

BGE 8 I 127

Bundesgericht (BGE), 1882-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_8_I_127

FR: ATF 8 I 127

IT: DTF 8 I 127

Volltext

23. Urtheil vom 27. Januar 1882 in Sachen Uri gegen Gotthardbahn. A. Durch Beschluß vom 1. Juli 1879 ertheilte der Bundesrath den von der Direktion der Gotthardbahngesellschaft vorgelegten Situationsplänen, Längen- und Querprofilen für die Bahnstrecken in den Gemeinden Flüelen, Altorf, Bürgeln, Schattdorf und Erstfeld seine Genehmigung, jedoch unter dem Vorbehalt, daß die Gotthardbahndirektion mit der Gemeinde Altorf über eine angemessene, mit Trottoir und Baumpflanzungen versehene, Zufahrtsstraße zur Station sich zu verständigen, dem Bundesrathe den von beiden Theilen genehmigten Plan derselben vorzulegen und die Ausführung dieser Straße in ihren Kosten zu besorgen habe. B. Nach längern Unterhandlungen kam zwischen den Organen der Dorfgemeinde Altorf und der Gotthardbahngesellschaft eine Verständigung über die Richtung und Anlage der nach dem Beschlusse des Bundesrathes vom 1. Juli 1879 von der Gotthardbahngesellschaft zu erstellenden Zufahrtsstraße zur Station Altorf zu Stande, wonach für die Richtung der Straße im Wesentlichen ein als Gemeindeprojekt Nr. II bezeichnetes Projekt angenommen wurde und die Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 Meter und einem Trottoir von 3 Meter Breite erstellt werden sollte. Die Gotthardbahngesellschaft legte daher dem Gemeinderathe von Altorf den Entwurf einer sachbezüglichen Uebereinkunft zur Unterzeichnung vor; da nun in Art. 5 dieses Entwurfes bestimmt ist: „Nach vorgenommener Kollaudation geht die neue Straße in das Eigenthum der Gemeinde Altorf über, welche auch von da an auf alle Zeiten für die

128 „regelmäßige und gute Unterhaltung der Straße zu sorgen verpflichtet ist,“ der Gemeinderath von Altorf dagegen der Ansicht war, daß die Unterhaltung dieser Straße nicht der Gemeinde Altorf, sondern dem Kanton Uri auffalle, so stellte er bei der kantonalen Behörde das Begehren, daß die fragliche Zufahrtsstraße als Kantonsstraße zu erklären und demnach deren Unterhalt nach erfolgter Kollaudation vom Kanton zu übernehmen sei. Der Regierungsrath des Kantons Uri, welchem mittlerweile auch der von der Gotthardbahngesellschaft dem Bundesrathe zur Genehmigung vorgelegte Plan über die Zufahrtsstraße zur Station Altorf zur Vernehmlassung mitgetheilt worden war, faßte indeß in seiner Sitzung vom 28. Januar 1881 den Beschluß, „in Betracht: „a. daß die Zufahrtsstraße zur Station Altorf nach dem vorgelegten Plane und der in dem Entwurfe zu einer Uebereinkunft enthaltenen Beschreibung den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs ziemlich entsprechen dürfte; „b. daß betreffend des Unterhaltes der Zufahrtsstraße der „Art. 6 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur „Abtretung von Privatrechten als maßgebend erscheine, welcher „zur Ausführung und auch Unterhaltung aller Bauten, die in „Folge der Errichtung eines öffentlichen Werkes behufs Erhaltung ungestörter Kommunikationen nöthig werden, seien es „Straßen- oder Wasserbauten, oder welche immer, den Unternehmer derselben ausdrücklich verpflichte: „es sei dem vorliegenden Plane betreffend die Zufahrtsstraße „zum Bahnhofe Altorf die Genehmigung ertheilt, mit dem „Zusatze, daß die untere Seitenschaale bepflastert werden

solle; „betreffend Unterhalt dieser Zufahrtsstraße sei aber jede Unterhaltungspflicht für diese und andere Zufahrtsstraßen zu Lasten „des Kantons, nach Maßgabe des § 6 des citirten Bundesgesetzes abzulehnen.“ C. Am 11./14. Februar 1881 theilte hierauf das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement dem Regierungsrathe des Kantons Uri für sich und zu Händen des Gemeinderathes Altorf mit, daß es dem von der Direktion der Gotthardbahngesellschaft welche ihrerseits die Verpflichtung zum Unterhalte der fraglichen Straße ablehnte, vorgelegten Projekt für die Zufahrtsstraße Station Altorf die Genehmigung ertheilt habe und zwar in der Meinung, daß durch die Ausführung dieses Projektes auf ihre Kosten die Gotthardbahngesellschaft die im bundesrätlichen Beschlusse vom 1. Juli 1879 ihr auferlegten Verpflichtungen vollständig erfülle, ohne daß sie noch den Unterhalt der Straße übernehme und in der Meinung ferner, daß die Straße bis zur Eröffnung der durchgehenden Gotthardbahn zu vollenden sei. D. Gegen diese Verfügung des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartementes beschwerte sich der Regierungsrath des Kantons Uri durch Eingabe vom 2. März 1881 beim Bundesrath, indem er, gestützt auf Art. 6 des Bundesgesetzes betreffend Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreechten, den Antrag stellte, die Gotthardbahndirektion sei zur Anerkennung der Unterhaltungspflicht für die in Frage stehende Zufahrtsstraße zu verhalten, widrigenfalls die Regierung eine Berufung an das Bundesgericht sich vorbehalten müsse. Durch Zuschrift vom 11. März 1881 erklärte indeß der Bundesrath, daß er dieser Eingabe keine Folge geben könne und es dem Regierungsrathe anheimstellen müsse, sofern dieser die Ansicht des Bundesrathes nicht theile, die Angelegenheit an das Bundesgericht zu ziehen. Dabei bemerkt der Bundesrath im Wesentlichen: Es liege weder im Worlaute noch im Sinne seines Beschlusses vom 1. Juli 1879, daß der Gotthardbahngesellschaft, nachdem sie sich über die Erstellung einer Zufahrtsstraße zur Station Altorf mit der dortigen Gemeinde verständigt und die Ausführung des vereinbarten Projektes übernommen habe, auch noch der Unterhalt dieser Straße aufzufallen habe. Wenn der Gotthardbahndirektion von vornherein die Zumuthung der Uebernahme dieses Unterhaltes gemacht worden wäre, so würde sie sich ohne Zweifel zur Ausführung des nunmehr genehmigten Projektes nicht verstanden, sondern an einem andern, von ihr ursprünglich aufgestellten, weniger kostspieligen Projekte festgehalten haben. Der Art. 6 des Expropriationsgesetzes treffe hier wohl nicht zu, da die in Frage stehende Straßenbaute keine nothwendige Folge des Bahnbaues sei, sondern der Gotthardbahngesellschaft speziell überbunden worden sei, um der Gemeinde Altorf ein Aequivalent II — 1882

für die etwas unbequeme Entfernung der Station von der Ortschaft zu bieten. E. Mit Klage vom 16. Juli 1881 stellt hierauf der Regierungsrath des Kantons Uri beim Bundesgerichte den Antrag: Es sei die Tit. Gotthardbahn zu verhalten, die Unterhaltung der in ihren Kosten zu erstellenden Zufahrtsstraße zur Station Altorf für alle Zeiten zu übernehmen und zu besorgen unter Kostenfolge. Zur Begründung macht er, unter ausführlicher Darlegung des Sachverhaltes, in rechtlicher Beziehung im Wesentlichen geltend: Die Verpflichtung der Gotthardbahngesellschaft, eine Zufahrtsstraße zur Station Altorf zu erstellen und zu unterhalten, bilde nur ein geringes Aequivalent für die dem lokalen und kantonalen Verkehre durchaus ungünstige Anlage der fraglichen Station, gegen welche die kantonalen und lokalen Behörden sich wiederholt verwahrt haben. Hätte die Gemeinde Altorf gewußt, daß die Gotthardbahngesellschaft beabsichtige, ihr die Unterhaltungspflicht mit Bezug auf die fragliche Straße aufzubürden, so hätte sie die sachbezüglichen Propositionen der Gotthardbahngesellschaft niemals angenommen. Demnach habe denn auch die Gemeinde die Unterhaltungspflicht von vornherein des

entschiedensten abgelehnt. Nach Art. 6 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes sei die Gotthardbahngesellschaft verpflichtet, die zur Erhaltung ungestörter Kommunikationen nöthigen Bauten in eigenen Kosten auszuführen und deren Unterhaltung, sofern sonst für dritte eine neue oder vermehrte Unterhaltungspflicht begründet würde, zu übernehmen. Demnach sei die Gotthardbahn verpflichtet gewesen, die für Erhaltung einer ungestörten Kommunikation des Kantonshauptortes Altorf mit der dortigen Station nöthige Straßenbaute auszuführen, wozu sie vom Bundesrathe verpflichtet worden sei, und sei sie auch pflichtig, dieselbe zu unterhalten, denn andernfalls würde, sei es für die Gemeinde Altorf, sei es für den Kanton Uri, eine ganz neue, bisher nicht bestandene Straßenunterhaltungspflicht begründet. Eine Gemeinde sei berechtigt, gewisse Begehren bei Anlage einer sie berührenden Eisenbahn zu stellen, was auch die vom Kanton Uri der Gotthardbahngesellschaft am 27. Juni 1869 ertheilte Konzession in ihrem § 11 anerkenne, nach welchem die Pläne über Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen seien. Aus diesen Momenten folge unzweideutig die Berechtigung des gestellten Begehrens. F. In ihrer Vernehmlassung auf diese Klage macht die Gotthardbahngesellschaft im Wesentlichen geltend: Irgend welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung der Gotthardbahngesellschaft, eine Zufahrtsstraße zur Station Altorf zu erstellen, habe nicht bestanden; sie sei dazu einzig und allein durch den Bundesrathsbeschluß vom 1. Juli 1879 verhalten worden. Daher gehe ihre Verpflichtung auch nicht weiter, als durch diesen Beschluß festgestellt worden sei, d. h. sie beziehe sich nur auf den Bau, nicht auf den Unterhalt der Straße. Art. 6 Absatz 2 des Expropriationsgesetzes, auf welchen die Klage sich berufe, treffe offenbar nicht zu, denn derselbe beziehe sich nur auf Wiederherstellung von durch den Bau eines öffentlichen Werkes unterbrochenen, bereits bestehenden Kommunikationen, nicht auf die Herstellung ganz neuer Kommunikationen, wie der in Frage stehenden Zufahrtsstraße. Uebrigens wären allfällige Ansprüche aus Art. 6 Abs. 2 des Expropriationsgesetzes auch gemäß Art. 12 und 14 dieses Gesetzes präkludirt, da dieselben nicht in gesetzlicher Weise und innert den gesetzlichen Fristen angemeldet worden seien. Demnach werde beantragt: 1. Auf die Klage sei wegen Präklusion des Klagerechtes nicht einzutreten; 2. eventuell: die Klage sei als unbegründet abzuweisen; 3. unter Kostenfolge für die Klägerschaft. G. Replikando macht die Klagepartei gegen die von der Beklagten aufgeworfene Präklusionseinrede geltend, daß es sich vorliegend nicht um einen eigentlichen Expropriationsprozeß handle und daher Art. 12 und 14 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes nicht anwendbar seien und daß übrigen zur Zeit der Planaufgabe eine Eingabe betreffend Erstellung und Unterhaltung einer Zufahrtsstraße noch gar nicht hätte gemacht werden können, da eben gegen das projektierte Trace an den Bundesrath rekurrirt worden sei; im Uebrigen werden die schon

in der Klageschrift geltend gemachten Gründe weiter ausgeführt. In ihrer Duplik hält die Beklagte unter erneuter Begründung an den in der Antwortschrift gestellten Rechtsbegehren fest. H. Bei der heutigen Verhandlung, bei welcher neben dem Vertreter der Regierung des Kantons Uri, als Vertreter der Gemeinde Altorf, Gemeindepräsident Karl Schmid erscheint halten die Parteien die im Schriftenwechsel gestellten Anträge aufrecht. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Es kann sich im vorliegenden Rechtsstreite, als in einem beim Bundesgerichte gemäß Art. 27 Ziffer 4 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege anhängig gemachten Civilprozeße, für das Bundesgericht selbstverständlich nur darum handeln, zu prüfen, ob eine privatrechtliche Verpflichtung

der beklagten Gesellschaft, die Zufahrtsstraße zu ihrer Station in Altorf zu unterhalten, begründet sei, beziehungsweise ob ein diesbezüglicher privatrechtlicher Anspruch der Klagepartei bestehe. 2. Zum Nachweise einer solchen privatrechtlichen Verpflichtung der Beklagten nun ist von der Klagepartei lediglich auf Art. 11 der vom Kanton Uri der Beklagten erteilten Konzession und auf Art. 6 Abs. 2 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes abgestellt worden. Aus diesen Momenten aber kann eine solche Verpflichtung beziehungsweise ein daheriger privatrechtlicher Anspruch der Klagepartei offenbar keineswegs abgeleitet werden. Denn: a. Art. 11 der ernerischen Gotthardbahnkonzession statuiert seinem klaren Wortlaute nach in keiner Weise eine privatrechtliche Verpflichtung der Beklagten zur Erstellung oder Unterhaltung von Zufahrtsstraßen zu Stationen, sondern behält bloß das staatshoheitliche Recht der Kantonsregierung zur Prüfung und Genehmigung der Pläne für Stationsanlagen u. s. w. vor, welches Recht zudem gemäß Art. 6, 14 und 39 u. ff. des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 zweifellos an den Bund übergegangen ist; es liegt somit auf der Hand, daß aus dieser Konzessionsbestimmung eine Folgerung zu Gunsten des Klageanspruches in keiner Weise gezogen werden kann. b. Ebenso wenig trifft Art. 6 Abs. 2 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes zu. Denn diese Gesetzesbestimmung spricht eine Unterhaltungspflicht des Unternehmers eines öffentlichen Werkes nur in Betreff solcher Bauten aus, welche in Gemäßheit des Absatzes 1 ibidem infolge der Erstellung des betreffenden öffentlichen Werkes zur Erhaltung ungestörter Kommunikationen haben ausgeführt werden müssen. Sie bezieht sich also ihrem klaren Wortlaute wie der Natur der Sache nach nur auf diejenigen Fälle, wo durch den Bau eines öffentlichen Werkes eine bestehende Kommunikation, wie eine Straße u. dgl. unterbrochen worden ist beziehungsweise in dieser Richtung eine Enteignung stattgefunden hat und daher der Bauunternehmer nach Abs. 1 leg. cit. gegenüber den durch diese Enteignung Betroffenen zu Ausführung der zu Wiederherstellung der gestörten Kommunikation erforderlichen Bauten verpflichtet ist. Dagegen statuiert Art. 6 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes in keiner Weise eine Verpflichtung des Unternehmers eines öffentlichen Werkes, solche Bauten zu erstellen oder zu unterhalten, welche nicht die Ausgleichung von Nachtheilen, die durch die Enteignung mit Bezug auf bestehende Kommunikationen entstanden sind, zum Zwecke haben, sondern welche lediglich im Interesse der Benutzung des errichteten öffentlichen Werkes durch die Angehörigen einer bestimmten Ortschaft oder Landesgegend notwendig oder nützlich sein mögen. Es ist denn auch von vornherein klar, daß eine derartige Verpflichtung des Bauunternehmers niemals aus dem Enteignungsgesetze, welches ja ausschließlich die Rechtsstellung des Bauunternehmers als Exproprianten normiert, abgeleitet werden kann. Im vorliegenden Falle nun aber handelt es sich zweifellos nicht um eine zu Wiederherstellung durch den Bahnbau unterbrochener Kommunikation dienende Straße, sondern um eine Straße, welche die Verbindung der Ortschaft Altorf mit dem errichteten öffentlichen Werke, d. h. mit der Gotthardbahn, herzustellen bestimmt ist und es kann also von einer aus dem Expropriationsgesetze fließenden Verpflichtung der Beklagten, diese Straße zu erstellen oder zu unterhalten nicht die Rede sein.

3. Kann aber somit von einem auf Art. 6 Abs. 2 des Bundesgesetzes betreffend Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten begründeten Anspruch im vorliegenden Falle nicht gesprochen werden, so erscheint die Präklusionseinrede der Beklagten, welche eben die Anwendbarkeit des Art. 6 Abs. 2 cit. voraussetzt, als gegenstandslos und ist daher auf eine Prüfung derselben nicht einzutreten. Vielmehr muß die Klage, da von der

Klagepartei irgendwelcher dem Privatrechte angehörender Rechtsgrund für den Klageanspruch nicht hat dargethan werden können, ohne weiters als unbegründet abgewiesen werden. Denn die Prüfung der, bereits von der zuständigen Verwaltungsbehörde definitiv entschiedenen Frage, ob die Beklagte aus Gründen des öffentlichen Rechtes wie zur Erstellung so auch zum Unterhalte der fraglichen Straße hätte angehalten werden können, entzieht sich selbstverständlich der Kognition des Bundesgerichtes und ebenso ist letzteres natürlich nicht befugt, zu untersuchen und zu entscheiden, wem, in Ermangelung einer daherigen Verpflichtung der Beklagten, nach Mitgabe der über die Straßenunterhaltungspflicht im Kanton Uri bestehenden gesetzlichen Vorschriften, die Unterhaltungspflicht in Betreff der in Frage stehenden Straße auffalle. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Klage ist abgewiesen.

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