

BGE 37 II 351

Bundesgericht (BGE), 1911-10-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_37_II_351

FR: ATF 37 II 351

IT: DTF 37 II 351

Volltext

51. Arteil vom 31. Oktober 1911 in Sachen Einwohnergemeinde Arlesheim, Expantin u. Rek., gegen Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen, Expantin u. Rek.=Bekl. Aufhebung eines Bahn-Niveauüberganges. Inkompetenz des Bundesgerichts, als Beschwerdeinstanz im Expropriationsverfahren, zur Verfügung einer Abänderung der bundesrätlich genehmigten Pläne des auszuführenden Werkes. Unzulässigkeit des Anspruchs einer Gemeinde auf Natural- ev. Schadenersatz wegen angeblicher Beeinträchtigung ihres Interesses als Steuerfiskus durch die fraglich, Aenderung der Verkehrsverhältnisse auf dem Gemeindegebiet. Legitimation der Gemeinde zur Geltendmachung bloss der allgemeinen Interessen des Publikums an den bestehenden Wegverbindungen gemäss den Art. 6 u. 7 ExprG (abgesehen von ihren besonderen Interessen als Privateigentümerin rechtlich benachteiligten Grundbesitzes). Mangelnde Verletzung allgemeiner Interessen im hier gegebenen Falle. A. — Im August 1873 war, anlässlich der Erstellung der Linie Basel=Delsberg, zwischen den Regierungen von Baselland und Solothurn, sowie den Gemeinden Arlesheim und Dornach, einerseits, und der Direktion der Jurabahn andererseits, ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach unmittelbar neben der Station Dornach=Arlesheim, am Kreuzungspunkt der Bahnlinie und des etwas nach Süden zu verlegenden Kapuziner- oder Bruggweges (eines damals auf Gemeindeland angelegten, öffentlichen Fußweges zwischen Dornachbrugg und Arlesheim) ein auch für den Fahrverkehr bestimmter Niveauübergang erstellt werden sollte. Am 20. Februar 1902 war ferner anlässlich eines, einen andern Gegenstand beschlagenden Vertragsabschlusses zwischen der Jura-Simplon-Bahn einerseits, und der Birseckbahn-Gesellschaft sowie der Gemeinde Arlesheim andererseits, auf Verlangen dieser letztern bestimmt worden: „Des weitern sorgt die Jura-Simplon-Bahn für die Verbesserung des Straßenüberganges auf Schienenhöhe bei km 115,416 „und zwar in der Weise, daß sie die Schranke rechts der Bahn, „d. h. auf der Seite der Wirtschaft Rüttimann, um etwa einen „Meter verlängert, bzw. durch eine längere Stange ersetzt.“ Da der Bruggweg von der Bahnlinie bis nach Arlesheim verhältnismäßig schmal ist und ziemlich steil ansteigt, andererseits aber Dornachbrugg und Arlesheim von Anfang an durch eine, mehr nördlich über die Bahn führende, gute Fahrstraße mit der Station Dornach=Arlesheim verbunden waren, pflegte der Bruggweg auch nach seiner Erweiterung zu einem Fahrsträßchen, und trotzdem sein Unterhalt aus Gemeindemitteln bestritten wurde, für den Fahrverkehr doch fast nur von den Bewohnern der anstoßenden Liegenschaften benutzt zu werden. Aus den von der Rekurrentin produzierten Abschriften des Gemeindeversammlungsprotokolls von Arlesheim ist ferner ersichtlich, daß am 2. Mai 1880 die Gemeindeversammlung beschloß „Der Gemeinderat sei beauftragt, ein gerichtliches Verbot anzuordnen, „legen betreffend Befahren des Bruggweges mit Fuhrwerken (ausgenommen die durch Landanstoßer berechtigt sind) mit einer Strafe „von 5 Fr., zur Hälfte dem Verleider, zur Hälfte der Staatskasse. Eine entsprechende Verbottafel befand

sich noch im Jahre 1910 sowohl am untern als am obern Endpunkt des Bruggweges. Als es sich im Jahre 1899 um eine Neuanlage und Ver- breiterung des Bruggweges handelte und ein Anstößer (Fürsprech M. Feigenwinter) an die Gemeindebehörde folgende Frage richtete: Wird die Landabtretung verlangt zum Zwecke der Erweiterung „des Fußweges oder des Kulturweges, oder soll eine Verbindungs- straße an die Station Dornach angelegt werden?“ erteilte die Gemeindeversammlung am 28. Juni folgende Antwort: „Der Weg „soll angelegt werden als Konventionalweg, wie derselbe seit Er- „stellung der Jurabahn angelegt worden ist.“ Für den Fußgängerverkehr ist der Bruggweg von jeher und bis heute stets jedermann zur Verfügung gestanden und auch tat- sächlich als Verbindungsweg zwischen Arlesheim und der Station Dornach=Arlesheim, sowie (in seiner untern Hälfte) als Verbin- dung zwischen dieser Station und dem Gempener Hochplateau, in- tensiv benutzt worden. In den 90er Jahren des vorigen, wie auch in den ersten Jah- ren dieses Jahrhunderts sind rechts und links des Bruggweges zahlreiche Villen errichtet worden, welche meist von besser situierten Familien aus der Stadt Basel bewohnt werden. B. — Im Jahre 1910 ist anlässlich der Erstellung eines zweiten Geleises von Basel nach Delsberg der Bruggweg=Niveauübergang aufgehoben und, soweit der Fußgänger verkehr in Betracht kommt, durch eine treppenförmige Unterführung an derselben Stelle ersetzt worden. Der Fahrverkehr wird in Zukunft vom untern Endpunkt des Bruggweges einerseits zirka 300 m weiter südlich über die Bahnlinie geführt, anderseits durch Verbesserung eines der Bahn- linie entlang führenden Fahrweges in die zirka 400 m weiter nördlich befindliche Stollenrainüberführung geleitet.

C. — Auf die Planaufgabe hin erfolgten Naturalersatz= und Ent- schädigungsansprüche sowohl seitens der Gemeinde Arlesheim als auch seitens der privaten Anstößer des Bruggweges. Die Ansprüche der Gemeinde wurden von den Schweizerischen Bundesbahnen bestritten, die Ansprüche der privaten Anwänder dagegen zumeist insofern an- erkannt, als die Bahnverwaltung sich bereit erklärte, diesen Anwän- dern denjenigen Schaden zu ersetzen, der ihnen aus der Aufhebung des Niveauüberganges entstehe, sodaß die eidg. Schätzungskommission (und eventuell das Bundesgericht) nur noch die Höhe dieses Schadens festzusetzen habe. Die Schätzungskommission untersuchte dann zwar dennoch auch die grundsätzliche Frage, ob die privaten Anwänder zur Geltend- machung des ihnen entstehenden Schadens legitimiert seien, bejahte sie aber und verurteilte infolgedessen die Schweiz. Bundesbahnen zur Bezahlung ziffermäßig bestimmter Entschädigungen an jene An- wänder. Dagegen wies sie, mit Entscheid vom 3. Januar 1911, die bezüglichlichen Begehren der Einwohnergemeinde Arlesheim ab, mit wesentlich folgender Motivierung: Der Entschädigungsanspruch werde nicht auf die Rechte der Gemeinde am Bruggweg gestützt, da ja dieser von den Bahnbauten unberührt gelassen werde und nach wie vor benützt werden könne, sondern speziell auf die Rechte an der Beibehaltung eines fahrbaren Übergangs bei der Station. Nun besitze aber die Gemeinde an diesem Übergang kein Eigentum, noch ein sonstiges dingliches Recht. Sie trete auch nicht auf als Besitzerin von Land, das durch die Beseitigung des Übergangs ent- wertet werden könnte. Dazu komme, daß von einzelnen Grundbe- sitzern spezielle Ansprüche wegen der Veränderungen am Übergang angemeldet worden seien. Es sei ausgeschlossen, daß diese Ansprüche nochmals von der Gemeinde geltend gemacht werden könnten, wie denn auch die Gemeinde tatsächlich nicht etwa namens einzelner, bestimmter Landeigentümer und für bestimmte Liegenschaften auftrete. Sie sei allerdings legitimiert, die Interessen der Gemeinde an den öffentlichen Wegen und Straßen zu vertreten; indessen werde, wie schon bemerkt, der Bruggweg intakt gelassen, und soweit er dem Fußgängerverkehr diene, sei die

Berechtigung dazu beschränkt auf den Kreis der Landanstößer. Auf das Begehren der Gemeinde Arlesheim könne daher mangels Legitimation nicht eingetreten werden. D. — Gegen diesen Entscheid hat die Einwohnergemeinde Arlesheim rechtzeitig und formrichtig den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag, es seien in Aufhebung des Entscheides der Schätzungskommission die Bundesbahnen zu verhalten, den bisherigen Niveauübergang zur Station Dornach bei Kilometer 115,4 zu belassen oder durch eine gleichwertige Unterführung für den Fußgänger- und Fahrverkehr zu ersetzen, eventuell zu einer Entschädigung von 35,000 Fr. samt Zins seit 1. Dezember 1910 zu verurteilen. Zur Begründung der eventuellen Entschädigungsforderung von 35,000 Fr. wurde ausgeführt, die Gemeinde werde im öffentlichen Verkehrsinteresse, und nicht nur im Interesse der anstoßenden Privaten, genötigt sein, „den Bruggweg mit dem Stollenrain in eine fahrbare Verbindung zu bringen, um auf diese Weise wenigstens für das Villenquartier in der Au eine fahrbare Verbindung mit dem Bahnhof und Dornach-Brugg und dem bei der Fabrik gelegenen Quartiere herzustellen“. Die Kosten dieser Straßenerstellung inkl. Landerwerb seien auf mindestens 35,000 Fr. anzuschlagen. Im übrigen hat die Rekurrentin sowohl vor der Instruktionskommission, als auch vor dem Plenum des Bundesgerichts namentlich betont, daß sie als Steuerfiskus ein großes Interesse an der Weiterentwicklung des Villenquartiers am Bruggweg besitze. Außerdem hat sie anlässlich des von der Instruktionskommission eingenommenen Augenscheins darauf hingewiesen, daß sie auch als Eigentümerin zweier am oberen Bruggweg gelegener Grundstücke ein Interesse an der Aufrechterhaltung des fahrbaren Niveauüberganges gehabt hätte. E. — Die Schweiz. Bundesbahnen haben auf Abweisung des Rekurses und Bestätigung des Schätzungsentscheides angetragen. F. — Die bundesgerichtlichen Experten haben in ihrem Gutachten u. a. folgendes ausgeführt: „Soweit die Gemeinde Arlesheim in ihrer Eigenschaft als Liegenschaftsbesitzerin auftritt, ist sie allerdings gleich zu behandeln „wie die übrigen Eigentümer von Grundstücken am Bruggweg, „denen im Einverständnis mit den Bundesbahnen eine Entschädigung „zugesprochen werden soll. Ein Blick auf den beiliegenden Plan, „in welchem die der Gemeinde gehörenden Liegenschaften mit den

„Nr. 35 und 36 bezeichnet sind, zeigt nun aber ohne weiteres, daß „der Verkehr zwischen der Station und diesen Liegenschaften jeden falls viel vorteilhafter über die stets und gefahrlos benutzbare „Straßenüberführung beim Stollenrain und die nach dem Dorfe „führende gute Landstraße bewerkstelligt wird, als über den schmalen, „teilweise beträchtlich steigenden und nicht mit Steinbett versehenen „Bruggweg und den häufig gesperrten Niveauübergang, daß also „durch die Aufhebung des letzteren für die Liegenschaften der Gemeinde kein Nachteil entsteht.“ G. — Die Instruktionskommission des Bundesgerichts hat am 5. Juli 1911 folgenden Urteilsantrag erlassen: „Der Rekurs wird abgewiesen und der Entscheid der Schätzungskommission bestätigt. Dieser Urteilsantrag ist von den Schweiz. Bundesbahnen, nicht aber von der Einwohnergemeinde Arlesheim, angenommen worden. H. — In der heutigen Verhandlung haben die Parteien ihre Anträge wiederholt und begründet. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. — Nachdem der die Aushebung des Niveauüberganges betreffende Plan die Genehmigung des Bundesrates und übrigens seit her auch seine Ausführung erhalten hat, kann von einer Guttheißung des Begehrens der Rekurrentin, es seien die Schweiz. Bundesbahnen zur Belassung des bisherigen Niveauüberganges anzuhalten, selbstverständlich, wie schon die Instruktionskommission hervorgehoben hat, keine Rede sein. 2. — Insoweit Natural- und eventuell Schadenersatz verlangt wird, ist zunächst

wiederum mit der Instruktionskommission zu konstatieren, daß die Rekurrentin auf alle Fälle in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin zweier am obern Bruggweg befindlicher Liegenschaften nicht geschädigt ist, da, wie die Experten feststellen und auch schon der Augenschein darzutun hat, der Fahrverkehr von und zu diesen Liegenschaften schon bisher nicht über den Bruggweg, sondern über die durch das Dorf führende, gute Landstraße und die Straßenüberführung beim Stollenrain bewerkstelligt wurde, für den Fußgängerverkehr aber durch die bereits erstellte, jederzeit benutzbare Unterführung ein ausreichender Ersatz geschaffen ist. Übrigens hat die Rekurrentin den Standpunkt, daß sie in ihrer Eigenschaft als Besitzerin jener beiden Liegenschaften geschädigt sei, nachdem sie sich weder anlässlich der Planaufgabe, noch vor der eidg. Schätzungskommission, noch sogar in ihrer Rekurschrift, sondern erst anlässlich des bundesgerichtlichen Augenscheins auf diesen Boden gestellt hatte, in der heutigen Verhandlung vor Bundesgericht nicht wieder eingenommen. 3. — Was nun die von der Rekurrentin in ihrer Eigenschaft als Gemeinde erhobenen Naturalersatz- und Entschädigungsansprüche betrifft, so ist allerdings anzuerkennen, daß ihr ein Ersatzanspruch nicht schon deshalb abgesprochen werden kann, weil die Schweiz. Bundesbahnen gegenüber einigen privaten Anstößern des Bruggweges eine Entschädigungspflicht anerkannt haben. Denn, gleich wie im Obligationenrecht eine Schuld nicht durch Zahlung an den unrichtigen Gläubiger getilgt wird, so kann auch bei der Expropriation ein bestehendes Recht auf Entschädigung oder Naturalersatz dadurch nicht berührt werden, daß der Expropriant gegenüber einem Nichtberechtigten eine Entschädigungspflicht anerkennt. Richtig ist ferner, daß das Bundesgericht im gegenwärtigen Verfahren, das sich zwischen den Schweiz. Bundesbahnen und der Einwohnergemeinde Arlesheim abspielt, an die Entscheide der Schätzungskommission, durch welche den erwähnten Anstößern Entschädigungen zugesprochen wurden, ebenfalls nicht gebunden ist, sodaß also eine andere Auffassung des Rechtsverhältnisses immerhin dazu führen könnte, der Einwohnergemeinde Arlesheim ihr Prinzipal- oder Eventualbegehren zuzusprechen, trotzdem die Schweiz. Bundesbahnen bereits — und zum Teil sogar rechtskräftig — zur Bezahlung von Entschädigungen an jene Privaten verurteilt worden sind. 4. Ist demnach die entscheidende Rechtsfrage weder durch das bisherige Verhalten der Schweiz. Bundesbahnen, noch auch durch die in Sachen der privaten Anwänder ergangenen Schätzungsentseide präjudiziert, so kann dagegen das Bundesgericht auch auf Grund eigener Prüfung der Sachlage zu keinem andern Resultate gelangen, als die eidg. Schätzungskommission in den angeführten Entscheiden. Wie die Rekurrentin selber ausgeführt hat, diente der Bruggweg, wenn er auch nach ihrer Behauptung „für leichtere Fuhr-

werke, Chaisen, Karren, Kinderwagen, Milchfuhrwerke, Bäcker- und Bierfuhrwerke“ „allgemein und öffentlich benutzt“ wurde, doch in erster Linie den Bedürfnissen der anstoßenden Villenbesitzer, sowie ihrer Lieferanten und überhaupt der mit ihnen im Verkehr stehenden Personen. Nur weil — nach der Auffassung der Rekurrentin — unter der Aufhebung des Niveauüberganges die Annehmlichkeit und Bequemlichkeit des Wohnens in den betreffenden Villen leidet, wird gegenüber den Schweiz. Bundesbahnen der Anspruch auf Erstellung einer andern Zufahrt bzw. auf Entschädigung geltend gemacht, was damit begründet wird, daß im Falle der Nichterhaltung einer gleichwertigen Zufahrt das Villenquartier aufhören werde, sich in bisheriger Weise weiterzuentwickeln, dies aber für die Gemeinde eine Einbuße an Steuerkraft zur Folge habe. Nach der eigenen Darstellung der Rekurrentin handelt es sich hier nicht sowohl um die Aufhebung oder Schmälerung eines publizistischen Rechts am Gemeingebrauch einer öffentlichen Ver-

kehrseinrichtung, als vielmehr um die Aufhebung oder Beeinträchtigung eines servitutartigen, privaten Fahrwegrechtes. Damit stimmt denn auch überein: einerseits die Tatsache (vergl. Fakt. A oben), daß seit 1880 das Befahren des Bruggweges nur den Anstößern und den mit ihnen im Verkehr stehenden Personen gestattet war — wie denn auch der Bruggweg ausdrücklich als „Konventionalweg“ bezeichnet wurde —, und andererseits die Erklärung der bundesgerichtlichen Experten, daß der Verkehr zwischen den am obern Bruggweg befindlichen Liegenschaften und der Station „viel vorteilhafter über die stets und gefahrlos benutzbare Straßenüberführung beim Stollenrain und die nach dem Dorfe führende gute Landstraße bewerkstelligt wird, als über den schmalen, teilweise beträchtlich steigenden und nicht mit Steinbett versehenen Bruggweg und den häufig gesperrten Niveauübergang“. Hatten darnach schon die obern Anstößer des Bruggweges kein Interesse daran, diesen als Fahrweg zur Station zu benutzen, so gilt dies selbstverständlich in noch viel höherem Maße von allen denjenigen Personen, die am Bruggweg überhaupt keine Liegenschaften besaßen. Es konnte sich also in der Tat von vornherein nur um ein privates Fahrwegrecht handeln, bei dessen Aufhebung oder Beeinträchtigung naturgemäß auch nur den betreffenden Anstößern ein Ersatzanspruch zustand. 5. — Allerdings hat nun die Einwohnergemeinde Arlesheim in durchaus glaubhafter Weise dargetan, daß auch sie, als Gemeinde bzw. als Steuerfiskus, ein Interesse an der Aufrechterhaltung guter Fahrverbindungen für die Anstößer des Bruggweges besitzt. Allein es ist klar, daß die Gemeinde aus diesem indirekten Interesse ein Recht zur Stellung von Entschädigungs- oder Naturalersatzansprüchen ebensowenig ableiten kann, als irgend ein Privater, der z. B. als Baumeister oder Landschaftsgärtner oder als Lieferant gebräuchlicher Konsumartikel mehr oder weniger an der Entwicklung des in Betracht kommenden Villenquartiers und infolgedessen an dem ungeschmälernten Fortbestand jenes, nicht ihm, sondern den Villenbesitzern zustehenden, privaten Fahrwegrechtes interessiert sein mochte. Anders verhält es sich freilich mit der Legitimation zur 6. — Geltendmachung rein publizistischer Rechte an öffentlichen Verkehrsanstalten, also z. B. gerade des Rechts auf Benutzung eines Bahnüberganges, sofern dieses Recht jedermann zusteht und kein Privater einen Ersatzanspruch besitzt: in diesem Falle hat allerdings das Gemeinwesen die Interessen des Publikums, aber eben nur des Publikums, und nicht irgendwelche private oder fiskalische Sonderinteressen, zu wahren, und es wird dieses Recht denn auch durch Art. 6 und 7 ExprG, allerdings ohne Bezeichnung der zu dessen Geltendmachung legitimierten Personen, ausdrücklich anerkennt. Im vorliegenden Falle bestand indessen ein solches Recht der Gemeinde gleichwie ein Interesse des Publikums als solchen, nur hinsichtlich der Benützung des Bahnüberganges für den Fußgängerverkehr. Für diesen aber ist, wie die bundesgerichtlichen Experten konstatieren, durch die an Stelle des bisherigen Niveauüberganges erstellte Unterführung ein Ersatz geschaffen worden, der jenem Niveauübergang an Bequemlichkeit keineswegs nachsteht und ihn an Sicherheit sogar übertrifft. In Zusammenfassung der vorstehenden Ausführungen und in Gutheißung des Instruktionsantrages ist demnach zu sagen, daß einerseits, soweit der Fußgängerverkehr in Betracht kommt, alles dasjenige, was nach Art. 6 und 7 ExprG von den Schweiz. Bundesbahnen verlangt werden konnte, nämlich eine sichere und bequeme Unterführung, erstellt worden ist, von irgendwelcher Schä-

digung also keine Rede sein kann; andererseits, daß wegen der Beeinträchtigung des Fahrverkehrs von und zu den am untern Bruggweg befindlichen Villen nicht der Rekurrentin, sondern einzig den betreffenden Villenbesitzern ein Ersatzanspruch zusteht,

weil es sich dabei nicht um eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs, sondern einzig um die Erschwerung der Ausübung eines Privatrechtes handelt. Aus diesen Gründen hat das Bundesgericht erkannt: Der Instruktionsantrag wird zum Urteil erhoben und in Rechtskraft erklärt.

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