entstanden, die ungünstig einwirken mußten. Weiterhin wird angenommen, daß diese Arbeiten auf dem der Eisenbahnverwaltung gehörigen und auch, soweit dasselbe an Steinmehlen zur Bearbeitung von Steinen verpachtet war, der Aufsicht der Bahnbeamten unterstellten Terrain ausgeführt wurden. Endlich stellt das Oberlandesgericht fest, daß die Eisenbahnverwaltung infolge eines Hochwassers und Eisganges im Winter 1890/91 und einer bereits damals eingetretenen geringeren Beschädigung der Klägerischen Mühle gewarnt und auch vom Kläger auf die für ihn gefahrdrohende Entwicklung der Wasserverhältnisse aufmerksam gemacht worden ist, und daß dieselbe es gleichwohl unterlassen hat, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere die gefährlichen Verlandungen zu beseitigen, sowie daß Unterlassungen der Reinigung des Flußbettes durch den Kläger bezüglich der Katastrophe vom 2. Februar 1893 nicht von nennenswerter Bedeutung gewesen seien.

Diese Feststellungen begründen rechtlich die getroffene Entscheidung, durch die der verklagte Fiskus für den dem Kläger entstandenen Schaden dem Grunde nach haftbar erklärt worden ist.

Es ist wiederholt vom Reichsgericht ausgesprochen worden, daß, wenn auch im allgemeinen der Eisenbahnunternehmer seiner Verpflichtung gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auch im Verhältnis zu den Nachbargrundstücken dadurch genügt, daß er diejenigen Anlagen herstellt und unterhält, welche die zuständige Verwaltungsbehörde zum Schutze der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile durch die Anlage und den Betrieb

der Bahn für nötig erachtet und angeordnet hat, und wenn auch die Haftbarkeit des Unternehmers im allgemeinen sich auf voraussehbare Schäden beschränkt, dadurch nicht ausgeschlossen wird, daß, wenn in der Zukunft die zum Schutze der Nachbargrundstücke regierungsseitig angeordneten Anlagen sich als zu diesem Zwecke unzureichend erweisen, der Unternehmer jedenfalls dann verpflichtet ist, in zweckentsprechender Weise diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche sich nachträglich als zur Schadensverhütung für die Nachbarn nötig herausgestellt haben, wenn durch die Anlagen der Bahn und die demnächstige Gestaltung der örtlichen Verhältnisse in ungewöhnlicher Weise schädigende Einwirkungen auf die angrenzenden Grundstücke sich ergeben.

Vgl. u. a. Entsch. des R.G.'s in Civill. Wb. 37 S. 270 flg.

Daß namentlich das letztere im vorliegenden Falle zutrifft, ergibt an sich schon die Lage der Sache selbst, ist aber auch vom Oberlandesgericht, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, so doch sachlich festgestellt. Diese Verpflichtung des Unternehmers, die, wenn sie auch in dem bezogenen § 14 nicht ausdrücklich hervorgehoben ist, doch dem demselben zu grunde liegenden Standpunkt des Gesetzes entspricht, daß die mit der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen verbundenen besonderen Gefahren für die an dieselben angrenzenden Grundstücke der Unternehmer zu tragen hat, ist aber namentlich dann begründet, wenn, wie das Oberlandesgericht annimmt, die durch die Eisenbahnanlage an sich schon herbeigeführte Gefährdung eines Nachbargrundstücks in der Folge durch Arbeiten des Unternehmers, bezw. solche, für die er die Verantwortung trägt, noch vermehrt wird.

Danach erweisen sich insbesondere auch die Angriffe des Revisionsklägers gegen die Entscheidung des Berufungsurteils als unzutreffend. Wenn zunächst geltend gemacht wird, das Berufungsurteil habe jedenfalls nicht genügend begründet, und es sei keineswegs ohne weiteres anzunehmen, daß die Staatsbahnverwaltung auch für die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gemachten Anlagen verantwortlich sei, so ist das völlig verfehlt. Durch die Verstaatlichung ist der Staat in jeder Hinsicht bezüglich der Rechte und Verbindlichkeiten an die Stelle der früheren Privatbahnen, insbesondere auf Grund des Vertrages vom 13./18. Dezember 1879 und des Gesetzes, betreffend den Erwerb der Rheinischen Eisenbahn, vom 14. Februar 1880 der letzteren, getreten. Es hat das entsprechenden Ausdruck in dem vom

Landgericht bezogenen § 3 des vorerwähnten Vertrages gefunden; das Oberlandesgericht ist dem in seiner Begründung beigetreten.

Der weitere Angriff, daß die Eisenbahnverwaltung um deswillen für den eingeklagten Schaden nicht hafte, weil sie lediglich von ihrem Eigentumsrechte Gebrauch gemacht und daher nicht rechtswidrig gehandelt habe, daß auch bezüglich der Anlagearbeiten durch die frühere rheinische Bahn ein Verschulden der letzteren nicht festgestellt sei, erweist sich nach dem vorerörterten rechtlichen Standpunkt schon an sich als unbegründet, da, wenn die erörterten Voraussetzungen vorliegen, die Rechtswidrigkeit und der Nachweis eines Verschuldens nicht erforderlich sind, um die aus dem Gesetze sich ergebende Haftbarkeit des Unternehmers zu begründen. Übrigens ist bezüglich der späteren Arbeiten und der durch dieselben eingetretenen Vermehrung der Gefahr und der Unterlassung von Sicherungsmaßregeln ein Verschulden der Beamten und Bediensteten der Bahnverwaltung, für welche dieselbe nach Art. 1884 Code civil einzustehen hat, vom Oberlandesgericht ausdrücklich festgestellt.

Auch der schließliche Angriff des Revisionsklägers, daß der verklagte Fiskus jedenfalls mit Unrecht für die Arbeiten und Handlungen seiner Pächter verantwortlich gemacht worden sei, kann gegenüber der hierauf bezüglichen Begründung des Oberlandesgerichts keinen Erfolg haben. Dasselbe hat, wie bereits hervorgehoben wurde, angenommen, daß den Beamten auch insoweit ein Aufsichtsrecht über die betreffenden Arbeiten zugestanden habe, daß dieselben die Einschüttung von Steinen und Geröll in das Flußbett der Rhyll und die Aufschüttung auf die Böschungen, von wo das Material bei Hochwasser abgeschwemmt werden mußte, nicht nur geduldet, sondern teilweise auch Anweisungen an die Steinmengen der Pächter in dieser Richtung erteilt haben. Daß bei dieser Sachlage auch eine Verantwortlichkeit des Verpächters angenommen wurde, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Hiernach erscheint die Entscheidung des Oberlandesgerichts, wenn auch nach dem Vorbemerkten den Ausführungen desselben nicht durchweg beigetreten ist, rechtlich begründet.“