

19. Findet der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf die Privatanschlußbahn einer Gewerkschaft Anwendung?

VI. Zivilsenat. Urtr. v. 7. Januar 1907 i. S. E. & D. (Rl.) w. Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ (Bekl.). Rep. VI. 194/06.

I. Landgericht Dulsburg.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Am 3. Oktober 1904 stieß auf dem Kreuzungspunkte der Provinzialstraße in M. mit den Geleisen der Anschließbahn der Beklagten ein Eisenbahnzug derselben mit einem Holzfuhrwerke der Klägerin zusammen, wodurch Gespann und Wagen beschädigt wurden. Die Klägerin nahm die Beklagte auf Ersatz des entstandenen Sachschadens in Anspruch. Die vorderen Instanzen erachteten die Vorschrift des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 für anwendbar. Das Reichsgericht dagegen hat die Anwendbarkeit dieses Gesetzes auf den vorliegenden Fall verneint aus folgenden

Gründen:

... „Von der Beklagten war geltend gemacht, ihre Anschließbahn sei auf Grund des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 landespolizeilich genehmigt worden; für diese Bahn hätten die zu den Gerichtsakten überreichten Polizeiverordnungen, betreffend die Privatanschlußbahnen und die Grubenanschlußbahnen, Geltung. Das Berufungsgericht führt aus: daß die Bechenanschlußbahn der Beklagten den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 unterliege, sei ohne weiteres daraus zu folgern, daß die Anschließbahn mit der Hauptbahn in unmittelbarer Gleisverbindung stehe, also ebenso wie diese eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes von 1838 darstelle, aber hinsichtlich dieser Anschließbahnen nicht die einschränkende Bestimmung des § 1 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 gelte. Aber auch aus tatsächlichen Erwägungen sei die Anwendbarkeit des Gesetzes von 1838 anzunehmen: die Bahn der Beklagten bewege sich nicht innerhalb des Bechenhofes, sondern komme, indem sie eine belebte Provinzialstraße überschreite, in Berührung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei den obwaltenden (im Urteile näher dargelegten) Verhältnissen müsse der Betrieb der fraglichen Bechenbahn als ein ebenso

gefährlicher, wie der Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn angesehen werden. Diese Erwägungen erscheinen jedoch nicht als schlüssig für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838.

Zweifellos würde die Rechenbahn der Beklagten als eine Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zu betrachten sein, wenn die Haftung wegen Tötung oder Verletzung eines Menschen in Frage stände (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 1 S. 249, Bd. 2 S. 38, Bd. 7 S. 40 flg.). Aber hier handelt es sich lediglich um die Haftung für Sachschaden nach § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes, und dieses Gesetz geht von einem engeren Begriff der Eisenbahnunternehmung aus, als das Reichs-Haftpflichtgesetz. Das Gesetz vom 3. November 1838 bezieht sich nur auf Eisenbahnunternehmungen, welche landesherrlich genehmigt und für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, nicht auch auf Bahnen, welche der landesherrlichen Genehmigung nicht bedürfen und von einer Einzelperson oder Gesellschaft nur für private, nicht für öffentliche Zwecke betrieben werden. Der Umstand allein, daß der Betrieb einer derartigen Bahn gleiche oder nahezu gleiche Gefahren mit sich bringt, wie der Betrieb von Bahnen für öffentliche Zwecke, kann hier nicht ausschlaggebend sein. Bei der eine verschärfte Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen statuierenden Vorschrift des § 25 des Gesetzes war für den Gesetzgeber neben der Gefährlichkeit dieser Betriebe auch wohl die Rücksicht darauf mit bestimmend, daß den Gesellschaften durch das Gesetz weitgehende Rechte und Befugnisse eingeräumt sind. So liegt namentlich die Annahme nahe, daß die Überlassung der Bahnpolizei an die Gesellschaften (§ 23) das Korrelat der ihnen in § 25 auferlegten Verpflichtung bilde.

Vgl. Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 12 S. 11; Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 28 Nr. 47 S. 208.

Von diesen Gesichtspunkten aus hat das Reichsgericht die Anwendbarkeit des § 25 auf eine, nicht der landesherrlichen Genehmigung bedürftige, Straßeneisenbahn und auf eine unter Benutzung der Dampfkraft betriebene private Arbeitsbahn verneint.

Vgl. die angeführte Entscheidung in Bd. 28 der Entsch. in Zivilf.; Urteil des VI. Zivilsenates vom 15. Oktober 1891, Gruchot, Beiträge Bd. 36 S. 1078 flg.

Seit der Gesetzgebung von 1838 sind mit der Entwicklung des Verkehrs auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mannigfache Unternehmungen entstanden, welche nicht in den Rahmen der von dem Eisenbahngesetze allein behandelten dem allgemeinen öffentlichen Verkehr des Landes dienenden Bahnen fielen. Für den hauptsächlichsten Teil dieser neueren wirtschaftlichen Gebilde ist nun eine, bis dahin fehlende, gesetzliche Regelung getroffen worden durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. Kleinbahnen sind nach § 1 dieses Gesetzes die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen, und nach Abs. 3 entscheidet darüber, ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des genannten Gesetzes vorliegt, auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium. Eine Bestimmung wie die letztere ist freilich für die im II. Abschnitt des Gesetzes geregelten Privatanschlußbahnen — § 43 — nicht getroffen; daraus darf man jedoch nicht, wie das Berufungsgericht will, den Schluß ziehen, daß diese Bahnen, anders als die Kleinbahnen, dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstellt seien. Die Privatanschlußbahnen dienen eben nicht dem öffentlichen Verkehr, fallen also schon wegen Mangels dieses Merkmales nicht unter das Eisenbahngesetz. Vielmehr bilden die Privatanschlußbahnen zusammen mit den Kleinbahnen in der nunmehrigen Gliederung des Eisenbahnwesens diejenige Klasse von Bahnen, die, im Gegensatz zu den unter das Gesetz vom 3. November 1838 fallenden Haupt- und Nebeneisenbahnen, nicht diesem Gesetze, sondern dem Gesetze vom 28. Juli 1892 untersteht, und es erscheint auch eine teilweise Anwendung des Eisenbahngesetzes auf diese Kategorie von Bahnen nicht als zulässig.

Vgl. hierzu Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen u. Einleitung S. 27 (der 2. Aufl.); Eger, Das Gesetz über Kleinbahnen u. 2. Aufl. zu § 1 S. 8 flg. S. 20, zu § 43 S. 408 flg., S. 420 flg.; Jerusalem, Das Gesetz über Kleinbahnen u. zu § 1 S. 14 Bem. 2; Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen Bd. 1 S. 418 flg.; f. noch Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 58 S. 134 flg.

Das Gesetz vom 28. Juli 1892 hat allerdings nur die öffentlichen Verhältnisse der von ihm behandelten Bahnen regeln wollen,

während es in privatrechtlicher Beziehung für diese Bahnen bei dem bisherigen Rechtszustande verblieben ist. Aber eine privatrechtliche Regelung der Eisenbahnhaftpflicht besteht nun eben, mangels einer anderweitigen gesetzlichen Bestimmung, nach wie vor hinsichtlich der Haftung für Sachschäden nur insoweit, als die Vorschrift des § 25 des Eisenbahngesetzes reicht. Die Anwendung dieser Vorschrift auf die Privatanschlußbahnen darf man auch nicht mit dem Berufungsgericht daraus ableiten, daß eine solche Bahn — nach der in § 43 des Gesetzes von 1892 aufgestellten Begriffsbestimmung — mit einer dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterliegenden Eisenbahn oder mit einer Kleinbahn derart in unmittelbarer Gleisverbindung steht, daß ein Übergang der Betriebsmittel stattfinden kann. Dieser Umstand hätte vielleicht dem Gesetzgeber Anlaß geben können, die Vorschrift des § 25 des Eisenbahngesetzes auf die Privatanschlußbahnen wenigstens für den Fall zu erstrecken, wo, wie vorliegend, eine unmittelbare Gleisverbindung mit einer Hauptbahn besteht; aber eine derartige Ausdehnung des Gesetzes ist bisher nicht erfolgt.

Für die Unterstellung der Anschließbahn der Beklagten unter den § 25 des Eisenbahngesetzes fehlen die vorstehend angegebenen Voraussetzungen dieser Vorschrift. Daß die Bahn dem öffentlichen Verkehr diene, ist von keiner Seite behauptet. Das Berufungsgericht bezeichnet sie als Zechenanschlußbahn; es handelt sich also ohne Zweifel um eine solche Privatanschlußbahn, welche Zuehör eines Bergwerkes im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 ist, welche daher den Vorschriften in §§ 51, 50 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 unterliegt. Daß zum Bau und Betriebe dieser Bahn eine landesherrliche Konzession im Sinne des Eisenbahngesetzes erforderlich gewesen, bzw. erteilt worden sei, ist nicht ersichtlich. Die für Privatanschlußbahnen in §§ 43 flg. des Gesetzes vom 28. Juli 1892 erforderliche behördliche Genehmigung ist von lediglich polizeilicher Natur.

Vgl. Eger, Gesetz über Kleinbahnen S. 411, V.; Gleim, Gesetz über Kleinbahnen § 43 Bem. 5 S. 128.

Einer solchen besonderen Genehmigung bedurfte es für eine Bergwerksbahn nach § 51 des Gesetzes von 1892 nicht. Aber auch die nach Maßgabe der Vorschriften des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 zu erteilende Rechtsverleihung oder Genehmigung hat

nicht die Bedeutung eines für den Betrieb auf der Zechenanschlußbahn erworbenen Privilegs, eines mit besonderen Vorrechten ausgestatteten Bau- und Betriebsrechtes, wie es im Sinne des Eisenbahngesetzes von 1838 liegt, und die, dem öffentlichen Verkehre an sich nicht dienende, Grubeneisenbahn unterliegt daher diesem Gesetze nicht.

Vgl. Jerusalem, a. a. D. Bem. 1 zu § 51 S. 81; Eger, Gesetz über Kleinbahnen S. 420 Nr. 1 S. 450 fg.“ . . .