

76. Haftet für den Schaden, der den Straßenanliegern durch Sperrung eines Eisenbahnüberganges erwächst, nur der Eisenbahnunternehmer, oder auch die Gemeinde?

VII. Zivilsenat. Urt. v. 9. Februar 1912 i. S. Stadtgemeinde B. (Bell.) w. B. (Kl.). Rep. VII. 406/11.

- I. Landgericht Elberfeld.
- II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die H.-Straße in B. wird durch die zweigleisige Staatsbahn Düsseldorf—Hagen in Schienenhöhe gekreuzt. Bis zum Jahre 1905 führte der Verkehr zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teile der H.-Straße über die Schienen; im Mai 1905 ließ die Bahnverwaltung den Übergang durch ein Gitter sperren. Zum Erfaze wurde für den Fußgängerverkehr eine Unterführung hergestellt. Der Wagenverkehr wurde in die neu angelegte A.-Straße übergeleitet, in deren Zuge sich eine Brückenüberführung befindet. Der Kläger, der seit Jahren in dem Hause Nr. 16 der H.-Straße ein Bandagen- und Korsettgeschäft betrieb, behauptete, daß infolge Erschwerung des Fußgänger- und Fuhrverkehrs sein Geschäft und sein Grundstück geschädigt werde, und beantragte, sowohl den Eisenbahnfiskus als auch die Stadtgemeinde zum Erfaze dieses Schadens zu verurteilen. Zur Begründung seines Anspruchs machte er u. a. geltend, daß durch die vorgenommene Änderung seine Straßenanliegerrechte verletzt worden seien. Die Beklagten bestritten ihre Ersazpflicht.

Das Landgericht wies die Klage ab. Auf die Berufung des Klägers wurde der Klagenanspruch gegenüber beiden Beklagten für gerechtfertigt erklärt. Auf die Revision der Stadtgemeinde wurde jedoch die Klage gegen diese abgewiesen.

Gründe:

„Der Berufungsrichter geht davon aus, daß zwischen dem Anlieger an einer öffentlichen Straße und deren Eigentümer ein still-

schweigender Vertrag bestehe, wonach der Anlieger einen Anspruch darauf habe, daß ihm nicht durch nachträgliche Änderungen der Straße der Zugang zu dieser und der Verkehr mit dem anschließenden Straßennetze dauernd und wesentlich erschwert werde. Er habe insbesondere ein Recht darauf, daß ihm der Zugang zu dem anschließenden Straßennetze wenigstens nach einer Seite hin nicht wesentlich beschränkt werde. Dieses Recht sei als ein servitutähnliches Nutzungsrecht an der Straße anzusehen. Ein solches Recht habe auch dem Kläger als Eigentümer des Grundstücks H.-Straße 16 zugestanden. Durch die dauernde Sperrung des Eisenbahnüberganges sei nun zwar der Fußgängerverkehr und der Verkehr mit leichtem Fuhrwerke nicht erschwert worden, wohl aber der Verkehr mit Lastfuhrwerk. Während zweispännige Lastwagen früher über die Bahn hätten hinabfahren können, müßten sie jetzt wenden und die steile Straße wieder hinauffahren, was ohne Vorspann nicht möglich sei. Der dem Kläger dadurch verursachte Schaden bestehe darin, daß die Güter-An- und Abfuhr verteuert und der Kaufwert des Hauses vermindert worden sei.

Der Berufungsrichter ist nun der Meinung, daß für diesen Schaden nicht nur der Eisenbahnfiskus, sondern auch die Stadtgemeinde B. aufzukommen habe. Der Fiskus sei der unmittelbare Urheber der Schädigung, aber die Stadt habe die schädigende Handlung veranlaßt. Sie habe den Fiskus, der sich Jahre lang gegen die Sperrung gesträubt habe, immer wieder gedrängt und schließlich auch ihr Ziel erreicht. Zu den Kosten habe sie einen erheblichen Beitrag geleistet. Den Schaden habe sie vorhergesehen. In der Stadtverordnetenversammlung vom 14. September 1897 sei beschlossen worden, bei der Eisenbahndirektion wegen der Mißstände in der H.-Straße vorstellig zu werden, obwohl ein Stadtverordneter ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht habe, daß durch eine Sperrung des Übergangs eine Entwertung der Grundstücke herbeigeführt werden würde. Einen Vorteil von der Beseitigung des Übergangs habe nicht nur der Fiskus, sondern auch die Stadt gehabt; namentlich komme in dieser Beziehung in Betracht, daß die Stadt nun nicht mehr die fortwährenden Beschwerden von Seiten der Bürgerschaft „gegen sich gelten zu lassen“ brauche und daß sie jetzt größere Sicherheit für das Leben ihrer Einwohner habe.

Die Revision der Stadtgemeinde vertritt die Ansicht, daß nur der Fiskus für den Schaden haftbar sei. Bei Eingriffen des Staates in Privatrechte sei dasjenige Gemeinwesen ersatzpflichtig, zu dessen Vorteil die Maßregel gedient habe, dem die Erfüllung einer zu seinem Pflichtenkreise gehörigen Aufgabe habe ermöglicht werden sollen. Im vorliegenden Falle sei die Schließung der Straße erfolgt, um den Eisenbahnbetrieb zu erleichtern, sowie um die mit dem Niveauübergange verbundenen Gefahren für den Straßenverkehr zu beseitigen, und diese Aufgaben gehörten zum Pflichtenkreise des Eisenbahnfiskus. Die Stadt habe zwar im allgemeinen für die Sicherheit des Straßenverkehrs zu sorgen; aber die Eisenbahnübergänge seien ausgenommen, hier unterliege Eisenbahn- und Straßenverkehr ausschließlich der Regelung durch die Bahnverwaltung, weil beide Teile des Verkehrs nur einheitlich geregelt werden könnten. Demnach habe die Schließung der H.-Straße ausschließlich zum Vorteile des Eisenbahnfiskus stattgefunden.

Die Revision muß für begründet erachtet werden.

Nicht zu beanstanden ist die Annahme des Berufungsrichters daß auch im früheren Gebiete des Rheinischen Rechts das Benutzungsrecht der Anlieger an städtischen Straßen Anerkennung gefunden hat und daß auch hier bei Eingriffen in dieses Recht der Grundsatz gilt, daß dasjenige Gemeinwesen ersatzpflichtig ist, zu dessen Vorteilen der Eingriff diene.

Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 10 S. 271, Bd. 64 S. 185. Nicht beizutreten ist aber der Ansicht, daß danach im vorliegenden Falle außer dem Eisenbahnfiskus auch die Stadt B. ersatzpflichtig sei. Zwar ist nicht zu bezweifeln, daß die Sperrung der H.-Straße mittelbar auch ihr zustatten kam, insofern als Ersatz für den gefährlichen und häufig geschlossenen Übergang eine völlig gefahrlose und jederzeit passierbare Unterführung für Fußgänger und eine neue Straße mit Überbrückung der Bahn für Fuhrwerk hergestellt wurde. Zur Begründung eines Ersatzanspruchs gegen sie ist das aber nicht ausreichend. Entscheidend muß sein, daß die Eisenbahnverwaltung die Unternehmerin ist und daß ihre Anlage den öffentlichrechtlichen Schutz genießt, aus dem die Beschränkung des Klägers bezüglich seines Anliegerrechts entspringt. Wie der Eisenbahnfiskus allein haftbar sein würde, wenn die Sperrung der Straße gleich bei der

ersten Herstellung der Bahn erfolgt wäre (Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 44 S. 328), so muß seine ausschließliche Haftbarkeit auch angenommen werden, wenn sich die Notwendigkeit einer solchen Maßregel erst später herausstellt, mag den Anlaß dazu eine Erweiterung oder Verbesserung des Unternehmens, oder die Rücksicht auf den sonstigen Verkehr, insbesondere auf die Bedürfnisse des Straßenverkehrs, bilden.

Es ist deshalb auch ohne Belang, ob die Bahnverwaltung zur Vornahme der den Kläger beschwerenden Änderung von anderer Seite, insbesondere von der Stadtgemeinde gedrängt worden ist und ob diese einen erheblichen Teil der Kosten übernommen hat; für die Frage der Ersazpflicht kommt es nur darauf an, wer den Schutz der schädigenden Einrichtung genießt und in wessen Interesse der Anlieger seine Privatrechte aufopfern muß. Gerade dieser Schutz stellt den Vorteil dar, nach dem sich die Person des Ersazpflichtigen bestimmt. Haben außer dem Geschützten auch andere, seien es öffentliche Korporationen, oder Privatpersonen, Nutzen von der staatlich geschützten Einrichtung, z. B. weil diese nur unter der Bedingung der Herstellung einer neuen und bessern Straßenverbindung genehmigt wurde, so ist doch dieser Nutzen für die Begründung einer Ersazpflicht ebensowenig von Erheblichkeit, wie der Nutzen, der bei Anlegung einer Eisenbahn den von ihr berührten Ortschaften dadurch erwächst, daß sie eine Bahnverbindung erhalten.“ . . .