

20

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : ja

GG Art. 14 Ba, Ch, 19; PrBergG §§ 140, 150, 153

Der Anspruch des Trägers einer öffentlichen Verkehrs-
anlage auf Bergschadensersatz umfaßt die Mehrkosten,
die bei der Errichtung einer neuen Anlage aufgewendet
werden müssen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des
Verkehrs gegen Schäden zu schützen, die der nach der
Offenlegung des Planes für die Anlage weiterbetriebe-
ne Bergbau verursachen würde ("Erstausstattung").

BGH, Urt. v. 20. Dezember 1971 - III ZR 113/69 - OLG Hamm
LG Essen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 113/69

URTEIL

Verkündet am
20. Dezember 1974
Schorm,
Justizobersekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der R [REDACTED] Aktiengesellschaft
in E [REDACTED], vertreten durch den Vorstand, vertreten durch die
B [REDACTED] Aktiengesellschaft H [REDACTED]/Re [REDACTED] in Re [REDACTED]-
[REDACTED], L [REDACTED]strasse [REDACTED], diese vertreten durch die Vor-
standsmitglieder Bergwerksdirektor Dr.jur. Jürgen He [REDACTED]-K [REDACTED]-
[REDACTED] in Re [REDACTED] und Bergwerksdirektor Dr.-Ing. Heiner
W [REDACTED] in Re [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser
vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und Schiff-
fahrtsdirektion in M [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 15. November 1971
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kreft,
Dr. Beyer, Dr. Hubla, Kessler und Dr. Krohn

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Hamm vom 18. April 1969 wird zurückgewie-
sen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Revisions-
rechtszuges.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die klagende Bundesrepublik verlangt von der
R[REDACTED] AG als Rechtsnachfolgerin der früheren
Beklagten, der Ho[REDACTED]-AG Be[REDACTED], unter dem recht-
lichen Gesichtspunkt des Bergschadensersatzes die
Erstattung der Kosten, die sie beim Bau einer Schleu-
se des We[REDACTED]-D[REDACTED]-Kanals für Sicherungsmaßnahmen
gegen bergbaubedingte Bodensenkungen aufgewendet hat.

Dieser im Lande Nordrhein-Westfalen gelegene
und im Eigentum der Klägerin stehende Kanal wurde
auf Grund des Preußischen Gesetzes betreffend die



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos (mobile App)
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 (GS S. 179 ff) - WStrG - etwa ab 1908 mit mehreren Schleusen erbaut. Die wesentlichen Arbeiten wurden nach dem ersten Weltkrieg vorgenommen. Am 1. Juni 1931 wurde der Kanal offiziell eröffnet. Eine der Schleusen wurde im Raume Do [REDACTED] errichtet, die sog. erste Schleuse Do [REDACTED]. Soweit der Kanal Gebiete berührte, in denen Bergbau umging, wurden beim Bau der Schleusen Vorkehrungsmaßnahmen gegen zukünftige Bodensenkungen getroffen. Die dadurch entstandenen höheren Baukosten trug seinerzeit der Preußische Staat, ohne deren Erstattung von den bergbaubetreibenden Unternehmen zu verlangen.

Wegen der Zunahme des Schiffsverkehrs wurde nach dem zweiten Weltkrieg eine sog. zweite Schleuse Do [REDACTED] gebaut. Sie liegt im Einflußbereich von Grubenfeldern der Beklagten, in denen seit geraumer Zeit und auch heute noch Kohle abgebaut wird. Die dadurch hervorgerufenen Bodensenkungen betrugen nach Angaben der ursprünglichen Beklagten, an deren Stelle nunmehr die R [REDACTED] Aktiengesellschaft in E [REDACTED] getreten ist, beispielsweise in den letzten drei Jahren insgesamt 0,5 m. Mit Rücksicht darauf wurden beim Bau der zweiten Schleuse Do [REDACTED] gegen künftig zu erwartende Bodensenkungen Vorbeugungsmaßnahmen eingeplant, die es insgesamt gestatten, Senkungen bis zu 2,5 m ohne bauliche Änderungen an den Schleusenfundamenten aufzufangen.

Vor Beginn der Vorarbeiten für die Schleuse hatte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion der Klägerin in M. mit Schreiben vom 14. Januar 1959 der früheren Beklagten den beabsichtigten Bau der Schleuse mitgeteilt. In dem Schreiben heißt es u.a.:

"Außerdem bitte ich mir mitzuteilen, welche Machtigkeit die abbauwürdigen Flöze unter der 2. Schleuse aufweisen und welche Senkungen durch den Abbau voraussichtlich eintreten werden, damit ich darüber eine Entscheidung herbeiführen kann, ob und ggf. wie große Senkungen voraussichtlich zu Lasten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung berücksichtigt werden sollen."

In einem weiteren Schreiben vom 6. Dezember 1961 teilte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion der Beklagten mit, daß sie nunmehr nach eingehender Prüfung der Rechtsverhältnisse der Auffassung sei, sämtliche durch den Bergbau bedingten vorsorglichen Maßnahmen müßten zu Lasten der Beklagten ausgeführt werden als Bergschadensersatzleistung zur Beseitigung der dem Bauwerk drohenden Gefahr der Senkung, in der ein Bergschaden zu erblicken sei.

In den von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion für das Planfeststellungsverfahren über den Bau der Schleuse eingereichten Plänen war zunächst die Bestimmung vorgesehen, die Kosten der durch den Bergbau verursachten zusätzlichen Maßnahmen trage die Bergbau betreibende Bergwerksgesellschaft. Auf Beanstandung der früheren Beklagten hin wurde diese Bestimmung gestrichen. Im Planfeststellungsbeschluss vom

24. November 1966 in seiner durch Beschluß des Regierungspräsidenten in M[REDACTED] vom 9. August 1967 geänderten Fassung wurde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion M[REDACTED] ausdrücklich die Verpflichtung auferlegt, beim Bau der zweiten Schleuse D6[REDACTED] Sicherungsmaßnahmen gegen künftige bergbauliche Einwirkungen zu ergreifen. Der Beschluß enthält keine Bestimmung darüber, ob die Klägerin wegen der ihr dadurch entstehenden Mehrkosten von der Beklagten Ersatz verlangen kann, sondern sagt:

"Ausgenommen von dieser Planfeststellung ist ... eine Regelung über die Kosten der unter Ziff. 2 des Erläuterungsberichtes ... aufgeführten Sicherungsmaßnahmen gegen zu erwartende bergbauliche Einwirkungen."

Ferner ist dort ausgeführt:

"Nachdem der Vertreter der Planfeststellungsbehörde erklärt hatte, daß die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen eine Entscheidung über die Kosten der Sicherungsmaßnahmen gegen zu erwartende bergbauliche Einwirkungen im öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht zuließen und er darüber deshalb nicht entscheiden könne, erklärten sich die Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion mit der Streichung der Kostangaben einverstanden, ohne damit eine Erklärung über bestehende Rechtsansprüche abgeben zu wollen."

Die Klägerin meint, sie könne die von ihr beim Bau der zweiten Schleuse D6[REDACTED] aufgewendeten Mehr-

Kosten für Vorbeugungsmaßnahmen gegen künftige bergbauliche Schadenseinwirkungen von der Beklagten ersetzt verlangen. Sie hat behauptet, die Mehraufwendungen bis zum 31. Dezember 1966 betrügen 1,8 Millionen DM. Insgesamt ergäben sich nach Fertigstellung des Projektes Mehrkosten von etwa 2,2 Millionen DM. Sie hat einen Teilbetrag von 20.000 DM eingeklagt, den sie im einzelnen spezifiziert hat.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, 20.000 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat ausgeführt: Die Klägerin habe die Mehrkosten für Vorbeugungsmaßnahmen gegen künftige Bodensenkungen selbst zu tragen. Das ergebe sich aus § 12 WStrG, das als wasserrechtliches Sondergesetz dem älteren Allgemeinen Berggesetz vorgehe. Dies gelte auch für die Anlage der zweiten Schleuse Dorsten, die von vornherein mit eingeplant gewesen sei. Wenn man das genannte Gesetz nicht für anwendbar halte, sei auch nach dem Allgemeinen Berggesetz ein Anspruch der Klägerin nicht gegeben. Dieses gewähre nämlich keinen Anspruch auf Kostenersatz für die Erstaussstattung einer neuen Verkehrsanlage mit Bergschädensicherungen. Die Klägerin sei nach öffentlichem Recht als Unternehmer der Anlage zur Herstellung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen verpflichtet. Aus der Baulast folge aber grundsätzlich auch die Kostenlast. Eine Abwälzung auf die Beklagte entgegen der Rechtskraft im Planfeststellungsverfahren müsse daher ausscheiden. Die Klägerin könne ferner deshalb nicht im vollen Umfange ihre Mehraufwendungen ersetzt verlan-

gen, weil im Bereich der zweiten Schleuse D₀ [REDACTED] auch alter Abbau vorliege, dessen zukünftige Einwirkungen auf die Schleuse ebenso Sicherungsmaßnahmen nötig mache wie die des neuen Abbaus und für dessen Folgen die Beklagte nicht einzustehen habe.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit ihrer Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Dem Landgericht und dem Berufungsgericht ist dahin zu folgen, daß die Klägerin nicht auf Grund wasserrechtlicher Bestimmungen verpflichtet ist, die Mehrkosten zu tragen, die durch die baulichen Vorbeugungsmaßnahmen gegen die bergbaubedingten Bodensenkungen entstanden sind.

1. § 12 des Preußischen Wasserstraßengesetzes bestimmt:

"Dem Staate liegt bei Durchführung der in diesem Gebiet vorgesehenen Unternehmungen

gen die Herstellung derjenigen Anlagen ob, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, ingleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit sie über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

Wo die Herstellung der Anlagen zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile mit der Ausführung des Bauplans nicht vereinbar oder wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint, ist Schadensersatz zu gewähren. Hat der Grundeigentümer nicht bereits nach geltendem Rechte einen Anspruch auf Entschädigung, so ist der Schaden insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert."

Das Gesetz ist durch das Preußische Wassergesetz vom 7. April 1913 nach dessen § 395 Nr. 8 unberührt geblieben, soweit es besondere, vom Wassergesetz abweichende Vorschriften enthält. Das Wasserhaushaltsgesetz vom 27. Juli 1957 (BGBl I 1110) - WHG - und das Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 22. Mai 1962 (GVBl 235) - LWG - sagen nichts darüber, ob das Wasserstraßengesetz fortgilt. Es braucht nicht untersucht zu werden, ob und wie weit dies der Fall ist. Denn den Bestimmungen seines § 12 läßt sich nicht entnehmen, daß dem Staate Ersatzansprüche genommen werden sollten, die ihm auf Grund anderer Bestimmungen gegen Dritte zustehen. Daß dem Staate nach § 12 Abs. 1 WStrG die Herstellung derjenigen Anlagen obliegt, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung

gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, schließt nicht die Verpflichtung ein, auch die Kosten von Maßnahmen zu tragen, die zum Schutze der Verkehrsanlagen gegen Schädigungen durch Dritte getroffen worden sind. Solche Maßnahmen mögen zwar dem Funktionieren der Wasserstraße und damit letzten Endes dem öffentlichen Interesse dienen. Es fehlen aber wirkliche Anhaltspunkte dafür, der Gesetzgeber habe den Begriff des öffentlichen Interesses derart weit fassen und dem Staat auch die Kosten der Maßnahmen auferlegen wollen, die unmittelbar die Auswirkung von Gefahren verhindern sollen, die durch Dritte verursacht sind, und dem öffentlichen Interesse damit - nur - mittelbar dienen. Zur Zeit des Erlasses des Wasserstraßengesetzes war die Rechtsprechung des Reichsgerichts allgemein anerkannt, nach der der Bergwerksbesitzer sich gegenüber Bergschäden an öffentlichen Verkehrsanstalten grundsätzlich nicht auf den Haftungsausschluß des § 150 Abs. 1 ABG berufen kann. Mit der Übernahme von Kosten für Maßnahmen gegen Bergschäden hätte daher der Staat in erster Linie den Interessen der Bergwerksbesitzer gedient. Wie die Vorinstanzen zutreffend dargelegt haben, das Landgericht unter ausführlicher Verwertung der Gesetzesmaterialien, ist es vielmehr der Sinn des § 12 WStrG, daß Gefahren und Nachteile vermieden werden, die von der Wasserstraße ausgehen, und daß die Betroffenen, falls dies durch zumutbare Maßnahmen nicht erreicht werden kann, eine billige Entschädigung erhalten. Nicht aber betrifft die Bestimmung Gefahren, die der Anlage von dritter Seite drohen. Was die Beklagte in der Revisionsbegründung und in

der in Bezug genommenen Berufungsbegründung dagegen vorbringt, greift nicht durch. Wohl ist davon auszugehen, daß dem Gesetzgeber bei der Schaffung des Wasserstraßengesetzes die Möglichkeit von Bergschäden bewußt war. Daraus, daß er keine Bestimmungen für Fälle der vorliegenden Art getroffen hat, läßt sich aber nicht der Schluß ziehen, den die Beklagte für richtig hält. Auszugehen ist vom Wortlaut der Bestimmung und nach diesem ist die nächstliegende Auslegung, daß lediglich Gefahren und Nachteile vermieden oder unter Umständen durch eine Entschädigung abgegolten werden sollen, die von der Wasserstraße ausgehen.

Eine andere Auslegung ist auch nicht deshalb geboten, weil § 6 WStrG begünstigende Maßnahmen hinsichtlich von Frachten für die schlesische Montanindustrie vorsieht. Daß die Interessen des Bergbaus vom Gesetzgeber überhaupt berücksichtigt wurden, rechtfertigt nicht den von der Beklagten gewünschten Schluß in der hier zu entscheidenden Frage.

Aus den Erwägungen, die zum Em[REDACTED]-Kanal im Bericht der XX. Kommission über den Gesetzentwurf betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen angestellt wurden, läßt sich für die hier zu prüfende Frage ebenfalls nichts Entscheidendes herleiten. Dort war vorgesehen, im Hinblick auf die möglichen Bodensenkungen die Wassertiefe des Kanals und die Tiefe über dem Schleusendrempe[REDACTED] durchschnittlich 1 m größer zu bemessen, den Brücken eine ebenfalls durchschnittlich um 1 m größere Licht-

höhe zu geben, die Schleusen nicht fest nebeneinander, sondern etwa wie Fußstapfen nebeneinander zu legen, endlich die Leinprade in allen im Auftrag liegenden Strecken besonders breit anzulegen, um eine nachträgliche Erhöhung ohne Verbreiterung der Dämme zu ermöglichen. Wenn für die dadurch entstandenen Mehrkosten von den in Betracht kommenden Bergwerksbesitzern seinerzeit kein Ersatz verlangt worden ist, so läßt sich daraus ein hinreichend sicherer Schluß gegen die hier vertretene Auslegung des § 12 WStrG schon deshalb nicht ziehen, weil die näheren Grundlagen jener Überlegungen nicht bekannt sind und die Annahme naheliegt, es habe sich um allgemeine Vorsichtsmaßnahmen gegen geringe Bodensenkungen gehandelt, während hier eine spezielle Maßnahme vorliegt, die Schäden durch weit- aus stärkere, auf den Bergbau der Beklagten zurückzuführende Senkungen vermeiden soll.

Wenn bisher in ähnlichen Fällen der Staat von den Bergwerksbesitzern die Erstattung von Kosten nicht verlangt hat, so läßt sich daraus für die Beklagte ebenfalls nichts herleiten. Selbst wenn eine solche Übung bestanden hätte, so wäre damit nicht dargetan, daß sich hier entgegen der noch zu behandelnden Rechtsprechung des Reichsgerichts eine von allen als verbindlich angesehene Rechtsauffassung gebildet hätte.

2. Etwas anderes läßt sich auch den Bestimmungen des § 156 des Preußischen Wassergesetzes, des § 51 Abs. 2 WHG und des § 63 Abs. 1 Ziffer 1 LWG nicht entnehmen. Nach § 156 Abs. 1 PrWG liegt dem

Unternehmer des Ausbaus die Herstellung derjenigen Einrichtungen ob, die zur Sicherung von Grundstücken und Anlagen gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, wenn solche Einrichtungen mit dem Unternehmen vereinbar und wirtschaftlich gerechtfertigt sind; er hat auch die im öffentlichen Interesse erforderlichen Einrichtungen zu treffen. Nach § 63 Abs. 1 Nr. 1 LWG kann der Unternehmer des Ausbaus verpflichtet werden, Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, die zum Wohle der Allgemeinheit infolge des Ausbaus erforderlich sind. Keine der beiden Bestimmungen befaßt sich mit Erstattungsansprüchen gegen Dritte oder schließt diese gar aus. Im Gegenteil bestimmt § 126 Abs. 1 PrWG für den Fall der ausbaubedingten Änderung an öffentlichen Wegen und Brücken, daß der Wege- oder Brückenunterhaltungspflichtige, unbeschadet auf besonderem Titel beruhender Verpflichtungen, zu den Kosten soviel beizutragen hat, als ihm durch die Änderung Kosten erspart werden, die er sonst zur Erfüllung seiner Unterhaltungspflicht hätte aufwenden müssen. Für diesen Fall wird also ausdrücklich gesagt, daß die Verpflichtungen Dritter nicht vermindert werden.

Nach § 31 Abs. 2 WHG sind im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren Art und Ausmaß der Ausbaumaßnahmen und die Einrichtungen, die im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, festzustellen, sowie der Ausgleich von Schäden anzuordnen. Auch hier ist von einem Ausschluß von Erstattungsan-

sprüchen, insbesondere von solchen bürgerlich-rechtlicher Art, wie es der Anspruch auf Ersatz des Bergschadens ist, nicht die Rede. Mit den auszugleichenden Schäden sind diejenigen gemeint, die durch den Ausbau verursacht werden und deren Ausgleich dem Unternehmer obliegt (Sieder/Zeitler WHG § 31 Rdn. 60; Gieseke/Wiedemann WHG § 31 Rdn. 10, § 8 Rdn. 10; vgl. § 64 Abs. 1 LWG, wonach der von nachteiligen Wirkungen des Ausbaus Betroffene unter Umständen Entschädigung verlangen kann).

3. Die Beklagte kann auch nichts daraus herleiten, daß der zuständige Regierungspräsident entgegen dem ursprünglichen Antrag der Klägerin im Planfeststellungsverfahren betreffend die zweite Schleuse D- keine Entscheidung darüber getroffen hat, wer die Kosten der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen zu tragen habe. Wie Landgericht und Berufungsgericht mit Recht ausgeführt haben, befaßt sich das Planfeststellungsverfahren mit der Gestaltung der öffentlich-rechtlichen Verhältnisse, hindert jedoch nicht eine Entscheidung der Zivilgerichte über bürgerlich-rechtliche Ansprüche, zu denen der auf § 140 ABG gestützte Klaganspruch gehört. Zudem hat der Regierungspräsident die Kosten der Sicherungsmaßnahmen ausdrücklich von der Regelung im Planfeststellungsverfahren ausgenommen. Es kann daher keine Rede davon sein, die Klägerin sei auf Grund des festgestellten Planes verpflichtet, diese Kosten endgültig zu tragen, und Erstattungsansprüche gegen die Beklagte seien ausgeschlossen.

II.

Maßgebend für die Entscheidung sind danach, wie Landgericht und Oberlandesgericht ebenfalls mit Recht angenommen haben, die Bestimmungen des Preußischen Allgemeinen Berggesetzes (ABG) idF des Gesetzes zur Bereinigung des in Nordrhein-Westfalen geltenden Preußischen Rechts vom 7. November 1961 (GVBl 525) mit der Änderung des 3. Gesetzes zur Änderung berggesetzlicher Vorschriften im Lande Nordrhein-Westfalen vom 8. Dezember 1964 (GVBl 412). Nach § 148 ABG ist der Bergbautreibende verpflichtet, für allen Schaden, welcher dem Grundeigentume oder dessen Zubehörungen durch den Betrieb des Bergwerks zugeführt wird, vollständige Entschädigung zu leisten ohne Unterschied, ob der Bergbau unter dem beschädigten Grundstück stattgefunden hat oder nicht, ob die Beschädigung von dem Bergbautreibenden verschuldet ist, und ob sie vorausgesehen werden konnte oder nicht. Nach der Bestimmung sind auch die Kosten für Sicherungsmaßnahmen gegen Schäden im Falle drohender Gefahr bergbaulicher Einwirkungen auf fremdes Eigentum oder dessen Zubehörungen zu ersetzen, wenn infolge dieser Gefahr die Benutzbarkeit des Grundstücks beeinträchtigt wird (ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts, u.a. RGZ 157, 99 = ZfB 79, 371; Ebel-Weller 2. Aufl. § 148 Anm. 5 b u. 9 c).

Nach § 150 Abs. 1 ABG ist der Bergbautreibende jedoch nicht zum Ersatz des Schadens verpflichtet, welcher an Gebäuden oder anderen Anlagen durch den Betrieb des Bergwerks entsteht, wenn solche Anlagen

zu einer Zeit errichtet worden sind, wo die ihnen durch den Bergbau drohende Gefahr dem Grundbesitzer bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit nicht unbekannt bleiben konnte. Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts genügt zum Ausschluß der Ansprüche des Grundeigentümers nicht jeder Grad von Fahrlässigkeit, sondern nur die besonders erhebliche Außerachtlassung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt, also grobe Fahrlässigkeit (u.a. RG ZfB 65, 404; Ebel-Weiler ABG 2. Aufl. § 150 Anm. 2 b m.w.N.; ausführlich Heinemann, Der Bergschaden 3. Aufl. Ziffer 90).

Nach § 153 Abs. 1 ABG steht dem Bergbautreibenden gegen die Ausführung von Landstraßen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere Verordnung das Enteignungsrecht verliehen ist, ein Widerspruchsrecht nicht zu. Nach Abs. 2 der Bestimmung sind vor Feststellung der solchen Anlagen zu gebenden Richtung diejenigen, über deren Bergwerke diese geführt werden sollen, von der zuständigen Behörde darüber zu hören, in welcher Weise unter möglichst geringer Benachteiligung des Bergwerkseigentums die Anlage auszuführen sei. Nach § 154 Abs. 1 ABG hat der Bergbautreibende gegen den Unternehmer der Verkehrsanlage einen Anspruch auf Schadensersatz, wenn er zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt war, als die Genehmigung für die Anlage erteilt ist. Der Anspruch besteht nur insoweit, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen im Bergwerk oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung dort bereits vorhandener Anlagen notwendig wird.

Die §§ 153 und 154 stehen im 3. Abschnitt des 5. Titels des Allgemeinen Berggesetzes; der Titel trägt die Überschrift "von den Rechtsverhältnissen zwischen den Bergbautreibenden und den Grundbesitzern", der 3. Abschnitt, der nach der Aufhebung der Übergangsvorschrift des § 155 ABG (Art. I § 1 Ziffer 13 des Preußischen Gesetzes vom 24. September 1907 - GS 95) nur noch aus den beiden genannten Paragraphen besteht, ist überschrieben: "Von dem Verhältnisse des Bergbaus zu öffentlichen Verkehrsanstalten". Es besteht Einigkeit darüber, daß die in ihnen enthaltene Regelung lückenhaft ist und der Ergänzung durch die Rechtsprechung bedarf.

Wie bereits das Landgericht zutreffend darlegt, hat das Reichsgericht auf Grund dieser Bestimmungen und ihrer Entstehungsgeschichte erstmals in seiner Entscheidung vom 11. November 1891 (RGZ 28, 541, 544/5) den Widerstreit zwischen den Belangen des Bergbaus und der öffentlichen Verkehrsanstalten zugunsten der letzteren entschieden: Die Bergbauinteressen seien denen der Verkehrsanstalten untergeordnet. Die Bestimmung des § 153 Abs. 1 ABG finde ihre Erklärung allein durch die Voraussetzung einer aus der staatlichen Konzession der betreffenden Verkehrsanstalt den beteiligten Bergbautreibenden kraft des Gesetzes erwachsenden Beschränkung und entsprechenden Verpflichtung. Das auf § 148 ABG beruhende Verhältnis zwischen dem Bergbau und dem Grundeigentum drehe sich bezüglich der öffentlichen Verkehrsanstalten um. Nicht diese hätten dem Bergbau, sondern dieser jenen zu weichen. Von diesem Gesichtspunkt aus erwei-

se sich jede Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den nach deren Genehmigung und Errichtung fortgesetzten Bergbau, auch wenn ein Verschulden des Bergbautreibenden nicht vorliege, als eine (im letzteren Fall wenigstens objektive) Rechtsüberschreitung, durch welche die allgemeine Entschädigungspflicht des Bergwerksbesitzers für Beschädigungen des Grundeigentums (§ 140) dergestalt modifiziert werde, daß für die Annahme eines konkurrierenden Vergehens des Beschädigten im Sinne des § 150 ABG kein Raum bleibe. Denn der das Bergbaurecht beschränkende gesetzliche Schutz der öffentlichen Verkehrsanstalten decke die letzteren, sowie sie errichtet worden seien, schlechthin gegen den künftigen Bergbau, und die hypothetische Erkennbarkeit der Gefahr zur Zeit der Errichtung liege sonach außerhalb der zwischen dem Schaden und dem nach Errichtung der Anlage fortgesetzten Bergbau bestehenden Kausalität. Der Bergbau handele daher insoweit auf eigene Gefahr.

Das Reichsgericht hat diese Auffassung in ständiger Rechtsprechung im Grundsatz aufrechterhalten (RG ZfB 21, 231; 42, 250; RGZ 50, 141; 102, 221; ZfB 64, 225; 73, 474). Das ältere Schrifttum ist, wie bereits das Landgericht darlegt, der Rechtsprechung im wesentlichen gefolgt (Isay ABG Band 2 § 153 Anm. B II 2 Rdn. 5, der von Miesbach/Engelhardt, s. unten, zu Unrecht für die Gegenmeinung in Anspruch genommen wird; Klostermann/Fürst/Thielmann ABG 6. Aufl. § 150 Anm. 2; Brassert/Gottschalk ABG 2. Aufl. § 150 Anm. 11; Schlüter/Hense ABG 3. Aufl. § 150 Anm. 4 b und §§ 155 bis 155 Anm. III; Westhoff ZfB 44, 454 ff, 410 f; Bitta ZfB 44, 117 ff, 120).

Dazu sind aus neuerer Zeit zu nennen: Thieme, Rechtsgutachten über das Verhältnis von Bergbau und öffentlichen Verkehrsanstalten, Hamburg September 1963 S. 64, 65; Haustein DÖV 1956, 102 ff und insbesondere Vowinckel ZfB 108, 261 ff sowie Weitnauer, Bergbau und öffentliche Verkehrsanstalten; ferner mit gewissen Einschränkungen oder ohne nähere Stellungnahme Schmidt, Bergschädenfragen und die Bundesbahn im Ruhrgebiet in "Bundesbahn" 1955, 915, 919 f; Marschall, Bundesfernstraßengesetz 2. Aufl. § 17 Rdn. 11; Kodal, Straßenrecht 2. Aufl. S. 154).

Der V. Senat des Bundesgerichtshofs hat in seinem Urteil BGHZ 50, 180 entschieden, für vorsorgliche Maßnahmen des Bergbautreibenden, die lediglich der Verhinderung oder Geringhaltung von Bergschäden (§ 148 ABG) dienten, nicht aber für die Sicherheit einer über dem Grubenfeld betriebenen öffentlichen Verkehrsanstalt erforderlich seien, könne nicht gemäß § 154 Abs. 1 ABG Schadensersatz verlangt werden; die Frage, ob § 155 ABG es dem Bergwerksbesitzer verwehre, sich gegenüber Bergschädenansprüchen von öffentlichen Verkehrsanstalten auf den Haftungsausschluß des § 150 ABG zu berufen, ist offengelassen (aaO S. 185, 195).

Dagegen lehnt das neuere Schrifttum die Ansicht von der gesetzlichen Beschränkung des Bergwerkseigentums zugunsten der öffentlichen Verkehrsanstalten überwiegend ab, wobei die einzelnen Meinungen unterschiedlich weit gehen (Müller-Erzbach, ZfB 69,

515, 522 ff; Heinemann, Bergschaden 5. Aufl. S.120 ff; insbesondere Rdn. 158 und 161; Boldt, ABG 1. bis 5. Aufl. § 153 Anm. 4 c, d; Miesbach/Engelhardt, Bergrecht, Überblick vor § 153 ABG, Rdn. I 2 und III; Ebel-Weller ABG 2. Aufl. § 153 Anm. 5, 6; Rudolf/Isay in "Glückauf" 1954, 1519 ff, 1526; Feuth NJW 1955, 175 und 1956, 55; Kassenbeck NJW 1956, 51; Kremer ZfB 99, 409, 422; Meyer ZfB 102, 216, 218; Krautschneider ZfB 106, 206, 208 ff; Kühne Betriebsberater 1968, 1559 und insbesondere Westermann, Das Verhältnis zwischen Bergbau und öffentlichen Verkehrsanstalten als Gegenstand richterlicher und gesetzgeberischer Bewertung 1966, S. 70 ff, dazu die kritische im wesentlichen zustimmende Besprechung von Fabricius ZfB 108, 214 ff; gegen Westermann insbesondere Vowinkel und Weitnauer aaO).

Angegriffen wird in erster Linie die vom Reichsgericht aus den §§ 153, 154 ABG hergeleitete "gesetzliche Inhaltsbeschränkung" des Bergwerkseigentums zugunsten der Verkehrsanstalt. Geltend gemacht wird vor allem, daß die Verkehrsanstalten, sei es bereits auf Grund der Auslegung der genannten Bestimmungen, sei es auf Grund des in § 906 BGB n.F. enthaltenen Rechtsgedankens oder sonst auf Grund nachbarrechtlicher Beziehungen, sei es auf Grund der Grundrechtsgestaltung des Grundgesetzes, zur Rücksichtnahme auf Belange des Bergbaus verpflichtet seien, und daß anderenfalls dem Bergwerkseigentum entgegen Art. 14 GG ein Sonderopfer auferlegt werde.

Einzelne der genannten Autoren wollen aus ihrer Ansicht über die Bedeutung der §§ 153, 154 ABG ableiten, daß entgegen der Rechtsprechung des Reichsgerichts der Bergbautreibende sich auf den Haftungsausschluß des § 150 Abs. 1 ABG auch gegenüber den nachteiligen Folgen berufen könne, die eine Verkehrsanstalt durch den nach der Errichtung oder Offenlegung des Planes der Verkehrsanlage weiterhin betriebenen Bergbau erlitten hat (Ebel-Weller ABG 2. Aufl. § 153 Anm. 6 mit Nachweisen), andere wollen dem Bergbautreibenden die Berufung auf die Bestimmung gegenüber der Verkehrsanstalt zwar nicht unbeschränkt oder nicht grundsätzlich, aber doch hinsichtlich der sogenannten Erstausrüstung zubilligen, so insbesondere Westermann aaO S. 70 ff, 80 bis 82. Dieser führt aus, es sei zwischen Bergbautreibendem und Verkehrsanstalt ein Interessenausgleich folgenderweise vorzunehmen: Die Verkehrsanstalt könne von § 150 ABG ungehindert den Standort der Anlage wählen. Sie erhalte den trotz vorbeugender Maßnahmen entstehenden Schaden ersetzt. Ferner müsse der Bergbautreibende bis zum Unterlassen des Abbaus auf die Verkehrsanlagen Rücksicht nehmen. Zum Ausgleich dafür müsse der Träger der Verkehrsanstalt auf eigene Kosten zumutbare Maßnahmen im Interesse des Bergbautreibenden treffen. Gemeint sind Maßnahmen, die bereits beim Bau der Verkehrsanlagen zur Vorbeugung gegen spätere Bergschäden getroffen werden (sog. Erstausrüstung).

Indessen vermag diese Ansicht nicht zu überzeugen. Vielmehr ist jedenfalls im Ergebnis an der Recht-

sprechung des Reichsgerichts festzuhalten, daß sich der Bergbautreibende gegenüber dem Träger der Verkehrsanstalt nicht auf den Haftungsausschluß des § 150 Abs. 1 ABG berufen kann, soweit es um Schäden geht, die nach der Offenlegung des Planes für die Verkehrsanlage durch den weiter betriebenen Bergbau verursacht werden, und daß dies auch für die Sicherungskosten gilt, die der Träger der Verkehrsanlage zur Verhütung solcher Schäden aufwendet, und zwar einschließlich jenes Teils der Kosten des Baus der Verkehrsanlage, die auf Sicherungsmaßnahmen zum Schutz gegen Schäden aus dem weiter betriebenen Bergbau entfallen. Für eine verschiedene Behandlung der Sicherungskosten, je nachdem, ob sie beim Bau der Verkehrsanlage oder später aufgewendet werden, und für eine Ausgleichspflicht des Trägers der Verkehrsanstalt über den in § 154 ABG vorgesehenen Umfang hinaus läßt sich weder dem Allgemeinen Berggesetz ein Anhaltspunkt entnehmen noch aus sonstigen rechtlichen und wirtschaftlichen Erwägungen ein tragfähiger Grund gewinnen. Die verschiedene Behandlung der Sicherungskosten würde zudem die Abgrenzungsfragen, die sich ohnehin aus der Notwendigkeit ergeben können, zwischen den Schäden aus dem früheren und denen aus dem weiterbetriebenen Bergbau zu unterscheiden, noch vermehren, indem sie den Bergbautreibenden in die Lage versetzen könnte, gegen den Anspruch auf Ersatz von Sicherungskosten einzuwenden, die betreffenden Maßnahmen hätten bereits beim Bau der Verkehrsanlage von deren Träger auf eigene Kosten getroffen werden müssen.

Keines Eingehens bedürfen die Ausführungen der Revision, die vom Reichsgericht vertretene Auffassung führe zu dem abzulehnenden Ergebnis, daß sonst rechtmäßige Maßnahmen schlechthin (zumindest objektiv) rechtswidrig würden (ähnlich Heinemann aaO Rdn. 161). Es handelt sich um eine Gefährdungshaftung; um sie zu begründen, genügt die Herbeiführung des Schadens, auf die bereits das Reichsgericht entscheidend abgestellt hat (RGZ 50, 141/148; vgl. auch Weitnauer aaO S. 62/63). Es ist daher nicht ausschlaggebend und es braucht nicht untersucht zu werden, ob, inwieweit etwa und in welchem Sinne der zu Schäden an Verkehrsanlagen führende Bergbau "rechtswidrig" ist.

Aus der Entstehungsgeschichte des Allgemeinen Berggesetzes, die Westermann in seinem Gutachten S. 54 ff eingehend und mit anderen Ergebnissen als denen behandelt, zu denen das Reichsgericht gekommen ist, läßt sich entgegen der Ansicht der Revision ebenfalls nichts für deren Auffassung herleiten. Denn jedenfalls trifft die Ansicht des Reichsgerichts zu, daß die Bestimmung des § 154 Abs. 1 ABG, die dem Bergbautreibenden einen beschränkten Ersatzanspruch gibt, falls die Verkehrsanlage Veränderungen der Bergwerksanlage nötig macht, eingeführt worden sei, um den Bergbau - mindestens für das Gebiet des Preußischen Allgemeinen Landrechts - besser als bisher zu stellen. Das ergibt sich aus den Materialien des Gesetzes, wie neuerdings Vowinckel in ZfB 100, 261, 296 II, insbesondere unter Hinweis auf die Ausführungen des Abgeordneten Generalstaatsanwalts G.,

dargelegt hat. Im übrigen sollte es nach der übereinstimmenden Auffassung von Regierung, Herrenhaus und Abgeordnetenhaus dabei verbleiben, daß das Bergwerkseigentum der öffentlichen Verkehrsanstalt gegenüber einer gesetzlichen Einschränkung unterliegt (Vowinckel aaO S. 291). Diese Einschränkung besteht in erster Linie darin, daß der Bergbau ab Errichtung der Verkehrsanstalt oder ab Offenlegung des Planes auf diese, anders als gegenüber anderen Grundbesitzern, Rücksicht zu nehmen und die Schädigung der Anstalt zu vermeiden hat, wobei, wie ausgeführt, hier dahingestellt bleiben kann, ob und wie weit dies auch für weniger schwerwiegende Schäden gilt, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährden. Hat der Bergbautreibende aber grundsätzlich Schäden zu vermeiden und, wenn sie trotzdem entstehen, zu ersetzen, dann ist es folgerichtig, ihn die - niedrigeren - Kosten jener Sicherungsmaßnahmen tragen zu lassen, die die Entstehung der Schäden verhüten.

Für dieses Ergebnis spricht entscheidend folgendes: Der Haftungsausschluß des § 150 Abs. 1 ABG findet seine Rechtfertigung darin, daß der Grundbesitzer bei Errichtung der beschädigten Gebäude oder Anlagen die Bergschadengefahr gekannt oder nur infolge grober Fahrlässigkeit nicht gekannt habe. Der Grundeigentümer, dessen Grundstück von konkreter Bergschadengefahr bedroht ist, wird vor die Wahl gestellt, entweder die Bebauung des Grundstücks - wenn auch gegen Vergütung der Wertminderung - zu unterlassen oder, wenn er trotz Kenntnis oder grob fahrlässig-

ger Unkenntnis der Gefahr baut, den Ausschluß der Haftung des Bergbautreibenden wegen der an Gebäuden und Anlagen entstehenden Bergschäden in Kauf zu nehmen. Damit wird zu Lasten des Grundeigentümers der Rechtsgedanke der Haftungsbeschränkung wegen verschuldeter Schadensmitverursachung durch den Geschädigten ungewöhnlich weitgehend angewendet: Weitergehend als in § 254 BGB wird die Haftung desjenigen, der die Gefahrenlage geschaffen hat, vollständig und ohne Rücksicht darauf ausgeschlossen, welche Gründe den Grundeigentümer zum Bauen veranlaßt haben.

Bei dieser Regelung hat mitgespielt, daß es zur Zeit des Erlasses des Allgemeinen Berggesetzes (1865) infolge der sehr viel dünneren Besiedlung und geringeren Industrialisierung des Ruhrgebiets einerseits und des geringeren Umfangs des Bergbaus andererseits im allgemeinen möglich und zumutbar war, mit beabsichtigten Bauten auf nicht gefährdetes Gelände auszuweichen. Bei den öffentlichen Verkehrsanstalten aber lagen die Dinge deshalb von vornherein anders, weil ihre Linienführung - in Betracht kamen seinerzeit vor allem die Eisenbahnen - durch die Siedlungsverhältnisse und die natürlichen Gegebenheiten im wesentlichen vorgezeichnet war. Hier von einem "konkurrierenden Verschulden" zu sprechen, wenn die Anlage über bergschadengefährdetes Gebiet führt, ist auch aus der Sicht des Jahres 1865 nicht angängig. Das gilt um so mehr, als nach § 155 Abs. 2 ABG vor der Feststellung der den Verkehrsanlagen zu gebenden Richtung diejenigen, über deren Bergwerke die Strecke geführt werden soll, von der zuständigen Behörde darüber zu hören sind, in

welcher Weise die Anlage unter möglichst geringer Benachteiligung des Bergwerkseigentums ausgeführt werden kann. Dementsprechend ist offenbar in der Praxis der Planfeststellungen verfahren worden; etwas Abweichendes ist nicht vorgetragen; für den Bau von Eisenbahnen war die möglichste Berücksichtigung der Bergbauinteressen bereits durch einen Erlaß des preußischen Handelsministers vom 13. Juli 1867 angeordnet (Vowinckel aaO S. 505). Es kann also davon ausgegangen werden, daß jedenfalls in der Regel bei dem Bau der Verkehrsanlagen die Interessen des Bergbaus innerhalb des Möglichen berücksichtigt worden sind, ebenso, daß diese Anlagen im allgemeinen Interesse erforderlich waren, wie dies auch für die hier in Rede stehende Schleuse zutrifft. Für die Annahme eines "konkurrierenden Verschuldens" bleibt unter diesen Umständen kein Raum.

Die Änderungen der Verhältnisse, die seit der Entstehung des Allgemeinen Berggesetzes eingetreten sind und die Westermann hervorhebt, vermögen nicht ein dem Bergbau günstigeres Ergebnis als billig und geboten erscheinen zu lassen. Dies gilt sowohl für das allgemeine Anwachsen der Bergschäden, das in erster Linie mit der Ausweitung des Bergbaus und der dichter gewordenen Besiedlung zusammenhängt, wie für den Umstand, daß im Gegensatz zur Entstehungszeit des Gesetzes, in der die Eisenbahnen größtenteils von privaten Gesellschaften gebaut und betrieben wurden, nunmehr durchweg die öffentliche Hand Träger der Verkehrsanstalten aller Art ist.

Das Anwachsen der Bergschäden gibt trotz der Strukturkrise, in die der Kohlenbergbau geraten ist, dem dem Richter nicht die Beragnis, Lasten, die bisher der Bergbau zu tragen hatte, anderen aufzuburden. Im übrigen werfen die Verkehrsanstalten der öffentlichen Hand in sehr weitem Umfang keine Gewinne ab, sondern erfordern hohe Zuschüsse. Wenn Westermann meint, fiskalische Interessen dürften bei der Abwägung des dem einen oder anderen Teil Zumutbaren nicht berücksichtigt werden, so übersieht er, daß es beiderseits ums Geld geht. Die im Grundsatz privatnützigen finanziellen Interessen des Bergbaus können keinen Vorrang vor den finanziellen Interessen der öffentlichen Hand beanspruchen.

Ein der Beklagten günstigeres Ergebnis folgt auch nicht aus den in § 906 BGB n.F. zum Ausdruck gekommenen Rechtsgedanken, der Rechtsprechung über die aus Nachbarschaftsverhältnissen entspringenden Pflichten und aus den Bestimmungen des Grundgesetzes.

Allerdings ist davon auszugehen, daß für den Träger einer zu errichtenden Verkehrsanstalt eine Verpflichtung besteht, auf bereits betriebenen Bergbau innerhalb des Möglichen und Zumutbaren Rücksicht zu nehmen. Eine solche Verpflichtung ist zwar nicht in § 155 Abs. 2 ABG festgelegt, denn diese Bestimmung richtet sich nicht an den Träger der Verkehrsanstalt, sondern an die zuständige Behörde; allenfalls kann sie die Verpflichtung voraussetzen. In der Tat ist eine Pflicht zu gegenseitiger Rücksichtnahme jedenfalls auf Grund der neuzeitlichen Entwicklung zu

bejahen. Das hat, wie Isay zutreffend ausführt (Glück-
auf 1954, 1519, 1525), bereits das Reichsgericht in
neueren Entscheidungen für das Verhältnis zwischen
dem Bergbautreibenden und dem Träger der Verkehrs-
anstalt wie für das Verhältnis zwischen Bergbau und
Großindustrie einerseits und Landwirtschaft anderer-
seits angenommen (ZfB 78, 448, 457; RGZ 154, 161
= ZfB 76, 412). Ebenso hat der Bundesgerichtshof
aus dem nachbarschaftlichen Gemeinschaftsverhältnis
Rechtsfolgen, auch in Gestalt von geldlichen Aus-
gleichsansprüchen, hergeleitet (BGHZ 50, 61, 63 f; 49,
140, 155). Auf Grund der modernen Entwicklung mit
ihrer starken Zusammenballung von Siedlungen und
Industrieanlagen ist die Rücksichtnahme auf den
Nachbarn und dementsprechend die Anerkennung auch
von Rechtspflichten, die im nachbarlichen Gemein-
schaftsverhältnis begründet sind, mehr denn je er-
forderlich. Das hat bereits in der Gesetzgebung, ins-
besondere in der Änderung des § 906 BGB durch das Ge-
setz vom 22. Dezember 1959 (BGBl I 781) Ausdruck ge-
funden. Die Pflicht zur Rücksichtnahme gilt für das
Verhältnis zwischen den Bergbautreibenden und den
Grundeigentümern allgemein, ohne die Träger der Ver-
kehrsanstalten auszunehmen. Insoweit ist den Stimmen
des Schrifttums zu folgen, die diese Forderung erhe-
ben (u.a. neben Isay Heinemann aaO Rdn. 161; Wester-
mann aaO S. 72 ff).

Indessen kann aus der Pflicht zur Rücksichtnah-
me nicht gefolgert werden, der Träger der Verkehrsan-
stalt habe die Kosten der Erstausrüstung zu tragen,
durch die Schäden vernütet werden, die aus künftigem,

d.h. nach der Offenlegung des Planes für die Verkehrsanstalt betriebenen Bergbau an der Verkehrsanlage entstehen wurden. Wie Weitnauer aaO S. 119 mit Recht ausführt, fordern Westermann und diejenigen, die ähnliche Meinungen vertreten, nicht lediglich eine nachbarliche Rücksichtnahme, sondern die Beteiligung an Kosten, die dem Bergbau in Gestalt von Bergschadensersatz zur Last fallen würden, falls der Schaden nicht durch Sicherungsmaßnahmen verhütet würde. Gerade aus der Sicht des Nachbarrechts liegt es nahe, denjenigen, der einen Schaden - selbst ohne Verschulden - verursacht hat, auch dafür einstehen zu lassen. Es ist der Bergwerksbetrieb, der die Bodensenkungen zur Folge hat, und damit die naturgegebene Eignung der betroffenen Grundstücke für Bauzwecke verschlechtert. Daß der Grundeigentümer im Regelfalle die Einwirkungen nicht verhindern kann, sondern sie vorbehaltlich seiner noch dazu durch § 150 Abs. 1 ABG beschränkten Entschädigungsansprüche hinnehmen muß, rechtfertigt auch unter nachbarrechtlichen Gesichtspunkten nicht die Folgerung, die öffentlichen Verkehrsanstalten müßten deshalb, weil der Bergbau auf sie in höherem Maße Rücksicht zu nehmen verpflichtet ist als auf andere Grundeigentümer, selbst die Kosten schadenverhütender Vorbeugungsmaßnahmen tragen. Der Umstand, daß das Bergrecht dem Grundeigentümer gegenüber dem Bergbautreibenden Abwehransprüche versagt, die ihm sonst bei schädlichen Einwirkungen, insbesondere bei von Nachbarn verursachten Bodensenkungen zustehen (§ 909 BGB), bedeutet eine Privilegierung des Bergbautreibenden. Daraus, daß diesem gegenüber ör-

fentlichen Verkehrsanstalten nicht derselbe Vorteil eingeräumt worden ist, kann nicht umgekehrt ein im Gesetz nicht vorgesehener Ausgleichsanspruch gegenüber dem Träger der Verkehrsanstalt hergeleitet werden, und zwar um so weniger, als diese Regelung in der Natur der Sache begründet ist: Die Verkehrsanlagen haben in der Regel nicht die Möglichkeit des Ausweichens auf ungefährdetes Gebiet, wie oben schon dargelegt ist.

Wie der V. Senat des Bundesgerichtshofs entschieden hat (BGHZ 44, 130, 137 = NJW 1965, 2099), rechtfertigt es der Umstand, daß die Vertiefung eines Grundstücks im Rahmen eines bestimmungsmäßigen und demjenigen des Nachbarn gleichartigen Gebrauchs erfolgt, noch nicht, den Eigentümer des durch die Vertiefung gefährdeten Bauwerks an den Kosten der für die Befestigung notwendigen Maßnahmen zu beteiligen oder ihn darauf zu verweisen, sich gegen die Auswirkungen der Vertiefung des Nachbarn selbst zu schützen. Damit ist auf dem Gebiete des Nachbarrechts in einem Fall, der mit dem hier zu entscheidenden von allen vom Bundesgerichtshof entschiedenen, soviel ersichtlich, am ehesten vergleichbar ist, nicht im Sinne der Beklagten entschieden worden.

Gegen das Ergebnis der bisherigen Rechtsprechung lassen sich auch aus den Art. 14 und 19 des Grundgesetzes keine begründeten Bedenken herleiten (vgl. dazu Isay aaO S. 1525; Westermann aaO S. 46 ff, 92 ff; Vowinckel aaO S. 295 ff). In der Auferlegung einer Haftung für verursachte Schäden und für die zu deren

Vermeidung aufgewendeten Sicherungskosten liegt ebenso wenig ein enteignender Eingriff wie er etwa in der geplanten Ausdehnung der Gefährdungshaftung des Haftpflichtgesetzes, u.a. auf unter Druck stehende Rohrleitungen, zu sehen wäre. Die Grenze der Sozialbindung wird nicht überschritten, auch wenn die Einrichtung von Verkehrsanstalten zur Belastung von schon vorher bestehendem Bergbau führt. Denn der Bergbautreibende haftet grundsätzlich für die durch seinen Betrieb entstandenen Schäden (§ 140 ABG) und wenn ihm **gegen** öffentliche Verkehrsanstalten die Berufung auf § 150 Abs. 1 ABG hinsichtlich der Schäden aus zukünftigem Bergbau versagt wird, so wird damit lediglich aus Gründen des öffentlichen Interesses eine sonst bestehende Vergünstigung versagt. Mit der Ausgestaltung der Rechte und Pflichten der Bergbautreibenden insgesamt und insbesondere in ihrem Verhältnis zu den Verkehrsanstalten überschreitet das Allgemeine Berggesetz nicht die Grenzen, die dem - einfachen - Gesetzgeber unter der Geltung des Grundgesetzes für die den Inhalt und die Schranken des Eigentums bestimmenden Gesetze nach Maßgabe des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG gesetzt sind.

Der Wesensgehalt des Bergwerkseigentums wird nicht angetastet (Art. 19 Abs. 2 GG). Das Bergwerkseigentum ist kein Eigentum im strengen Sinne, sondern ein vom Grundstückseigentum abgespaltenes Nutzungsrecht. Sein Inhalt konnte vom Landesgesetzgeber festgelegt werden; er ist durch das Grundgesetz nicht auf Kosten des Grundeigentümers erweitert worden. Im Gegenteil könnte aus der Sicht des Grundeigen-

tümers eher zweifelhaft erscheinen, ob die weitreichende Duldungspflicht, die dem Grundeigentümer gegenüber bergbaulichen Maßnahmen in §§ 148 ff ABG auferlegt ist, mit dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG voll vereinbar ist. Hinsichtlich der Entschädigung des Grundeigentümers hat der erkennende Senat, allerdings für einen Sonderfall, diese Frage verneint (BGHZ 53, 226). Jedenfalls kann darin, daß die Privilegierung, die das Bergwerkseigentum gegenüber dem Grundeigentümer sonst genießt, gegenüber öffentlichen Verkehrsanstalten nicht durchgreift, nicht ein Antasten des Wesensgehalts dieses Rechts gefunden werden.

III.

Das Berufungsgericht hat zum Umfang des Ersatzanspruches entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts ausgeführt, dieser umfasse nur die Kosten für Maßnahmen, die zur Sicherung gegen Schäden getroffen worden seien, die durch nach der Auslegung des Plans umgehenden Bergbau drohten. Die Revision bezweifelt zu Unrecht, daß unter diesen Umständen ein Grundurteil habe ergehen dürfen. Die Klarstellung, die das Berufungsgericht hinsichtlich des Umfangs des Klaganspruchs vorgenommen hat, hinderte es nicht, das landgerichtliche Urteil über den Grund des Anspruchs zu bestätigen. Die Prüfung, ob und wie sich die Klarstellung auswirkt, konnte dem weiteren Verfahren überlassen werden. Es ist nicht dargetan und nicht anzunehmen, daß die ein-

schränkende Klarstellung des Berufungsgerichts dazu führen könnte, den Klaganspruch völlig auszuschließen. Es bestand entgegen der Ansicht der Revision auch keine Notwendigkeit, die Klarstellung im Urteilssatz zum Ausdruck zu bringen. Die Beklagte ist nicht dadurch beschwert, daß dies nicht geschehen ist.

Danach ist die Revision mit der Kostenfolge des § 91 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Kreft

Dr. Beyer

Dr. Hußla

Keßler

Dr. Krohn