

BGE 20 I 63

Bundesgericht (BGE), 1894-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_20_I_63

FR: ATF 20 I 63

IT: DTF 20 I 63

Volltext

13. Urteil vom 15. März 1894 in Sachen Gaudy und Dormann gegen Vereinigte Schweizerbahnen. A. Der Urteilsantrag der Instruktionskommission ging dahin: „1. Die Gefellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hat an „die Expropriaten Gaudy und Dormann zu bezahlen: „Für 810 Quadratmeter Land aus ihrem Grundstück Nr. 14 „zum Preise von 90 Cts. per Quadratmeter 729 Fr. (sieben- „hundert und neun und zwanzig Franken). Ebenso ist sie ver- „pflichtet, einen allfälligen Mehrbedarf von Boden für Anlegung „des Quergrabens zu dem gleichen Ansatz zu vergüten. „Beide Posten mit Zinspflicht von 5 Prozent vom Tage der „Inangriffnahme des Bodens an. „2. Mit ihren weitergehenden Ansprüchen sind die Expropriaten „abgewiesen. „3. Die Instruktionskosten im Betrage von 66 Fr. werden „der Bahngesellschaft auferlegt; die Parteikosten sind wettge- „schlagen.“ B. Dieser Urteilsantrag wurde von der Bahngesellschaft an- genommen. Dieselbe behielt sich nur vor, für den Fall, daß die

Gegenpartei denselben anfechten sollte, in Bezug auf die Kosten- verteilung einen abweichenden Antrag vor Bundesgericht zu stellen. Die Expropriaten ergriffen dagegen, soweit es die Ent- schädigung wegen eingetretene Umweg anbelangt, den Rekurs an das Bundesgericht und stellen bei den heutigen Verhandlungen das Begehren, es sei ihnen die von den bundesgerichtlichen Ex- perten aus diesem Titel beantragte Entschädigung von 4000 Fr., eventuell von 2800 Fr. zuzusprechen. Vom Vertreter der Bahn wird einfach Bestätigung des Urteilsantrages beantragt. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die Rekurrenten besitzen unweit des Bahnhofes Rappers- wyl einen größern Gebäudekomplex, bildend die frühere „mecha- nische Ziegelfabrik;“ daneben ungefähr 15 Jucharten Land, wo- von 4 Jucharten Ried zwischen den Bahnlinien Rapperswyl=Rüti und Rapperswyl=Weesen. Letztere sind durch die nach Weesen führende Linie vom übrigen Ausgelände getrennt und werden zum Teil für die Bahnhofanlage verwendet. Zur Verbindung der Liegenschaft mit der Stadt bestand vor der Bahnhoferverweiterung eine Straße, welche von der nach Bußkirch führenden Haupt- straße abbeugend, neben den Gebäulichkeiten der Rekurrenten führte und einige hundert Meter weit von denselben (650 Meter in die Mitte der Stadt durch direkten Übergang über den Bahn- hofkörper einlangte. Dieser Übergang geht nun infolge der Bahn- hoferverweiterung unter und die Straße wird in der Weise verlegt, daß den Rekurrenten ein Umweg von circa 900 Meter entsteht. Hiefür verlangten dieselben anfänglich wegen erschwerte Be- werbung und Entwertung ihrer Liegenschaft eine Entschädigung von 25,000 Fr. Nachdem aber die bezüglichen Nachteile von den bundesgerichtlichen Experten, in Übereinstimmung mit der eidge- nössischen Schatzungskommission auf 1800 Fr. für das Aus- gelände und auf 4000 Fr. für die Gebäulichkeiten, eventuell bei Erstellung einer Passerelle an Stelle des frühern Überganges, auf 1200 Fr. für das Erstere und auf 2800 Fr. für die Letztern beziffert wurden, reduzieren die Rekurrenten ihre Forderung auf den sub Fakt. B angegebenen Betrag. 2. Der Schaden, den die Rekurrenten einklagen, ist nicht die Folge der von ihnen verlangten

Bodenabtretung. Das Grundstück, aus welchem die Abtretung stattfindet, ist vom übrigen Teil der Liegenschaft vollständig getrennt. Zudem geschieht Abtretung nicht zum Zweck der Straßenverlegung, sondern für Anlagen innerhalb des Bahnhofes selbst. Durch dieselbe erleiden also die Rekurrenten, nach Rückvergütung des im Urteilsantrag festgesetzten und von beiden Teilen angenommenen Bodenpreises keinen weiteren Nachteil. Der Schaden, der dazu noch eintritt, hat lediglich in der Beseitigung der bisher bestandenen Straßenverbindung seinen Grund. Diese hat nun allerdings ihre Ursache in der Bahnhofserweiterung; der daraus erwachsende Nachteil steht aber dennoch mit der Bodenabtretung in keinem kausalen Zusammenhang. Eine Entschädigungspflicht der Expropriantin aus diesem Grunde läßt sich daher nicht ableiten. 3. Im weitern ist zu bemerken: Der Übergang, um dessen Beseitigung es sich handelt, und die ganze Straßenstrecke, welche die frühere Verbindung mit der Liegenschaft der Rekurrenten vermittelte, sind öffentlicher Natur. Sie wurden als öffentliche Straße in das laut st. gallischem Gesetz vom 1. Juli 1889 angelegte Straßenregister eingetragen und da eine Einwendung hiegegen seiner Zeit nicht erhoben wurde, ist die Eintragung gemäß Art. 48 desselben Gesetzes eine endgültige geworden. Daß den Rekurrenten, als Inhabern der frühern „mechanischen Ziegelfabrik, laut Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen vom 23. Februar 1871 die Unterhaltungspflicht für einen Teil dieser Straße obliegt, ändert nichts an dem öffentlichen Charakter dieser letzteren. Die Vereinigten Schweizerbahnen konnten als bloßer unterhaltungspflichtiger Teil dem Rechtsvorfahr der Rekurrenten ein dingliches Recht über die Straße nicht einräumen. Die Straße gehörte als öffentliches Gut der Gemeinde Rapperswyl an; diese hat aber weder beim Vertrag mitgewirkt, noch den Vertrag nachträglich genehmigt. 4. Die Frage, ob nach st. gallischem Recht der Eigentümer eines an eine öffentliche Straße angrenzenden Grundstückes ein Privatrecht auf Fortbestand und Benutzung der Straße zusteht, ist ebenfalls zu verneinen. Die st. gallische Gesetzgebung steht, soweit hier bekannt, auf dem gemeinrechtlichen Standpunkt, daß öffentliche Wege nicht Gegenstand von Privatrechten sein können,

sondern Jedermann in gleicher Weise zum Gebrauch offen stehen. Demnach kommt auch Besitzern von anliegenden Gütern eine privilegierte Stellung nicht zu. Ihr Recht, die Straße zu benutzen, ist eine Wirkung des öffentlichen Charakters derselben, nicht ein Ausfluß privatrechtlicher Befugnisse. Sie haben auf die Straße keinen weiteren Anspruch, als den Anspruch eines beliebigen Dritten, und dieser ist dadurch bedingt, daß eine öffentliche Straße existiert, und nur für so lange begründet, als sie in dieser Eigenschaft existiert. Ein weiteres Recht auf Anlegung oder auf Erhaltung öffentlicher Straßen ist weder aus dem kantonalen Straßengesetz, noch aus dem Gesetz vom 22. August 1822 betreffend die Grenzverhältnisse zu entnehmen. Stände im übrigen den Besitzern von anliegenden Gütern vermöge eines kantonalen Rechtssatzes privatrechtliche Befugnisse zu, so würde die Beweispflicht hiefür gemäß Art. 3 des eidgenössischen Verfahrens, welches, wie schon oft ausgesprochen, auch in Expropriationsprozessen analoge Anwendung zu finden hat, den Rekurrenten obgelegen haben. Nun haben dieselben weder einen derartigen Rechtssatz genannt, noch das Vorhandensein eines solchen behauptet. 5. Somit fehlt der Entschädigungsforderung der Rekurrenten die notwendige gesetzliche Grundlage. Denn nach ausdrücklichem Wortlaut der Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 ist zu einer Entschädigungsforderung stets ein Eingriff in die Privatrechte des die Entschädigung Verlangenden notwendig. Ein bloßer faktischer Nachteil genügt zur Begründung einer derartigen Forderung nicht. Namentlich entsteht nach bundesgerichtlicher Praxis (Ullmer I, S. 406; Amtliche Sammlung II, S. 499; VI, S. 444; VII, S. 526) kein Anspruch auf

Entschädigung deswegen, weil bisherige publizistische Rechte des Gemeingebrauchs von öffentlichen Straßen durch Bahnanlagen erschwert oder beeinträchtigt werden. Der in der Theorie vertretene Standpunkt, daß auch wegen Verlegung und Aufhebung öffentlicher Wege Schadenersatz verlangt werden könne, indem derartige, in die Privatinteressen einschneidende Maßregeln nicht auf Kosten des Einzelnen ausgeführt werden sollen (Dernburg, Pandekten I, S. 168; Regelsberger, Pandekten I, S. 423 und Andere), ist mit dem Wortlaut des eidgenössischen Expropriationsgesetzes nicht vereinbar. Auch die Voraussetzungen, gestützt auf welche ausländische Gerichte in derartigen Fällen eine Entschädigung gesprochen haben, (Aubry & Rau, Cours de droit civil français III, S. 69; Eger, Beiträge zur Lehre von der Enteignung im Archiv für die civilistische Praxis LXII, S. 290 u. ff.; Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen I, S. 241) treffen im konkreten Falle nicht zu. Denn es handelt sich hier weder um städtische Verhältnisse, noch sind die Umstände derart, daß ein stillschweigend zugesichertes Privatrecht auf Fortbestand der Straße zu Gunsten der Rekurrenten angenommen werden kann. Der Art. 6 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes, auf den sich dieselben bei den heutigen Verhandlungen berufen haben, kann zur Begründung ihrer Forderung ebensowenig dienen. Denn wie das Bundesgericht schon einmal, im Falle Wyrsh gegen Nordostbahn erkannt hat (Amtliche Sammlung II, S. 499), statuiert dieser Artikel nichts weiteres, als die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zur Ausführung derjenigen Bauten, welche infolge von Bahnanlagen behufs Erhaltung ungestörter Kommunikationen notwendig werden. Handelt es sich dabei um öffentliche Straßen, so haben zudem nur die Behörden, denen die Oberaufsicht über das Straßenwesen obliegt, nicht auch die Privaten das Recht, Begehren aus dem Inhalt dieses Artikels zu stellen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der Urteilsantrag der Instruktionskommission wird zum Urteil erhoben.

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