

68. Sigen die von einer Eisenbahngesellschaft einem Anlieger gegenüber durch vertragliche Gestattung des Anschlusses eines Privatgleises an die Bahn übernommenen Verbindlichkeiten sich zum Inhalt einer Grundgerechtigkeit?

A. D. R. I. 22 §§ 11. 12. 30.

B. G. B. §§ 1018. 1021.

VII. Zivilsenat. Urt. v. 10. Juni 1904 i. S. preuß. Eisenbahn-
fiskus (Wekl.) w. R. u. Gen. (Rl.). Rep. VII. 18/04.

I. Landgericht Essen.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Die offene Handelsgesellschaft R. & M., deren Aktiva und Passiva nebst der Firma nach Angabe der Kläger im Jahre 1870 auf diese übergegangen sind, hatte die Parzelle Nr. 255/131 zu G. durch Kaufvertrag vom 13. Dezember 1856 und die Parzelle 386/133 daselbst durch Vertrag vom 4. September 1862 und Übergabe erworben. Am 1. März 1860 hat sie die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, ihr nach einem vorgelegten Plane die Anlage eines Anschlußgleises für ihre Dampfkehlfabrik auf ihre Kosten zu gestatten. Nach einem Briefwechsel nahm ein Beamter der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft am 15. September 1860 eine Verhandlung mit der genannten Firma, vertreten durch H. M., auf, laut deren er dieselbe über ihre Geneigtheit zur unentgeltlichen Abtretung einer Fläche von etwa acht QuadratruTEN befragte und ihr mitteilte, daß es ihr bei Abtretung der Fläche gestattet sein solle, sich mit einem Stränge an die Bahn anzuschließen. Der Vertreter der Firma erklärte sich zur unentgeltlichen Abtretung bereit, „wenn ihm die Verbindung mit dem Bahnhof in der Weise, wie sie in einem vorgelegten Plane angegeben, auszuführen gestattet werde“, hat dagegen, die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft möge die Ausführung des Stranges für eigene Rechnung übernehmen, wogegen er derselben außer dem abzutretenden Lande noch eine Pauschsumme von 1000 Talern zu zahlen bereit sei. Eine Kündigung wurde nicht vorgesehen. Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn beschloß darauf, den Anschlußstrang für die Firma R. & M. herzustellen, jedoch nicht gegen ein Pauschquantum, sondern gegen Erstattung der Selbstkosten. Das Anschlußgleise wurde hergestellt und von der Fabrik der Firma R. & M., beziehungsweise deren Rechtsnachfolgern benutzt, während die Auflassung der abzutretenden Grundfläche am 11. Februar 1885 an den preußischen Eisenbahnfiskus als den Universalrechtsnachfolger der Köln-Mindener Eisenbahn erfolgte.

Im Jahre 1901 nahm die Eisenbahnverwaltung einen Umbau des Bahnhofes zu G. vor und hob dabei am 11. April 1901 gegen

den Widerspruch der Kläger das Anschlußgleise auf, ohne es in einer den veränderten Verhältnissen entsprechenden Art wiederherzustellen.

Kläger beschritten den Rechtsweg. Sie führten aus, das Abkommen vom 15. September 1860 stelle einen wechselseitigen lästigen und ihrerseits erfüllten Vertrag unter den beiderseitigen Rechtsvorgängern dar, durch welchen ihnen zugunsten der obengenannten Grundstücke ein dingliches, servitutarisches Recht an den Grundstücken der Eisenbahnverwaltung eingeräumt sei. Sie verlangten Wiederherstellung des Anschlusses auf Kosten der Eisenbahnverwaltung und Entschädigung.

Der Beklagte beantragte Abweisung der Klage. Er bestritt die Aktivlegitimation der Kläger. Insbesondere aber führte er aus, das Verlangen der Firma R. & M., die Erlaubnis zur Verbindung ihrer Fabrikanlage mit dem Bahnhofe durch ein Anschlußgleise zu erhalten, sei nur die Veranlassung des Vertrages vom 15. September 1860 gewesen, diese Verhandlung stelle nicht einen gegenseitigen Vertrag dar, sondern enthalte nur zwei einseitige Verpflichtungen. Die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft hielt der Beklagte für jederzeit widerruflich. Eventuell bestritt er den servitutarischen Charakter des behaupteten Rechtes.

Durch Urteil der ersten Instanz wurde der Beklagte verurteilt, den Klägern als Eigentümern der Parzelle Flur 3 Nr. 255/131 (alte Bezeichnung) der Gemeinde Gelsenkirchen zu gestatten, auf ihre Kosten einen Eisenbahnanschluß herzustellen; mit den weitergehenden Ansprüchen wurden die Kläger abgewiesen.

Beide Parteien legten Berufung ein.

Durch Urteil des Berufungsgerichts wurde, unter Zurückweisung der Berufung des Beklagten, das Urteil der ersten Instanz dahin geändert, daß auf die Berufung der Kläger der Beklagte verurteilt wurde,

entweder den bisher mit den Grundstücken Flur 14 Nr. 46. 47. 48 und 49 von G. verbundenen Eisenbahnanschluß in der durch die veränderten baulichen Verhältnisse bedingten Art auf seine Kosten ordnungsmäßig wiederherzustellen und den Klägern den durch die Beseitigung des bisherigen Anschlusses seit dem 11. April 1901 entstandenen Schaden zu zahlen,

oder den Klägern durch Zahlung einer Kapitalsumme den durch die Beseitigung des bisherigen Gleisanschlusses seit dem 11. April 1901 entstandenen Schaden zu erstatten.

Auf Revision des Beklagten ist das Urteil aufgehoben aus folgenden Gründen:

„Keinem Bedenken unterliegt die Annahme des Berufungsrichters, daß die vom Betriebsinspektor S. am 15. September 1860 aufgenommene protokollarische Verhandlung nicht etwa zwei rechtlich voneinander unabhängige und nur infolge der Beweggründe in Beziehung zueinander stehende Versprechen einer jeden Partei, sondern einen einheitlichen, auf Leistung und Gegenleistung gerichteten, also lästigen Vertrag ergibt. Wenn die Überlassung der Grundstücke der Firma R. & M., deren die Eisenbahn bedurfte, als eine unentgeltliche bezeichnet wird, so ist dies nicht geeignet, Zweifel zu erregen; denn es erklärt sich schon dadurch, daß ursprünglich die Vereinbarung eines Kaufpreises für die Grundstücke in Aussicht genommen war, und daß, nachdem die Eisenbahnverwaltung sich zur Gestattung eines Anschlußgleises bereit erklärt hatte, hiervon Abstand genommen wurde. Dem Worte „unentgeltlich“ blieb hiernach nur die Bedeutung, daß keine anderweite Vergütung gewährt werden sollte, und ebensowenig wie die Gewährung des Anschlusses unentgeltlich erfolgte, traf diese Bezeichnung im eigentlichen Sinne auf die Abtretung der Grundfläche zu; die beiderseitigen Verpflichtungsübernahmen standen also nicht lediglich materiell, sondern auch rechtlich in Verbindung miteinander; sie wurden gegeneinander ausgetauscht und vereinigten sich infolge davon zu einem Gegenseitigkeitsgeschäft.

Der Berufungsrichter hat nun aber seine Entscheidung nicht unmittelbar auf das Vorhandensein eines obligatorischen Geschäftes gestützt, nicht geprüft, welche persönlichen Rechte dasselbe der einen oder anderen Partei gewährte, sowie welches die Bedeutung einer Veränderung der Umstände für die Frage der Fortexistenz der Verpflichtungen haben mußte, und von welcher Art die Folgen einer Verletzung der Verbindlichkeiten waren, ebensowenig auch, ob die ursprünglich der Firma R. & M. erworbenen Rechte auf die gegenwärtige Klägerin übergegangen sind, sondern er findet in dem Vertrage die Vereinbarung eines dinglichen Rechtes, nämlich einer Grundgerechtigkeit, und leitet hieraus Konsequenzen her, an deren Hand er zur Erlassung der angefochtenen Entscheidung gelangt ist.

Hier entsteht aber schon das Bedenken, ob die Annahme des Berufungsrichters, daß der Wille der Kontrahenten seinerzeit auf

dingliche Rechtswirkungen gerichtet gewesen ist, eine genügende Begründung gefunden hat.“ . . .

Nachdem dies weiter ausgeführt ist, fahren die Gründe fort:

. . . „Wäre aber auch von diesem Bedenken abzugehen, so scheitert die Dinglichkeit nach der Passivseite hin doch daran, daß rechtlich die von der Eisenbahn übernommenen, in ihrem Zusammenhange eine Einheit bildenden Verbindlichkeiten zu einer dinglichen Grundstückslast ungeeignet sind. Der Berufungsrichter gibt für seine entgegengesetzte Auffassung folgende Erwägungen:

Der Inhalt des Rechtes bestehe in der dauernden Kommunikation des gewerblichen Establishments mit dem Eisenbahnkörper, insbesondere in dem Rechte, befrachtete Waggons ohne Umladung auf dem hierfür bestimmten Schienenwege und mittels der hierzu erforderlichen Weichen- einrichtungen von der Fabrik unmittelbar auf den Eisenbahnkörper und von diesem unmittelbar nach der Fabrik zu befördern. Die wesentliche rechtliche Verpflichtung des Beklagten bestehe in der Duldung dieser Kommunikation. Der Einwand des Beklagten, das in Anspruch genommene Recht als dingliches Recht könne insbesondere nicht in der Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Bedienung des Gleis- anschlusses bestehen, sei nicht begründet. Denn nach preussischem Recht, unter dessen Geltung das Rechtsverhältnis begründet sei, sei eine durch den Beststellungsakt oder durch die Natur des Rechtes begründete positive Tätigkeit des Eigentümers des belasteten Grund- stücker kein der Begründung des Rechtes als eines dinglichen entgegen- stehendes Hindernis, sofern nur die Grunddienbarkeit nicht auf diese Tätigkeit beschränkt sei. Eine Verpflichtung des Beklagten zur Unter- haltung und Bedienung des Anschlußgleises würde aber auch nach jetzigem Rechte dem Wesen der Grunddienbarkeit nicht widersprechen. Denn die Unterhaltungspflicht sei in den §§ 1021, 1022 B.G.B. ausdrücklich anerkannt, und die Bedienung des Gleises, insbesondere die Bestellung von Wagen, sei ein, wenn auch nicht eintragungsfähiges, aber doch mit der Grunddienbarkeit der Zulassung der Kommunikation verbundenes, nur akzessorisches Rechtsverhältnis, welches lediglich dem Zwecke der Servitut diene, und ohne welches die Servitut der Güterkommunikation bestehen könne, da sie von dem Berechtigten auch durch eigene Wagen und mittels deren Bedienung durch eigene Leute ausgeübt werden könne. Die Bedienungspflicht setze zwar das

Bestehen des Rechtes auf das Anschlußgleise voraus, sei aber nicht als ein besonderes Recht begründet, sondern folge nur aus dem Bestehen desselben, als im Verkehrsinteresse liegend.

In diesen Ausführungen ist, wie die Revision mit Recht annimmt, die Bedeutung der mehreren von der Eisenbahn übernommenen Verbindlichkeiten und deren Verhältnis zueinander verkannt. Die Eisenbahn geht Anschlußverträge in erster Linie nicht als Eigentümerin des Grundes und Bodens, auf welchem sich die Eisenbahngleise und die sonstigen dem Eisenbahnverkehr dienenden Anlagen befinden, sondern als Transportunternehmerin ein. Eine Parallele mit der Einräumung eines Wegeverbindungs- und Wegebenutzungsrechtes läßt sich nicht aufstellen. Der Anlieger soll durch den Anschlußvertrag nicht das Recht erwerben, die Eisenbahnanlagen seinerseits in irgendeiner Weise unmittelbar zu benutzen, zu begehen, zu befahren oder befahren zu lassen, auch nicht an demjenigen Punkte, an welchem sein Eigentum mit dem Grund und Boden der Eisenbahn zusammenstößt, sondern die Benutzung bleibt allein der Eisenbahn, indem diese der Anlagen zur Ausführung der Transportverträge, der mit dem Anlieger zu schließenden, wie aller übrigen, sich bedient. Es ist nicht ein zufälliger und nebensächlicher, sondern ein wesentlicher Umstand, daß der Anlieger die Kommunikation nicht selbst und durch seine Leute bewirkt; denn die Eisenbahn versagt ihm nach dem Sinn der Anschlußverträge ein Recht auf solche Handlungen; sie wahrt sich die ausschließliche Befugnis des Handelns auf ihrem Terrain, welche, den Bedürfnissen des Verkehrs und der Verkehrssicherheit entsprechend, keine Einschränkung gestattet, und macht die Eisenbahnanlagen dem Anlieger rechtlich nur indirekt nutzbar, indem sie die Ausführung von Transporten von der Verbindungsstelle und nach derselben mit ihm vereinbart. Ein Dulden des Fahrens oder Gehens, wie es sich zum Inhalte einer Servitut eignen würde, findet also nicht statt. Als Weg unterscheiden die Eisenbahngleise sich von anderen öffentlichen und privaten Wegen gerade dadurch, daß sie der Eisenbahn als Transportunternehmerin dienen, für deren Zweck sie ihre besondere Gestalt erhalten haben, und daß ihre öffentlichrechtliche Bestimmung durch die von der Eisenbahn dem Publikum zu leistenden Dienste (Ausführung von Transporten) verwirklicht wird. Dies ist gerade auch für die rechtliche Beurteilung der Anschlußverträge von Bedeutung.

In Betracht kommt hier, daß die Eisenbahn nicht die Stellung eines privaten Frachtunternehmers hat, der nach seinem Belieben auf die ihm angebotenen Transportverträge eingehen oder sie ablehnen kann, sondern daß ihr infolge ihrer monopolartigen Stellung gesetzlich die Verpflichtung auferlegt ist, unter bestimmten Voraussetzungen, unter denen aber insbesondere auch ein bestimmt gearteter Anfangs- und Endpunkt des Transportes in Frage kommt, Frachtverträge abzuschließen. Hätte die Eisenbahn eine solche Verpflichtung nicht, so würde ein Anschlußvertrag Bedeutung und Wert nur unter der Voraussetzung haben, daß in Verbindung mit ihm zugleich durch einen ferneren Vertrag eine Verbindlichkeit der Eisenbahn zur Eingehung von Frachtverträgen mit dem Anlieger gegen bestimmte, insbesondere die Tarife betreffende, Bestimmungen geschaffen würde, da sonst die Eisenbahn ihre Verpflichtungen aus dem Anschlußvertrage illusorisch machen könnte. Eine selbständige Bedeutung aber haben diese Verträge tatsächlich schon infolge der gesetzlichen Pflicht. Zur Zeit des hier fraglichen, im Jahre 1860 geschlossenen Vertrages waren die §§ 26. 32 des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen maßgebend; gleichartige Bestimmungen enthielten demnächst u. a. Art. 422 H. G. B. a. F., § 46 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, § 453 des jetzt geltenden Handelsgesetzbuchs und § 49 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Als alleiniger Anfangs- und Endpunkt eines Transportes, den die Eisenbahn übernehmen muß, ist aber überall, wie es in der Natur des Eisenbahnverkehrs liegt, ein im Betriebe befindlicher Bahnhof vorausgesetzt; die Eisenbahn braucht Güter zur Beförderung nur „von und nach den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen“ anzunehmen. Gerade dadurch aber, daß die Verpflichtung der Eisenbahn von der angegebenen Voraussetzung abhängig ist, während für einen Anlieger, insbesondere den Inhaber eines gewerblichen Betriebes, das Bedürfnis bestehen kann, unmittelbar von seinem Eigentum aus Waren auf den Transport zu geben und ebendort Waren entgegenzunehmen, entsteht, der Anlaß zur Eingehung von Eisenbahnanschlußverträgen. Durch sie räumt die Eisenbahn dem Anlieger das Recht ein, einen auf seinem Grund und Boden herzustellenden Schienenstrang mit den Eisenbahnanlagen derart in Verbindung zu bringen, daß eine Hinüberführung von Wagen von und

nach seinem Grundeigentum möglich ist, und zwar mit der nunmehr nach Maßgabe der Geseze sich ergebenden, einer besonderen vertraglichen Festsetzung nicht mehr bedürftenden Konsequenz, daß die Anschlußstelle in die Reihe der Punkte — gleich den Bahnhöfen — tritt, von denen aus und nach welchen die Eisenbahn vom Anlieger Transporte zu übernehmen hat. Hierin ist zugleich die Selbständigkeit der Anschlußverträge begründet. Die Heranführung der Ware bis an den Beginn des Eigentums des Anliegers und von da aus gehört demnächst aber unmittelbar zur Ausführung des von der Eisenbahn verpflichtungsgemäß abzuschließenden Transportvertrages. Ob die Weiterführung der Ware, soweit sie ausschließlich auf dem Grund und Boden des Anliegers geschieht, von diesem durch seine Leute, oder noch von der Eisenbahn bewirkt wird, bleibt Gegenstand weiterer Vereinbarung.

Bedingend für die Ausführbarkeit der Anschlußverträge ist die Herstellung äußerer Einrichtungen auf dem Eisenbahnterrain, welche die Verbindung mit dem Anschlußgleise am Grenzpunkte ermöglichen. Als unrichtig und als eine Verkennung des wirklichen Sachverhaltes aber muß es erscheinen, wenn man in diesen Teil der Pflichten der Eisenbahn, der isoliert zum Inhalt einer Servitut geeignet wäre, ihren Schwerpunkt legt und die Bewirkung des Transportes bis an die betreffende Stelle als ein Akzessorium ansieht; denn das wesentliche bleibt immer, daß die Eisenbahn zur Eingehung von Frachtverträgen mit allen aus diesen regelmäßig resultierenden Verbindlichkeiten der Eisenbahn als Frachtführerin bis zum Anschlußpunkte verpflichtet ist. In ihrem Kerne bleibt mithin die rechtlich einheitliche Verbindlichkeit der Eisenbahn auf ein positives Handeln gerichtet; die Verpflichtung zum Dulden und Erhalten der äußeren Anlage ist untergeordnet, dient nur der Transportpflicht und teilt ihren Rechtscharakter. Un-erheblich ist deshalb auch, ob die Eisenbahn überhaupt Eigentümerin des Grundes und Bodens ist, auf welchem die Eisenbahnanlagen sich befinden, oder ob sie denselben etwa nur zum Betriebe gepachtet hat und Änderungen an den Anlagen nur kraft ihrer Vertragsrechte vorzunehmen befugt ist.

Die Verbindlichkeiten der Eisenbahn können mithin als Gesamtheit servitutarische Natur nicht haben. Wenn Klägerin als Revisionsgegnerin auf den § 30 A. L. R. I. 22 hinweist, indem sie ausführt, zwar werde nicht vermutet, daß der Besizer des belasteten Grundstücks

tätige Hilfe zur Ausübung der Grunddienbarkeit zu leisten schuldig sei, wohl aber dürfe dies bedungen werden, so trifft das zu, ist aber für den vorliegenden Fall ohne Belang, weil eben dem Anlieger seinerseits nicht das Recht zu einem Handeln auf dem Eigentum der Eisenbahn eingeräumt, und der Eisenbahn nicht die Pflicht zu einem Dulden desselben auferlegt, sondern der Eisenbahn das eigene Handeln auf ihrem Gebiet ausschließlich gewahrt ist, und nur dieses ihr Handeln den Hauptgegenstand ihrer Verpflichtung bildet. Soweit eine Tätigkeit der Leute des Anliegers bei Fortbewegung der Wagen von seinem Eigentum über den Grenzpunkt hinaus und in umgekehrter Richtung bedungen oder zugelassen ist, erscheint als Inhalt des Rechtsverhältnisses nicht, daß der Anlieger selbständig tätig würde, und die Eisenbahnverwaltung ihm Hilfe leistete, sondern umgekehrt: die Eisenbahn übt, sobald ihr dem allgemeinen Verkehr gewidmetes Gebiet berührt wird, die entscheidende, in der Ausführung des Transportes bestehende Tätigkeit aus, verfügt und leitet, und der Anlieger hilft ihr durch sein Personal. Auch in einem solchen Falle bewirkt also die Eisenbahn die „Kommunikation“.

Eines Eingehens auf die Ausführung des Berufungsrichters, daß auch nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch der Auffassung des Rechtes der Klägerin als einer Grunddienbarkeit nichts entgegenstehe, bedarf es nicht, da die Entstehungstatsachen unter die Herrschaft des älteren Rechtes fallen, und nach Art. 184 des Einführungsgesetzes demgemäß das Recht mit dem aus den bisherigen Gesetzen sich ergebenden Inhalt bestehen geblieben ist, nach diesen aber auch sein Umfang sich bestimmen würde. Der Annahme des Berufungsrichters könnte aber auch nicht zugestimmt werden; vielmehr ergibt die Unmöglichkeit eines servitutarischen Rechtes sich hier sogar mit noch größerer Bestimmtheit. Nach § 1021 B.G.B. kann, wenn zur Ausübung einer Grunddienbarkeit, wie deren Inhalt im § 1018 begrenzt ist, eine Anlage auf dem belasteten Grundstücke gehört, bestimmt werden, daß der Eigentümer dieses Grundstücks die Anlage zu unterhalten hat, soweit das Interesse des Berechtigten es erfordert. Hieraus wäre aber für den gegenwärtigen Fall nur herzuleiten, daß eine Pflicht der Eisenbahn, die Verbindungsanlagen, soweit sie auf ihrem Terrain sich befinden, zu erhalten, mit dinglichem Charakter reallastartig geschaffen werden kann. Aber um eine solche handelt es sich nicht allein und nicht in

erster, maßgebender Reihe; die weiteren, entscheidenden Pflichten der Eisenbahn aber liegen völlig außerhalb dessen, was nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs dingliche Rechtsnatur zu haben vermag; die Pflicht zur Erhaltung der Anlagen, gleich der des Duldens derselben, steht im Unterordnungsverhältnis zu den den Hauptgegenstand bildenden Pflichten.“ . . .