

49. 1. Kann der Unternehmer der späteren besonderen Anlage (Kleinbahn), die zum Teil auch die Wege anderer, an dem Unternehmen nicht beteiligter Wegeunterhaltungspflichtigen berührt, die Kostenfreiheit nach § 6 Absf. 2 und 3 des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 nur unter der Voraussetzung in Anspruch nehmen, daß er selbst auf der größeren Hälfte der benutzten Wegestrecken wegenunterhaltungspflichtig ist? Bedeutung der Einheitlichkeit der Anlage bei deren Erstreckung auf die Wege dritter Unterhaltungspflichtiger.

2. Setzt § 6 Absf. 2 und 3 TelWGes. voraus, daß die spätere besondere Anlage auf demselben Verkehrswege zur Ausführung gebracht wird, auf dem sich die Telegraphenlinie befindet? Welchen Einfluß hat es, wenn die besondere Anlage (Kleinbahn) den Verkehrsweg verläßt und zum Teil außerhalb dieses auf anderem Gebiete weiter verläuft?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 29. Januar 1912 i. S. Reichspostfiskus (kl.) w. Stadtgemeinde Cöln (Bekl.). Rep. VI 239/11.

I. Landgericht Cöln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Durch den Bau der elektrisch betriebenen Kleinbahnen von Cöln nach Rath und nach Brück wurde auf den Wegestrecken Kalk-Rath und Kalk-Brück die Verlegung oder Veränderung der dort befindlichen Telegraphen- und Fernsprechleitungen, sowie die Herstellung von Schutzvorkehrungen erforderlich. Die hierdurch entstandenen, von der Beklagten verauslagten Kosten betragen 11561,45 M. Die Beklagte machte auf Grund des § 6 TelWGes. Ersatzansprüche gegenüber dem

Kläger geltend. Durch Entscheidung des Regierungspräsidenten zu Köln wurde die vom Kläger der Beklagten zu leistende Entschädigung auf 10386,03 *M* vorläufig festgesetzt, wogegen die beantragte Festsetzung weiterer 1175,42 *M* abgelehnt wurde. Beide Parteien beschritten gemäß § 13 Abs. 3 TelWGes. den Rechtsweg. Der Reichspostfiskus klagte auf Feststellung, daß er zur Entschädigung nicht verpflichtet sei, und auf Abweisung der Ersazansprüche der Beklagten auch in Höhe der ihr vorläufig zugesprochenen 10386,03 *M*. Dagegen klagte die Stadtgemeinde Köln gegen den Reichspostfiskus auf Erstattung weiterer 1175,42 *M*.

Das Landgericht wies nach Verbindung beider Prozesse die Klage des Postfiskus ab, verurteilte dagegen auf die Klage der Stadt den Postfiskus zur Zahlung von 1175,42 *M*. Die Berufung des Fiskus wurde zurückgewiesen. Seine Revision hatte nur teilweise Erfolg.

Aus den Gründen:

„Die von der verklagten Stadtgemeinde angelegte Linie der elektrischen Straßenbahn führt zunächst von Köln nach Kalk; hier gabelt sie sich in zwei Strecken, von denen die eine nach Rath, die andere nach Brück weiterführt. Es steht als unstreitig fest, daß bei Anlage dieser Bahn auf den Wegestrecken von Kalk nach Rath und von Kalk nach Brück, in deren Zuge die Verlegung oder Veränderung der Telegraphenlinien und die Herstellung von Schutzvorkehrungen nötig geworden ist, die Wegeunterhaltungspflicht der Beklagten nicht oblag; vielmehr war die Stadt Köln nur auf dem ersten Teile der Bahnlinie von Köln bis Kalk wegeunterhaltungspflichtig. Gleichwohl hat das Berufungsgericht der Stadtgemeinde die aus § 6 Absf. 2 und 3 TelWGes. sich ergebenden Vorrechte zugestanden, weil die Bahnanlagen von Köln nach Kalk und von dort nach Rath und nach Brück als ein einheitliches Unternehmen anzusehen seien und es genüge, daß der Unternehmer der späteren besonderen Anlage, falls diese sich über die Wege mehrerer Unterhaltungspflichtiger erstreckte, auf einer dieser Strecken wegeunterhaltungspflichtig sei. . . .

Der Ausgangspunkt des Berufungsrichters, daß die Vergünstigungen des § 6 Absf. 2 u. 3 TelWGes. dem Unternehmer der besonderen Anlage auch dann zugute kommen, wenn sich die Anlage nur zum Teil auf Wegen befindet, bezüglich deren ihm selbst die

Unterhaltungspflicht obliegt, zum Teil aber die Wege anderer Unterhaltungspflichtiger berührt, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Das Reichsgericht hat bereits in den Entsch. in Zivilf. Bd. 65 S. 311 an der Hand der Entstehungsgeschichte des Telegraphenwegegesetzes dargelegt, daß nach Sinn und Absicht des Gesetzes dem Unternehmer die Rechte aus § 6 Absf. 2 u. 3 auch dann zustehen sollen, wenn sich die besondere Anlage als einheitliches Unternehmen über mehrere zusammenhängende Wege erstreckt und von einer Gemeinde zum Teil auf ihren eigenen Wegen, zum Teil auf dem Wege eines anderen Unterhaltungspflichtigen ausgeführt wird. . . .

Diesen Grundsatz, an dem festzuhalten ist, will die Revision auch an und für sich gelten lassen, sie will seine Anwendung jedoch auf die Fälle eingeschränkt wissen, in denen dem Unternehmer die Wegeunterhaltungspflicht auf mehr als der Hälfte der benutzten Wegestrecken obliegt. Diese Einschränkung findet indes im Gesetze keine genügende Stütze. Wenn das Gesetz in § 6 Absf. 2 für die Gewährung der dort bezeichneten Vergünstigungen das Erfordernis der überwiegenden Beteiligung eines oder mehrerer Wegeunterhaltungspflichtigen an der auszuführenden Anlage aufstellt, so hat es den Fall der Heranziehung von Privatkapitalisten oder andern Verbänden, die nicht wegeunterhaltungspflichtig sind, zur Unterstützung des Unternehmens im Auge und verlangt, daß gegenüber diesen nicht wegeunterhaltungspflichtigen Mitunternehmern die Beteiligung der wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden vorwiege. Nirgends aber findet sich im Gesetze ein Anhalt dafür, daß bei Berührung der Wege verschiedener Wegeunterhaltungspflichtiger durch die Anlage die Mehrheit der Wegeunterhaltungspflichtigen oder ein Wegeunterhaltungspflichtiger mit mehr als der Hälfte der benutzten Wegestrecken beteiligt sein müsse. Im Gegenteil wollte das Gesetz ganz allgemein auch die Fälle mitumfassen, in denen bei dem Bau der besonderen Anlage auch Wege benutzt werden, für die keine der beteiligten Gemeinden selbst unterhaltungspflichtig ist. Dem Gesetze liegt offenbar die Anschauung zugrunde, daß der Charakter des Unternehmens als eines solchen, das in der Hauptsache von gemeinnützigen Verbänden ausgeht, genügend gewahrt ist, wenn überhaupt ein Wegeunterhaltungspflichtiger oder mehrere als Unternehmer der Anlage auftreten oder doch überwiegend daran beteteiligt sind. Alsdann sei ausreichend ver-

hindert, daß die Vorteile, die nur gemeinnützigen Verbänden gewährt werden sollten, der Privatindustrie zugute kämen.

Es kommt sonach nur darauf an, ob die aus den drei Strecken Cöln-Kath, Kath-Kath und Kath-Brück bestehende Bahnanlage als ein zusammenhängendes Ganzes, als ein einheitliches Unternehmen anzusehen ist oder nicht. Denn nur in ersterem Falle könnte die Stadtgemeinde, der die Wegeunterhaltungspflicht auf einem Teile der benutzten Wege obliegt, die Vergünstigungen des § 6 auf der gesamten Wegestrecke in Anspruch nehmen, während, wenn die drei elektrischen Bahnen für sich bestehende selbständige Unternehmungen wären, von der Anwendung des § 6 Abss. 2 u. 3 keine Rede sein könnte, da die Strecken Kath-Kath und Kath-Brück, in deren Zuge die Änderung der Telegraphenlinien nötig wurde, alsdann nicht von einem Unternehmer ausgeführt wären, dem wenigstens auf einem Teile der Strecken die Wegeunterhaltungspflicht oblag.

Die Beantwortung der Frage, ob hier ein einheitliches Unternehmen vorliegt, hängt im wesentlichen von der Würdigung tatsächlicher Verhältnisse ab. Daß das Berufungsgericht, wie die Revision geltend macht, hierbei von rechtsirrthümlichen Anschauungen ausgegangen wäre, ist nicht erkennbar.“ (Dies wird näher ausgeführt. Dann wird fortgefahren:)

„Berücksichtigt man endlich noch die in den Vorinstanzen unstrittige Tatsache, daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Cöln-Kath im Jahre 1902 erfolgte, in demselben Jahre die Genehmigung der Linie Kath-Kath erteilt wurde, deren Ausführung sich in den Jahren 1903 und 1904 sofort anschloß, und daß die im Jahre 1903 genehmigte Strecke Kath-Brück alsbald nach Vollenbung der Strecke Kath-Kath, nämlich in den Jahren 1905 und 1906, gebaut wurde, so erscheint die Auffassung des Berufungsgerichts, daß diese unmittelbar nacheinander gebauten Bahnen eine einheitliche Anlage und ein zusammengehöriges Ganzes bilden, rechtlich bedenkenfrei. Demzufolge hat die Stadtgemeinde, die auf der Teilstrecke Cöln-Kath wegeunterhaltungspflichtig ist, als Unternehmerin der gesamten Anlage auch auf Ersatz der Kosten Anspruch, die durch Verlegung von Telegraphenlinien oder Herstellung von Schutzvorrichtungen auf den Strecken Kath-Kath und Kath-Brück entstanden sind. Die Klage des Postfiskus, die sich auf Feststellung des Nichtbestehens dieser Er-

stattungspflicht richtet, ist daher von den beiden Vorinstanzen mit Recht abgewiesen worden. Die Revision war demgemäß, soweit sie sich auf diesen Anspruch bezieht, zurückzuweisen.

Dagegen war der Revision insoweit stattzugeben, als das angefochtene Urteil auf die Klage der Stadt die Verurteilung des Postfiskus zur Zahlung von 1175,42 *M* aufrecht erhalten hat. Hier ist die Sach- und Rechtslage insofern eine andere, als die Kleinbahn Kalk-Rath bei Klein-Pl. den bis dahin benutzten öffentlichen Verkehrswege verläßt und bis Rath auf dem eigenen Gelände der verklagten Stadtgemeinde weiter verläuft. Das Berufungsgericht hält diesen Umstand für gleichgültig, weil das Telegraphenwegegesetz nur voraussetze, daß die Telegraphenlinie den öffentlichen Weg benutze, nicht aber auch, daß sich die besondere Anlage, von der die Störung ausgehe, auf dem Verkehrswege selbst befinde. Außerdem sei die besondere Anlage auch hier als ein einheitliches Ganzes aufzufassen, so daß es auch aus diesem Gesichtspunkte nicht darauf ankomme, ob die Bahn auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke vom öffentlichen Wege abbiege. Die Revision vertritt demgegenüber den Standpunkt, daß die Anwendung des § 6 TelWGes. nur in Frage komme, wenn die Telegraphenlinie und die besondere Anlage auf demselben Verkehrswege zusammenträfen. . . . In diesem Punkte war den Ausführungen der Revision beizutreten.

Das Telegraphenwegegesetz wollte die Benutzung der Verkehrswege durch die Telegraphenverwaltung für die zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenlinien mit dem Gemeingebrauche der Verkehrswege möglichst in Einklang bringen. Die öffentlichen Wege dienen, wie die Begründung zu §§ 5 und 6 des Entwurfs hervorhebt, neben der Personenbeförderung und Güterbewegung auch noch der Unterbringung von Anlagen zu wirtschaftlichen Zwecken. Als wichtigste dieser Anlagen werden die Kanalisations-, Gas- und Wasserleitungen, vor allem aber elektrische Bahnen, Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen genannt. Der Widerstreit der Interessen der Telegraphenverwaltung und der Wegeeigentümer oder Wegeunterhaltungspflichtigen in der Benutzung des Wegekörpers sollte in §§ 5 und 6 des Gesetzes gelöst werden. Die dort getroffenen Bestimmungen setzen voraus, daß die Telegraphenlinien und die besonderen Anlagen auf dem Verkehrswege zusammentreffen, daß beide den Wegekörper

selbst in Anspruch nehmen. Dem Wegeunterhaltungspflichtigen, der auf dem Verkehrswege in öffentlichem Interesse, insbesondere aus volkswirtschaftlichen oder Verkehrsrücksichten eine besondere Anlage errichtet, sind in § 6 Absf. 2 u. 3 weitgehende Vergünstigungen vor der Telegraphenverwaltung eingeräumt. Dies beruhte in letzter Linie auf dem Gedanken, daß bei einem Kampfe zwischen einem öffentlichen Interesse mit einem anderen öffentlichen Interesse dasjenige das stärkere sei, welches noch das Recht aus dem Eigentume am Wege für sich habe. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde den Interessen der zur Erhaltung der Wege Verpflichteten, den Gemeinden, der Vorrang eingeräumt.

Einer Gemeinde, die eine gemeinnützige elektrische Anlage außerhalb eines öffentlichen Verkehrsweges errichtet, stehen daher die Vergünstigungen des § 6 Absf. 2 u. 3 nicht zu. In solchem Falle bestimmt sich das Rechtsverhältnis zur Telegraphenverwaltung lediglich nach § 12 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 (RGBl. S. 467), wonach elektrische Anlagen, wenn eine Störung des Betriebes der einen Leitung durch die andere zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Teiles, welcher durch eine spätere Anlage die Störung oder die Gefahr veranlaßt, nach Möglichkeit so auszuführen sind, daß sie sich nicht störend beeinflussen. Hiernach hätte die verklagte Stadtgemeinde für die Strecke von Klein-Pl. bis Rath, wo sich die elektrische Bahn nicht auf dem öffentlichen Wege, sondern auf dem eigenen Gelände der Stadt Köln bewegt, die Kosten zu tragen, die durch eine infolge des Baues der elektrischen Bahn notwendig gewordene Änderung der Telegraphenlinie entstanden sind.

Es könnte sich höchstens fragen, ob im vorliegenden Falle eine abweichende Beurteilung etwa aus dem Grunde geboten ist, weil hier die elektrische Bahn der Beklagten auf dem größten Teile ihrer Strecke den öffentlichen Verkehrsweg benutzt und nur auf einem verhältnismäßig kleinen Teile, nämlich auf den letzten 3 km der Gesamtstrecke, den öffentlichen Weg meidet. Die Vorinstanzen bejahen dies, weil sie auch hier die Bahnanlage als ein einheitliches Ganzes auffassen, und gestehen der Beklagten die Vergünstigungen aus § 6 auf der ganzen Bahnstrecke zu. Diese Auffassung erscheint aber willkürlich; sie findet im Gesetze keine ausreichende Unterlage.

Die Gesetzesmaterialien ergeben wohl, daß die Reichstagskommission davon ausging, die gemeinnützige besondere Anlage solle, wenn sie von einem Unternehmer teils auf eigenen teils auf Wegen eines anderen Unterhaltungspflichtigen errichtet würde, als Ganzes aufgefaßt und bei Kollision mit einer Telegraphenlinie dieser gegenüber bevorzugt werden (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 65 S. 312). Dagegen findet sich in den Kommissionsverhandlungen nirgends eine Andeutung dafür, daß die von einem Wegeunterhaltungspflichtigen errichtete besondere Anlage, wenn sie zum Teil öffentliche Verkehrswege, zum Teil anderes Terrain berührt, als eine Gesamtanlage zu betrachten und durchweg dem Telegraphenwegegesetze zu unterstellen sei. Die Vergünstigungen des § 6 Absf. 2 und 3 können deshalb einem derartigen Unternehmen auch nur insoweit zugestanden werden, als es die öffentlichen Verkehrswege benutzt. Wo es diese verläßt, fällt der Rechtsgrund für seine Bevorzugung gegenüber den Telegraphenlinien, das natürliche Vorrecht am Wegekörper, weg; von diesem Punkt ab unterliegt die Anlage den Bestimmungen des Gesetzes über das Telegraphenwesen. Jedenfalls gilt dies im vorliegenden Falle, wo die elektrische Bahn mehrere Kilometer weit außerhalb der öffentlichen Verkehrswege verläuft. Wie die Rechtslage zu beurteilen wäre, wenn die Bahn nur auf eine ganz kurze Strecke den Verkehrsweg verlassen und dann darauf zurückkehren würde, braucht hier nicht beantwortet zu werden.

Hiernach war das angefochtene Urteil, insoweit es die Erstattung des Betrages von 1175,42 *M* nebst Zinsen betrifft, aufzuheben, und da bezüglich dieses Anspruchs noch eine Reihe tatsächlicher Streitpunkte besteht, . . . die Sache in diesem Umfange an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.“