

88. Was ist unter den nachträglich erkennbar werdenden Folgen der Enteignung im Sinne des § 31 des preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 zu verstehen?

VII. Zivilsenat. Urtr. v. 13. Oktober 1903 i. S. Stadtgem. M. (Bekl.)
w. S. (Kl.). Rep. VII. 216/03.

I. Landgericht Magdeburg.

II. Oberlandesgericht Raumburg a. S.

Gründe:

„Im Jahre 1890 sind auf Antrag der verklagten Stadtgemeinde zum Zweck der Anlage der Gleise für den städtischen Schlacht- und Viehhof von Grundstücken des Klägers Teilstücke enteignet worden. Die Gleisanlage ist am 30. Mai 1893 in Betrieb genommen. Im Jahre 1895 ist auf Antrag der Beklagten der Eisenbahnniveauübergang bei Bude 7, der in dem durch Beschluß des Bezirksausschusses vom 21. Februar 1889 definitiv festgestellten Enteignungsplan als fortbestehend angegeben war, und welcher die kürzeste Verbindung zwischen den auf beiden Seiten der Gleisanlagen liegenden Stadtteilen, namentlich auch zwischen den durch jene Anlage getrennten Restgrundstücken des Klägers, bildete, aus Gründen der Verkehrssicherheit polizeilich eingezogen, und als Ersatz für ihn der Eisenbahnniveauübergang im Zuge der verlängerten Emilienstraße angelegt worden. In dem erwähnten Enteignungsplan war neben dem Übergang bei Bude 7 eine mittels Überbrückung auszuführende Überschreitung der Gleise auf der äußeren Ringstraße projektiert. Nach einer Einigung zwischen der Beklagten und der Eisenbahnverwaltung soll diese Überbrückung bis 1910 fertig gestellt werden. Der Kläger behauptet nun, daß durch die Einziehung des Bahnübergangs bei Bude 7 der Wert seiner in Frage stehenden Restgrundstücke erheblich geschmälert worden. Der noch mangelnde Übergang mittels der äußeren Ringstraße würde hierfür Ersatz geboten haben, nicht aber der tatsächlich angelegte Übergang im Zuge der Emilienstraße. Deshalb hält der Kläger die Beklagte für entschädigungspflichtig und hat gebeten, dieselbe zur Zahlung von 4000 *M* nebst Zinsen zu verurteilen. Vom Landgericht ist die Klage abgewiesen, von Seiten des Berufungsgerichtes

jedoch der erhobene Anspruch insoweit, als es sich um Nachteile handelt, die bis zur Herstellung der äußeren Ringstraße als Überganges erwachsen, für dem Grunde nach gerechtfertigt erachtet. Beide Vorinstanzen haben den zur Begründung der Klageforderung herangezogenen § 31 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 als unanwendbar hingestellt. Vom Oberlandesgericht ist aber dafür gehalten, daß die Beklagte dem Kläger gegenüber vertragswidrig gehandelt habe und deshalb entschädigungspflichtig sei. Ausgeführt ist, daß es zwar an einer besonderen schriftlichen Verpflichtung in betreff des Bestehenbleibens des Bahnüberganges bei Bude 7 ebenso fehle, wie an einem darauf bezüglichen mündlichen und deshalb an sich schon unwirksamen Versprechen. Dadurch aber, daß jener Übergang außer und neben der über die Bahngleise mittels Überbrückung führenden äußeren Ringstraße eingezeichnet worden, habe die Beklagte den Enteigneten und also auch dem Kläger gegenüber die auch nach § 14 des Enteignungsgesetzes begründete obligatorische Verpflichtung übernommen, den letzterwähnten Übergang neben dem ersteren herzustellen oder doch für die planmäßige Ausführung desselben vor der Einziehung des Übergangs bei Bude 7 zu sorgen.

Hiergegen wendet sich die Revision, indem sie geltend macht, aus der fraglichen Einzeichnung in den Enteignungsplan könne etwas mehr als eine stillschweigende Willenserklärung nicht entnommen werden. Solche sei aber zur Begründung der hier in Rede stehenden Schadenersatzpflicht rechtlich ohne Bedeutung.

Der Revision muß der Erfolg versagt werden, wengleich, in Übereinstimmung mit derselben, die angegriffene Begründung des Berufungsurtheiles für hinfällig erachtet werden muß. In dieser Beziehung kommt in Betracht, daß dem Enteignungsplan, soweit in denselben Anlagen der fraglichen Art Aufnahme gefunden, nach dem angeführten § 14 ausschließlich öffentlichrechtliche Bedeutung zukommt, wie insbesondere auch daraus zu entnehmen, daß nach dem Abs. 2 daselbst über die Verpflichtung des Unternehmers zur Herstellung und Unterhaltung derartiger Anlagen die Bezirksregierung entscheidet. Dafür, daß vorliegend etwa die Einzeichnung in den Plan einen weitergehenden Inhalt mit der Wirkung habe, daß dem Unternehmer daraus privatrechtliche Verpflichtungen den Enteigneten gegenüber erwachsen wären, liegt nichts vor.

Der Kläger hat sich jedoch mit Recht auf den § 31 des Enteignungsgesetzes berufen, welcher lautet:

„Wegen solcher nachteiligen Folgen der Enteignung, welche erst nach dem im § 25 gedachten Termine erkennbar werden, bleibt dem Entschädigungsberechtigten bis zum Ablauf von drei Jahren nach der Ausführung des Teiles der Anlage, durch welche er benachteiligt wird, ein im Rechtswege verfolgbarer persönlicher Anspruch gegen den Unternehmer.“

Hierdurch ist ausnahmsweise dem Entschädigungsberechtigten ein Anspruch wegen solcher nachteiligen Folgen gegeben, welche erst nach dem administrativen Entschädigungsfeststellungstermine erkennbar werden. Diese Ausnahme greift nur Platz bei Teilentemnngen, wie eine solche hier in Frage steht, da bei diesen neben den gegenwärtigen Schäden, welche der Eigentümer infolge der Enteignung erleiden kann, auch zukünftige in Frage kommen können.

Vgl. die Kommentare von Seidel, Bem. 2 zu § 31, und von Eger, 2. Aufl. Bd. 2 S. 314.

Die Ausnahme bezieht sich ferner ausschließlich auf Nachteile, die den Eigentümer des Restbesitzes aus dem Bau und Betriebe des auf dem enteigneten Grundstücke errichteten Unternehmens treffen.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 7 S. 258; auch Eger, a. a. O., und Koch, Kommentar zum Landrecht 8. Aufl. Anm. 7 zu § 31 des Enteignungsgesetzes.

Danach kommt zunächst in Frage, ob die Einziehung des Bahnübergangs bei Bude 7 ohne gleichzeitige Herstellung eines in gleicher Weise geeigneten Überganges sich als eine Folge der Enteignung in dem hervorgehobenen Sinne darstellt. Dies ist deshalb anzunehmen, weil die Benutzung der Gleise, durch deren Anlage die Enteignung erforderlich geworden, die Aufhebung des fraglichen Bahnüberganges, dessen starke Frequenz mit Rücksicht auf die gesteigerte Gleisausnutzung gefahrdrohend war, notwendig machte. Dies liegt nach den Angaben in den Tatbeständen der vorinstanzlichen Urteile und den Feststellungen des Berufungsgerichtes als feststehend vor. Danach hängt die für den Kläger in Rücksicht auf dessen Restgrundbesitz nachteilige Folge der Einziehung des Bahnüberganges mit dem Betriebe des auf dem enteigneten Grundstücke errichteten Unternehmens als dadurch hervorgerufen zusammen. Dieser Betrieb ist der bei Vor-

nahme der Enteignung projektierte, also der planmäßige. Damit erscheint die Ausführung des angefochtenen Urteils abwegig, welches den § 31 nicht anwenden will, da es sich hier um eine planwidrig vorgenommene Änderung handle.

Es muß aber auch angenommen werden, daß es sich um eine Folge der Enteignung handelt, die erst später erkennbar geworden. Die Beklagte hat selbst ausweislich des Tatbestandes des Berufungsurteils angegeben, daß die Einziehung des Bahnüberganges durch ein zur Zeit der Vornahme der Enteignung nicht vorauszusehendes Ereignis notwendig geworden sei. Damit erledigen sich die gegen die Anwendung des § 31 von dem Erstinstanzgerichte hervorgehobenen Bedenken.

Endlich liegt die Innehaltung der dreijährigen Frist vor. Dieselbe beginnt, wenn es sich, wie hier, bei der fraglichen Anlage um ein Eisenbahnunternehmen handelt, mit der Betriebseröffnung.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 43 S. 237.

Diese hat, wie oben schon angegeben, am 30. Mai 1893 stattgefunden. Die Klagerhebung ist aber am 9. Mai 1896 erfolgt.

Nach den vorstehenden Erwägungen, und da, wie von der Vorinstanz in nicht zu beanstandender Weise festgestellt worden, für den Kläger durch den gegenwärtigen Zustand, der ihn zur Benutzung des Bahnüberganges in der verlängerten Emilienstrasse zwingt, gegenüber der früheren Zeit, welche die Benutzung des Bahnüberganges bei Bude 7 ermöglichte, ein Nachteil erwächst, und damit die Existenz eines Schadens vorliegt, war zu erkennen, wie geschehen.“