

BGE 36 I 623

Bundesgericht (BGE), 1910-10-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_36_I_623

FR: ATF 36 I 623

IT: DTF 36 I 623

Volltext

104. Urteil vom 6. Oktober 1910 in Sachen Schweizerische Seetalbahngesellschaft gegen Galliker. Zuständigkeit der Expropriationsbehörden und Unzuständigkeit der ordentlichen Gerichte zur Beurteilung aller Ersatzansprüche für Schädigungen, welche die notwendige oder nicht wohl vermeidliche Folge eines Bahnbaues sind. Abgrenzung im einzelnen Falle. A. — Am 6. Juni 1909 erhob der Rekursbeklagte gegen die Rekurrentin beim Bezirksgericht Hochdorf Klage, indem er von ihr gemäß Ziffer I des Klageschlusses folgende Beträge verlangte: 1. Verzugszins von 4783 Fr. für ein Jahr mit 239 Fr. 15 Cts. 2. Für unbefugt in Anspruch genommenes Terrain auf Ausmaß hin 2 Fr. per m². 3. Für Versumpfung und Entwertung der untern Wassermatte 4100 Fr.. 4. Für Verhinderung der Wässerung daselbst während drei Jahren à 80 Fr. = 240 Fr. 5. Für Schuttablagerung, Schädigung und Wertverminderung der Hechtmatte 1300 Fr. 6. Kulturschaden daselbst 80 Fr. Die Beträge sub Ziffern 2—6 mit Zins zu 5% seit 18. Mai 1909.

Die Rekurrentin hatte nämlich im Jahre 1906 die Eisenbahnlinie Menziken=Münster gebaut. Durch freihändigen Kauf hatte ihr der Rekursbeklagte hierfür Land zum Preise von 4783 Fr. abgetreten. Im erwähnten Prozesse verlangte er nun gemäß Ziffer II der Klagschrift noch Verzugszins von diesem Betrage von 4783 Fr. Ferner machte er zur Begründung seiner Begehren unter Ziffer III der Klage geltend, die Rekurrentin habe sich seit dem Bahnbau ohne Planaufgabe und bundesrätliche Bewilligung teils verschiedene Eingriffe in sein Eigentum erlaubt, teils hätten sich ohne ihr positives Zutun durch die von ihr erstellten Kunstbauten schädigende Einflüsse auf sein Eigentum geltend gemacht. In erster Linie behauptete er unter Ziffer III 1, sie habe außer dem gekauften Lande noch weiteres in Anspruch genommen, wofür er 2 Fr. per m² verlange; in zweiter Linie (unter Ziffer III 2 und 3) bemerkte er, es seien teils direkt infolge von Änderungen durch die Rekurrentin, teils indirekt infolge ihrer Kunstbauten schädigende Einflüsse auf seine Wassermatte und seine Hechtmatte entstanden, die er in folgender Weise näher beschreibt: Mit Bezug auf die Wassermatte (unter 2 litt. a und b) bemerkte er, es werde ihm seit drei Jahren die Ausübung des Wasserrechtes unmöglich gemacht und es sei die ganze untere Wassermatte der Versumpfung und Übersarung ausgesetzt, die Wässerungsanlagen seien zerstört oder unbrauchbar gemacht worden. Mit Bezug auf die Hechtmatte wies er (unter Ziffer III litt. a — c) auf Schuttablagerungen oberhalb der Wynenbrücke, Wegfall der Wässerung im untern Teil, unberechtigtes Aufwerfen eines Grabens und Kulturschaden durch Überschwemmung und Erdbeben hin. Unter Ziffer IV der Klagschrift gab er als Ursache für alle diese schädigenden Einflüsse an, die Eisenbahnlinie hänge, in einen Sandhügel eingeschnitten, gewissermaßen zwischen dem Wynenfluß und dem Hügel an einer Sandrutschfläche, habe daher ein Tracé, das bei richtiger Überlegung vermieden worden wäre, weil es die Betriebskosten steigern und unaufhörlich seinen anstoßenden Grundbesitz belästigen und beschädigen; bei Gewittern oder Tauwetter sende die steile Schnittfläche des Sandhügels Schlamm und Geröll auf die Bahnlinie und seine

Grundstücke; die Rekurrentin lade das Geschiebe dann in seiner Hechtmatte ab, so daß diese versumpfe, verunstaltet und überschüttet werde; anderseits würden die Gräben in seiner untern Matte durch den Schlammstrom, der sich vom Hügel dort hinein ergieße, aufgefüllt, so daß das Grundstück überflutet werde und versande, abgesehen davon, daß seine Wasser- und Ablaufgräben, die die Rekurrentin erstellt habe, nicht wasserdicht seien, so daß sein Gebäude in dieser Matte ständiger Versumpfung ausgesetzt sei. Am Schlusse von Ziffer IV bemerkte er noch, die Beklagte müsse natürlich für die schädigenden Wirkungen ihrer Kunstbauten aufkommen. Im übrigen wurde die Klage formell auf Art. 50 ff., speziell Art. 67 OR gestützt. Die Rekurrentin erhob mit Bezug auf die Begehren, die in Ziffer III 2 und 3 der Klagschrift enthalten und in Ziffer 1 3—6 des Klagschlusses zusammengefaßt sind, die Einrede der Inkompetenz, indem sie geltend machte, es seien dies Forderungen für Beschädigungen, die die notwendige oder doch nicht leicht vermeidliche Folge des Baues einer konzessionierten Eisenbahn seien, so daß deren Beurteilung in die Kompetenz der eidgenössischen Expropriationsbehörden falle. B. — Das Bezirksgericht Hochdorf verwarf die Einrede der Inkompetenz mit Urteil vom 20. September 1909. Aus der Begründung ist folgendes hervorzuheben: Die Rekurrentin habe nicht bewiesen, daß die Voraussetzungen für die Expropriation erfüllt seien, daß eine Planaufgabe stattgefunden habe und die Eigentümer also Gelegenheit gehabt hätten, ihre Rechte geltend zu machen; deshalb könne das Expropriationsverfahren nicht vor sich gehen. Da das Bahngebiet freihändig erworben sei, handle es sich um Erfüllung von Vertragspflichten, die vom ordentlichen Richter zu beurteilen seien. Sodann mache der Rekursbeklagte auf Grund des § 302 bürgerl. Gesetzb. das Recht zur Bewässerung und zur Verhinderung jeder Beeinträchtigung seiner Grundstücke geltend, also ein dingliches Recht, dessen Beurteilung dem Zivilrichter zustehe. Endlich bemerkt das Gericht, die Beschädigungen seien die Folge einer fehlerhaften Anlage und nicht die notwendige oder nicht leicht vermeidliche Folge des Bahnbaues selbst, so daß Art. 67 OR Anwendung finde und die Erwägungen im Urteil des Bundesgerichtes vom 16. Januar 1892 i. S. Kinder Fuchs gegen Brienz-Rothornbahn (AS 18 Nr. 13) auf den vorliegenden Fall nicht zuträfen.

Gegen dieses Urteil rekurrierte die Schweiz. Seetalbahn an das Obergericht des Kantons Luzern. Dieses bestätigte aber das Urteil der ersten Instanz durch Entscheid vom 30. April 1910; dabei schloß es sich der Begründung des vorinstanzlichen Urteils an. C. — Gegen diesen Entscheid hat die Rekurrentin am 21. Mai 1910 den staatsrechtlichen Rekurs an das Bundesgericht erhoben und Aufhebung des Entscheides beantragt. Sie begründet den Rekurs in folgender Weise: Aus der Tatsache, daß der Rekursbeklagte sein Land nicht im Expropriationsverfahren abgetreten habe, gehe nicht hervor, daß das Expropriationsverfahren überhaupt ausgeschlossen sei; der Rekursbeklagte behaupte, daß durch den Bahnbau andere Rechte verletzt worden seien, als die, die er abgetreten habe; da nun über diese Rechte keine Vereinbarung getroffen worden sei, so müsse die Entschädigung für die Verletzung dieser Rechte eben im Expropriationsverfahren stattfinden. Die Vereinbarung habe keineswegs den Zweck gehabt, alle Rechtsverhältnisse, die sonst im Expropriationsverfahren behandelt würden, zu regeln und der Kompetenz des Zivilrichters zu unterstellen, sie beziehe sich nur auf die Festsetzung der Entschädigung für die Rechte, die damals abgetreten worden seien. Aus § 302 des Bürgerl. Gesetzb. könne sich nur ergeben, daß das darin zugesicherte Privatrecht durch den Eisenbahnbau verletzt worden sei; über die Festsetzung der Entschädigung für die Rechtsverletzung hätten die Expropriationsorgane zu entscheiden. Endlich ergebe sich aus den Ausführungen unter

Ziffer III der Klagschrift selbst, daß es sich um notwendige oder doch nicht leicht vermeidliche Folgen des konzessionierten Unternehmens handle und also die Erwägungen des im Entscheide des Bezirksgerichtes erwähnten bundesgerichtlichen Urteils zuträfen. D. — Das Obergericht des Kantons Luzern hat auf die Motive des erstinstanzlichen Urteils verwiesen und Abweisung des Rekurses beantragt. E. — Der Rekursbeklagte hat ebenfalls Abweisung beantragt, im wesentlichen mit folgender Begründung: Es handle sich um willkürliche und schuldhaftige Handlungen des Unternehmens, wie in Ziffer I und IV der Klagschrift gezeigt sei, Ziffer III 2 habe bloß vorsorglichen und eventuellen Charakter, so daß die Kompetenz der ordentlichen Gerichte vorhanden sei. Seine Kaufverträge mit der Rekurrentin seien vor Erteilung der Baubewilligung erfolgt; auch aus diesem Grunde handle es sich um Schädigungen aus unerlaubter Handlung; die nachfolgende Bewilligung des Bundesrates habe keine rückwirkende Kraft. Zudem sei keine Planaufgabe erfolgt der Bundesrat habe kein Expropriationsdekret erlassen, so daß die Schätzungskommission nicht in Funktion treten könne; der Rekursbeklagte wäre daher rechtlos, wenn die Kompetenz der ordentlichen Gerichte verneint würde. Der Rekursbeklagte verweist dabei auf ein Urteil des Bundesgerichtes vom 24. Mai 1909 i. S. Schweiz. Bundesbahnen gegen Tschopp und Genossen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. — Die Kompetenz des Bundesgerichts ist nach Art. 189 Abs. 3 OG vorhanden, da sich die Rekurrentin über Verletzung einer eidgenössischen Gerichtsstandsnorm beschwert. 2. — Wie das Bundesgericht schon mehrmals ausgesprochen hat (vgl. insbesondere AS 34 I S. 694 ff. Erw. 3 und dort zitierte Urteile), sind Ansprüche auf Ersatz von Schaden, der die notwendige oder doch nicht leicht vermeidliche Folge des Baues oder Betriebes einer öffentlichen Unternehmung ist, die das Expropriationsrecht gemäß dem Expropriationsgesetz hat, im Expropriationsverfahren durch die eidgenössischen Expropriationsbehörden zu beurteilen. Es steht fest, daß die Linie Münster=Menziken der Rekurrentin vom Bunde konzessioniert ist und also das Expropriationsrecht hat. Demnach ist im vorliegenden Fall zu untersuchen, ob der Schaden, für den der Rekursbeklagte unter Ziffer III 2 und 3 der Klagschrift begründung und Ziffer I 3—6 des Klagschlusses Ersatz verlangt, auf notwendige oder doch nicht leicht vermeidliche Weise aus dem Bau oder Betrieb der Linie Münster=Menziken der Rekurrentin entstanden ist. Hiefür sind in erster Linie maßgebend die Tatsachen, auf die der Rekursbeklagte in der Klagschrift begründung seine Schadenersatzansprüche stützt. Da er nun selbst auf Seite 5 und 9 der Klagschrift erklärt, daß der Schaden durch die Kunstbauten der Rekurrentin ohne ihr Zutun entstanden sei, so handelt es sich in der Tat um eine notwendige Folge des Bahnbaues. Zu diesem Schlusse führen auch die Ausführungen unter Ziffer IV der Klagschrift begründung, wo darauf hingewiesen ist, daß das Tracé nicht richtig gewählt worden sei und daß dies bei Gewittern und Tauwetter

zur Überflutung, Versandung und Versumpfung der Grundstücke des Rekursbeklagten führe. Allerdings behauptet der Rekursbeklagte in Ziffer III Abs. 1 und 2 der Klagschrift begründung auch, die Rekurrentin habe sich eine Reihe verschiedenster Eingriffe in sein Eigentum erlaubt und Änderungen vorgenommen. Indessen bezieht sich die Bemerkung über die Eingriffe auf Ziffer III 1, wonach die Beklagte mehr Areal, als sie erworben hatte, in Anspruch genommen haben sollte. Dieser Teil der Klage kommt nicht in Betracht, weil die Rekurrentin die Kompetenz der ordentlichen Gerichte mit Bezug auf diesen Punkt nicht bestritten hat. Die Bemerkung unter Ziffer III 2 daß die Rekurrentin Änderungen im Lande des Rekursbeklagten vorgenommen habe, kann sich gemäß Ziffer IV der Klagschrift begründung nur darauf beziehen, daß die Rekurrentin seine Wasser- und Ablauf-

gräben versetzt hat. Hier handelt es sich aber offenbar um Änderungen, die durch den Bahnbau notwendig geworden sind. Der Rekursbeklagte behauptet demgemäß auch gar nicht, daß diese Ver- setzung mit den von den Bundesbehörden genehmigten Plänen nicht übereinstimme. Somit kann er auch nicht verneinen, daß diese Änderungen notwendige Folgen des Bahnbaues seien. Es ist eine Entstellung der Klagbegründung, wenn der Rekurs- beklagte geltend macht, die Behauptung, daß der Schaden durch die Kunstbauten ohne Zutun der Rekurrentin entstanden sei, habe nur vorsorglichen und eventuellen Charakter. Er hat allerdings formell die Klage auf Art. 50 ff., insbesondere Art. 67 OR gestützt; aber dabei hat er keine wirkliche Tatsache geltend gemacht, die mit einiger Sicherheit darauf schließen ließe, daß es sich um willkürliche und schuldhaftige Handlungen der Rekurrentin gehandelt habe. Er hat nicht geltend gemacht, daß die Linie nicht plangemäß gebaut sei, daß sie irgendwelche technische Fehler in ihrer Anlage aufweise. Demgemäß kann aber Art. 67 OR auch keine Anwendung finden. Der Rekursbeklagte hat bloß das Tracé bemängelt. Dieses ist aber von den Bundesbehörden genehmigt worden, so daß Schädigungen infolge der Lage der Linie als notwendige Folgen des Baues zu betrachten sind. Demgemäß ergibt sich, daß die Ansprüche, die der Rekursbeklagte unter Ziffer III 2 und 3 der Klagbegründung und Ziffer 1 3—6 des Klagschlusses geltend macht, im Expropriationsverfahren zu behandeln sind, und ihre Beurteilung in die Kompetenz der eidgenössischen Expropriationsbehörden fällt. 3. — Die Tatsache, daß der Rekursbeklagte der Rekurrentin freihändig Land abgetreten hat, kann selbstverständlich die Kompetenz der Expropriationsbehörden nicht ausschließen. Der Rekursbeklagte behauptet ja nicht, er mache Ansprüche aus dem früheren Vertrage mit der Rekurrentin geltend. Nur wenn es sich um Ansprüche auf Grund dieses Vertrages handelte, wären aber die ordentlichen Gerichte kompetent. Weiterhin ist die Behauptung des Rekursbeklagten, das Expro- priationsverfahren könne keine Anwendung finden, weil der Kauf- vertrag vor der Bewilligung zum Bau der Bahn abgeschlossen worden sei, ganz unverständlich. Es ließe sich höchstens fragen, ob die Ansprüche aus Verletzung von Rechten Dritter durch einen Bahnbau, die vor der Erteilung der Konzession und der Genehmi- gung der Baupläne erfolgt wäre, im Expropriationsverfahren zu beurteilen seien, weil zur Zeit der Verletzung das Expropriations- gesetz noch nicht auf den Bahnbau hätte angewendet werden können. Da der Rekursbeklagte aber gar nicht behauptet, daß er vor Er- teilung der Konzession und Genehmigung der Baupläne geschädigt worden sei, so ist auf diese Frage nicht einzutreten. Übrigens ist darauf hinzuweisen, daß die Bahn auf Grund der Erneuerung der Konzession an die Reinach=Münster=Bahn=Gesellschaft vom 21. Dezember 1900 (eidg. Ges. Samml. XVI 274) und der Genehmi- gung des Bauprojektes durch den Bundesrat vom 18. August 1905 (B. Bl. 1905 V S. 39) gebaut worden ist und somit das Ex- propriationsgesetz von Anfang an auf den Bau der Bahn An- wendung fand. Die Rekurrentin selbst erhielt die Konzession allerdings erst am 1. Juli 1907, während sie die Bahn schon vor- her gebaut hatte. Aber mit Bezug auf die Anwendung des Expro- priationsgesetzes auf den Bahnbau ist die Sache eben so zu betrachten, wie wenn sie die Bahn für die frühere Konzessionsinhaberin, die Reinach=Münster=Bahn=Gesellschaft, gebaut hätte, da der Bau ja auf Grund eines Übereinkommens mit dieser Gesellschaft erfolgte (vgl. B. Bl. 1907 Bd. IV Seite 346 ff). 4. — Für die Frage der Kompetenz der Expropriationsbehörden ist es ferner gleichgültig, ob der Rekursbeklagte ein dingliches Recht

auf Grund des § 302 des luzernischen bürgerlichen Gesetzbuches geltend macht. Nur die Frage, ob ihm auf Grund dieses Gesetzes- bestimmung ein bestimmtes Recht zustehe, unterläge der Beurteilung der kantonalen Gerichte. Dagegen ist die Frage, ob eine

Verletzung eines solchen Rechtes vorliege, und welche Schadenersatzansprüche daraus entstehen, von den Expropriationsbehörden im Expropriationsverfahren zu entscheiden (vgl. AS 22 S. 379 ff. Erw. 2), und um diese zweite Frage handelt es sich im vorliegenden Falle. 4. — Unter den erwähnten Umständen ist es klar, daß die Erwägungen des Urteils des Bundesgerichtes i. S. Schweiz. Bundesbahnen gegen Tschopp und Genossen vom 24. März 1909 auf den vorliegenden Fall nicht zutreffen. In jenem Falle wurde der Rekurs gegen die Kompetenz der kantonalen Gerichte bloß deshalb zur Zeit abgewiesen, weil sich aus den Prozeßakten ergab, daß es sich möglicherweise um Geltendmachung von vertraglichen Ansprüchen und die Frage über den Bestand einer Servitut handelte. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der Rekurs wird gutgeheißen. Demgemäß wird das Urteil des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 30. April 1910 aufgehoben und das Bezirksgericht Hochdorf zur Beurteilung der Klagebegehren unter Ziffer III 2 und 3 der Klage und Ziffer I 3—6 des Klagschlusses als inkompetent erklärt.

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