

BGE 31 II 363

Bundesgericht (BGE), 1905-07-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_31_II_363

FR: ATF 31 II 363

IT: DTF 31 II 363

Volltext

53. Arteil vom 4. Juli 1905 in Sachen Gemeinde (Tagwen) Sool, Expropriatin u. Rekurrentin, gegen Serufthalbahngesellschaft, Expropriatin u. Rekursbeklagte. Verfahren vor Bundesgericht in Expropriationsstreitigkeiten. Bedeutung der vorbehaltlosen Annahme des Urteilsantrages der Instruktionskommission durch eine Partei. Art. 37 Expr.-Ges. — Entschädigung für Erschwerung der Waldbewirtschaftung (mittelst «Holzritten») durch eine Strassenbahn. Kausalzusammenhang zwischen Expropriation und Schaden. Natur der «Reistrechte» nach Glarner Recht. — Vorhandensein und Mass des Schadens: Stellung des Bundesgerichts zu seinen Experten. Das Bundesgericht hat auf Grundlage des Urteilsantrages der Instruktionskommission vom 18. Februar 1905 mit folgenden Zusätzen: A. Der Urteilsantrag der Instruktionskommission geht dahin: 1. Der Rekurs der Expropriatin wird in dem Sinne als begründet erklärt und der Entscheid der Schätzungskommission vom 27.-Mai 1904 dahin abgeändert, daß die Expropriatin verpflichtet wird, der Expropriatin für Beeinträchtigung und Erschwerung des Reistbetriebes die Summe von 7100 Fr. zu bezahlen.

2. Die Expropriatin wird bei ihren Erklärungen betr. Züge und Laderampen behaftet.

3. Die weitergehenden Forderungen der Expropriatin werden abgewiesen. 4. Im übrigen (Dispos. 1, 2, 3, 4, 6) hat es beim Entscheid der Schätzungskommission vom 27. Mai 1904 sein Bewenden. B. Dieser Urteilsantrag ist von der Expropriatin und Rekurrentin angenommen worden, nicht aber von der Expropriatin und Rekursbeklagten. C. In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter der Expropriatin beantragt: 1. Es sei auszusprechen, die Expropriatin sei für behaupteten oder wirklichen Schaden, den die Expropriatin in der Benutzung des Waldes erleide, nicht entschädigungspflichtig 2. eventuell sei auszusprechen, der Expropriatin erwachse kein Schaden, oder doch nicht der von den bundesgerichtlichen Experten angenommene Schaden — wofür Oberexpertise angerufen werde und es sei die Entschädigung von 4294 Fr. 95 Cts. (und der Expertenansprüche) aus diesem Grunde zu streichen, eventuell zu reduzieren; 3. die Entschädigung von 2056 Fr. 85 sei um 50% herabzusetzen. Die Posten von 285 Fr. für Erschwerung des Ladens und von 463 Fr. 15 Cts. zur Aufrundung etc. erklärt er nicht anzufechten. D. Der Vertreter der Expropriatin stellt den Antrag, der Rekurs der Expropriatin sei im vollen Umfange gutzuheißen; in Erwägung: 1. Dem Begehren der Expropriatin um vollständige Guttheißung aller ihrer Rekursbegehren kann nicht stattgegeben werden, da die Expropriatin Annahme des Urteilsantrages, der ihre Begehren in einzelnen Punkten, so speziell das Begehren um Sicherstellung, abgewiesen hat, erklärt hat und nun hierauf nicht zurückkommen kann; denn die vorbehaltlos erfolgte Annahme des Urteilsantrages durch eine Partei bindet diese Partei an den Urteilsantrag auch dann, wenn die Gegenpartei ihn nicht annimmt, und das Bundesgericht hat alsdann als Rekursinstanz nicht mehr im ganzen Umfange, sondern nur insoweit, als der Urteilsantrag nicht angenommen ist, in die Prüfung der Parteibegehren einzutreten. Der Beurteilung des

Bundesgerichts unterliegt hienach nur noch das Begehren um Entschädigung wegen Erschwerung und Beschränkung der Bewirtschaftung des der Expropriatin gehörenden Waldes infolge des Baues und Betriebes der Bahn*, das von der Schätzungskommission abgewiesen worden ist und dessen Gutheißung die Instruktionskommission im Betrage von 7100 Fr beantragt, wogegen die Expropriatin die in Fakt. C mitgeteilten Anträge stellt.

2. In tatsächlicher Beziehung ist über diesen Punkt aus den Akten hervorzuheben: Durch Landsgemeindebeschuß vom 3. Mai 1903 wurde der Sernftalbahngesellschaft die Konzession zur Benutzung eines Teiles der Landstraße von Schwanden nach Elm erteilt zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn, die diese Orte verbinden sollte. Die Landstraße, die nach dem kantonalen Straßengesetze vom 6. Mai 1883 in die I. Klasse gehört, läuft dem rechten Ufer der Sernf entlang und durchschneidet den untern Teil der Bergabhänge, die größtenteils mit Waldungen bestanden sind; diese gehören teils Privaten, teils Korporationen, u. a. der Korporation (Tagwe) Sool. Der Waldbetrieb in diesen Waldungen ist durch eine Übereinkunft vom Jahre 1833, zum Schutze der Straße, geregelt, wonach das Holz nur während dreijährigen Perioden nach einer Zwischenzeit von je fünf und zwanzig Jahren gefällt, in der Zwischenzeit dagegen nur dürres oder durch Sturm und Steinbrüche umgeworfenes Holz weggehauen werden darf. Die Holzabfuhr geschieht durch sog. Holzritte, eine Art Wege, die den Berghang abwärts bis zur Landstraße laufen und auf denen das Holz auf die Straße geschafft wird, von wo es zu einem Lagerplatz oder zu seinem Bestimmungsort verbracht wird. Über diese Holzritte bestimmt das Glarner Forstgesetz in Art. 29: „An denjenigen Orten...., wo die „Holzritte über die Landstraße oder über andere Wegsamkeiten, die „nach Bergen und Gütern gehen, führen, soll nur im Notfall gereistet werden mögen und wenn solches geschieht, von denen, so „reisten, genugsame Wächter ausgestellt werden, welche die durch-

„gehenden Personen warnen und den obern das Zeichen geben, „daß sie aufhören zu reisten.“ (Folgt Bußenandrohung.) Art. 49 des kant. Straßengesetzes sodann bestimmt: „An der Straße sollen „keine neuen Holzritte.... geöffnet werden. Bei den bereits bestehenden sollen, wenn sie benutzt werden müssen, jeweiligen genugsamen Wachen zur Verwarnung der Passierenden und zum Einhalt „an den Arbeiten aufgestellt werden. Das in die Straße fallende „Material ist mit möglichster Beförderung zu entfernen und sind „allfällige Beschädigungen an der Straße sofort zu verbessern.“ (Folgt Straf- und Schadenersatzandrohung.) Da nach § 3 der Konzession für die S. T. B. Ges. die freie Fahrbreite der Straße zwischen dem innern Rand des bewegten Bahnwagens und dem äußern Straßenrand 4,40 M. oder der Abstand der innern Schiene vom andern Straßenrand 4,90 M. betragen sollte, war die Straße auf einer großen Strecke zu verbreitern und zu diesem Zwecke von der Bahngesellschaft Land der Anstößer zu erwerben. Zu den Expropriaten gehört auch die Gemeinde Sool, die eine Kiesgrube und 6 andere Parzellen, alles Bestandteile ihres Steinschlagwaldgebietes, abzutreten hat. Neben andern, nach dem in Erwägung 1 ausgeführten heute nicht mehr zu behandelnden Begehren hat die Expropriatin das Begehren gestellt, die Expropriatin sei zu verpflichten, „die Expropriatin für die Erschwerung und Beschränkung „in der Bewirtschaftung und Nutzbarmachung der Wälder und „Rechtsamen, welche durch die für die Betriebssicherheit der Bahn „geltenden besondern gesetzlichen Vorschriften verursacht wird, sowie r die daraus entstehende Inkonvenienz voll zu entschädigen. Die bundesgerichtlichen Experten haben die durch den Bahnbetrieb entstehenden Mehrkosten der Waldbewirtschaftung auf 7100 Fr. geschätzt und die Instruktionskommission beantragt Zusprechung dieses Betrages. Hierum dreht sich, nach dem in Erwägung 1 gesagten, heute noch der Streit. 3. Vorerst

kann nun die Existenz einer Erschwerung und Be- \rightarrow schränkung der Waldbewirtschaftung der Expropriatin nach dem eingehend und treffend begründeten Gutachten der bundesgerichtlichen Experten ernstlich nicht bestritten werden. Dagegen stellt sich die Expropriantin in erster Linie auf den Standpunkt, der Expropriatin stehe kein Privatrecht an der kantonalen Landstraße zu; der Waldeigentümer müsse jeden vermehrten Verkehr auf der Land- \rightarrow straße dulden, ohne zu einer Entschädigung berechtigt zu sein; der Staat könne die Straße überhaupt nach seinem Belieben verän- \rightarrow dern, ohne daß daraus ein Entschädigungsanspruch der Anstößer entspringe; demzufolge könne auch die Bahngesellschaft, die gemäß ihrer Konzession in die Rechte des Staates eingetreten sei, für die Benutzung der Straße nicht zu einer Entschädigung verhalten werden; eventuell müsse sich die Expropriatin mit ihren Entschä- \rightarrow digungsansprüchen an den Staat halten, der die Konzession ohne Vorbehalt der Rechte Dritter erteilt habe. Vorerst erscheint nun dieser Standpunkt rechtsirrtümlich. Indem Art. 49 des kant. Straßengesetzes nur die Errichtung neuer Holzritte verbietet, da- \rightarrow gegen die vor seinem Inkrafttreten bestehenden ausdrücklich vor- \rightarrow behält und nur die Art und Weise der Benutzung derselben näher regelt, anerkennt er ein besonderes Recht an der Benutzung dieser Ritte. Die Waldeigentümer, die für die Holzritte die Straße be- \rightarrow nutzen, haben nicht allein das jedem zustehende Recht der Be- \rightarrow nutzung der Straße im Rahmen des öffentlichen Rechts, unter Beobachtung der polizeilichen und Verwaltungsvorschriften; haben nicht allein, wie jeder andere an die Straße anstoßende Waldeigentümer, das Recht, die Straße zur Holzablagerung benutzen, sondern sie haben ein besonderes Recht, die Straße die Holzritte zu benutzen, und dieses Recht kann nicht anders denn als Privatrecht konstruiert werden. (Vergl. übrigens auch den — von beiden Parteien angenommenen — Urteilsantrag vom 4. September 1901 in Sachen V. S. B. gegen Ortsgemeinde Wallenstadt, wo die Reistrechte am Wallensee ebenfalls als Pri- \rightarrow vatrechte erklärt wurden.) Da nun nach dem Inhalte des Gut- \rightarrow achtens der bundesgerichtlichen Experten nicht bestritten werden kann, daß durch den Eisenbahnbetrieb eine Erschwerung dieses pri- \rightarrow vaten Benutzungsrechtes der Expropriatin entsteht, folglich eine partielle Expropriation desselben stattfindet, ist die Expropriantin entschädigungspflichtig. Ihr Standpunkt, es fehle ihr die Passiv- \rightarrow legitimation, allfällige Entschädigungsansprüche seien gegen den Staat geltend zu machen, ist unhaltbar; der Entschädigungsan- \rightarrow spruch wird hergeleitet aus der Expropriation und muß daher gerichtet werden gegen den Unternehmer, dem das Recht abgetreten

wird. Und da nun die Expropriatin nicht nur Eigentums= \rightarrow , son- \rightarrow dern auch die genannten Benutzungsrechte teilweise abtritt, ist sie entschädigungsberechtig 4. Zum gleichen Resultat führt aber auch folgende Betrachtung; Es ist unbestreitbar, daß die Erschwerung der Waldbewirtschaftung eine Folge der Expropriation ist. Allerdings ist sie nicht eine di- \rightarrow rekte Folge der Abtretung, der dadurch hervorgebrachten Verklei- \rightarrow nerung des Eigentums der Expropriatin; aber sie ergibt sich daraus, daß nunmehr auf der Straße die Bahn gebaut wurde und benutzt wird, also aus dem Betrieb des Unternehmens, dem die Abtretung diente. Ohne die Abtretung von Land der Expro- \rightarrow priatin wäre Bau und Betrieb der Bahn gemäß Konzession für die Expropriantin, § 3, unmöglich gewesen; für den Bau und Betrieb der Bahn mußte somit die Expropriantin Land der Ex- \rightarrow propriatin erwerben, und wenn nun die Erschwerung und Be- \rightarrow schränkung der Waldbewirtschaftung durch den Bahnbetrieb statt- \rightarrow findet, so steht sie im mittelbaren Zusammenhang mit der Expro- \rightarrow priation. Dieser mittelbare Zusammenhang genügt aber, nach der neuern Praxis des Bundesgerichts (vergl. spez. Urteil vom 31. Ja- \rightarrow nuar 1905 in Sachen S. B. B. gegen Honegger*), um den Ex- \rightarrow proprianten entschädigungspflichtig auf Grund des Art. 6 Expr.=Ges. zu erklären. Die

Entschädigungspflicht besteht für jeden Schaden, der entsteht infolge der Anlage, für welche die Expropriation verlangt wurde und der nicht entstanden wäre ohne das Hinzutreten der Expropriation. Diese Voraussetzungen treffen hier zu: Der Schaden leitet sich her aus dem Bau und Betrieb der Bahn; für diesen Bau und Betrieb ist die Expropriation verlangt worden, und endlich hätte die Bahn nicht gebaut werden können und wäre folglich der Schaden nicht eingetreten ohne die Expropriation des Landes der Expropriantin; denn ohne diese Expropriation hätte die Straße nicht die in der Konzession verlangte Breite erhalten. Das rechtsirrtümliche in der Argumentation der Expropriantin besteht darin, daß sie davon ausgeht, es handle sich um eine Straße, die auch, nebenbei, zu Eisenbahnzwecken benutzt werde, während es sich umgekehrt verhält, soweit die Beziehungen von Expropriantin und Expropriatin in Frage stehen. 5. In zweiter Linie macht die Expropriantin geltend, ein Schaden entstehe der Expropriatin überhaupt nicht, eventuell jedenfalls nicht in dem Maße, wie die bundesgerichtlichen Experten annehmen; sie ruft hierfür Oberexpertise an. Allein das Gutachten der bundesgerichtlichen Experten ist derart trefflich und eingehend begründet und rührt von so anerkannten Fachmännern her, daß diese Bemängelungen durchaus unstichhaltig erscheinen. Was das Maß der Erschwerung betrifft, so handelt es sich hier im wesentlichen um Schätzungsfragen, zu deren Entscheidung in erster Linie Sachverständige berufen sind. Das Bundesgericht hat das Gutachten seiner Experten nur daraufhin zu prüfen, ob es von richtigen rechtlichen Gesichtspunkten ausgeht und ob die Experten alle in Betracht kommenden Momente gehörig gewürdigt haben: und da nun das Gutachten nach dieser Richtung zu keiner Beanstandung Anlaß gibt, ist dessen Schlüssen schlechthin beizutreten; erkannt: Der Urteilsantrag wird zum Urteil erhoben.

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