

Beilage III zum Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern vom Jahre 1884.*

Erkenntniß des Gerichtshofes für Kompetenz-Konflikte in Sachen des Lohnkutschers Georg Dietrich von München gegen die Stadtgemeinde München und die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft wegen Entschädigung, hier den bejahenden Kompetenz-Konflikt zwischen dem k. Landgerichte München I und der k. Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, betreffend.

Im Namen Seiner Majestät des Königs von Bayern

erkennt der Gerichtshof für Kompetenz-Konflikte in Sachen des Lohnkutschers Georg Dietrich von München gegen die Stadtgemeinde München und die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft wegen Entschädigung, hier den bejahenden Kompetenz-Konflikt zwischen dem k. Landgerichte München I und der k. Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, betreffend, zu Recht:

daß in vorwürfiger Sache die Gerichte zuständig seien.

Gründe:

Am 28. Februar 1882 brach das einer Droschke vorgespannte Pferd des Lohnkutschers Georg Dietrich in München einen Fuß an der sogenannten Fessel in Folge eines Sturzes, welcher dadurch herbeigeführt wurde, daß das Thier bei dem Umwenden der Droschke vor dem k. Hoftheater mit dem Griffe des am rechten Hinterfuße angebrachten Eisens in der Rinne der nächst dem Trottoir der Maximilianstraße hinlaufenden Trambahn-Schiene hängen blieb.

Obgleich durch thierärztliche Behandlung ein Anheilen des gebrochenen Knochens erzielt wurde, war das Pferd nach dem erlittenen Unfälle für seinen früheren Dienst nicht mehr geeignet.

Für den durch die Verletzung des Pferdes hervorgerufenen Schaden, bestehend in der Werthsminderung desselben und dem durch die Unbrauchbarkeit des Pferdes veranlaßten Verdienstentgange, erachtet Georg Dietrich die Stadtgemeinde München, sowie die Trambahn-Gesellschaft als solidarisch haftbar.

* Beilage III ausgegeben zu München den 28. Juni 1884.



Dietrich erhob deshalb gegen dieselben eine Klage vor dem k. Landgerichte München I und suchte den geltend gemachten Schadenersatzanspruch, indem er den beiden Beklagten ein Verschulden zur Last legte, unter Bezugnahme auf §. 366 Ziff. 9 des Reichs-Straf-Gesetzbuches und nach Anleitung des sogenannten Aquilischen Gesetzes zu begründen.

Zur Rechtfertigung der Aquilischen Klage wurde hervorgehoben, daß die an sich zu einer Verletzung des klägerischen Pferdes nicht berechtigten Beklagten auf einer zum gemeinen Gebrauche bestimmten Straße trotzdem, daß ihnen die Gefährlichkeit der bestehenden Schienenkonstruktion für den Wagenverkehr mit Pferden nicht verborgen war oder — bei entsprechender Aufmerksamkeit — nicht verborgen sein konnte, durch das Anbringen der fraglichen Schienen, sohin durch eine positive Handlung, die Beschädigung des Klägers verursacht haben.

Zugleich ist die Bemerkung beigelegt worden, daß die Beklagten sich auf die mit der Trambahnanlage in Beziehung stehende allerhöchste Concessionsurkunde, sowie auf den Umstand, daß die Anlage den polizeilichen Vorschriften gemäß zur Ausführung kam, der Entschädigungsklage gegenüber mit Erfolg nicht berufen könnten.

Im Laufe der von dem k. Landgerichte München I stattgehabten mündlichen Verhandlung über die Klage bestritten die Vertreter der Beklagten, indem sie vor Allem den §. 366 Ziff. 9 des Reichs-Straf-Gesetzbuches als hieher unzutreffend bezeichneten, auch das Vorhandensein der die Aquilische Klage bedingenden Voraussetzungen, und es wendete insonderheit der Anwalt des Stadtmagistrates München ein, daß der letztere in Ansehung der Unterhaltung der Straßen lediglich der Beaufsichtigung seitens der Verwaltungsbehörden unterstellt sei, daß er wegen Vernachlässigung dieser seiner Pflicht jedenfalls erst nach deren kompetenzgemäßer Feststellung durch die vorgesetzten Behörden civilrechtlich belangt werden könne, daß ferner Kläger so wenig wie das Publikum überhaupt einen civilrechtlich verfolgbaren Anspruch auf Benützung der Straßen habe, demnach auch ein Recht des Klägers durch Anlage des bezeichneten Schienengeleises nicht verletzt erscheine.

Sodann wurde aus den bezüglichen Akten festgestellt, daß die Konstruktionspläne für die berührte Trambahnlinie und namentlich die Konstruktion der Schienen im Voraus den staatlichen Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorgelegt worden sind, daß erst nach erfolgter Genehmigung durch die k. Staatsministerien des Innern und des Aeußern der Bau

bethätigt wurde, und daß der Eröffnung der Trambahnlinie selbst eine nach eingehender Prüfung ertheilte Gutheißung von Seiten der Staatsbehörde vorausging.

Der Vertreter der Aktien-Gesellschaft führte in der Schlußverhandlung vor dem erwähnten Prozeßgerichte noch an: -

Die Möglichkeit des Hängenbleibens eines Hufeisens in der Schienenrinne eines Trambahngeleises sei zwar aus den ähnlichen Verhältnissen auf den Wegübergängen von Eisenbahnen schon bekannt gewesen; es sei jedoch die Ausschließung solcher Möglichkeit ein technisch nicht zu verwirklichendes Problem.

Uebrigens habe die beklagte Gesellschaft eine größere, jene Möglichkeit erheblich verringernde Rinnenweite projektirt gehabt, der Stadtmagistrat habe sie aber mit Rücksicht auf die Klagen der Fuhrwerksbesitzer zur Anwendung der engeren Rinne angehalten.

Durch landgerichtliches Urtheil vom 19. Dezember 1883 wurde die Klage des Lohnkutschers Dietrich gegen die Stadtgemeinde München als unbegründet abgewiesen, dagegen die mitbeklagte Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft unter Ermäßigung der beanspruchten Erfahöhe zur Entschädigung des Klägers verurtheilt.

In den Entscheidungsgründen zu dem landgerichtlichen Urtheile wird auf Art. 38 der Gemeinde-Ordnung hingewiesen, welchem zufolge die Stadtgemeinde die allgemeinen Verkehrsinteressen innerhalb ihres Wirkungskreises durch entsprechende Unterhaltung der städtischen Straßen zu wahren habe, wobei Existenz und Umfang dieser öffentlichen Verpflichtung unter Umständen der Beurtheilung des Verwaltungsgerichtshofes unterliege und die Abhilfe bei Vernachlässigung derselben durch Einschreiten der vorgesetzten Verwaltungsstellen erfolge, und wird hieraus die Folgerung abgeleitet, daß der Stadtmagistrat in der gedachten Angelegenheit und insonderheit bei dem mit der Trambahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage keineswegs bloß als Vertreter der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als juristischer Person einen Akt der Vermögensverwaltung, eine privatrechtliche Vermietung des Straßengrundes bethätigt, sondern als öffentliche Behörde gehandelt habe, indem der Magistrat im Interesse des öffentlichen Verkehrs eine gemeinnützige Anstalt in das Leben rufen wollte, eine dem Gebiete des öffentlichen Rechtes angehörige Gemeindeangelegenheit besorgte, zu diesem Zwecke aber nicht einfach den Betrieb der Bahn durch die Gesellschaft gestattete, sondern zugleich eine für die Art und Weise desselben maßgebende Thätigkeit entwickelte.

Die landgerichtlichen Entscheidungsgründe wenden sich sodann, nachdem sie die Bezugnahme auf §. 366 Ziff. 9 des Reichs-Straf-Gesetz-Buches für eine verfehlte erklärt hatten, zur Prüfung der Erfordernisse der gegen die beiden Verklagten gerichteten Aquilischen Klage und schreiben der mitbeklagten Aktien-Gesellschaft ein Verschulden, nämlich eine Fahrlässigkeit zu, welche die Zurechnung der entstandenen Beschädigung rechtfertige.

Es wird hiebei im Allgemeinen als richtig zugegeben, daß nach dem dermaligen Stande der Technik brauchbare Trambahngelise nicht hergestellt werden können, ohne entweder durch die in den Boden versenkte Rinne die Gefahr des Einklemmens von Hufeisen zu begründen oder durch Emporragen des Schienenkopfes über das Straßen-Niveau den Verkehr mit Wagen auf der Straße in einer unerträglichen Weise zu behindern.

Das Landgericht spricht jedoch die Ansicht aus, daß, je mehr die Gefährlichkeit einer Betriebsanlage eine inhärente und unvermeidliche sei, derjenige, welcher die Anlage mache, für den durch sie verursachten Schaden als einen von ihm verschuldeten einzustehen habe.

Das Verschulden ergebe sich daher schon aus der Durchführung der gefährlichen Betriebsanlage an sich, ohne daß es weiter darauf ankomme, ob nicht die Art und Weise der Anlage ein Verschulden in sich schließe. Indessen wird auch in letzterer Hinsicht die genannte Aktiengesellschaft nicht für vorwurfsfrei erklärt.

Die Verantwortlichkeit dafür, Schienen von einer in der gedachten Hinsicht erhöhten Gefährlichkeit in Anwendung gebracht zu haben, könne die Gesellschaft nicht von sich ablehnen und sie werde auch durch die Genehmigung der Betriebsanlage von Seiten der Staatsbehörden vor einer Haftung nicht geschützt.

Insoweit die Klage ihre Richtung gegen die genannte Stadtgemeinde genommen hat, geben die Gründe des landgerichtlichen Urtheils folgende Auffassung kund:

Wie bereits ausgeführt worden sei, habe der Stadtmagistrat bei Bewilligung der Bahnanlage als Behörde gehandelt.

Es sei deshalb vor Allem zu untersuchen, ob über eine etwa Seitens des Stadtmagistrates hiebei begangene Fahrlässigkeit ohne Weiteres die Gerichte zu befinden hätten, oder ob die von einer Behörde bei Wahrnehmung ihres Amtes begangene Fahrlässigkeit vorläufig nur von der vorgesetzten Verwaltungsbehörde, beziehungsweise vom Verwaltungsgerichtshofe festgestellt werden könne.

Zur Stellung einer derartigen Vorfrage wäre aber bloß dann Anlaß gegeben, wenn die Möglichkeit vorliege, daß die Handlung der Behörde, aus welcher ein Klagerecht gegen das Staatsärar oder die Gemeinde abgeleitet werden wolle, eine den Befugnissen und Pflichten dieser Behörde entsprechende gewesen sei, und wenn daher die oberen Administrativbehörden, welche allerdings zunächst über Beobachtung der dienstlichen Pflichten oder Ueberschreitung der amtlichen Befugnisse zu entscheiden hätten, in der That eine in dieses Gebiet fallende Vorfrage ihrer Entscheidung unterbreitet sehen.

Hievon könne jedoch hier keine Rede sein, weil es sich nicht um eine Verletzung amtlicher Pflichten, sondern um Außerachtlassung der jeden vernünftigen Menschen zur Pflicht gemachten Vorsicht handle und eine solche Fahrlässigkeit auch nicht die amtliche Prerogative einer Behörde bilden könne.

In einem derartigen Falle komme die sonst zu verneinende Möglichkeit, daß der Richter die Berechtigung einer Administrativverfügung prüfen dürfe, für das urtheilende Gericht von vorne herein gar nicht in Frage.

Bei Prüfung der Frage nun, ob sich der Stadtmagistrat bei Bewilligung der bezeichneten Trambahn einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe, ergebe sich, daß solche zu verneinen sei, insonderheit mit Rücksicht auf den Umstand, daß demselben die Unfälle, welche Schienenrinnen durch Einklemmen von Hufeisen hervorzurufen vermögen, unbekannt geblieben seien und daß die Techniker der Stadtgemeinde über die Gefährlichkeit der angewendeten engeren Schienenrinnen für Pferde sich, ohne daß ihnen hieraus ein Vorwurf zu machen wäre, nicht klar sein konnten.

Nach Partei-Erklärung ist das landgerichtliche Urtheil vom 19. Dezember 1883 am 31. Dezember jenes Jahres zugestellt worden.

Gegen dasselbe legte der klägerische Vertreter, insoweit es die Stadtgemeinde München betrifft, ebenso der Vertreter der mitbeklagten Aktiengesellschaft wegen deren Verurtheilung Berufung ein, während der Vertreter der Stadtgemeinde, weil er eine Justizsache nicht hiefür vorliegend erachte, sich der klägerischen Berufung anschließen zu wollen erklärte.

Ehe indessen die Verhandlung über die eingelegten Berufungen vor dem k. Oberlandesgerichte München stattfand, gab die k. Regierung von Oberbayern, Kammer des



Innern, eine am 11. März 1884 bei dem Berufungsgerichte eingekommene schriftliche Erklärung dahin ab, daß sie den Rechtsweg in der vorliegenden Sache für unzulässig erachte.

Bei der Begründung dieser Erklärung wies die genannte Verwaltungsstelle darauf hin, daß das k. Landgericht München I in das Bereich seiner Zuständigkeit die Frage gezogen habe:

- a) ob in der Anwendung einer von der zuständigen Bahnpolizeistelle für eine bestimmte Bahnstrecke genehmigten und genau nach der Genehmigung ausgeführten Schienen-Konstruktion eine Fahrlässigkeit liege, und
- b) ob dem polizeilichen und beziehungsweise administrativen Akt der Genehmigung der Schienen-Konstruktion eine Fahrlässigkeit anhafte.

Die Würdigung hierüber ist nach Ansicht der k. Regierung von Oberbayern der Zuständigkeit des Richters entrückt, weil über die Frage, ob der Zustand einer Straße durch Verschulden einer öffentlichen Behörde nicht der vorschriftsmäßige ist, ein Gericht zu erkennen niemals befugt erscheine.

Der Kompetenz-Konflikt wurde vorschriftsgemäß instruiert.

Denkschriften wurden eingereicht von Seiten des klägerischen Vertreters mit dem Antrage, die Gerichte für Entscheidung der Sache als zuständig zu erklären, ferner von Seiten des Anwaltes der Stadtgemeinde, welcher sich zu diesem Behufe ein zu den Akten vorgelegtes und von dem k. Universitätsprofessor Dr. Seydel in München verfaßtes Rechtsgutachten aneignete.

Dieses Gutachten gelangt insonderheit zu dem Ergebnisse, daß über die Frage, ob der Zustand einer Straße durch Verschulden einer öffentlichen Behörde nicht der vorschriftsmäßige ist, ein Gericht niemals erkennen darf.

Die k. Regierung von Oberbayern gab am 7. April 1884 die weitere Erklärung ab, daß sie sich gleichfalls diesem von dem Stadtmagistrate München erhaltenen Rechtsgutachten anschließe und von Einreichung einer besonderen Denkschrift absehe.

Nach Aufruf der Sache in der öffentlichen Sitzung vom 31. Mai 1884, in welcher für den Kläger ungeachtet richterlicher Ladung kein Vertreter, für die Stadtgemeinde München aber der k. Advokat von Schultes und für die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft der k. Advokat Kiegel erschienen war, trug der ernannte Berichterstatter über die bisherigen Verhandlungen vor.

Nachdem die vom Rechtsanwalte Danzer für Lohnkutscher Dietrich eingereichte Denkschrift verlesen worden war, der k. Advokat von Schultes den in seiner Denkschrift gestellten Antrag wiederholt und motivirt und der k. Advokat Kiegel sich dem Antrage des k. Advokaten von Schultes angeschlossen und seine Gründe hiefür ausgeführt hatte, stellte der k. Oberstaatsanwalt unter näherer Begründung den Antrag, auszusprechen,

daß in dieser Sache die Gerichte zuständig seien.

Diesem Antrage war auch stattzugeben.

Kläger gründet den erhobenen Anspruch auf Schadenersatz auf die Behauptung, daß am 28. Februar 1882 sein einer Droschke vorgespanntes Pferd den rechten hintern Fuß in Folge eines Sturzes gebrochen habe, welcher dadurch herbeigeführt worden sei, daß das Thier bei dem Ummenden der Droschke vor dem k. Hoftheater dahier mit dem Griffe des am rechten Hinterfuße angebrachten Eisens in der Rinne der in der Maximiliansstraße befindlichen Trambahnschienen hängen blieb, und daß die Beklagten diese Beschädigung dadurch schuldhafter Weise verursacht haben, daß Schienen, deren Gefährlichkeit für Pferde den Beklagten nicht verborgen gewesen sei oder bei entsprechender Aufmerksamkeit nicht habe verborgen sein können, auf einer im Eigenthum der Stadtgemeinde München befindlichen, zum gemeinen Gebrauche bestimmten Straße von der Münchner-Trambahn-Gesellschaft mit Zustimmung des Stadtmagistrates angebracht worden seien, beziehungsweise deren Anbringung von dem Stadtmagistrate München veranlaßt worden sei.

Der Anspruch, welcher hienach von dem Kläger geltend gemacht wird, ist ein aus der lex Aquilia — cod. civ. p. IV. c. 16 §. 6 — entsprungener civilrechtlicher Anspruch, und daß hierüber zu entscheiden die Gerichte zuständig seien, kann keinem begründeten Bedenken unterliegen.

Von Seite der k. Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, wird der Rechtsweg in vorwürflicher Sache für unzulässig erachtet, weil die Würdigung der Fragen:

- a) ob in der Anwendung einer von der zuständigen Bahnpolizeistelle für eine bestimmte Bahnstrecke genehmigten und genau nach der Genehmigung ausgeführten Schienen-Konstruktion eine Fahrlässigkeit liege,
- b) ob dem polizeilichen und beziehungsweise administrativen Akte der Genehmigung der Schienen-Konstruktion eine Fahrlässigkeit anhafte,

der Zuständigkeit der Gerichte entrückt sei, indem über die Frage, ob der Zustand einer Straße durch Verschulden einer öffentlichen Behörde nicht der vorschriftsmäßige sei, ein Gericht niemals erkennen könne.

Diese Kompetenz-Konflikts-Anregung könnte insoferne berechtigt erscheinen, als das k. Landgericht München I von der Anschauung ausgegangen ist, daß der Stadtmagistrat München in dieser Sache nicht als Vertreter der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als juristische Person, sondern als öffentliche Behörde in Betracht komme, und sich demungeachtet für befugt erachtet hat, über ein dem Stadtmagistrate in dieser Eigenschaft angeblich zur Last liegendes Verschulden zu entscheiden.

Allein diese Anschauung des k. Landgerichts München I ist nicht begründet und die Anregung des Kompetenz-Konfliktes nach der thatsächlichen Grundlage der Klage, welche für die Zuständigkeitsfrage maßgebend ist, nicht gerechtfertigt.

Nach dieser ist darüber, ob dem polizeilichen und beziehungsweise administrativen Akte der Genehmigung der Schienen-Konstruktion eine Fahrlässigkeit anhafte, nicht zu entscheiden, und eben so wenig darüber, ob der Zustand einer Straße durch Verschulden einer öffentlichen Behörde nicht der vorschriftsmäßige sei; es ist auch nicht eine öffentliche Behörde oder ein Beamter wegen einer in amtlicher Eigenschaft begangenen Fahrlässigkeit belangt, sondern eine Privatgesellschaft und die Stadtgemeinde München als Eigenthümerin der Straße, in welcher mit deren Genehmigung das in Frage stehende Schienengeleise angebracht wurde, und zwar sind diese aus dem Grunde belangt, weil sie in einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Straße eine Anlage gemacht haben, deren Gefährlichkeit für das Eigenthum der zur Benützung dieser Straße befugten Personen sie kannten oder doch kennen mußten, und weil durch diese Anlage die in Frage stehende Beschädigung herbeigeführt wurde.

Daß der Stadtmagistrat München in vorwürfiger Sache nur als Vertreter der Stadtgemeinde in Betracht gezogen werden darf, erhellet übrigens abgesehen von dem Inhalte der Klage auch aus dem in der Klage in Bezug genommenen Vertrage vom 25. August 1882, welchen ein Magistratsrath auf Grund eines von dem Stadtmagistrate München ihm erteilten Commissoriums Namens der Stadtgemeinde München mit der Vorstandschaft der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft abgeschlossen hat, und

inhaltlich dessen der Magistrat der Gesellschaft die Benützung der näher bezeichneten Straßen und darunter die Maximiliansstraße zum Baue und Betriebe einer Trambahn gestattete und für die Stadtgemeinde gewisse Prozente der Brutto-Einnahme ausbedung.

Allerdings gehört zu den Voraussetzungen der gestellten actio ex lege Aquilia, daß die von den Beklagten gemachte Anlage eine widerrechtliche sei, und wird beklagterseits behauptet, daß der Charakter der Widerrechtlichkeit dadurch ausgeschlossen sei, daß die Anlage der Trambahn mit Genehmigung der mit der Beaufsichtigung der Straßen und des öffentlichen Verkehrs nach den bestehenden Kompetenz-Bestimmungen betrauten Administrativbehörden vorgenommen wurde; allein hiedurch wird die Kompetenz der Gerichte nicht beseitigt, denn es liegt ein privatrechtliches Verhältniß vor, und die Gerichte konnten und mußten daher ihrer Würdigung auch die Frage unterstellen, ob durch diese Genehmigung das Verschulden der Beklagten ausgeschlossen wird oder nicht.

Auch greift eine solche Entscheidung in keiner Weise in das Gebiet der Administration ein, nachdem sich solche nicht damit befaßt, ob eine Administrativbehörde sich innerhalb ihres amtlichen Wirkungskreises ein Versehen habe zu Schulden kommen lassen, auch nicht, ob die obrigkeitliche Genehmigung zu dem fraglichen Unternehmen hätte verweigert werden sollen oder nicht, sondern nur ob die ertheilte obrigkeitliche Genehmigung geeignet sei, das civilrechtliche Verschulden der Beklagten aufzuheben.

Auch wenn die Administrativ- beziehungsweise Polizeibehörden innerhalb ihres Wirkungskreises vollkommen berechtigt waren, die Herstellung des Trambahngleises in der beanstandeten Konstruktion zu genehmigen, und auf Grund dieser im Interesse des allgemeinen Verkehrs und aus öffentlichen Rücksichten ertheilten Genehmigung die Herstellung desselben erfolgte, ist damit das Bestehen eines Verschuldens und eine civilrechtliche Haftung auf Seite derjenigen, welche eine Privatrechte gefährdende Anlage in einer dem allgemeinen Verkehre dienenden Straße als Straßeneigenthümer beziehungsweise Pferdebahn-Unternehmer angebracht haben, dem Einzelnen gegenüber, dem das Civilgesetz ein Recht auf Schutz seiner Person und seines Eigenthums gegen widerrechtliche Schädenszufügungen gewährt, keineswegs unvereinbar.

Demgemäß war, wie geschehen zu erkennen.

Also geurtheilt und verkündet in öffentlicher Sitzung des Gerichtshofes für Kompetenz-



Konflikte vom 31. Mai 1884, wobei zugegen waren: Präsident Dr. v. Neumayr, die Räte v. Freitag, v. Dirrigl, Dr. v. Langlois, Dr. Medicus, Keindl und Freiherr v. Lautphöus, der k. Oberstaatsanwalt v. Röffner und der k. Sekretär Frauendorfer als Gerichtsschreiber.

Unterschrieben sind:

Dr. von Neumayr.

Frauendorfer.