

BGE 19 I 139

Bundesgericht (BGE), 1893-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_139

FR: ATF 19 I 139

IT: DTF 19 I 139

Volltext

24. Urteil vom 24. Juni 1893 in Sachen Kunz gegen Sihltalbahn. A. Der Urteilsantrag der Instruktionskommission geht dahin: 1. Die Sihltalbahngesellschaft hat an die Firma Heinrich Kunz, Baumwollenspinnerei im Sood zu Adlisweil folgende Entschädigungen zu zahlen: a. Für Abtretung von 1396 Quadratmeter Boden aus den Grundstücken Nr. 70, 72, 75 und 77 à ■698 50 Cts. per Quadratmeter b. Für Minderwert und Inkonvenienzen bei ge- 400 nannten Grundstücken c. Für 1150 Quadratmeter Baumgarten und Wiese von Parzelle Nr. 81 à 2 Fr. 50 Cts. per Quadrat- 2,875 meter d. Für 7840 Quadratmeter vom Grundstück Nr. 83 und 10 Quadratmeter vom Grundstück Nr. 84 11,775 à 1 Fr. 50 Ets. per Quadratmeter ■600 e. Für Bäume f. Für Minderwert und Inkonvenienzen auf Par- 4,000 zelle 81 Summa Fr. 20,348

nebst Zins à 5% per Jahr von der Inangriffnahme der Ab- tretungsobjekte an. Überall Nachmaß vorbehalten. 2. Die Bahngesellschaft haftet der Expropriatin gegenüber für den an den Ufern durch die Bahnbaute und den Betrieb nachweis- bar verursachten Schaden. 3. Bezüglich der Wegverhältnisse zu Grundstück Nr. 83 und längs des Flusses wird die Bahn bei ihren Erklärungen sub c behaftet. 4. Dispositiv 2 a, c, d I, II, III des Schatzungsbefundes sind bestätigt. 5. Die Instruktionskosten mit 1023 Fr. werden aus dem Baarvorschusse der Bahngesellschaft berichtigt; es wird derselben jedoch das Recht eingeräumt, einen Viertel dieses Betrages mit 255 Fr. 75 Cts. an der der Expropriatin zukommenden Ent- schädigung in Abzug zu bringen. Die Parteikosten sind wett- geschlagen. B. Diesen Urteilsantrag nahm die Bahngesellschaft mit Erklä- rung vom 1. April 1893 an. Der Expropriat anerkannte dagegen bloß die Dispositive 1, 4 und 5 des Urteilsantrages und verlangte im übrigen den Entscheid des gesamten Bundesgerichtes. C. Bei der heutigen Verhandlung stellen die Parteien folgende Begehren: Die Bahngesellschaft: Der Urteilsantrag der Instruktions- kommission sei zu bestätigen, eventuell, wenn derselbe zu Gunsten der Gegenpartei in irgend einem Punkte abgeändert werden sollte, werde Herabsetzung der Minderwertsentschädigung für die Parzelle 81 von 4000 Fr. auf 2000 Fr. beantragt. Der Expropriat: Die Bahn solle angehalten werden, den ganzen Landstreifen zwischen dem Bahnkörper und der Sihl und dem Kanal, von Kilm. 5,68 bis Kilm. 6,1, eventuell von Kilm. 5,95 bis Kilm. 5,68 zu übernehmen mit der Verpflichtung des Uferschutzes und der Pflicht, Fuß- und Fahrrecht auf jenen Streifen einzuräumen. Eventuell solle sie angehalten werden, die zum Schutz von Straße und Kanal nötigen Maßregeln zu treffen und die Ufer zu unterhalten, gegen eine jährliche Entschädigung von 150 Fr. ab Seite der Firma Kunz. Auch habe sie eine Einfriedigung der Straße längs des Bahnkörpers anzubringen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Landstreifen, dessen Übernahme durch die Bahn von Seite des Expropriaten verlangt wird, zieht sich von Kilm. 5,68 bis Kilm. 5,95 längs der Sihl und von Kilm. 5,95 bis Kilm. 6,1 längs des Ausfuhrkanals der Firma Kunz & Cie., welcher in seiner untern Partie von der Sihl durch eine bloße Bretter- wand getrennt wird. Sein Flächeninhalt beträgt nach der Schatzungskommission 1960 Quadratmeter, also weit

mehr als das gesetzliche Minimum des Art. 4 des Bundesgesetzes über Abtretung von Privatrechten. Selbst wenn man von diesem Flächeninhalt denjenigen Teil des Bodens abziehen würde, der als Böschungsland bezeichnet werden muß, so würde dennoch die übrigbleibende Fläche das gesetzliche Minimum übersteigen. Das gleiche ist auch zu sagen, wenn man von dem in Frage liegenden Streifen die obere Partie, von Kilm. 5,95 hinauf, trennen würde. 2. Wenn demnach die Firma Kunz & Cie. die Übernahme jenes Streifens durch die Bahn beantragt, so stützt sie sich hauptsächlich darauf, daß der betreffende Streifen, wegen seiner Konfiguration und ungenügender Breite, kein bewerbungsfähiger Boden mehr sei. Nun ist allerdings zuzugeben, daß die Benutzung desselben, sei es in seiner bisherigen Verwendung als landwirtschaftlicher Boden, sei es zu andern Zwecken, in erheblichem Maße reduziert ist. Dieser Umstand bewirkt aber gegenüber der sich weigernden Bahn ein Recht auf Abnahme nicht. Der Art. 4 des Bundesgesetzes über Abtretung von Privatrechten sieht eine Abnahmepflicht seitens des expropriierenden Teils, abgesehen von dem Fall, wenn „nicht wenigstens ein zusammenhängender Flächenraum von 5000 Quadratfuß übrig bleibt, nur unter der Voraussetzung vor, daß „von einem Gebäude oder einem Komplex von Liegenschaften, der zur Betreibung eines Gewerbes dient, ein Teil abgetreten werden muß, ohne welchen die Benutzung des Gebäudes oder die Betreibung des Gewerbes nur mit großen Schwierigkeiten oder gar nicht möglich ist, und welcher auch nicht durch andere angemessene Veranstaltungen ersetzt werden kann.“ Mit andern Worten: Nur wenn es sich um ihrer Natur oder ihrer Bestimmung nach untrennbare Sachen (Gebäude, Gewerbe) handelt, besteht ein gesetzliches Recht des Expropriaten, wegen Unbenutzbarkeit

des übrigbleibenden Teils die Übernahme des Ganzen zu verlangen; handelt es sich aber, wie in concreto, um bloße landwirtschaftliche Grundstücke, die keinem besondern Gewerbe dienen und daher ihrer Natur und ihrem Zweck nach als juristisch teilbar aufgefaßt werden müssen, dann stellt das Bundesgesetz, nach Analogie mehrerer ihm vorangegangener kantonaler und ausländischer Gesetzgebungen (das freiburgische Gesetz von 1849, das tessinische von 1846, das französische von 1841, das englische von 1845, siehe Sieber, Das Recht der Expropriation, S. 244 u. ff.) eine bestimmte Maßgrenze auf, in dem Sinne, daß nur innerhalb derselben die Abnahme des Ganzen verlangt werden könne. Weiter als diese gesetzliche Grenze zu gehen, ist der urkeilende Richter selbstverständlich nicht befugt. (Siehe auch Meier, Das Recht der Expropriation, S. 282; Grünhut, Das Enteignungsrecht, S. 150 u. ff. 3. Hat demnach der Streifen Land zwischen Kilm. 5,68 und Kilm. 6,1 im Eigentum des Expropriaten zu verbleiben, so kann auch nicht die Uferschutzpflicht, mit Rücksicht auf welche die Abtretung des Landstreifens wohl hauptsächlich verlangt worden ist, selbst nicht unter Feststellung eines jährlichen Beitrages von Seite des bisherigen Verpflichteten, auf die Bahn übergewälzt werden. Denn abgesehen von den besondern Verträgen, die hierüber zwischen dem Staat und der Firma Kunz existieren und deren Bestand, soweit es den Kanal anbelangt, auch von der Expropriation anerkannt wurde, ist die Pflicht, das Ufer zu schützen, mit dem Eigentumsrecht auf dem angrenzenden Land gesetzlich verbunden und kann von demselben ohne Zustimmung der staatlichen Organe nicht getrennt werden. Übrigens haben sich die Befürchtungen der Expropriation mit Bezug auf eine eintretende Erschwerung der Uferschutzlast durch die Anlage der Bahn nach der angeordneten technischen Expertise als nicht zutreffend erwiesen. Im Gegenteil erklärt der technische Experte hierüber ausdrücklich, daß er die Wirkung der eingetretenen Mehrbelastung und der Anlage des Bahndammes als unerheblich betrachte und daß diese Belastung auf das linke Kanalufer der Firma Kunz &

Cie. keine Arbeiten notwendig machen werde, die über die konzessionsgemäßen Unterhaltungspflichten hinausgehen. 4. Von dem Uferschutz zu unterscheiden sind diejenigen Gefahren, die der Straße sowohl als den Uferschutzvorrichtungen der Expropriatin infolge der zur Anlage der Bahn erforderlich gewesenen Bodenveränderungen drohen. Solche Gefahren bestehen nach dem Gutachten des technischen Experten allerdings; und es wurde im Urteilsantrag deshalb die Bahn für den von dieser Seite möglicherweise herrührenden Schaden verantwortlich erklärt. Durch diese Haftbarmachung im Prinzip ist die Expropriatin, sofern die Bahn die nötigen Vorkehrungen zur Abwendung dieses Schadens vernachlässigen sollte, genügend geschützt. Ein Mehr, wie heute vom Vertreter der Expropriatin beantragt worden ist, kann das Bundesgericht nicht verfügen, da es nicht seine Sache ist, diejenigen Arbeiten festzustellen, die zur Abhülfe gegen allfällig eintretende Rutschungen und dergleichen Bodenbewegungen vorgenommen werden müssen. 5. Die Dispositive 1, 4 und 5 des Urteilsantrages wurden von der Firma Kunz & Cie. anerkannt. Auch zu Dispositiv 3 des Urteilsantrages, das übrigens nur eine Behaftung der Bahn bei den von ihr abgegebenen Erklärungen in Bezug auf die Wegverhältnisse enthält, hat die Rekurrentin einen Abänderungsantrag nicht gestellt. Dagegen verlangt sie nun vor Bundesgericht, daß die Bahn angehalten werde, eine Einfriedigung zwischen der Straße und der Bahn zu erstellen. Dieses Begehren ist aber durchaus neu und ist deshalb auf dasselbe nicht einzutreten. 6. Ebenso verhält es sich mit dem eventuellen Antrag der Rekursbeklagten betreffend Herabsetzung der Minderwertsentschädigung für Parzelle Nr. 81. Eine Abänderung des Urteilsantrages, mit Rücksicht auf welche dieser eventuelle Antrag gestellt worden ist, tritt nicht ein, und übrigens wäre derselbe, nachdem die Bahn mit Erklärung vom 1. April 1893 den Urteilsantrag in seinem vollen Inhalte angenommen hat, auch formell unzulässig. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der Urteilsantrag der Instruktionskommission vom 1. März 1893 wird zum Urteil erhoben.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.