

Gegen dieses Urteil richtet sich der Kassationsantrag des Generalstaatsanwalts, mit dem er Verletzung der §§ 6, 9 des Gesetzes vom 29. April 1950 geltend macht. Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Das Landgericht hatte sich auf den Standpunkt gestellt, daß die zweijährige Verjährungsfrist des § 6 des genannten Gesetzes deshalb nicht Platz greife, weil nach § 9 desselben Gesetzes diese Bestimmungen keine Anwendung zu finden haben, wenn der geltend gemachte Schaden durch eine Einwirkung der im § 906 BGB genannten Art verursacht worden sei; dagegen verjähre ein auf § 906 BGB gegründeter Schadensersatzanspruch gemäß § 853 BGB in drei Jahren, weil Schadensersatzansprüche, die aus rechtmäßigem Handeln des Schädigenden hervorgingen, nicht später verjähren könnten, als Ansprüche auf Grund schuldhaft rechtswidrigen Handelns und weil die dreißigjährige Verjährungsfrist „nach Planungsrecht untragbar“ sei. Der Rechtsauffassung, daß der im gegebenen Fall vorliegende Schaden unter § 906 BGB falle, hat sich das Oberlandesgericht angeschlossen, daraus aber den Schluß gezogen, daß der hierauf beruhende Schadensersatzanspruch erst in dreißig Jahren verjähre, da § 852 BGB nur auf unerlaubte Handlungen anwendbar sei, keinesfalls aber auf „Aufopferungsansprüche“. Diese seien Ansprüche auf Schadloshaltung, die Platz griffen, wenn eine Unterlassungsklage nicht möglich sei, z. B. weil der Eigentümer schädigende Einwirkungen im öffentlichen Interesse dulden müsse. Derartige Ansprüche beruhen nicht auf unerlaubter Handlung, sondern auf Eigentumsschutz und unterlägen daher der Verjährung von dreißig Jahren.

Die Auffassung der Instanzgerichte, der streitige Schadensersatzanspruch könne auf § 906 BGB gestützt werden, ist rechtsirrig. Richtig ist allerdings, daß die frühere Rechtsprechung für Schäden, die aus den in § 906 BGB erwähnten Einwirkungen, also z. B. durch Rauch, Ruß, Gerüche und Erschütterungen entstehen, und den Eigentümer des berührten Grundstückes nicht zur Unterlassungsklage berechneten, eine Ersatzklage zugelassen hat. Es trifft auch zu, daß nach früherer überwiegender Meinung dieser Anspruch nicht vom Verschulden des Eigentümers oder Benutzers der Vorrichtung usw., von der diese Einwirkungen, die sog. Immissionen, ausgingen, abhing, daß er überhaupt nicht als ein eigentlicher Schadensersatzanspruch, sondern als ein „Ausgleich“ dafür betrachtet wurde, daß der Eigentümer des von den Einwirkungen betroffenen Grundstückes einen Teil seiner Eigentumsrechte „aufopferte“.

Es kann auch davon ausgegangen werden, daß § 9 des Gesetzes vom 29. April 1940 über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden — ESSchHG — (RGBl. I S. 691), wonach für die in § 906 BGB erwähnten Einwirkungen nicht Schadensersatz nach § 1 des erwähnten Gesetzes zu leisten sei, auf dieser Rechtsansicht beruht, obwohl in diesem Gesetz keineswegs ausdrücklich ausgesprochen ist, daß die Eisenbahnunternehmer Ersatz für Immissionsschäden etwa auf Grund des § 906 BGB an Stelle des dort ausgeschlossenen Unterlassungsanspruchs zu leisten hätten.

Gleichwohl ist die Auffassung der Instanzgerichte, der etwaige Schadensersatzanspruch des Klägers beruhe nicht auf § 1 ESSchHG, sondern mittelbar auf § 906 BGB, rechtsirrig.

Es soll hier nicht darauf eingegangen werden, ob es überhaupt nach unserer Rechts- und Gesellschaftsauffassung möglich ist, Schadensersatzansprüche wegen Immissionen mittelbar auf § 906 BGB zu stützen, und ob dem nicht entgegensteht, daß eine solche Rechtsmeinung auf einer überholten extremen Anschauung von den Ausschließungsbefugnissen des Grundeigentümers beruht, die, wenn ihm ausnahmsweise, nämlich durch § 906 BGB, die Unterlassungsklage verwehrt war, dies als eine „Aufopferung“ betrachtete, für die man ihm einen über die Grenzen eines Schadensersatzes hinausgehenden Ausgleich gewähren müsse.

Selbst wenn man sonst eine solche Auffassung über Schadensersatzansprüche für Immissionen im Sinne des

§ 906 BGB, oder etwa einige von ihnen noch für vertretbar halten sollte, kann dies jedenfalls nicht für solche Einwirkungen gelten, die von einer normalen Durchführung des Fährbetriebes einer öffentlichen Eisenbahn ausgehen.

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sind für die Durchführung des Wirtschaftsprozesses und damit für die Gesellschaft von so entscheidender Bedeutung, daß es undenkbar ist, den Anliegern ein Verbotrecht gegen irgendwelche von ihrem Fährbetrieb ausgehenden Einwirkungen zuzugestehen, und zwar ganz ohne Rücksicht darauf, ob diese Einwirkungen formell unter § 906 BGB fallen könnten, oder, z. B. weil ihre Wirkung stärker ist als die von Immissionen im üblichen Sinne, nicht von dieser Bestimmung betroffen werden. Die Verpflichtung der Eisenbahn, schädigende Einwirkungen, die ein gewisses Maß überschreiten, zu unterlassen und sonstige schädigende Einwirkungen auf das Mindestmaß zu beschränken, ist vielmehr eine gesellschaftliche, und daher im Aufsichtswege, nicht aber durch Unterlassungsklagen, durchzusetzen. Daher ist z. B. der Grundstückseigentümer nicht befugt, der Eisenbahn die Errichtung von Anlagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, nach § 907 BGB zu verbieten.

Ist aber, wie dargelegt, ein zivilrechtlicher Unterlassungsanspruch des Anliegers gegen die Reichsbahn ohne Rücksicht auf die Bestimmung des § 906 BGB schlechterdings nicht gegeben, so kann ihm auch kein diesen ersetzender „Aufopferungsanspruch“ zustehen.

Für Sachbeschädigungen, die durch die Eisenbahn verursacht worden sind, besteht vielmehr ein Schadensersatzanspruch nur nach § 1 des Gesetzes vom 29. April 1940 oder, wenn die Eisenbahn den Schaden verschuldet hat oder dabei für ein Verschulden ihrer Arbeiter oder Angestellten haftet, gemäß § 823 Abs. 1 möglicherweise auch Abs. 2 BGB, gegebenenfalls in Verbindung mit § 831 BGB.

Im ersten Falle beträgt die Verjährungsfrist gemäß § 6 des ESSchHG zwei Jahre, im zweiten Fall gemäß § 852 BGB drei Jahre.

Die zweijährige Verjährungsfrist des § 6 ESSchHG ist allerdings gehemmt, solange zwischen dem Ersatzpflichtigen und Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadensersatz schweben, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Diese Weigerung ist spätestens im Zeitpunkt der Einreichung der Klage im Vorprozesse, d. h. am 6. August 1948, eingetreten; denn wenn sich die Reichsbahn wegen eines Betrages von 3000 DM verklagen ließ, und ihn, wie der Verlauf des Vorprozesses zeigt, auch dem Grunde nach streitig machte, so ergibt sich daraus, daß sie sich weigerte, weitergehende Forderungen, wie sie im jetzigen Verfahren geltend gemacht wurden, zu befriedigen.

Es bestehen auch keine Gründe, die den Eintritt der Verjährung nach § 852 BGB verhindern. Allerdings hat der Kläger schon im Vorprozeß erklärt, zu höheren Ansprüchen befugt zu sein. Daraus entstand aber für die Verklagte keine Verpflichtung, auf diese höheren Ansprüche einzugehen, insbesondere eine negative Feststellungsklage zu erheben. Ebenso wenig kann daraus, daß der Kläger — möglicherweise auf Anraten des Gerichts — der Verklagten einen Vergleich über den Gesamtbetrag seiner Ansprüche vorschlug, geschlossen werden, daß die Verklagte auf die Einrede der Verjährung für die damals nicht streitbefangenen Ansprüche verzichtet hätte; ganz abgesehen davon, daß sie das Vergleichsangebot des Klägers abgelehnt hat. Es kann bei dieser Sachlage unerörtert bleiben, ob, gegebenenfalls in welchen Fällen, und in welchem Umfange ein Verzicht auf die Einrede der Verjährung überhaupt möglich ist (§ 225 BGB).

Keinesfalls ist die Verjährung durch arglistiges Verhalten der Verklagten herbeigeführt worden.

Die Verjährung muß also beachtet werden. Infolgedessen war auf den Kassationsantrag das angefochtene Urteil des Oberlandesgerichts E. dahin abzuändern, daß die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts E. vom 8. Januar 1952 zurückgewiesen wird.