

Paper-ID: VGI_191313



Behandlung öffentlicher Wasserläufe, Straßen und Wege im Eisenbahnbuche

Orestes Ritter von Bischoff ¹

¹ *Obergeometer der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien*

Österreichische Zeitschrift für Vermessungswesen **11** (4), S. 114–119

1913

Bib_TE_X:

```
@ARTICLE{Bischoff_VGI_191313,  
Title = {Behandlung {\o}ffentlicher Wasserl{\a}ufe, Stra{\ss}en und Wege im  
Eisenbahnbuche},  
Author = {Ritter von Bischoff, Orestes},  
Journal = {{\O}sterreichische Zeitschrift f{\u}r Vermessungswesen},  
Pages = {114--119},  
Number = {4},  
Year = {1913},  
Volume = {11}  
}
```



Seit Fraunhofer in die Firma Utzschneider, resp. Reichenbach und Utzschneider eintrat, war es üblich, daß die optischen Instrumentbestandteile die Inschrift erhielten: «Utzschneider u. Fraunhofer in München».

Bei Kenntnis dieser Daten kann es wohl nicht gar zu schwer fallen, aus Inschriften auf Instrumenten und ihren Teilen einen Rückschluß auf die Entstehungszeit zu machen. Es würde aber zu weit führen, die charakteristischen Merkmale zu besprechen, welche einen Original-Reichenbach von einem Erzeugnis der Werkstätte des k. k. polytechnischen Institutes unterscheiden.

Allem Anscheine nach stammt der beschriebene Brünner Theodolit aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, ist also kein Original-Reichenbach. D.

Behandlung öffentlicher Wasserläufe, Straßen und Wege im Eisenbahnbuche.

Von **Orestes Ritter von Bischoff**, Obergemeter der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien

Bei der Neuanlage von Eisenbahnen werden vom Bahnkörper zahlreiche öffentliche Wasserläufe, Straßen und Wege gekreuzt. Die rechtliche und mappenmäßige Behandlung der sich daraus ergebenden Kreuzungsflächen ist keine einheitliche.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die von der Bahn gekreuzten öffentlichen fließenden Gewässer, Straßen und Wege aufrecht zu erhalten, was aber nicht die Einhaltung der ursprünglichen Richtungsverhältnisse bedingt, denn die Eisenbahnunternehmung wird bestrebt sein, im Interesse der Sicherheit des eigenen Betriebes, sowie auch des Verkehrs auf den gekreuzten Kommunikationen, letztere tunlichst senkrecht auf die Bahnachse zu überführen.

Die infolge dieser Umlegungen nicht mehr ihrem früheren Zwecke dienenden und innerhalb der Bahngrenzen gelegenen Teilflächen des öffentlichen Gutes sind von der Unternehmung dauernd zu erwerben, wogegen die Flächen des umgelegt wiederhergestellten Gutes der Verwaltung desselben zur Erhaltung zu übergeben sind. (Eisenbahn-Konzessionsgesetz, § 10/c.)

Die nachfolgende Abhandlung setzt den Bahnbau als soeben vollendet voraus und befaßt sich daher mit der eisenbahnbücherlichen Behandlung der endgiltig wiederhergestellten öffentlichen Wasserläufe und Kommunikationen.

1. Vorerst wäre festzustellen, ob bei Kreuzungen dem öffentlichen Gute oder der Eisenbahn der Vorrang zukommt, d. h. ob die Kreuzungsfläche öffentliches Gut oder Bahneigentum ist.

Die Verordnung des Justizministeriums vom 31. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 87, bestimmt im § 7, Absatz 2, daß «das ganze in einer Katastralgemeinde liegende Bahnterritorium nur eine Grundparzelle zu bilden hat. Die in dieser Weise gebildete Parzelle sei mit der auf die letzte Katastralparzellenzahl zunächst folgenden Zahl zu bezeichnen.»

Die wörtliche Erfüllung dieser Forderung ist zumeist undurchführbar, weil schon durch Tunnels und durch das Einspringen anderer Katastralgemeinden in das Planbild einer Katastralgemeinde, innerhalb dieser mehrere voneinander räumlich getrennte Eisenbahngrundparzellen entstehen, von denen jeder eine besondere Katastralzahl zukommt.

Wohl aber hat diese Verordnung Veranlassung gegeben, daß in den Eisenbahnbüchern zahlreicher Eisenbahnlinien alle den Bahnkörper kreuzenden öffentlichen Wasserläufe, Straßen und Wege unterbrochen worden sind. In einigen Eisenbahnbüchern*) ist die Kontinuität des öffentlichen Gutes nicht einmal durch eine die Bahn belastende Servitut im Lastenblatte II. Abt. sichergestellt.

Allmählich dringt jedoch die Anschauung durch, daß dem öffentlichen Gute gegenüber der Eisenbahn der Vorrang zukommt. Das ist naheliegend, denn das öffentliche Gut ist Eigentum der Allgemeinheit, indes die Eisenbahnen nur im allerdings bevorrechteten Privatbesitze stehen und selbst wenn deren Besitzer der Staat ist, gehören sie zu dessen Vermögen, nicht aber zum öffentlichen Gute.

Diese Unterscheidung hält der Staat aufrecht. So sind beispielsweise öffentliche Gewässer, Straßen und Wege steuerfrei, indessen das Eisenbahnterritorium, auch jenes der Staatsbahnen, als Parifikationsland der Grundsteuer unterliegt. Ferner können auf das Eisenbahneigentum Hypothekarrechte erworben, es kann sequestriert und auch zum Zwecke der Exekution gerichtlich veräußert werden. Das öffentliche Gut dagegen ist ein für das Pfandrecht untaugliches Objekt, es steht außerhalb des Realitäten-Verkehres und besitzt deshalb im Grundbuche keine Einlage. Eine Bahn kann aber auch gänzlich außer Betrieb gesetzt, aufgelassen werden, wodurch die Eisenbahngrundparzellen zu gewöhnlichen Grundparzellen werden.

Im Falle der Auffassung einer Bahnlinie wird es nun in jenen Fällen, wo das öffentliche Gut vom Bahnkörper unterbrochen war, umständlicher Amtshandlungen bedürfen, um die Parzellen des öffentlichen Gutes wieder zusammenhängend selbständig zu machen, ganz besonders dort, wo die Kontinuität desselben nicht wenigstens durch eine Servitut gesichert ist.

Bei der Anlage neuer Eisenbahnbücher sollte mithin aus rechtlichen und praktischen Gründen dem öffentlichen Gute gegenüber dem Eisenbahngrundbesitze der Vorrang grundsätzlich eingeräumt werden. Die Parzellen der öffentlichen Wasserläufe, Straßen und Wege sollten unbedingt ohne Unterbrechung das Bahnterritorium queren, wogegen die Eisenbahngrundparzelle so oft zu unterteilen wäre, als sie von solchen öffentlichen Gütern durchschnitten wird.

Dieser Forderung der Praxis kommen der Justizministerialerlaß vom 20. Oktober 1895, Z. 22.004 (J.-M.-V.-Bl. XXI. St., v. J. 1895) und in dessen Verfolgung der Finanzministerialerlaß vom 22. April 1898, Z. 14.231 (J.-M.-V.-Bl. X. St., v. J. 1898) sehr nahe.

Der Justizministerialerlaß beschränkte sich allerdings auf die begrenzte Beantwortung der konkreten Anfrage der Statthalterei für Böhmen, ob die Kreu-

*) Zum Beispiel Linie Wien—Prag (Franz Josefs-Bahn).

zungsfläche bei einer Bahn- und Straßenkreuzung „im Niveau“ von der Bahnverwaltung erworben werden müsse, oder öffentliches Gut zu bleiben habe und entschied für letzteres.

Der Finanzministerialerlaß geht schon etwas weiter und nennt außer Straßen auch öffentliche „Wege“.

Und was für Straßen und Wege gilt, muß naturnotwendig in erhöhtem Maße auch für öffentliche Wasserläufe Geltung besitzen.

Beide Erlässe beschränken sich in der konkreten Beantwortung auf die Niveaureuzung und den Fall, daß die Kreuzungsfläche von der Eisenbahnverwaltung nicht erworben worden ist. Das ist für die Praxis unzureichend, gibt zu Meinungsverschiedenheiten und überflüssigen zeitraubenden Tüfteleien Anlaß.

Ist der Vorrang des öffentlichen Gutes gegenüber dem Eisenbahngrundbesitze grundsätzlich anerkannt, so ist es für die eisenbahnbücherliche Durchführung gleichgiltig, mittels welcher bautechnischen Vorkehrungen die Eisenbahn das öffentliche Gut kreuzt, ob es zu diesem Zwecke nur einer Belegung der Kommunikation mit Schienen bedarf (Niveaureuzung), ob die Bahn das öffentliche Gut auf einer Überwölbung oder Eisenbahnbrücke übersetzt (Überfahrt), oder schließlich ob die Bahnunternehmung die Kommunikation unterhöhlte und den Zusammenhang der letzteren durch eine Straßen-(Weg-)Brücke wiederherstellt. (Unterfahrt.)

Ein Bedenken könnte nur vom fiskalischen Standpunkte und nur in jenem Falle bestehen, in welchem die Kontinuität der öffentlichen Kommunikation mittels einer im Luftraume oberhalb der Geleise erbauten Brücke hergestellt worden ist, weil der Grundsteuerkataster nur Bestandteile der Erdoberfläche zum Gegenstande haben soll. Es würde also diese Kreuzungsfläche, als öffentliches Gut, der Besteuerung entzogen werden. Nun ist aber der Fall der Überführung einer öffentlichen Kommunikation über eine Bahn mittels Brücke ein seltener und würde der nicht nennenswerte Ausfall an Steuern auch nur dann eintreten, wenn die Kommunikation umgelegt worden ist und daher an einer anderen Stelle als ursprünglich, die Bahntrasse übersetzt. Bei einer Auflassung der Bahnlinie müßte die Kreuzungsfläche sowieso steuerfreies öffentliches Gut werden.

Vom rechtlichen Gesichtspunkte aus kann aber eine Einwendung nicht erhoben werden, denn die Straßen-(Weg-)Brücke ist im vorliegenden Falle ein auf die Dauer des Bestandes der Bahn über dem der Straße (dem Wege) zugehörigen Grunde errichtetes Provisorium. Durch dieses Provisorium entstehen an der Kreuzungsfläche ebensowenig zwei übereinander gelegene Grundbesitze, als dies bei einem Eisenbahntunnel der Fall ist. Und der Bestand und der Betrieb der Eisenbahn ist durch die Unterfahrtservitut vollkommen gesichert.

Die prinzipielle Vorrangstellung des öffentlichen Gutes gegenüber der Eisenbahn findet auch in der mit dem Eisenbahnministerialerlasse vom Jahre 1904, Z. 30.544 ausgegebenen «Vorschrift für die Bestimmung der Einlösungsgrenzen» Ausdruck, deren § 1/d lautet:

«Bei Überfahrten, Unterfahrten und Niveaureuzungen mit zum öffentlichen

Gute gehörigen Straßen, Wegen und Wasserläufen ist lediglich die bezügliche Servitut zu erwerben, welche nur im Bestandblatte, zweite Abteilung, des Eisenbahnbuches ersichtlich zu machen ist, während der mit der Servitut belastete Parzellenteil im Verzeichnis des öffentlichen Gutes zu verbleiben hat.»

Diese aus der Praxis geschöpfte Bestimmung wird aber nicht allerorten anerkannt, weil sie nicht ordentlich kundgemacht sei.

Die vorerwähnte Bestimmung des Eisenbahnministeriums sollte bei der Neuanlage von Eisenbahnen unumstößlicher Grundsatz werden.

Bei bereits im Betriebe stehenden Eisenbahnen, deren Eisenbahnbuch nicht dementsprechend angelegt worden ist, wäre zur Vermeidung langwieriger Amtshandlungen — im Sinne des Justizministerialerlasses, Z. 22.004, v. J. 1895, Absatz 9 — der jeweilig in Übung gewesene Vorgang auch bei nachträglichen Einlösungen (Stationserweiterung, Legung weiterer Geleise auf der kurrenten Strecke) beizubehalten.

Die in die Erbreiterung des Bahnterritoriums fallenden Teilflächen des die Bahn kreuzenden öffentlichen Gutes sollen also auch weiterhin von der Bahnverwaltung dauernd erworben werden. Nur dort, wo in Eisenbahnbüchern der rechtliche Bestand der Kontinuität öffentlicher Wasserläufe, Straßen und Wege nicht einmal durch eine Servitut gesichert erscheint, ist jede passende Gelegenheit zu ergreifen, um diese fehlenden Servitute nachträglich dem Lastenblatte II. Abt. einzuverleiben.

Dagegen sollten bei Umlegungen von öffentlichen Kommunikationen und Wasserläufen sowie bei der Neuanlage von öffentlichen Kommunikationen, welche eine bereits verbücherte Eisenbahnlinie kreuzen, die Kreuzungsflächen durch die Verwaltung des öffentlichen Gutes für dieses von der Bahnverwaltung dauernd erworben und dem öffentlichen Gute zugerechnet werden.

II. Die Darstellung, Numerierung und Auszeichnung der Servitut der Kreuzungsflächen in der Eisenbahnbuchmappe.

Dem Grundsätze entsprechend, wonach bei Kreuzungen dem öffentlichen Gute der Vorrang zukommt, sind im Sinne des Finanzministerialerlasses, Z. 14.231, v. J. 1883, die Kreuzungsflächen der öffentlichen Wasserläufe, Straßen und Wege nicht in die Eisenbahnparzelle einzubeziehen, sondern ist letztere so oft unterzuteilen, als sie von öffentlichen Wasserläufen, Straßen und Wegen durchschnitten wird, wogegen die Numerierung dieser letzteren unverändert zu verbleiben hat.

Die Numerierung der so entstandenen Eisenbahngrundparzellen hat nicht mit Bruchzahlen, sondern innerhalb jeder Katastralgemeinde mit fortlaufenden ganzen Zahlen zu erfolgen, deren erste an die letzterverwendete Katastralparzellenzahl anschließt. (Erl. des k. k. Landesgerichtes in Graz, vom 12. Dezember 1911, Z. 52, Eis.-B.)

Die Kreuzungsflächen der Parzellen öffentlicher Wasserläufe, Straßen und Wege mit jener der Eisenbahn sind nach den Bestimmungen der Verordnung des Justizministeriums vom 31. Mai 1874, § 12, in der Mappe durch lichtblaue Linien abzugrenzen und durch in lichtblauer Farbe geschriebene Bruchzahlen zu

bezeichnen. Für diese Bruchzahlen hat die Katastralparzellenzahl des öffentlichen Gutes den Zähler zu bilden, die Nenner sind von 1 angefangen in arithmetischer Reihenfolge zu bestimmen.

Diese Numerierung der Servitutflächen mit Bruchzahlen geschieht nicht gleichmäßig. Innerhalb einer Katastralgemeinde können sich zahlreiche lichtblau ausgezeichnete Servitutflächen ergeben, welche teils den Gegenstand einer Eintragung in das Bahnbestandsblatt II. Abt. oder in das Lastenblatt II. Abt bilden. So zum Beispiel Tunnelservitute, Wasserleitungsservitute, Dienstbarkeitsrechte der Niveaureuzung, Über- oder Unterfahrt und andererseits Servitute für das Hindurchfließenlassen privater Wasserläufe, Servitute des Viehtriebes, des Geh- und Fahrrechtes, dann des Holzriesens im Gebirge usw.

Bei der Anlage einiger Eisenbahnbücher wurde nun, im Hinblick auf die lichtblaue Numerierung der Servitutflächen mit Bruchzahlen, jede diesbezüglich berührte Grundparzelle als Einheit betrachtet und weisen die zugehörigen Eisenbahnbuchmappen fast lauter Bruchzahlen mit dem Nenner «1» auf. Nur in jenen Fällen, wo eine und dieselbe Grundparzelle, wie beispielsweise ein Weg, mehrmals das Bahnterritorium kreuzt, erscheinen blaue Bruchzahlen mit dem Nenner 2, 3 usw.

Diese Art der Numerierung der Servitutflächen ist unpraktisch, macht den von der vorzitierten Justizministerialverordnung beabsichtigten Zweck, jede Servitutfläche kurz ansprechen zu können und in der Eisenbahnbuchmappe rasch aufzufinden, illusorisch.

Bartsch*) geht schon weiter, indem er bei der Bestimmung des Nenners der lichtblauen Bruchzahl nicht bei jeder einzelnen Parzelle mit «1» beginnt, sondern als Einheit für die fortlaufend arithmetische Bestimmung des Nenners die Kontinuität ein und desselben Rechtsverhältnisses annimmt. So sollen beispielsweise die Katastralzahlen der von einem Tunnel unterfahrenen Parzellen in den blauen Bruchzahlen fortlaufende Nenner von «1» angefangen erhalten. Und die in derselben Katastralgemeinde mit einer Servitut für die Stationswasserleitung belasteten Parzellen sollen wieder Nenner von «1» beginnend erhalten u. s. f.

Auch diese Anschauung fördert nicht hinlänglich die erwünschte Übersichtlichkeit beim Gebrauche des Eisenbahnbuches. Bei Gebirgsbahnen wird häufig der Fall eintreten, daß eine steil den Berg hinaufführende öffentliche Wegparzelle den in langen, engen Serpentin aufsteigenden Bahnkörper mehrmals schneidet. Beim ersten Zusammentreffen kann der Weg die Bahn im Niveau kreuzen, beim zweiten hoch oberhalb der in einem Tunnel fahrenden Bahn hinwegführen, beim dritten Zusammentreffen kreuzt er die Bahn auf einer Brücke und beim vierten unterfährt der Weg den Bahnkörper. Alle diese vier Fälle bedingen ein anderes Rechtsverhältnis und könnten daher die räumlich voneinander getrennten, vielleicht auch auf verschiedenen Mappenblättern erscheinenden vier Servitutflächen einer Wegparzelle blaue Bruchzahlen mit dem gleichen Zähler (Katastralzahl des öffentlichen Weges) und jedesmal mit dem Nenner «1» aufweisen, was zu Irrungen Anlaß geben müßte.

*) Dr. Heinrich Bartsch: «Das österr. allgemeine Grundbuchgesetz», IV. Aufl., Seite 722

Die einzige, dem Zwecke voll entsprechende blaue Numerierung der Servitutsflächen ist mithin jene, wo jeder dieser Flächen eine bestimmte, innerhalb einer Katastralgemeinde sich nicht wiederholende Nummer zukommt. Die Numerierung des Nenners hat daher innerhalb jeder Katastralgemeinde mit «1» beginnend in arithmetischer Reihenfolge in der durch die Konzessionsurkunde ausgesprochenen Richtung der Bahnlinie zu erfolgen.

Die Form der Servitutsflächen wird im allgemeinen (von abseits gelegenen Wasserleitungen u. dgl. abgesehen) einem die Bahntrasse länglich querenden Rechtecke ähneln. Die Breite dieser Figur ist durch die oberen Ränder des Wasserlaufes, beziehungsweise die Breite der Straße, des Weges gegeben. In der Länge soll die Servitutsfläche bis an den durch die Vermarkung festgelegten Grenzzug des Bahneigentumes reichen. Es hat keinen praktischen Zweck, die Servitutsfläche auf ein Mindestmaß einschränken zu wollen und nur die Kreuzungsfläche zwischen der Fahrbahn der Kommunikation und dem Schotterbette des Bahnoberbaues blau zu umgrenzen, denn in jenen Fällen, wo die Bahnverwaltung die Erhaltung der gekreuzten Teilfläche der Straße oder des Weges übernimmt, tut sie dies schon aus bahnpolizeilichen Rücksichten für die ganze innerhalb der Bahneigentumsgrenzen gelegene Fläche. (Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 4. November 1899, Z. 46.466/18.)

III. Beispiele für Eintragungen im Bahnbestandsblatte II. Abt. des Eisenbahnbuches.

Postzahl	E i n t r a g u n g	Mappen- zahl
1	Auf Grund des genehmigenden Erlasses des steiermärkischen Landes-ausschusses, Z. 12.003 vom 3. Juli 1912, das Recht der Servitut der Ueberbrückung des Pinkabaches, oberhalb dem in der Mappe in Bahnkilometer 21.153 lichtblau umgrenzten, 45 m ² umfassenden Teile der Bachparzelle Nr. 835, V. Z. III, der Katastralgemeinde Friedberg.	835/15 *)
2	Auf Grund des genehmigenden Erlasses der k. k. steiermärkischen Statthalteri. Z. 387 vom 12. Jänner 1913, das Recht der Servitut der Ueberschienung des in der Mappe in Bahnkilometer 21.241 lichtblau umgrenzten, 96 m ² umfassenden Teiles der Reichsstraßen-Parzelle Nr. 963, V. Z. II, der Katastralgemeinde Friedberg.	963/16
3	Auf Grund des genehmigenden Erlasses des steiermärkischen Landes-ausschusses, Z. 12.851 vom 18. Dezember 1912, das Recht der Servitut der Ueberwölbung und Ueberfahrt oberhalb dem in der Mappe in Bahnkilometer 21.465 lichtblau umgrenzten, 34 m ² umfassenden Teile der Wegparzelle Nr. 965, V. Z. II, der Katastralgemeinde Friedberg.	965/19
4	Auf Grund des genehmigenden Erlasses des steiermärkischen Landes-ausschusses, Z. 12 851 vom 18. Dezember 1912, das Recht der Servitut der Unterfahrt unter dem in der Mappe in Bahnkilometer 22 761 lichtblau umgrenzten, 54 m ² umfassenden Teile der Wegparzelle Nr. 973/5, V. Z. II, der Katastralgemeinde Friedberg.	973/20

*) Die Bruchzahlen in der Rubrik «Mappenzahl» sind lichtblau zu schreiben. Die in dieser Rubrik fehlenden Nenner-Zahlen 1—14, dann 17—18 sind im Lastenblatte, 2. Abt., enthalten.