

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.
Jg. 46, 1902, S. 630 - 631

Pr.Gesetz vom 3. November 1838. Haftung des
Eisenbahnfiskus für Unglücksfälle auf Neben-
(Anschluß-) Bahnen. Auslegung des Gesetzes vom 28.
Juli 1892 über Kleinbahnen.

*Digitale Bibliothek des
Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte*
2010-09-05T15:29:20Z

Gemeindeorgane nicht wieder abzuändernde Pläne vorliegen, welche dann entscheidend sein müssen. Weiter auf das Maß der erforderlichen Bestimmtheit und Spezialität des Willens der Gemeinde einzugehen, bietet der vorliegende Fall keinen Anlaß. Festgestellt ist nun vom Berufungsrichter,

daß es sich um eine noch nicht regulirte Straße handelt, und daß ein Wille der Gemeinde, die Straße trotzdem den Anbauenden gegenüber gleich einer regulirten gelten zu lassen, nicht vorliegt. Es fragt sich, ob diese Annahmen auf eine Gesetzesverletzung zurückzuführen sind. (Das wird in längerer Ausführung verneint.)

Auch für den vorliegenden Fall sind daher die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des im Urtheile des R.G. vom 16. Oktober 1900 i. S. Eberswalde gegen R. als zutreffend anerkannten Grundsatzes gegeben, daß, wer an einer noch nicht regulirten Straße ein Haus errichtet oder erwirbt, nicht auf die Fortdauer des bestehenden Zustandes rechnen kann, sondern im Gegentheil auf Veränderungen im Niveau gefaßt sein muß, welche auf die Benutzung seines Grundstücks nachtheilig einwirken. Es kann auch nicht zugegeben werden, daß eine Erhöhung in dem Maße von etwa 0,80 m über alle Voraussicht hinausgegangen wäre. Fehlt es aber an dem Willen der Gemeinde, den Vorbesitzern des Klägers ein Recht von einem solchen Umfang einzuräumen, daß eine Aenderung des Niveaus eine Verletzung desselben darstellen würde, so bedarf es nicht der Prüfung, ob die Annahme des Berufungsgerichts, daß es auch an einem Erwerbswillen der Vorbesitzer mangle und hierdurch die Entstehung des Rechtes ausgeschlossen werde, als zutreffend erscheint. — — —

Nr. 33.

Pr. Gesetz vom 3. November 1838. Haftung des Eisenbahnfiskus für Unglücksfälle auf Neben- (Anschluß-) Bahnen. Auslegung des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen.

(Urtheil des Reichsgerichts (III. Civilsenat) vom 24. Januar 1902 in Sachen des preuß. Eisenbahnfiskus, Beklagten, wider Sch., Kläger. III. 415/1901.)

Die Revision des Beklagten wider das Urtheil des preuß. Oberlandesgerichts in Frankfurt a. M. ist zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsirrtum festgestellt, daß es sich bei der in Rede stehenden Bahnstrecke von dem beklaglichen

Hauptbahnhof in Höchst am Main nach der Fabrik von M., L. & B. daselbst nicht um eine selbständige Eisenbahn, sondern nur um einen unselbständigen Theil der der Rechtsvorgängerin des Beklagten, der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft konzessionirten öffentlichen Bahn, auf welcher letztere das preuß. Ges. vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen (eingeführt in den neu erworbenen Landestheilen durch die preuß. Verordnung vom 19. August 1867) unbestritten Anwendung zu finden hat, handelt, und daß daher die fragliche Strecke (wenn auch nicht für sich allein betrachtet) als Theil des Ganzen dem öffentlichen Verkehre dient. In dieser Feststellung ist weder eine Verletzung des Gesetzes vom 3. November 1838, noch des preuß. Ges. vom 28. Juli 1892 über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen zu finden. Denn diese Bestimmungen über Privatanschlußbahnen finden (abgesehen davon, daß die hier in Rede stehende Bahn schon vor Erlaß dieses Gesetzes betrieben worden ist) nicht auf diejenigen Weise Anwendung, welche integrierende Theile oder Zubehör öffentlicher Bahnen bilden und von diesen auf Grund ihrer Konzessionen angelegt und betrieben werden; diese Weise sind vielmehr, wenn auch zeitweise oder bis zum Hervortreten eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses privaten Zwecken des Eisenbahnunternehmers oder Dritter dienend, den für die Hauptbahn geltenden Normen in allen Beziehungen unterworfen. Es kommen bei dem Ges. vom 28. Juli 1892 hinsichtlich der Privatanschlußbahnen vielmehr nur die Weise in Betracht, welche lediglich den Privat Zwecken ihrer Eigenthümer dienen (vergl. Eger, Kommentar zu dem Ges. vom 28. Juli 1892 S. 505, Vorbemerkung zu Abschnitt II). — Ohne Rechtsverstoß ist ferner der Beklagte als der Betriebsunternehmer im Sinne des Gesetzes angesehen worden. Es folgt dies schon daraus, daß die Konzession zu dem Eisenbahnbetrieb auch bezüglich der fraglichen Strecke nicht etwa der Firma M., L. & B., sondern der Rechtsvorgängerin des Beklagten, der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft, ertheilt worden ist, und daß nach den thatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts der Beklagte den ökonomischen Nutzen des Betriebs der fraglichen Bahnstrecke hat. — Ebensovienig liegt eine Verletzung des § 25 des Ges. vom 3. November 1838 in der Annahme des Berufungsgerichts, daß Beklagter für die Folgen des den beiden klägerischen Pferden zugestoßenen Unglücksfalls haftet. Der ursächliche Zusammenhang des letzteren mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren ist schon