

Eisbede des D.-Sees öffentliche Wege bilden konnten, bejaht.“ (DWB. 56 S. 364/65.)¹⁾

Keine Privatwege werden zwangsweise nur durch Enteignung in öffentliche Wege verwandelt. Zu einer solchen Enteignung bedarf es ebenso wie bei Geradelegung oder Erweiterung öffentlicher Wege, wenn das dafür in Anspruch genommene Grundeigentum außerhalb der Städte und Dörfer belegen und nicht mit Gebäuden besetzt ist, keiner königlichen Verordnung; es wird vielmehr die Zulässigkeit der Enteignung vom Bezirksausschuß ausgesprochen (§ 3 Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum v. 1874 und § 150 Zust.-Gesetz). Bei Wegen innerhalb der Städte und Dörfer gilt das FUG.

Schließlich gibt es auch beschränkt öffentliche Wege, die dem öffentlichen Verkehr nur zu bestimmten Zeiten und unter bestimmten Voraussetzungen dienen sollen, z. B. nur in Fällen, wenn ein anderer Weg oder überhaupt ein anderes Verkehrsmittel (Brücke, Fähre, Furt) nicht passierbar ist. So DWB. 36 S. 272:

„Wesentlich ist nur, daß diese Voraussetzungen nicht von dem freien Willen eines Dritten abhängen, daß der Dritte — insbesondere der Eigentümer des Wegekörpers — nicht kraft eines Privatrechts am Wege den öffentlichen Verkehr auch beim Eintritt jener Voraussetzungen nach seinem Ermessen verbieten oder verhindern kann. Im übrigen genügt es, daß der Weg kraft öffentlichen Rechts dem öffentlichen Verkehr offensteht, mögen dabei auch zeitliche Beschränkungen oder sonstige objektive Voraussetzungen für die öffentliche Benutzung bestimmt sein. Er ist dann immer ein öffentlicher Weg, über den die Wegpolizeibehörde, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Beschränkungen und Voraussetzungen, zu verfügen hat. Derartig beschränkt öffentliche Wege finden sich vielfach; es sei nur an Wege erinnert, die über Gutshöfe führen und nachts von dem Gutsbesitzer geschlossen werden können, sowie an Wege, die nur dann dem öffentlichen Verkehr freistehen, wenn der gewöhnliche Verkehr überflutet oder sonst unpassierbar ist. Und gerade auch bei öffentlichen Wegen auf Deichen finden sich häufig besondere Beschränkungen, nämlich dahin, daß diese Wege nur zu bestimmten Jahreszeiten oder nur bei Unpassierbarkeit der am Deiche entlang führenden, regelmäßig benutzten Wege oder nur unter sonstigen Voraussetzungen dem öffentlichen Verkehr freistehen. . . . Darauf, ob nach diesen verschiedenartigen Beschränkungen die Benutzung des Weges für den öffentlichen Verkehr eine mehr oder minder häufige sein mag, kann es für die rechtliche Natur des Weges und für die Zulässigkeit solcher einschränkenden Voraussetzungen auch bei öffentlichen Wegen nicht ankommen.“

b) Eigentumsverhältnisse an öffentlichen Wegen und Haftung für Verkehrssicherheit.

Land- und Heerstraßen stehen im Eigentum des Staates (§ 1 II 15 ABN.).

¹⁾ Bei Eiswegen gehört die Absteckung der Winterwege zur Sicherung des Verkehrs wegen offener Stellen im See zur Weggebauaufst (DWB. 56 S. 366).



An den Staatschaulseen ist mit der Unterhaltungs- und Verwaltungspflicht das Eigentum auf die Provinzialverbände übergegangen (§ 18 des preuß. Gesetzes v. 8. Juli 1875).

Gemeindewege dagegen stehen in der Regel im Eigentum meist derjenigen, welchen die Pflicht zu ihrer Beschaffung und Unterhaltung — die Wegebaulast — obliegt und welche daher den öffentlichen Gebrauch des Straßenkörpers rechtlich zu ermöglichen haben. In den Städten sind dies — von lokalen Ausnahmen abgesehen — die Stadtgemeinden als Korporationen. Über die Bedeutung des Eigentums führt das *OB.* 10 S. 200 aus:

„Das privatrechtliche Eigentum oder das sonstige privatrechtliche Verfügungszrecht, auf Grund dessen die Straße dem öffentlichen Verkehr gewidmet wird, treten in ihren rechtlichen Wirkungen so lange und so weit zurück, als die Straße ihrer prinzipiellen Bestimmung, dem öffentlichen Verkehr, dem gemeinen Gebrauch, wie ihn für eine Art der öffentlichen Wege, die Land- und Heerstraßen, der § 7 Tit. 15 T. II *WR.* definiert, nach dem Ermessen der Polizeigewalt zu dienen hat. Soweit diese prinzipielle Bestimmung reicht, entzieht sie die Straße dem bürgerlichen Verkehr weiter nicht. Mit dem tatsächlichen Wegfallen dieser Bestimmung, mit der Erklärung oder Gestattung ihres Aufhörens durch die zuständige Polizeibehörde, der Kassation der öffentlichen Wege, treten die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse am Wegekörper in vollem Umfange in Wirksamkeit, während der Dauer jener Bestimmung aber insoweit, als es mit derselben verträglich ist, so regelmäßig in dem aus dem Eigentum oder dem sonstigen Verfügungszrecht fließenden Rechte zur Nutzung, das, soweit dies neben dem gemeinen Gebrauch möglich ist, in den mannigfachsten Formen des privatrechtlichen Verkehrs ausgeübt wird.“

Über das Eigentum an öffentlichen Gemeindewegen vgl. ferner *RGZ.* 22 S. 304 ff.

„ . . . Daraus, daß die Vermögensfähigkeit der Gemeinden, gewisser größerer kommunaler Verbände (der Kreise und Provinzen) und des Staates gesetzlich anerkannt, und aus dem Zwecke, zu welchem dies geschehen ist, ergibt sich von selbst, daß jeder dieser Verbände der Träger derjenigen Vermögensrechte ist, welche zur Erfüllung seiner öffentlich-rechtlichen Aufgaben bestimmt sind. Die Sorge für den lokalen Verkehr ist der Regel nach Sache der Gemeinden (und Gutsbezirke), und deshalb sind auch diese, je für ihren Bezirk, die Trägerinnen der aus der Bestimmung der Wege für den öffentlichen Verkehr sich ergebenden Vermögensrechte. Den größeren kommunalen Verbänden, deren Aufgabe auf die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der in ihnen vereinigten kleineren kommunalen Einheiten beschränkt ist, wozu der Verkehr innerhalb der einzelnen und zwischen den verschiedenen Gemeindebezirken nicht gehört, stehen nur ausnahmsweise auf Grund besonderer Titel Vermögensrechte an den Wegen zu (Anlegung von Wegen durch diese Verbände, Eigentumsübertragung durch Gesetz z. B. das vom 8. Juli 1875). Das ist auch im allgemeinen unbestrittenen Rechts. So unterscheidet *Dernburg* (*Preuß. Privatrecht* Bd. 1 § 257) unter den öffentlichen, dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Wegen grundsätzlich nur Land- und Heerstraßen einerseits und Gemeindewege andererseits. Daß das den Gemeinden an den Gemeindewegen zustehende Vermögensrecht Eigentum sei, folgt allerdings aus der Zweckbestimmung der Wege nicht notwendig; denkbar ist auch ein den Gemeinden zustehendes Nutzungsrecht für den Verkehr neben dem Eigen-

tum eines anderen an dem Wegekörper. Der Berufsrichter verstößt aber nicht gegen Rechtsnormen, wenn er, dieses letztere als Ausnahmeverhältnis ansehend, aus den auf seinen der Gemeinde festgestellten Besitzhandlungen (Benutzung der Wege für den öffentlichen Verkehr, Bepflanzung und Unterhaltung) eine Vermutung für das Eigentum der Gemeinde, wie sie dem vollständigen Besitzer überhaupt zur Seite steht, herleitet, welche durch Gegenbeweis entkräftet werden müßte . . .“

Über die Haftung des Eigentümers einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße bei Beschädigungen infolge mangelhafter Beschaffenheit oder Instandhaltung des Weges führt das RG. 54 S. 57 ff. aus:

„Das Reichsgericht hat in zahlreichen Fällen eine Haftbarkeit nicht bloß des privaten Eigentümers, sondern auch des Staates oder der Korporation dann als begründet anerkannt, wenn sie in einem Gebäude oder auf einem sonstigen Raume einen „Verkehr für andere eröffnet“ hatten. So ist diesfalls eine Pflicht zur Beleuchtung des Hauses oder Raumes, zur baulichen Instandhaltung, zum Bestreuen von Plätzen und Zugängen bei Glätteis in dem Sinne angenommen worden, daß durch Unterlassung der nötigen Fürsorge eine (privatrechtliche) Haftung für den entstandenen Schaden begründet wird, und namentlich ist des öfteren eine Schadenersatzpflicht des Eigentümers oder Unterhaltungspflichtigen wegen Vernachlässigung der Sorge für die Verkehrssicherheit öffentlicher Straßen und Wege ausgesprochen.

Vgl. z. B. Bolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 4 S. 338; Entsch. des RG. in Zivilf. Bd. 33 S. 225 ff., Bd. 38 S. 220, Bd. 48 S. 297; Seuffert, Archiv Bd. 49 Nr. 76; Jurist. Wochenschr. von 1901 S. 585 Nr. 29, 1902 S. 377 Nr. 60, S. 149 Nr. 93, 94; Jurist. Wochenschrift von 1903 Beil. 1 Nr. 20 S. 9. (Wegen Haftung des Fiskus in Ansehung der öffentlichen Straßen nach preussischem Recht vgl. Entsch. des RG. in Zivilf. Bd. 44 S. 173 ff. mit Bd. 40 S. 296.)

Bei einzelnen dieser Fälle handelte es sich um Verletzung eines bestimmten Polizeigesetzes, so des § 367 Nr. 12, 14 StGB. oder einer örtlichen Polizeivorschrift. Aber auch da, wo ein spezielles Schutzgesetz nicht besteht, kann sich nach Umständen aus der durch die Rechtsordnung gebotenen Rücksichtnahme auf die Interessen der Gesamtheit, auf die allgemeine Wohlfahrt oder den öffentlichen Verkehr eine Verpflichtung ergeben, der die Bedeutung einer gesetzlichen Zwangspflicht zukommt.

Vgl. Lintelmann im Archiv für Bürgerliches Recht Bd. 13 S. 79 ff. Eine Änderung dieser bisherigen Rechtsauffassung ist durch die Normen des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches nicht bedingt, keinesfalls aber in der Richtung, daß danach der Rechtsschutz auf dem fraglichen Gebiet enger einzugrenzen wäre. Im Gegenteil läßt sich aus den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, welche den Besitzer eines Grundstücks für eine von diesem ausgehende Beschädigung haftbar machen — insbesondere § 836 —, der allgemeine Grundsatz entnehmen, daß, entgegen dem prinzipiellen Standpunkte des römischen Rechts, jetzt ein jeder auch für Beschädigung durch seine Sachen insoweit aufkommen solle, als er dieselbe bei billiger Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen hätte verhüten müssen,

vgl. Urteil des erf. Senats vom 30. Okt. 1902 i. S. Br. w. preuß. Domänenfiskus, Rep. VI 208/212 — (RG. 52 Nr. 98), in welcher Entscheidung weiter ausgeführt ist, daß auf Grund des § 823 BGB. eine außerkontraktliche Schadenersatzpflicht auch für rechtswidrige Unterlassungen eintrete.

Es mag zu weit gehen, wenn der Eigentümer eines Grundstücks . . . schon da, wo er „den öffentlichen Verkehr über sein Grundstück duldet“, für verpflichtet erklärt wurde, Vorkehrungen zu treffen, daß das Passieren nicht zu einem gefährlichen werde. Aber immerhin darf gesagt werden, daß derjenige, welcher sein Grundstück zum öffentlichen Verkehr bestimmt und einrichtet, verpflichtet ist, das in einer Weise zu tun, wie es den Anforderungen der Verkehrssicherheit entspricht, daß ihm auch weiterhin eine Fürsorgepflicht in dieser Richtung obliegt, und daß er also, wo er einen Weg dem Publikum zum freien Gemeingebrauch gestellt hat und hierzu unterhält, für den Schaden aufzukommen hat, der durch mangelhafte Instandhaltung oder Nichtbeseitigung von Verkehrshindernissen verursacht wird. Eine privatrechtliche Verantwortlichkeit wird dadurch, daß dem Grundstücksbesitzer die Unterhaltung des Weges als öffentlich-rechtliche Pflicht obliegt, nicht ausgeschlossen. Wird in Vernachlässigung dieser Obliegenheit zugleich diejenige Sorgfalt verabsäumt, welche im Rechtsverkehr nach dem bürgerlichen Gesetz zu beobachten ist, so gehört die daraus erwachsende Haftung dem Gebiete des Privatrechts an, und auf diesem Gebiet können auch die Korporationen des öffentlichen Rechts keine gesonderte Rechtsstellung beanspruchen. Es ist nicht einzusehen, daß eine Gemeinde von der Haftung, die eine Privatperson als Grundstücksbesitzer treffen würde, um deswillen befreit sein sollte, weil das Grundstück ein öffentlicher Weg oder Platz und der Gemeinde verwaltungsrechtlich die Unterhaltung zugewiesen ist.

Allerdings kann weiterhin die grundsätzlich bestehende Fürsorgepflicht nach Art und Maß der anzuwendenden Sorgfalt fraglich werden. Eine allgemeine Regel hierüber, so hinsichtlich der Verpflichtung, öffentliche Wege und Plätze zu beleuchten, bei Glätteis oder Schneeglätte zu bestreuen¹⁾ usw., läßt sich nicht aufstellen; vielmehr bestimmt sich dies beim Mangel einer bestehenden Spezialvorschrift nach den Verhältnissen des Einzelfalles und nach dem Maßstabe der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Dabei kann es auf die Art und den Umfang des an dem betreffenden Ort bestimmungsgemäß stattfindenden Verkehrs, auf die sonstigen örtlichen Verhältnisse, auf die Tunlichkeit und Wirksamkeit von Sicherungsmaßnahmen ankommen.

Vgl. die Urteile des erf. Senats vom 18. Januar 1900 Rep. VI 346/99, v. 25. Nov. 1901, Rep. VI 275/01, vom 4. Jan. 1902, Rep. VI 364/01, in der Jurist. Wochenschr. von 1900 S. 164 Nr. 38, 1902 S. 149 Nr. 93, 94.“

c) Gemeingebrauch an öffentlichen Wegen.

Der Gemeingebrauch ist eine öffentlich-rechtliche Befugnis (ÖBö. 63 S. 306).

Bezüglich der Land- und Heerstraßen bestimmt § 7 II 15 ABG.:

„Der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen ist einem jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet.“

Dies gilt auch für die Gemeindewege (ÖBö. 10 S. 194). Über die Grenzen dieses Verkehrs und das Nichtbestehen eines Rechtes, zur Einlegung von Schienengeleisen in den Straßenkörper zugelassen zu werden, führt das ÖBö. 10 S. 196 aus:

„Der jedem zustehende freie Gebrauch der öffentlichen Wege zum Fortbringen seiner Sachen findet seine Grenze in der Bestimmung der öffentlichen

1) Jetzt gilt hierfür das Gesetz v. 1912.