

63. Steht den Eigentümern der an einer öffentlichen städtischen Straße belegenen Häuser als solchen ein privatrechtliches Gebrauchsrecht an der Straße, und wegen Beeinträchtigung des letzteren durch eine im öffentlichen Verkehrsinteresse vorgenommene Veränderung der Straße ein Entschädigungsanspruch zu?

I. Hilfssenat. Urth. v. 7. März 1882 i. S. Rh. Eisenb. (Bekl.) w. N. (Rl.) Rep. IV a. 126/81.

I. Landgericht Essen.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Der Kläger ist Eigentümer eines Hauses in der Freistadt-Straße der Stadt Essen. Diese öffentliche Straße wurde von der Rheinischen Eisenbahn bis zum Jahre 1879 in gleichem Niveau überschritten. 1879 aber wurde infolge der Anlage einer Verbindungsbahn nach dem Fabriketablissemment Krupp dieser Zustand dahin geändert, daß eine mehrere Meter hohe Überführung über den Bahnkörper angelegt wurde, zu welcher in demjenigen Teile der Freistadt-Straße, in welchem das Haus des Klägers liegt, eine für den Wagenverkehr bestimmte Rampe hinaufführt. Letztere hat vor dem Hause des Klägers eine Höhe von ca. 10 Fuß und engt dort den Fahrdamm der Straße zu einem schmalen Streifen ein. Mit der Behauptung, daß er durch diese Anlage im Gebrauche der Straße gehindert und dadurch der Wert seines Grundstückes vermindert sei, hat der Kläger gegen die Rheinische Eisenbahngesellschaft auf Schadloshaltung geklagt, und es ist die Beklagte hierzu in beiden Instanzen im Prinzip verurtheilt worden; ihre Nichtigkeitsbeschwerde ist zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... „Es bleibt zu prüfen, ob der Rechtsgrundsatz, auf welchen in Verbindung mit §. 75 der Einl. zum U.L.R. der Appellationsrichter, gleich dem ersten Richter, der Rechtsprechung des vormaligen preuß. Obertribunales (Striethorst, Archiv Bd. 62 S. 276; Entsch. Bd. 72 S. 1) folgend, seine Entscheidung gestützt hat, der Grundsatz nämlich,

daß den Eigentümern der die (städtische) Straße begrenzenden Häuser dasjenige Recht der Benutzung der Straße in der ungehinderten Kommunikation mit derselben, dessen sie ihrer Lage nach bedürftig sind, nicht bloß vergönungsweise, sondern dauernd und mit dem

Charakter eines wohlervorbenen Rechtes gewährt werden muß, und Veränderungen in dem Niveau, durch welche jenem Rechte Eintrag geschieht, wo solche im öffentlichen Interesse geboten sind, nur gegen Entschädigung vorgenommen werden dürfen; —

nach den Bestimmungen des A.L.R.'s eine Rechtswahrheit enthält, oder mit den vom Imploranten als verletzt bezeichneten A.L.R. §§. 94 der Einl., I. 6. §. 36, I. 8. §§. 25 — 28 und I. 19. §. 14 in Widerspruch steht.

In dem, einen Fall des rheinischen Rechtes entscheidenden Erkenntnisse vom 10. April 1866 (Archiv Bd. 62 S. 276) hat das Obertribunal jenen Satz durch folgende Erwägungen begründet: in Städten und Dorfschaften, deren Existenz auf der Anlage von Straßen beruht, und für welche diese das unentbehrliche Verbindungs- und Verkehrsmittel bilden, sei das Verhältnis zwischen der Straße und den auf deren Benutzung angewiesenen Grundstücken nicht nach dem Principe der Unbeschränktheit, welches für das Verhältnis des einen Privateigentumes zu dem anderen maßgebend ist, zu regeln; vielmehr werde durch die Natur der Dinge für die an die Straße angebauten und nach allen Bedingungen ihres Daseins auf deren vorhandene Beschaffenheit berechneten Häuser Bedürfnisse und Ansprüche der Benutzung erzeugt, mit welchen die Möglichkeit einer aus dem absoluten Eigentumsbegriffe hervorgehenden willkürlichen und einseitigen, unter Umständen die völlige Entwertung des dadurch betroffenen Grundbesitzes bedingenden Veränderungsbefugnis unvereinbar sein würde. Dies führe mit Notwendigkeit zu der Annahme eines zwischen dem öffentlichen und Privateigentume bestehenden Verhältnisses, vermöge dessen jenes Recht den Eigentümern der die Straße begrenzenden Gebäude zuzugestehen sei. — Diese Ausführung und den daraus hergeleiteten Rechtsatz hat das Obertribunal in dem zweiten der oben angeführten Erkenntnisse vom 22. Dezember 1873 auch für das Gebiet des A.L.R.'s dahin für maßgebend erachtet, daß das bezeichnete Recht zur ungeschmälersten Benutzung der Straßen in Städten und Dörfern zu den Rechten des Eigentumes an den an den Straßen belegenen Häusern gehört.

Es kann diese letztere Äußerung nicht wohl dahin verstanden werden, daß das fragliche Recht unmittelbar in dem Eigentume enthalten sei. Das Eigentum, alle denkbaren Befugnisse bezüglich der ihm unterworfenen Sache umfassend, kann an sich über die Grenzen der letzteren

nicht hinausgreifen; ein wohlervorbenes Recht des Eigentümers, welches seine Wirkung über diese Grenzen hinaus auf eine andere Sache erstrecken soll, muß an letzterer begründet, und kann deshalb nicht eine bloÙe Dualifikation des Eigentumes sein. Es läÙt denn auch die oben mitgeteilte Deduktion des Obertribunales das fragliche Recht auf dem Boden „eines zwischen dem öffentlichen und dem Privateigentume bestehenden Verhältnisses“ erwachsen. Ein Verhältnis aber, in welchem Sachen verschiedener Eigentümer dergestalt, daß der Eigentümer der einen Sache in der anderen berechtigt sein soll, zu einander stehen, kann nur ein (einseitiges oder wechselseitiges) Dienstbarkeitsverhältnis sein. Ein solches muß auch in der That als zwischen den an einer städtischen StraÙe belegenen Hausgrundstücken und der StraÙe bestehend angenommen und in diesem Sinne der in den angeführten Entscheidungen und jetzt vom Appellationsrichter angewendete Rechtsgrundsatz als richtig anerkannt werden. Der Annahme eines solchen Verhältnisses steht zunächst die Eigenschaft der StraÙe als einer *res publica* nicht entgegen, da die dem gemeinen Gebrauche gewidmeten Sachen Gegenstand des Eigentumes sind, folglich auch Gegenstand einzelner dinglicher Privatrechte werden können, soweit sie dadurch dem öffentlichen Gebrauche nicht entzogen werden. Wenn eine solche Befugnis äußerlich zusammenfällt mit dem allgemeinen Gebrauchsrechte, z. B. eine Wegeervitut an einem öffentlichen Wege mit der Befugnis des Publikums zu dessen Benutzung, so alterciert dies ihren privatrechtlichen Charakter nicht.

Was nun speziell das Verhältnis der Hauseigentümer zu der vorüberführenden StraÙe betrifft, so leuchtet zunächst ein, daß dasselbe nicht aufgeht in der jedermann zustehenden Befugnis, sich der StraÙe als Kommunikationsmittel zu bedienen, sich vielmehr von dieser wesentlich durch das besondere vermögensrechtliche Interesse unterscheidet, welches der Hausbesitzer als solcher an dem Fortbestande und der ungeschmälernten Benutzbarkeit der StraÙe hat. Dies besondere Verhältnis ist auch in dem §. 81 A. L. N. I. 8 zum Ausdruck gelangt, wonach jeder Hauseigentümer den f. g. Bürgersteig (also einen Teil der StraÙe), soweit er das Steinpflaster zu unterhalten hat, mit der aus dem Zwecke der StraÙe sich ergebenden Einschränkungen (§. 78 a. a. D.) nutzen kann. Hiermit sind aber die Wechselbeziehungen zwischen dem Eigentume an den Häusern und dem Eigentume an der StraÙe nicht

erschöpft. Wie es zu dem Zweck und Wesen einer städtischen Straße gehört, daß die sie begrenzenden Grundstücke mit Häusern besetzt sind oder werden (vgl. §§. 36 flg. a. a. D.), so dient wiederum die Straße in erster Linie für die daran gebauten Häuser als notwendiges Kommunikationsmittel und gewährt ihnen zugleich den für die Befriedigung ihres Lichtbedürfnisses wesentlichen freien Raum. Dieses Dienstbarkeitsverhältnis ist aber keineswegs ein bloß faktisches, sondern es ruht auf rechtlichem, und zwar vertragsmäßigem Grunde.

Die Gemeinde, welche ein gewisses Terrain zur Straße erklärt, fordert damit zur Bebauung der anliegenden Grundstücke unter gewissen, durch Gesetz oder polizeiliche Anordnungen regulierten Bedingungen und Beschränkungen auf und bietet als Gegenleistung die Vorteile, welche den Häusern aus dem Gebrauche der Straße erwachsen. Nicht wesentlich anders liegt die Sache, wenn, was übrigens weitaus der seltenere Fall ist, die Straße an ein bereits bestehendes Haus herangelegt wird. Denn der Hauseigentümer muß sich in diesem Falle den vorerwähnten Einschränkungen seines Eigentumes unterwerfen (§§. 36 flg., 56 flg. a. a. D.), wofür ihm als Äquivalent der Vorteil der Straßenlage gewährt wird. Freilich bleiben die Befugnisse der Abjacenten an der Straße stets der Hauptbestimmung der letzteren untergeordnet. Hieraus folgt aber nur, daß die Abjacenten einer im Interesse des öffentlichen Verkehrs vorgenommenen Veränderung der Straße nicht widersprechen können, nicht aber, daß die fraglichen Befugnisse ihnen nur widerruflich und nicht als ein dauerndes, nur gegen Entschädigung aufzuopferndes Recht eingeräumt worden sind.

In dieser Weise nämlich, als durch stillschweigenden Vertrag begründete Servitut, hat sowohl die französische Jurisprudenz (Laurent, principes de droit civil t. 7 p. 153 ss.; Demolombe, traité des servitudes t. 2 p. 195 ss.), als auch zum Teil die gemeinrechtliche Rechtsprechung (vgl. insbesondere Erf. des Ob.-App.-Ger. Rostock v. 12. Januar 1865 in Seuuffert, Arch. Bd. 22 Nr. 144 u. Erf. des Ob.-App.-Ger. Darmstadt, mitgeteilt von Schaeffer im Arch. f. prakt. Rechtswiss. Bd. 2 S. 302) das Recht der Hauseigentümer an der vorüberführenden Straße aufgefaßt, und diese juristische Konstruktion muß auch für das preußische Recht als maßgebend erachtet werden. Insbesondere steht hier der Mangel eines formgültigen Vertrages nicht entgegen, weil auch durch formlosen Vertrag begründete Servituten solange bestehen, als

nicht der Vertrag unter den Beteiligten aufgehoben und der frühere Zustand völlig wiederhergestellt wird (vgl. Entsch. des Obertrib. Bd. 51 S. 55). — (Daß die Entschädigungspflicht einer Stadtgemeinde im Falle der Kassierung einer Straßenstrecke verneinende Erk. des Reichsgerichtes v. 18. Nov. 1880 — Entsch. in Civilf. Bd. 3 S. 171 — betrifft einen nach gemeinem Rechte zu entscheiden gewesenen, übrigens dem vorliegenden nicht völlig gleichartigen Fall.)“ . . .