

21. Kann in Preußen im ordentlichen Rechtswege auf Änderung der landespolizeilich genehmigten Betriebsanlage einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahn geklagt werden?

V. Zivilsenat. Urtr. v. 12. Oktober 1904 i. S. P. (Kl.) w. Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin (Bekl.).
Rep. V. 147/04.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Der Kläger behauptete, daß das durch den Betrieb der an seinem Grundstücke vorbeiführenden Hochbahn verursachte Geräusch die Benutzung seines Grundstücks wesentlich beeinträchtige. Er verlangte neben einer für jetzt nicht in Betracht kommenden Entschädigung, daß die Beklagte verurteilt werde, Einrichtungen zu treffen, die geeignet seien, die Einwirkung des mit dem Betriebe der Hochbahn verbundenen Geräusches auf sein Grundstück auf das nach dem Stande der Technik erreichbare Maß zurückzuführen; eventuell daß ihr untersagt werde, durch den Betrieb der Hochbahn übermäßiges Geräusch in sein Grundstück hinüberbringen zu lassen. Mit diesen Anträgen wurde der Kläger in beiden Vorinstanzen wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges abgewiesen. Auch seine Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn ist ein dem allgemeinen öffentlichen Interesse in hohem Maße dienendes Verkehrsmittel. Sie ist eine Kleinbahn im Sinne der Nr. I des Gesetzes vom 28. Juli 1892. Gerade mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen, andererseits aber auch auf die Gefahren, die mit dem Verkehr auf ihnen verbunden sind, sowie auf die Belästigungen, die der Betrieb für die Nachbarn mit sich führt, nimmt der Staat den Schutz der einander widerstreitenden Interessen wahr, damit ein staatshoheitliches Recht ausübend. Keine Kleinbahn darf ohne Genehmigung der Landespolizeibehörde hergestellt und betrieben, wesentlich erweitert oder geändert werden (§ 2 des angeführten Gesetzes). Die Genehmigung wird nach § 4 das. auf Grund polizeilicher Prüfung erteilt, die u. a. zum Gegenstande hat den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der An-

lage und des Betriebes, sowie die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Baue von Kleinbahnen, die für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind (darunter fällt auch der elektrische Betrieb, vgl. Entsch. des D.V.G.'s Bd. 33 S. 434, Bd. 43 S. 392), darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan durch die genehmigende Behörde in der im § 17 das. näher bestimmten Weise festgestellt ist. Der Plan nebst Beilagen ist in dem betreffenden Gemeindebezirke vierzehn Tage zu jedermanns Einsicht offen zu legen. Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Über die Einwendungen ist zu verhandeln. Nach Beendigung der Verhandlungen wird über die erhobenen Einwendungen beschlossen, und dann erfolgt die Feststellung des Planes und der Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist. Nach § 18 das. ist dem Unternehmer u. a. bei der Planfeststellung die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzende Behörde zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile für erforderlich erachtet. Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es nach § 19 das. der Erlaubnis der Landespolizeibehörde, und diese Erlaubnis ist zu versagen, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind. Auch nach der Betriebsöffnung steht die Kleinbahn unter staatlicher Aufsicht (§§ 22 fig. das.). Der Unternehmer hat den Betrieb ohne Unterbrechung zu führen, widrigenfalls die Genehmigung zurückgenommen werden kann (§ 24). Aus allen diesen Bestimmungen ergibt sich, daß der Staat kraft seiner Hoheit den Schutz des Publikums und der einzelnen Nachbarn gegen die Gefahren und Nachteile, die aus dem genehmigten Unternehmen und dem Betrieb entstehen können, in die Hand genommen hat. Es ergibt sich aber ferner daraus, daß der Unternehmer in der Freiheit, über das Unternehmen und den Betrieb zu verfügen, durch den Staat wesentlich beschränkt ist, daß er insbesondere ohne landespolizeiliche Genehmigung nach Herstellung der Bahn von dem einmal festgesetzten und genehmigten Plane auch in Einzelheiten nicht abweichen darf. Daraus folgt wiederum, daß auch Dritte, die durch den Betrieb in der Benutzung ihrer Grundstücke wesentlich beeinträchtigt zu sein glauben, gegen den Unternehmer Änderungen der Bahnanlage und des Betriebes im ordentlichen

Rechtswegen nicht erzwingen können. Sie müssen sich an die mit der Wahrnehmung der staatlichen Polizeihohheit betrauten Behörden und, falls sie bei diesen nicht durchdringen, an die Verwaltungsgerichte wenden (§ 52 das. und §§ 127, 130 des Gesetzes über die allgem. Landesverwaltung vom 23. Juli 1883). Diese Grundsätze hat das Reichsgericht bereits mehrfach ausgesprochen in seinen Entsch. in Zivilf. Bd. 31 S. 285, im Urteile vom 22. April 1903 in Sachen B. w. Nachener Kleinbahn, Rep. V. 96/03, und in dem zum Abdrucke bestimmten Urteile vom 11. Mai 1904, Rep. V. 415/03.¹ Die Unzulässigkeit des Rechtsweges über die erhobenen negatorischen Ansprüche ergibt sich aber auch aus den §§ 1—4 des Gesetzes über die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen vom 11. Mai 1842. Es ist ein durch höchstgerichtliche Rechtsprechung festgestellter Grundsatz, daß die polizeiliche Genehmigung einer im Interesse des öffentlichen Verkehrs notwendigen oder zweckmäßigen Anlage die Bedeutung einer polizeilichen Verfügung hat.

Vgl. Gruchot, Beitr. Bd. 34 S. 1132, Bd. 39 S. 682; Jurist. Wochenschr. 1900 S. 629 Nr. 19.

Eine solche Verfügung richtet sich nicht bloß gegen den Hersteller der Anlage, sondern gegen jedermann. Die von ihr Betroffenen aber sind nach §§ 2 und 4 jenes Gesetzes, falls sie sich nicht auf einen besonderen Rechtstitel — und einen solchen bildet das Privateigentum nicht (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 24 S. 281) — berufen können, auf die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen beschränkt.

In dem erwähnten Urteile Rep. V. 415/03 ist die Frage offen gelassen, ob die Geltendmachung von Eigentumsfreiheitsansprüchen gegen Kleinbahnen auch dann nicht im ordentlichen Rechtswege statthaft sei, wenn den betreffenden Kleinbahnen der Betrieb in der Genehmigungsurkunde nicht zur Pflicht gemacht worden ist. Auch diese Frage ist jedoch zu bejahen, weil das Kleinbahngesetz selbst im § 24 diese Verpflichtung auferlegt, und weil alle bisher erörterten Grundsätze jedenfalls so lange zur Anwendung zu kommen haben, als die Bahn im Betrieb ist. Abgesehen davon ist jene Pflicht der Beklagten im vorliegenden Falle in der Genehmigungsurkunde auferlegt worden.

¹ Inzwischen abgedruckt in Bd. 58 dieser Sammlung Nr. 32 S. 130. D. R.

Die Revision glaubt, aus dem § 13 Kleinbahnges. die Zulässigkeit des Rechtswegs herleiten zu können, wonach die Genehmigung unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplans erfolgt. Sie mißversteht jedoch diese Bestimmung, die sich nur auf die erste Genehmigung des Unternehmens bezieht, die nach dem Inhalte des § 13 eine nur vorläufige Bedeutung hat. Dieser Genehmigung folgt das Planfeststellungsverfahren, und in diesem haben die Eigentümer der benachbarten Grundstücke die ihnen bei der ersten Genehmigung vorbehaltenen Rechte, die den Schutz ihres Eigentums zum Inhalte haben, nach § 17 das. geltend zu machen. Darüber, ob die geltend gemachten Rechte begründet sind, entscheidet die Verwaltungsbehörde durch Beschluß, und gegen diesen Beschluß ist der Rechtsweg, wie schon erwähnt, nach § 52 das. nicht eröffnet. Die angemeldeten Rechte, die für begründet erachtet werden, berücksichtigt die beschließende Behörde nach § 18 das.; die zurückgewiesenen können nur in der Form von Entschädigungsansprüchen vor die ordentlichen Gerichte gebracht werden. Ob der § 13 die Entschädigungsansprüche überhaupt im Auge hat, kann zweifelhaft sein. Sollte es der Fall sein, so wäre die Bestimmung insoweit gegenüber den §§ 2 u. 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 überflüssig.

Die Revision hat sich für die Zulässigkeit des Rechtswegs noch auf ein in den Entsch. des R.G.'s in Zivill. Bd. 44 S. 227 abgedrucktes Urteil berufen. Es handelte sich damals um eine Klage gegen den Militärfiskus, der eine Artilleriewerkstatt mit Maschinenbetrieb errichtet hatte. Die Klage ging auf Einstellung des Betriebes in gewissen Fabrikgebäuden, eventuell auf Herstellung von Einrichtungen zur Verhinderung wesentlicher Beeinträchtigungen der Nachbarn. Das Reichsgericht nahm an, daß der Betrieb der Werkstatt in direkter Ausübung des Militärhoheitsrechts erfolge, und daher die Entscheidung über den Antrag auf teilweise Einschränkung des Betriebes dem ordentlichen Rechtsweg entzogen, daß dagegen der Rechtsweg zulässig sei bezüglich des Antrags auf Herstellung von Schutzeinrichtungen, weil die schädlichen Hinüberwirkungen in die Nachbargrundstücke nicht ein Ausfluß eines Hoheitsrechts, sondern auf Grund militärfiskalischer Anordnungen erfolgt seien. Ob diesem Urteil gefolgt werden könnte, mag dahingestellt werden; denn jeden-

falls können die allgemeinen rechtlichen Erwägungen, auf denen es beruht, auf den vorliegenden, nach einem Sondergesetze zu beurteilenden Fall nicht angewendet werden. Auch liegt der Unterschied der beiden Fälle auf der Hand. Wenn der Staat selbst einen Maschinenbetrieb unternimmt, werden die Nachbarn nicht in derselben Weise vom Staate geschützt, aber auch nicht in derselben Weise in der Ausübung ihrer Eigentumsrechte beschränkt, wie es durch das Kleinbahngesetz geschieht. Handelt es sich um einen unter § 16 Gew.D. fallenden Betrieb, so wird, auch wenn der Fiskus der Unternehmer ist, freilich auch für die Nachbarn durch §§ 18 flg. das. gesorgt; aber nach § 26 das. ist, wie es der Staatshoheit gegenüber notwendig war, die Klage auf Herstellung von Einrichtungen durch Gesetz, also durch einen Staatshoheitsakt, ausdrücklich gestattet, d. h. die Staatshoheit hat sich selbst eine Beschränkung auferlegt. Daran fehlt es im Kleinbahngesetz, und es würde ein Eingriff in die Staatshoheitsrechte sein, wenn die ordentlichen Gerichte eine solche im Gesetz nicht begründete Einschränkung aussprächen.

Was die Anwendung des oben Ausgeführten auf den vorliegenden Fall anlangt, so steht durch die unstreitige Genehmigung der Betriebseröffnung fest, daß die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn unter Beobachtung aller gesetzlichen Bestimmungen erbaut worden ist und die landespolizeiliche Genehmigung gefunden hat. Die Anlage ist als Ganzes genehmigt; daher können auch Einzelheiten ohne landespolizeiliche Genehmigung selbst dann nicht geändert werden, wenn sie dem Bauplane nicht entsprechen sollten. Der mit den beiden abgewiesenen Klageanträgen erstrebte Erfolg läßt sich nur durch teilweise Änderung der Bahnanlage erreichen. Eine solche kann nur im Verwaltungsweg angeordnet werden. Demnach ist die Erhebung des Beweises über die Behauptung des Klägers, die erstrebte Änderung der Schienenbettung lasse sich ohne Störung des Betriebes ausführen, vom Berufungsrichter mit Recht nicht für geeignet erachtet werden, die Zulässigkeit des Rechtsweges darzutun. Beeinträchtigt der genehmigte Betrieb den Kläger wesentlich in der Benutzung seines Grundstücks, so ist der Kläger durch den staatshoheitlichen Akt der Genehmigung in der Ausübung der ihm nach §§ 906. 1004 B.G.B. zustehenden Eigentumsbefugnisse beschränkt. Es steht ihm danach nur die Schadenersatzklage zu. Schadenersatz aber kann er, wie in dem

Urteile Rep. V. 415/03 ausgeführt wird, mit Rücksicht darauf, daß die ihm durch die Genehmigung der Kleinbahn zugefügte Rechtsminderung der Enteignung gleichsteht, ohne Rücksicht auf ein Verschulden der Beklagten fordern."