

20. Welche Rechtsfolgen entstehen aus der durch die Eisenbahnbehörde angeordneten Beseitigung eines Eisenbahnüberwegs, der bei Erbauung der Eisenbahn im Interesse der benachbarten Grundstücksbesitzer geschaffen worden war?

Preuß. Enteignungsgesetz §§ 14, 21 Abs. 1 Nr. 2, § 30.  
BGB. § 140.

VII. Zivilsenat. Ur. v. 26. Januar 1914 i. S. G. u. Gen. (Kl.)  
w. preuß. Fiskus u. Gen. (Bekl.). Rep. VII 426/13.

I. Landgericht Trier.

II. Oberlandesgericht Köln.

Im Bezirke der Gemeinde Ruwer-Maximin verläuft in der Richtung von Westen nach Osten, etwa parallel mit der Provinzialstraße Trier—Ruwer und in einiger Entfernung nördlich von dieser, die Staatsbahn Trier—Hermeskeil. Im Jahre 1886 hatte zum Zwecke der Erbauung dieser Bahn ein Enteignungsverfahren stattgefunden, wobei mehrere Grundstücke enteignet wurden, die dem Vater der Kläger, Paul G., gehörten. Dieser war damals auch Eigentümer verschiedener anderer Grundstücke, die an der Provinzialstraße liegen und heute auf Grund von Erbteilung zum Teil den Klägern ge-

hören. Der Beklagte zu 1, der preussische Eisenbahnfiskus, hatte in demselben Jahre 1886 über die enteigneten Parzellen einen Bahnübergang geschaffen, damit Paul H. auf kürzestem Wege zu seinen weiteren, jenseits der neuen Bahnlinie gelegenen Grundstücken, auf denen unter anderem eine Kalkbrennerei betrieben wurde, gelangen könnte. Von diesen jenseits der Bahnlinie liegenden Grundstücken ist durch Erbgang ein Teil dem Friedrich Karl H., ein anderer, aus den Parzellen Flur I  $\frac{144}{48}$  und  $\frac{142}{60}$  bestehender Teil den Klägern zugefallen.

Im Jahre 1901 wurde dann der Plan der von der Beklagten zu 2, der Moselbahn-Aktiengesellschaft, betriebenen Moseltalbahn aufgestellt. Für diesen Bahnbau wurde ein Teil des vorbezeichneten, jenseits der Staatsbahn (von der Provinzialstraße aus) belegenen, den Erben des Paul H. gehörigen Grundbesitzes enteignet, unter anderem auch ein Teil der jetzt den Klägern gehörigen beiden Grundstücke Flur I  $\frac{144}{48}$  und  $\frac{142}{60}$ . Im Plane der Moselbahn war ein in der Nähe des oben bezeichneten Überwegs in die Staatsbahn mündendes Anschlußgleis vorgesehen. Gleichzeitig war die Schließung des Überwegs wegen der durch den Anschluß erhöhten Betriebsgefahr ins Auge gefaßt und die Anlage eines Parallelwegs jenseits und längs der Bahn vorgesehen. Gegen die Beseitigung des Überwegs haben sowohl die Kläger als auch Friedrich Karl H., ihr Bruder, Einspruch erhoben. Über diese Einsprüche wurde am 19. August 1902 mit den Einsprechenden verhandelt; es wurden jedoch die Einsprüche durch Beschluß des Bezirksausschusses vom 16. Oktober 1902 zurückgewiesen und etwaige Entschädigungsansprüche wegen Wirtschaftserschwerens „als nicht hierher gehörig“ in das Entschädigungs-Feststellungsverfahren verwiesen. Nachdem dieser Beschluß den Klägern am 20. November 1902 zugestellt worden war, wurden durch den noch im Jahre 1903 zugestellten Entschädigungs-Feststellungsbeschluß vom 18. Juni 1903 dem Friedrich Karl H., dem bei der Erbteilung die Parzelle Flur I Nr.  $\frac{114}{16}$  mit der darauf befindlichen Kalkbrennerei zugeteilt worden war, für die durch die Beseitigung des Überwegs eingetretene Wirtschaftserschwerens 10000 M als Entschädigung zugewilligt. Dagegen wurde durch den Beschluß ausgesprochen, daß für die den Klägern gehörigen Parzellen Nr.  $\frac{144}{48}$  und  $\frac{142}{60}$  eine Wirtschaftserschwerens nicht zu entschädigen sei.

Erst im Oktober 1909 erhoben die Kläger die jetzige Klage mit dem Antrage, 1. den beklagten Eisenbahnfiskus zu verurteilen, anzuerkennen, daß den Klägern als Eigentümern ihrer zwischen der Provinzialstraße und der Staatsbahn liegenden Parzellen das Recht zustehe, von dem diesem Beklagten gehörigen Grundstücke Flur I Nr.  $\frac{94}{9}$  aus das demselben Beklagten gehörige Grundstück Flur I Nr.  $\frac{130}{60}$  in einer Breite von 3 Metern als Weg zu benutzen und den zur Behinderung dieser Berechtigung im Jahre 1906 angebrachten Zaun zu entfernen oder eine angemessene, durch das Gericht festzusetzende Entschädigung, mindestens aber 8000  $\mathcal{M}$  nebst Zinsen zu zahlen, 2. die Beklagte zu 2 zur Anerkennung zu verurteilen, daß diese Gerechtigkeit zu Recht bestehe.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung der Kläger hatte keinen Erfolg. Auch die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

#### Gründen:

„Nachdem der Beklagten zu 2 gegenüber durch die Zurücknahme der gegen sie gerichteten Revision das Berufungsurteil rechtskräftig geworden ist, bleibt nur zu prüfen, ob die vom Berufungsrichter ausgesprochene Abweisung der Klage insoweit gerechtfertigt war, als sie gegen den beklagten Eisenbahnfiskus erhoben ist. Soweit der gegen den Eisenbahnfiskus gestellte Klagantrag auf Anerkennung des Weiterbestehens des Überwegerechts über die Bahngleise und die Beseitigung des die Benutzung des Überwegs hindernden Zaunes geht, richtet er sich gegen eine eisenbahnpolizeiliche, im Interesse der Betriebssicherheit getroffene Anordnung. Der Rechtsweg ist in Beziehung auf derartige Verfügungen nach dem preussischen Gesetze vom 11. Mai 1842 ausgeschlossen, wie dies auch in ständiger Rechtsprechung anerkannt ist (Entsch. d. RG.'s in Zivilf. Bd. 55 S. 145 flg.). Mit Recht hat daher der Berufungsrichter die Klage insoweit wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs abgewiesen. Würde man aber auch den Rechtsweg für zulässig erachten, so müßte die Klage als sachlich unbegründet abgewiesen werden, da die rechtliche Grundlage des Anspruchs auf Anerkennung des Wegerechts durch die Eisenbahnpolizeibehörde ein für allemal dadurch beseitigt ist, daß sie die Ausübung des beanspruchten Rechtes wegen dauernder Ursachen dauernd hindert. Es fragt sich daher nur noch, ob der wegen dieser Behinderung

wahlweise erhobene Anspruch auf Entschädigung als berechtigt anzuerkennen ist. Diese Frage ist mit den Vorinstanzen zu verneinen.

Der bis 1906 von den Klägern und ihren Rechtsvorgängern benutzte Überweg über die Eisenbahngleise der Staatsbahn ist bei der 1886 erfolgten Erbauung dieser Bahn durch die Bahnverwaltung eingerichtet worden. Der Berufungsrichter nimmt an, es habe sich hierbei nur um Herstellung einer Anlage gehandelt, zu der der Eisenbahnfiskus auf Grund der Planfeststellung durch den Bezirksauschuß zwecks Sicherung gegen Benachteiligung der benachbarten Grundstücke nach § 14 des Enteignungsgesetzes öffentlichrechtlich verpflichtet war. Derartige Anlagen müssen nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 EntG. schon bei der endgültigen Feststellung des Planes angeordnet werden. Es fehlt aber, wie die Revision mit Recht rügt, im Berufungsurteil an jeder prozessualen Grundlage für die Annahme, daß der Überweg im Plane festgestellt und deshalb als eine nach § 14 das. eingerichtete Anlage anzusehen sei.

Es wird indessen hierauf nicht ankommen. Unterstellt man auch die Annahme des Berufungsrichters als zutreffend, so wäre damit ein Rechtsgrund für einen Entschädigungsanspruch wegen späterer Beseitigung der Anlage nicht gewonnen. Die für den Unternehmer aus § 14 folgende Verpflichtung ist rein öffentlichrechtlicher Natur, und deshalb sind auch Inhalt und Umfang der Verpflichtung aus demselben Gesichtspunkte zu beurteilen. Hiernach muß, wenn die Staatsbehörde „für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile“ nach § 14 a. a. O. einen Überweg für die Beteiligten einräumt, angenommen werden, daß sie ihn nur unbeschadet derjenigen Rechte gewähren will, welche die Grundlage für die Erfüllung ihrer öffentlichrechtlichen Pflichten bilden. Daß sich die Staatsbehörde bei der Anordnung der Anlage dieser ihrer Pflichten bewußt ist, kann mit Grund nicht bezweifelt werden. Dementsprechend ist die Gewährung eines solchen nach Vorschrift des § 14 eingerichteten Überwegs für die Beteiligten von vornherein mit der Einschränkung zu verstehen, daß er nur bis zu dem Zeitpunkte gewährt wird, in dem das öffentliche Interesse oder ein stärkeres öffentliches Interesse als dasjenige, das zur Einrichtung des Weges geführt hat, die Beseitigung des Weges verlangen. Soweit man also von einem auf

öffentlichrechtlicher Grundlage ruhenden Rechte der Nachbarn auf Benutzung eines solchen Weges sprechen kann, trägt dieses Recht von seiner Entstehung an schon die Beschränkung in sich, daß es nur für die Zeit bis zu der erforderlich werdenden Beseitigung gewährt wird. Erfolgt dann die Beseitigung, so stellt sie, soweit sie nicht etwa ein besonderes Privatrecht verletzt, einen Eingriff in das Recht der Beteiligten nicht dar und kann deshalb auch einen Entschädigungsanspruch für sie nicht zur Entstehung bringen. Letzteres gilt selbstverständlich auch dann, wenn die Einrichtung des Überwegs nicht auf § 14 beruht, der Unternehmer vielmehr ohne jede Verpflichtung und nur bittweise den Beteiligten die Benutzung des Weges gestattet hat. Hier steht ihm der Widerruf ohne Entschädigungspflicht jederzeit frei.

Aus den vorstehenden Erwägungen ist aber nicht etwa zu folgern, daß der Erblasser die Durchschneidung seines Grundbesitzes durch die Staatsbahn und damit die Erschwerung des bis 1886 ungehinderten Verkehrs zwischen den einzelnen Teilen seines Grundbesitzes ohne Entschädigung hätte dulden müssen, weil nach § 14 a. a. O. ein den Verkehr wieder ermöglichender Überweg geschaffen wurde. Da ihm nach §§ 1 und 8 Abs. 2 vollständige Entschädigung für die Beseitigung oder Störung des örtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhanges seines Grundbesitzes zu gewähren war, hatte er bei der 1886 erfolgenden Entschädigungsfeststellung Anspruch nicht nur auf Ersatz der Nachteile, die ihm dadurch erwuchsen, daß der Überweg über die durch den Bahnverkehr vielfach beanspruchten Eisenbahngleise nur in eingeschränktem Maße die früher völlig ungehinderte Verkehrsmöglichkeit ersetzen konnte, sondern auch Ersatz des Schadens, der ihm dadurch entstanden war, daß an die Stelle des früheren, dauernd gesicherten Rechtes auf Unge störtheit des Verkehrs ein bloß tatsächlicher den Verkehr ermöglichender Zustand getreten war, der nach dem pflichtmäßigen, im übrigen aber freien Ermessen der Eisenbahnbehörde jeden Augenblick beseitigt werden konnte. Diese jenem Zustande hinsichtlich seiner Dauer innewohnende Unsicherheit beeinträchtigte für den Enteigneten nicht nur den nutzbringenden Gebrauch des Grundbesitzes, sondern verminderte auch wesentlich dessen Verkaufswert. Hielt der Enteignete die ihm nach diesen Richtungen hin durch den Entschädigungs-Feststellungsbeschuß ge-

währte Entschädigung nicht für ausreichend oder war ihm eine solche überhaupt versagt worden, so stand ihm hiergegen nach § 30 a. a. O. die Beschreitung des Rechtswegs innerhalb der Frist von sechs Monaten zu. Hat er diese Frist versäumt, so ist der Entschädigungs-Feststellungsbeschuß nicht weiter anzufechten. Der Enteignete ist nicht berechtigt, die Geltendmachung seines Entschädigungsanspruchs von der Zeit des Eintritts des Schadens, nämlich der Enteignung (1886), auf den Zeitpunkt der zwanzig Jahre später erfolgten Beseitigung des Überwegs zu verlegen.

Nimmt man aber selbst an, es seien bei dem Erblasser der Kläger auch noch bis zu der in den Jahren 1901/03 erfolgten zweiten Enteignung Ansprüche auf Erhaltung eines Wegerechts oder doch wenigstens auf Erhaltung des die Benutzung des Überwegs sichernden tatsächlichen Zustandes zurückgeblieben, so sind sie doch jedenfalls durch diese Enteignung endgültig beseitigt. Ansprüche auf Entschädigung der Kläger als H. 'scher Erben hierfür sind in dem Entschädigungs-Feststellungsbeschlusse vom 19. Juni 1903 nicht anerkannt worden und untergegangen, da die Kläger diesen Beschuß nicht innerhalb der gesetzlichen Frist im Rechtsweg angefochten haben. Eine etwaige Entschädigung hätte übrigens nur der aus dem jetzigen Rechtsstreite durch die Zurücknahme der Revision ausgeschiedenen Moselbahngesellschaft als der damaligen Unternehmerin, deren Unternehmen erst die Beseitigung des Überwegs erforderlich machte, obgelegen, nicht aber dem beklagten Eisenbahnfiskus (§ 7 EntG.).

Andere rechtliche Gesichtspunkte als im Falle des § 14 EntG. würden maßgebend sein, wenn man annehmen müßte, daß durch einen Vertrag privatrechtlicher Art zwischen dem Fiskus und Paul H. dem letzteren ein dingliches Recht auf Benutzung des Überwegs eingeräumt worden wäre. Der erkennende Senat hat im Urteil vom 26. Mai 1909 (Entsch. Bd. 71 S. 203, 207) ausgesprochen, es liege nicht im Willen der Eisenbahnverwaltung, den Eisenbahnkörper mit privaten dinglichen Rechten zu belasten; sie könne und dürfe eine solche Belastung nicht vornehmen, weil die Wahrnehmung der eisenbahntechnischen und eisenbahnpolizeilichen Interessen nicht durch Privatrechte behindert und eingeschränkt werden dürfe. Diesem Standpunkte gegenüber ist zwar anzuerkennen, daß rechtliche Bedenken gegen eine

dingliche Belastung der dem öffentlichen Verkehr dienenden fiskalischen Grundstücke nur insoweit obwalten können, als die Ausübung des dinglichen Rechtes mit der Zweckbestimmung dieser Grundstücke unvereinbar ist. Es mag auch, im Hinblick auf das vielfach dauernde Bestehen von Niveauüberwegen bei Staatsbahnen auf offener Strecke und insbesondere auf die Belastung des hier fraglichen Überwegs über die Staatsbahn Trier—Hermeskeil in der Zeit von 1886 bis 1906 die Annahme sich vertreten lassen, daß im Jahre 1886 mit Rücksicht auf die damaligen Betriebsverhältnisse und eisenbahntechnischen Anschauungen, den geringeren Verkehr und das Fehlen der Moselbahn die Bestellung eines dinglichen Wegerechts als mit den Aufgaben der staatlichen Verwaltung verträglich angesehen werden konnte; dafür könnte die von den Klägern überreichte Verfügung der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann—Saarbrücken vom 8. Oktober 1895 verwertet werden, inhalts deren diese Behörde die Einräumung eines Bahnüberganges als Bestellung einer „Grundgerechtigkeit, also eines dinglichen Rechtes“ bezeichnet. Daß aber die Bestellung eines solchen privaten Rechtes zugunsten des Paul H. im Jahre 1886 oder später erfolgt sei, haben die Kläger nicht dargetan. Eine solche Vereinbarung hätte begrifflich außerhalb des Rahmens des Enteignungsverfahrens gelegen. Etwaigen Erklärungen des Unternehmers und der beteiligten Grundbesitzer in den den Planfeststellungsbeschluß vorbereitenden Verhandlungen und in diesem Beschlusse selbst kann, wie oben dargelegt ist, die Bedeutung privatrechtlicher Vereinbarungen nicht beigelegt werden. Das Vorhandensein anderer Vereinbarungen neben dem Enteignungsverfahren ist von den Klägern nicht behauptet.

Unterstellt man aber auch, daß die Bestellung eines Wegerechts als Privatdienstbarkeit durch die Eisenbahnverwaltung erfolgt sei, so muß auch hier dasjenige gelten, was oben hinsichtlich des Inhalts und Umfangs des nach § 14 EntG. dem Grundnachbar eingeräumten, auf öffentlichrechtlicher Grundlage ruhenden Wegerechts ausgeführt ist. Auch der Inhalt der von der Eisenbahnverwaltung etwa geschaffenen privaten Dienstbarkeit hat von vornherein die Beschränkung in sich getragen, daß sie unter auflösender Bedingung nur auf solange eingeräumt werde, als sie mit den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebes vereinbar sein würde. Durch die im Jahre 1906 aus Gründen der

Betriebsicherheit erfolgte Beseitigung des Überganges über den Eisenbahnkörper ist also auch bei Unterstellung des Bestehens einer Privatdienstbarkeit ein Eingriff in das Recht der Kläger nicht erfolgt. Da im vorstehenden die Möglichkeit des Bestehens einer solchen Dienstbarkeit am Eisenbahnkörper an sich anerkannt ist, besteht auch kein Widerspruch der jetzigen Entscheidung mit dem von der Revision in Bezug genommenen Urteile des V. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 21. Juni 1913, Rep. V. 161/13, das eine solche Grundgerechtigkeit am Eisenbahnkörper als geeignete Grundlage für den dort geltend gemachten Anspruch auf Benutzung eines Überganges erachtete.

Hiernach bleibt nur noch zu erörtern, ob der Entschädigungsanspruch der Kläger aus einem zwischen dem Eisenbahnfiskus und Paul H. zustande gekommenen schuldrechtlichen Vertrag über die Benutzung des Überganges hergeleitet werden kann. Die rechtliche Möglichkeit einer solchen Grundlage des Klagenspruchs muß zugegeben werden. Nach dem auf dem Gebiete des Privatrechts auch für den Fiskus geltenden Grundsatz der Vertragsfreiheit ist es nicht ausgeschlossen, daß der Fiskus sich gegenüber dem Rechtsvorgänger der Kläger schuldrechtlich verpflichtet hat, dafür einzustehen, daß dieser, mag ihm gegenüber der Eisenbahnübergang als eine wirkliche Grundgerechtigkeit oder nur als ein tatsächlich bestehender Zustand geschaffen worden sein, jedenfalls die immerwährende tatsächliche Benutzung des Überganges habe, oder, falls seine Beseitigung notwendig werden sollte, für den hierdurch ihm erwachsenden Nachteil vom Fiskus besonders entschädigt werden sollte. Ein dahingehender, wenn auch nur stillschweigend erklärter Wille der Beteiligten könnte insbesondere vielleicht dann als vorhanden angesehen werden, wenn der Rechtsvorgänger der Kläger gegen den Fiskus bei Erbauung der Bahn wegen der durch die Zerschneidung seines Grundbesitzes eintretenden Verkehrserschwerung Entschädigungsansprüche erhoben hätte, diese dann aber auf Ersuchen des Fiskus deshalb hätte fallen lassen, weil die Eisenbahnverwaltung den früheren Zustand annähernd durch Schaffung des Überganges wieder hergestellt hätte. Denn es erscheint ausgeschlossen, daß Paul H. den Willen gehabt hätte, die erheblichen Vorteile seiner bisherigen Verkehrsfreiheit, wenn ihre Beseitigung auch erst in einem späteren, noch ungewissen Zeitpunkte erfolgen sollte,

ohne Entschädigung dem Gemeinwohle zu opfern, und es ist auch nicht anzunehmen, daß die fiskalische Behörde ihm ein solches Opfer zumutete, zumal dann nicht, wenn sie — irrtümlich oder nicht — annahm, sie habe dem Paul H. eine vom Rechte geschützte dauernde Wegerechtigkeit am Bahnkörper eingeräumt. In diesem Falle würden die aus einem solchen Garantievertrag entstandenen Rechte nicht ohne weiteres mit dem Übergange der Grundstücke auf den Besignachfolger, sondern nur auf die allgemeinen Rechtsnachfolger des H. übergegangen sein, zu denen inhalts der Enteignungsakten außer den Klägern auch noch Friedrich Karl H. und Peter Joseph H. gehören.

Es kann hier aber dahingestellt bleiben, ob, nachdem Friedrich Karl H. wegen Wirtschafterschwernis eine Entschädigung von 10 000 *M* schon erhalten hat, die Kläger, die jetzt für sich eine besondere Entschädigung von mindestens 8000 *M* beanspruchen, diesen Anspruch ohne Beziehung ihrer Miterben geltend machen dürfen. Denn der Abschluß eines derartigen schuldrechtlichen Vertrags ist in den Vorinstanzen von den Klägern nicht behauptet worden. Daß ein solcher Garantievertrag ohne weiteres als Bestandteil einer auf Schaffung einer Grundgerechtigkeit gerichteten Vereinbarung anzusehen wäre, ist nicht zuzugeben; die letztere kann vielmehr neben einem, aber auch ohne einen solchen Garantievertrag bestehen. Schon deshalb ist auch die Bezugnahme der Revision auf die Vorschrift des § 140 B.G.B. verfehlt, die ohnehin auf die vor 1900 geschlossenen Verträge unmittelbar nicht anzuwenden ist.“ . . .