

BGE 3 I 467

Bundesgericht (BGE), 1877-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_3_I_467

FR: ATF 3 I 467

IT: DTF 3 I 467

Volltext

81. Urtheil vom 13. Juli 1877 in Sachen der schweizerischen Centralbahn. A. Die Centralbahngesellschaft besitzt bei der luzernischen Station Dagmersellen zwei Landabschnitte, die zwar mit dem übrigen zur Bahnanlage nöthigen Boden auf dem Expropriationswege erworben worden sind, jedoch wegen eines zwischen denselben und dem Stationsplatze liegenden Wassergrabens bis her zu Bahnzwecken nicht benutzt werden konnten. In Folge Loskaufs von Wasserrechten kann jedoch der Graben nunmehr ausgefüllt und die Verbindung jener beiden Parcellen mit dem Stationsplatze hergestellt werden. Auf der Ostseite dieser Parcellen und an dieselben anstoßend liegt eine Matte, welche früher einem Richard Kronenberg gehörte, seither aber in das Eigenthum des Stationsvorstandes Marfurt übergegangen sein soll und in nordöstlicher Richtung eine Aus- und Zufahrt auf die Langnau-Dagmersellenstraße hat. Auf dieser Matte, und zwar unmittelbar an der Grenze der Station Dagmersellen resp. der beiden genannten Parcellen, errichtete Marfurt in jüngster Zeit ein Gebäude und da die Centralbahn sich weigerte, demselben für dieses Haus eine Zufahrt auf die zur Station führende, zwischen diesem Haus und dem Stationsgebäude befindliche Straße einzuräumen, so gelangte er an den Gemeinderath Dagmersellen mit dem Begehren, es möchte die Eisenbahngesellschaft auf dem Expropriationswege zur Abtretung des zu einer solchen Zufahrt benötigten Bodens angehalten werden. Der Gemeinderath Dagmersellen entsprach diesem Begehren durch Beschluß vom

4. November v. J. gestützt auf §. 9 litt. b. des luzerner Expropriationsgesetzes vom 24. November 1830, welcher lautet: "Der Eigenthümer eines Grundstückes, welcher keine Zu- und "Ausfahrt auf einen gemeinen Weg hat und einer solchen "zu einer freien Benutzung des Grundstückes unentbehrlich bedarf, Zu" kann von seinen Nachbarn verlangen, daß sie ihm eine es am "und Ausfahrt auf einen gemeinen Weg, wo und wie — und „nächsten und unschädlichsten geschehen kann, verzeigen," verpflichtete demnach die Centralbahngesellschaft, dem A. Marfurt das zur Erstellung einer Zu- und Ausfahrt benötigte Land und zwar in einer Breite von 30 Fuß abzutreten. B. Gegen dieses Beschluß rekurrierte die Centralbahngesellschaft an die luzernische Regierung, indem sie bestritt, daß: 1. Das Land, welches sie gestützt auf ihre Koncession auf dem Weg der Expropriation zur Anlage der Bahn und Bahnstation für den Bahnverkehr erworben habe, expropriirt werden könne; 2. die Zufahrtstraße zur Station als ein gemeiner Weg betrachtet werden dürfe, und 3. das Grundstück des Marfurt ohne Zufahrt auf einen gemeinen Weg sei. Allein der Regierungsrath wies den Rekurs unterm 9. Januar d. J. ab, im Wesentlichen gestützt auf folgende Erwägungen: a. Das abzutretende Terrain diene zur Zeit unbestreitbar nicht zu eigentlichen Bahnverkehrszwecken. Weder Schienengeleise noch Ablagerungsplätze seien in dieser Richtung des Stationsplatzes angelegt. Dasselbe werde ausschließlich zu landwirthschaftlichen resp. kulturellen Zwecken benutzt. Es sei auch nicht anzunehmen, daß dieses Terrain je zu spezifischen Bahndienstzwecken in Anspruch genommen werde.

Abgesehen von den örtlichen und räumlichen Verhältnissen, die eine solche Benutzungsweise an und für sich wohl nicht gestatten, sei ins Auge zu fassen, daß bestehende Fahrrechte über den oberhalb liegenden Theil des Stationsplatzes diese Benutzungsweise geradezu verunmöglichen. All' dieses vorausgesetzt, falle das fragliche Bahngebiet unter den Begriff gemeinen Privateigenthumes und sei als solches den Vorschriften der kantonalen Gesetzgebung über die Expropriation unterworfen. b. §. 9 litt. b des luzernischen Expropriationsgesetzes vom 24. November 1830 gestatte die Anwendung des Expropriationsrechtes in dem Falle, wenn der Eigenthümer eines Grundstückes keine Zu- und Ausfahrt auf einen gemeinen Weg habe und einer solchen zur freien Benutzung des Grundstückes unentbehrlich bedürfe. Die Abtretung rechtfertige sich nun vorliegend keineswegs dadurch, daß der Expropriant von seinem Vater, Herr Stationsvorsteher Marfuct, ein Grundstück, d. i. einen Theil der durch diesen von Johann Kronenberg erkauften Lindenzelgmatte, erworben habe, ohne sich irgend ein Ausfahrtsrecht hiezu auszubedingen, da erwiesen sei, daß die Matte als solche ein Wegrecht auf die Gemeindefraße Dagmersellen-Langnau, also auf einen gemeinen Weg besitze. Dagegen werde das Expropriationsrecht dadurch begründet, daß die Verkehrsbedürfnisse durch den Bau des Hauses sich wesentlich verändert und ungleich vermehrt haben, so daß das gedachte Wegrecht der Matte, abgesehen von seiner Zugsrichtung, den Bedürfnissen nicht mehr genüge, beziehungsweise eine freie Benutzung des Grundstückes nicht ermögliche. Der Bau des Hauses aber, wodurch diese Verkehrsbedürfnisse verändert resp. erweitert worden seien, habe, wenn anders die bezüglichen Gesetzesvorschriften erfüllt worden seien, dem Exproprianten nicht verweigert werden können. Sei dieses der Fall, so müsse selbstverständlich auch die Möglichkeit des freien Verkehrs mit dem neuen Hause geschaffen werden. c. Die Zufahrtsstraße zum Stationsgebäude, auf welche der Zu- und Ausgang zum und vom Marfurtschen Hause gewünscht werde, müsse ihrer Natur und Zweckbestimmung nach als eine öffentliche Straße, i. e. als ein gemeiner Weg betrachtet werden. Wie die Bahn als solche zweifellos eine öffentliche, von Jedermann benutzbare Verkehrsanstalt sei, so seien auch die Zufahrtsstraßen zu derselben öffentliche, insofern sie die freie Benutzung der Bahn ermöglichen. Diese Auffassung entspreche genau der im §. 7 des Straßengesetzes vom 2. Dezember 1864 enthaltenen Definition öffentlicher Wege, welche dahin laute: Öffentliche

Wege seien diejenigen Güterstraßen und Fußwege, durch welche eine Ortschaft unter sich, oder mit andern Ortschaften oder mit Straßen, Wegen und Eisenbahnstationen ihre Verbindung habe; Der bereits citirte §. 9 litt. b des Expropriationsgesetzes verlange im Weitern, daß die Zu- und Ausfahrt auf einen gemeinen Weg, wo und wie dieses am nächsten und unschädlichsten geschehen könne, verzeigt werde. Auch diese Vorschrift treffe im gegebenen Falle genau zu. Die projektirte Linie sei die nächste und da der Bahngesellschaft — durch dieselbe keinerlei wesentlicher Nachtheil erwachse auch die unschädlichste. C. Hierüber beschwerte sich das Direktorium der Centralbahngesellschaft beim Bundesgerichte und stellte das Begehren, es sei die vom Regierungsrathe von Luzern bestätigte Erkenntniß des Gemeindrathes von Dagmersellen aufzuheben. Zur Begründung führte das Direktorium an: Allerdings seien sowohl der Wassergraben, als die außerhalb desselben liegenden Landparcellen seit der Beseitigung der bisherigen Hindernisse noch nicht in einen Zustand versetzt worden, in welchem sie zu Bahnzwecken verwendet werden. Dagegen sei für Jedermann ersichtlich, daß bei der Ausdehnung auf circa 900 Fuß Länge und 50 Fuß Breite sehr dienliche Geleiseanlagen erstellt werden können, ohne die übrige Kommunikation auf dem Bahnhofplatze zu stören.

Wenn die luzernische Regierung behauptete, das fragliche Gebiet falle unter den Begriff meines Eigenthums, so werde dies bestritten. Das Stationsgebiet sei zu Bahnzwecken erworben und dürfe zu andern Zwecken nur nach Maßgabe des Art. 15 des Bundeseisenbahngesetzes in Anspruch genommen werden. In dieser Gesetzesbestimmung sei aber weder von Wegrechten zu Gunsten von Privaten die Rede, noch entscheide über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme einer Bahn für betreffende Privatzwecke eine Kantonalbehörde, sondern der Bundesrath. Es werden daher theils direkt theils analog die Vorschriften jenes Bundesgesetzes gegen den Eingriff der luzernischen Behörden angerufen. 2. Der Nothfall, in welchem nach dem luzernischen Gesetze ein Grundeigenthümer das Recht habe, von seinen Nachbarn eine Ausfahrt über ihre Grundstücke zu verlangen, liege nicht vor, indem die Matte des A. Marfurt, wie der luzernische Regierungsrath anerkenne, bereits eine Ausfahrt auf einen gemeinen Weg besitze. 3. Ebenso unstichhaltig sei die Behauptung, die Bahnhofstraße und der Stationsvorplatz, wohin die Ausfahrt von Marfurt verlangt werde, sei eine öffentliche Straße und müsse als gemeiner Weg betrachtet werden. Die beiden unerläßlichen Eigenschaften eines gemeinen Weges seien unstrittig, daß der Staat oder sonst eine öffentliche Behörde Eigentümer desselben sei und daß ebenfalls der Staat oder irgend eine öffentliche Behörde oder Korporation für dessen Unterhaltung Sorge. Beide Voraussetzungen treffen hier gar nicht zu; vielmehr stehe der Stationsplatz im unbestrittenen Eigenthume der Centralbahngesellschaft und werde auch von derselben unterhalten. Die Berufung auf das luzernische Straßengesetz sei verfehlt, indem selbstverständlich unter Eisenbahnstation nicht bloß das Aufnahmsgebäude, sondern nur die ganze Anlage verstanden werden könne. 4. Endlich laute der Art. 9 der Staatsverfassung des Kantons Luzern vom Jahre 1875, wie folgt: "Die Verfassung sichert die Unverletzlichkeit des Eigenthumes jeder Art für Privaten, Gemeinden und die vom Staate anerkannten geistlichen und weltlichen Korporationen, oder die gerechte und vorläufige Entschädigung für die Güter, deren Abtretung das öffentliche Interesse erfordern sollte." Hiernach dürfe nur im öffentlichen Interesse eine Enteignung stattfinden und sei daher das Expropriationsgesetz vom Jahre 1830, soweit es abweichende Bestimmungen enthalte, außer Kraft gesetzt. Es ergebe sich somit, daß die rekurrirten Schlußnahmen sowohl gegen die der gegen die Verfassung des Kantons Luzern, als Centralbahn durch das Bundesexpropriationsgesetz und eventuell durch das Bundeseisenbahngesetz zugesicherten Rechte verstoße, und sei daher das Bundesgericht gemäß Art. 59 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation der Bundesrechtspflege zu deren Aufhebung kompetent. D. Die Regierung von Luzern bezog sich in ihrer Vernehmung, in welcher sie auf Abweisung der Beschwerde antrug, im Wesentlichen auf die Begründung ihres Beschlusses vom 9. Januar d. J., mit folgenden Beifügen; Der §. 9 der Staatsverfassung vom Jahre 1875 sei schon 1. in den Verfassungen von 1863 und 1848 enthalten gewesen und doch das Expropriationsgesetz von 1830 bisher immer angewendet worden. Es könne demnach keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß dieses Gesetz bis zur Stunde seine volle Geltung habe und niemals aufgehoben oder als modifizirt betrachtet worden sei. Die Behauptung der Centralbahn, daß durch die Regierungserkenntniß vom 19. Januar die luzernische Staatsverfassung verletzt sei, entbehre daher der Begründung. 2. Auch die Bundesgesetze betreffend die Abtretung von Privatrechten und den Bau und Betrieb der Eisenbahnen seien nicht verletzt. Wenn allerdings zugegeben werden müsse, daß es sich vorliegend nicht um Grundeigenthum der Bahn handle, das außerhalb des Bahnkörpers liege, so könne anderseits nicht bestritten werden, daß es sich ebensowenig darum handle, solches

Bahngebiet in Anspruch zu nehmen, das unbedingt zu eigentlichen Bahnzwecken erforderlich sei. Denn nach der Ueberzeugung des Regierungsrathes könne dasselbe nie zu solchen Zwecken verwendet werden. Zudem enthalte das eidgenössische Expropriationsgesetz keine Bestimmung, nach welcher es unzulässig wäre, Grundeigenthum, welches gestützt auf jenes Gesetz erworben, aber für den Bahnbau nicht verwendet worden, wieder für andere Zwecke in Anspruch zu nehmen und nöthigenfalls zu expropriiren. Und was den Art. 15 des Bundesgesetzes betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen angehe, so treffe derselbe deßwegen nicht zu, weil es sich vorliegend nicht darum handle, die Bahn durch irgend eine Anlage zu durchkreuzen. 3. Die Prüfung der materiellen Richtigkeit des rekurrirten Erkenntnisses liege nicht in der Kompetenz des Bundesgerichtes. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die Centralbahngesellschaft verlangt die Aufhebung des rekurrirten Beschlusses aus zwei Gründen und zwar a. weil durch denselben Art. 9 der luzernischen Staatsverfassung vom Jahre 1875 verletzt werde, und b. derselbe im Widerspruche stehe mit den Bundesgesetzen betreffend die Abtretung von Privatrechten und den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. 2. Der Art. 9 der luzernischen Verfassung vom Jahre 1875 sichert die Unverletzlichkeit des Eigenthumes jeder Art, oder "die gerechte und vorläufige Entschädigung für die Güter, deren Abtretung das öffentliche Interesse erfordern sollte." Daraus will Rekurrentin herleiten, daß eine Abtretung von Grundeigenthum im Kanton Luzern nur im öffentlichen Interesse verlangt werden könne und daher die Bestimmungen des luzernischen Gesetzes vom 24. Wintermonat 1830, welche die Grundeigenthümer unter gewissen Umständen zu Abtretung von Grund und Boden auch an Partikularen verpflichten, außer Kraft getreten seien. Dieser Ansicht kann nicht beigegeben werden. 3. Bekanntlich enthalten alle oder doch die meisten Verfassungen der übrigen schweizerischen Kantone gleichartige Bestimmungen, wie der Art. 9 der luzernischen Staatsverfassung, und überall werden dieselben nur dahin aufgefaßt, daß sie die Unverletzlichkeit des Eigenthums namentlich gegenüber dem Staate, gegen willkürliche Verletzung durch die Staatsverwaltung, in dem Sinne garantiren wollen, daß der Staat oder staatliche Korporationen, wie Gemeinden u. s. w., die Abtretung von Grundeigenthum nur insofern verlangen können, als das öffentliche Wohl dieselbe erheische, und nur gegen volle Entschädigung. Dagegen können jene Verfassungsbestimmungen, wie vom Bundesgerichte schon wiederholt ausgesprochen worden, nicht dahin ausgelegt werden, daß durch dieselben das Recht der Gesetzgebung, durch positives Gesetz die im allgemeinen Interesse erforderlichen Beschränkungen des Eigenthums, öffentlicher oder privatrechtlicher Natur, aufzustellen, habe beeinträchtigt werden wollen. Die Verpflichtung eines Grundeigenthümers zur Einräumung eines Nothweges für das angrenzende Grundeigenthum, welche bekanntlich sowohl im gemeinen Rechte begründet als in die modernen Civilgesetzbücher aufgenommen worden ist, erscheint nun aber als eine solche Eigenthumsbeschränkung privatrechtlicher Natur, und kann sonach keine Rede davon sein, daß die bezüglichen Bestimmungen des erwähnten luzernischen Gesetzes mit Art. 9 der dortigen Staatsverfassung unvereinbar seien.

4. Dagegen steht der rekurrirte Beschluß allerdings mit bundesgesetzlichen Bestimmungen in Widerspruch und muß deßhalb gemäß Art. 59 lemma 1 litt. a des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege aufgehoben werden. Es ist nämlich nunmehr unbestritten, daß die Landparzellen, über welche die Centralbahngesellschaft nach dem regierungsräthlichen Erkenntnisse dem A. Marfurt für seine Matte, beziehungsweise das auf derselben erbaute Haus, eine Zu- und Ausfahrt auf die Station Dagmersellen einräumen soll, s. Z. von der genannten Gesellschaft kraft des ihr

eingräumten Expropriationsrechtes zu Eisenbahnzwecken erworben worden sind und mit dem Bahnkörper in unmittelbarer Verbindung stehen. Mit Bezug auf solches Land vertritt sich aber von selbst, daß dasselbe keine Verfügung zuläßt, welche der Bestimmung, zu welcher es erworben worden, widerspricht, und daß demnach eine Eisenbahngesellschaft nicht gezwungen werden kann, dasselbe zu anderer Verwendung, insbesondere zu Privatzwecken, abzutreten, sofern es sich nicht nachträglich als überschüssig, d. h. zu Bahnzwecken unverwendbar, herausstellt. Letzteres behauptet nun freilich die luzernische Regierung hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Parzellen. Allein der Entscheid hierüber steht in streitigen Fällen offenbar nicht den kantonalen, sondern den Bundesbehörden und zwar, wo es sich nicht um Rückabtretung expropriirten Grundeigenthumes an den frühern Inhaber desselben handelt (Art. 47 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850), dem Bundesrathe zu, indem diese Behörde sowohl nach Art. 25 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten als nach Art. 14 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen darüber zu erkennen hat, welches Gebiet für Bahnanlagen beansprucht werden könne resp. erforderlich und derselben ferner nach Art. 15 lemma 2 — derlich sei, ibidem die Entscheidung zukommt, wenn, wie hier, Bahngebiet gegen den Willen der Bahngesellschaft zu Privatzwecken, wie Wasser- oder Gasleitungen u. dgl., in Anspruch genommen werden will. Im vorliegenden Falle liegt nun aber ein Beschluß des Bundesrathes, daß jene Parzellen mit der Bestimmung der Eisenbahn nichts gemein haben, sondern überschüssig seien, nicht vor und waren daher die luzernischen Behörden nicht berechtigt, ihr Expropriationsgesetz auf dieselben zur Anwendung zu bringen und die Centralbahngesellschaft zur theilweisen Abtretung derselben zu Privatzwecken zu zwingen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Beschwerde ist begründet und demnach sowohl der Entsch eid des luzernischen Regierungsrathes vom 9. Januar 1877 als derjenige des Gemeindrathes Dagmersellen vom 4. November 1876 als nichtig aufgehoben.

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