

III. Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Etablissement et exploitation des chemins de fer.

90. Urteil vom 29. November 1899 in Sachen
Nordostbahngesellschaft gegen Sihlthalbahngesellschaft.

Verteilung der Kosten eines Gemeinschaftsbahnhofes unter die beteiligten Bahngesellschaften. Art. 30 Abs. 1 und 3 Eisenbahn-Ges.

Thatbestand.

Nachdem der Nordostbahngesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb der Linie Thalweil-Zug erteilt worden war und sie ein Projekt für ein Stationsgebäude in Sihlbrugg ausgearbeitet hatte, suchte die Sihlthalbahngesellschaft, der die Konzession für den Weiterbau und Betrieb ihres Netzes bis zur Station Sihlbrugg gewährt worden war, um den Anschluß an das Stationsgebäude nach. Die Nordostbahngesellschaft arbeitete hierauf neue Pläne aus, in denen die Einführung der Sihlthalbahn berücksichtigt und die ganze Anlage nach den gemeinsamen Bedürfnissen beider Bahnen eingerichtet wurde; und nach Genehmigung dieser Pläne durch die Sihlthalbahngesellschaft hat dann die Nordostbahngesellschaft das Projekt selbständig und mit eigenen Mitteln ausgeführt. Über die Verteilung der Kosten kam es zum gegenwärtigen Prozesse vor Bundesgericht, in welchem die Nordostbahngesellschaft als Klägerin ursprünglich folgendes Rechtsbegehren gestellt hat: Die Beklagte sei grundsätzlich für verpflichtet zu erklären: a) Der Klägerin den Kapitalaufwand zu ersetzen, welcher ihr durch die Einführung der Sihlthalbahnlinie in die Station Sihlbrugg mehr erwachsen ist. b) Der Klägerin auf Verlangen Abschlagszahlungen im Verhältnis des Fortschrittes der Arbeiten zu leisten. Die Beklagte hat auf Abweisung der Klage angetragen und folgendes Widerklagebegehren gestellt: Die Klägerin und Widerbeklagte sei zu verpflichten, der Beklagten und Widerklägerin den Anschluß an der Station Sihlbrugg in der Steinmatt

und die Mitbenutzung dieser Station zu gestatten gegen Bezahlung desjenigen Anteils an dem zu 5 % berechneten Zins des Baukapitals der beiden Bahngesellschaften dienenden Anlagen und der übrigen Betriebs- und Unterhaltungskosten, die dem Verhältnis der ein- und ausgehenden Lokomotiven und Wagenachsen entspricht, wobei die Achsen derjenigen Züge, die ohne weitere Manöver die Station einfach durchfahren, nur einfach gezählt werden. In der Verhandlung vor Bundesgericht hat dann die Klägerin ihre Klage dahin modifiziert, daß statt der im schriftlichen Klageschluß verlangten Abschlagszahlungen die Beklagte pflichtig erklärt werde, die Mehrbaukosten und die Mehrbauzinsen — inkl. 5 % Zuschlag für allgemeine Verwaltung und 1 % für Bauleitung — samt 5 % Verzugszinsen seit der Betriebsöffnung auf Verlangen der Klägerin in einem Wurse zu bezahlen; sie hat ferner Abweisung der Widerklage beantragt, eventuell soweit etwas anderes gefordert werde als a) Übernahme der Mehrkosten und b) Übernahme einer entsprechenden Anteilsquote an den übrigen Baukosten der Station Sihlbrugg und bezw. Verzinsung derselben, endlich c) Übernahme der Betriebs- und Unterhaltungskosten gemäß der von den Experten aufgestellten Formel, immerhin unter Vorbehalt eines Minimums von 30 %. Der Vertreter der Beklagten hat an seinen in der Antwortschrift gestellten Anträgen festgehalten und gegenüber den neuen Begehren der Kläger das Gesuch gestellt, es sei auf dieselben nicht einzutreten.

Das Bundesgericht hat
erkannt:

Die Beklagte, Sihlthalbahngesellschaft, ist verpflichtet, der Klägerin, Nordostbahngesellschaft, jährlich 25 % des fünfprozentigen Zinses der Anlagekosten der Station Sihlbrugg zu leisten. Was die Betriebs- und Unterhaltungskosten betrifft, so werden dieselben unter den Parteien nach dem Verhältnis der Anzahl der von jeder derselben auf der Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen verteilt, wobei die in den Nordostbahnzügen bloß transitirenden Achsen nicht bei Ein- und Auslauf, sondern nur einmal zu zählen und sodann nur zur Hälfte, wogegen die Loko-Güterwagenachsen zu Lasten der betreffenden Verwaltung doppelt in Rechnung zu bringen sind; den Hiernach für jeden

Monat sich ergebenden Beitrag hat die Beklagte der Klägerin auf Rechnungsstellung hin jeweilen innert 14 Tagen zu bezahlen.

Soweit die Begehren der Klage und Widerklage weiter gehen, werden dieselben abgewiesen.

Aus der Begründung sind folgende Erwägungen mitzuteilen:

4. Der Thatbestand, welchen Art. 30 des Eisenbahngesetzes nach seiner Fassung voraussetzt, ist der, daß eine Eisenbahnunternehmung an eine andere, bereits vorhandene Anlage anzuschließen wünscht. Dies ergibt sich, wenn nicht schon aus dem Wortlaut von Abs. 1, dann doch daraus, daß in dem den Absatz 1 ergänzenden Absatz 3 nur von der Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken die Rede ist. In der bundesrätlichen Botschaft zum Eisenbahngesetz wurde denn auch die Frage, die in Art. 30 ihre Regelung fand, dahin formuliert: „Kann eine neue „Bahn verlangen, daß ihr die schon bestehende die Mitbenützung „ihres Bahnhofes und der Zufahrtstrecke für die Einmündung gestatte?“ (Vgl. B.-B. v. 1871, II, S. 682.) Über die Kosten der Einführung als solcher, des technischen Anschlusses, enthält das Gesetz keine Vorschrift. Es setzt voraus, daß die Anschlußbahn diesen Anschluß bewerkstellige, und legt der Hauptbahn nur die passive Verpflichtung auf, denselben zu gestatten. Hieraus folgt, daß grundsätzlich die Anschlußbahn für die Kosten der Einführung aufzukommen und demgemäß auch der Hauptbahn für die mit dem Anschlusse verbundenen Eingriffe in ihre Rechte Entschädigung zu leisten hat. Es ergibt sich dies auch aus der Erwägung, daß der Anschluß der Hauptbahn nicht zum Nachteil gereichen soll. (Vgl. die erwähnte bundesrätliche Botschaft a. a. O.) Die Hauptbahn ist aber nicht nur gehalten, den baulichen Anschluß zu gestatten, sondern sie hat auch die Überleitung des Verkehrs von der Anschlußbahn auf ihr Gebiet, die Herstellung eines Zusammenhangs der beiden Unternehmungen in betriebstechnischer Beziehung zu dulden und zu diesem Zwecke, immerhin wiederum bloß gegen angemessene Entschädigung, der Anschlußbahn die Mitbenützung ihrer Anlagen und Einrichtungen zu gewähren und ihr insofern auch ihr Betriebspersonal zur Verfügung zu stellen. Läge somit der Fall vor, wie ihn Art. 30 voraussetzt,

so wäre nicht zweifelhaft, daß die Anschlußbahn für die durch den baulichen Anschluß verursachten Kosten selbst aufzukommen und daneben nach Abs. 3 jenes Artikels der Klägerin für die Mitbenützung der vorhandenen Anlagen angemessene Entschädigung zu leisten hätte. Nun ist aber im vorliegenden Falle die Sachlage eine andere. Als nämlich die Beklagte der Klägerin ihr Anschlußbegehren eröffnete, war die Station Sihlbrugg noch nicht erstellt, sondern es bestand nur ein, lediglich die Bedürfnisse der Nordostbahn berücksichtigendes Projekt. Die Klägerin hat nun nicht etwa den Standpunkt eingenommen, daß sie einfach ihr Projekt ausführe und es der Beklagten überlasse, nachher den Anschluß auf ihre Kosten zu suchen. Sondern sie hat gemäß dem Wunsch der Beklagten neue Pläne ausgearbeitet, in denen die Einführung der Sihlthalbahn berücksichtigt und die ganze Anlage nach den gemeinsamen Bedürfnissen beider Bahnen eingerichtet wurde. Nachdem dann diese Pläne von der Beklagten genehmigt waren, hat sie das Projekt selbständig und mit eigenen Mitteln ausgeführt. Sie hat auf ihren Namen die nötigen Landerwerbungen gemacht und die sämtlichen Bauten und Einrichtungen erstellt. Dabei wurde weder technisch noch administrativ oder auch nur rechnerisch eine Ausscheidung danach getroffen, ob die einzelnen Objekte oder Einrichtungen der Klägerin oder dem Zwecke des Anschlusses der Beklagten dienen. Es wäre dies übrigens, nachdem sich die Nordostbahn einmal entschlossen hatte, ein den Bedürfnissen beider Bahnen entsprechendes Projekt auszuführen, kaum möglich gewesen. Ist aber in der von der Nordostbahn erstellten Anlage die Einführung der Sihlthalbahn und die Mitbenützung derselben bereits in einer Weise vorgesehen, daß es weiterer Anschlußvorkehrungen hierfür nicht mehr bedarf, so kann auch nicht mehr von eigentlichen Anschlußkosten, noch davon gesprochen werden, daß die Klägerin solche von der Beklagten ersetzt verlangen könne.

5. Die Klägerin hat denn auch selbst im Prozesse ein solches Begehren nicht gestellt. Sie verlangt vielmehr von der Beklagten einen Beitrag an die gesamten Erstellungskosten, wobei sie allerdings diesen Beitrag auf die Differenz der mutmaßlichen Kosten ihres ursprünglichen und der effektiven Kosten des ausge-

föhrten Projektes beziffert. Daß dieses Begehren unter den obwaltenden Verhältnissen nicht mit dem Satz begründet werden kann, daß die Anschlußbahn die Anschlußkosten an sich zu tragen hat, geht schon aus dem bereits Gesagten hervor. Die Nordostbahn hat thatsächlich den Erwägungen, die sie in der Klage dafür anführt, daß es ihr nicht zugemutet werden könne, den für die Ausführung des Gemeinschaftsprojektes erforderlichen Mehrbedarf zu decken, selbst keine Rechnung getragen und kann diese nun nicht zur Begründung eines Anspruches auf Ersatz jenes Mehrbedarfes verwenden. Es kommt überdies dazu, daß nach den Experien das ursprüngliche Projekt aller Voraussicht nach schon für die Bedürfnisse der Nordostbahn, sei es zufolge der behördlichen Konzessionsvorbehalte oder zufolge eigener Entschliezung der Klägerin, wesentliche Erweiterungen erfahren hätte, so daß auch aus diesem Grunde jedenfalls nicht die sämtlichen Mehrkosten als im Interesse der Beklagten erfolgt auf ihre Rechnung gesetzt werden könnten. Die Klägerin leitet denn auch ihren Anspruch nicht aus jenem Rechtsgrund ab, sondern sie verlangt den Beitrag an die Anlagelkosten als die ihr nach Art. 30 Abs. 3 des Gesetzes gebührende angemessene Entschädigung. Sie stellt sich also, und zwar offenbar mit Recht, selbst auf den Boden, daß die Station, wie sie erstellt ist, als eine bestehende Anlage zu betrachten sei, welche die Beklagte mitzubenuzen gesetzlich berechtigt ist, und daß es sich vorliegend einfach darum handle, die Bedingungen dieser Mitbenutzung zu regeln.

6. In dieser Beziehung fällt grundsätzlich in Betracht: Zweifellos ist gegenwärtig die Nordostbahn Eigentümerin des Areals und sämtlicher Einrichtungen der Station Sihlbrugg. Sie giebt demgemäß zu, daß eine Kapitalbeteiligung der Sihlthalbahn zur Folge hätte, daß diese im Verhältnis ihrer Beteiligung Miteigentümerin der Anlage würde. Eine solche Einräumung von Mitigentum verlangt aber die Beklagte selbst nicht. Auch ist nicht ersichtlich, aus welchem rechtlichen Gesichtspunkte sie verpflichtet sein sollte, sich gleichsam in das Mitigentum der Station Sihlbrugg einzukaufen. Wohl hätte von vornherein eine Vereinbarung des Inhalts getroffen werden können, daß die Anlage auf gemeinsame Rechnung von der Nordostbahn ausgeführt werde,

und daß die beiden Bahnen nach dem Verhältnis, in dem sie an die Kosten beizutragen hätten, Miteigentümer und gleichmäßig mitbenutzungsberechtigt werden sollen, wobei die Feststellung des Beitragsverhältnisses späterer Vereinbarung oder gerichtlicher Bestimmung hätte vorbehalten werden können. Allein, daß eine solche Vereinbarung thatsächlich getroffen worden sei, ist nicht einmal geltend gemacht. Es wäre ferner denkbar, daß das Gesetz für derartige Fälle eine Art notwendiger Eigentumsgemeinschaft zwischen den beiden Bahnen vorsehe. Ausdrücklich ist nun aber jedenfalls im Eisenbahngesetz eine solche Regelung der Verhältnisse nicht vorgesehen. Im Gegenteil beruht der Wortlaut von Art. 30 Abs. 3 auf dem Gedanken, daß die Anschlußpflicht eine Zwangsgemeinschaft nur im Sinne eines Mitbenutzungsrechts, nicht aber im Sinne eines Miteigentums an den beiden Bahnen dienenden Anlagen und Einrichtungen begründe, was weiter dazu föhrt, daß als normale Form der Entschädigung nicht eine Kapitalbeteiligung, sondern eine Verzinsung zu betrachten ist. Endlich hätte vielleicht eine Gemeinschaft in der Weise entstehen können, daß die Nordostbahn behördlich verhalten worden wäre, das auf die Bedürfnisse beider Parteien berechnete Projekt auszuführen, indem in diesem Falle gesagt werden könnte, daß die Klägerin die Anlage auf gemeinsame Rechnung und unter Vorbehalt der Kostenverteilung erstellt habe. Allein auch dieser Thatbestand liegt nicht vor. Eine behördliche Anordnung in gedachtem Sinne ist nicht ergangen; ja die Klägerin hat nicht einmal in bestimmter Weise den Vorbehalt gemacht, daß sie für einen Teil der Kosten auf die Beklagte zurückgreifen werde, sondern von vornherein diesen Standpunkt nur alternativ neben dem andern eingenommen, daß die Beklagte den auf sie entfallenden Kostenanteil zu verzinsen habe. Danach ist denn vollends ausgeschlossen, daß nun nachträglich gegen den Willen der Beklagten eine Gemeinschaft in der Weise geschaffen werden könnte, daß sie zu einem Beitrag an die Kosten verhalten und ihr dagegen verhältnismäßig das Mitigentum an der Stationsanlage eingeräumt würde. Es wäre übrigens gewiß eine solche Ordnung des Rechtsverhältnisses der Parteien angesichts der verschiedenen verkehrswirtschaftlichen Stellung der beiden Unternehmungen, im Hinblick auch auf den Unterschied ihrer

Finanzkraft, unter Berücksichtigung ferner des Umstandes, daß die Station Sihlbrugg für die Nordostbahn gewiß eine wesentlich größere Bedeutung hat als für die Sihlthalbahn und technisch vorab als Bestandteil der Nordostbahnlinie Thalweil-Zug sich darstellt, nicht eine zweckmäßige, und es dürfte, wie die Beklagte hervorhebt, der Klägerin selbst besser konvenieren, im alleinigen Eigentum der Stationsanlage zu bleiben.

7. Ist sonach das Klagsbegehren auch insoweit zu verwerfen, als es aus Art. 30 Abs. 3 des Gesetzes abgeleitet werden will und im Gegenteil gemäß dem Standpunkt, den die Beklagte in dieser Beziehung einnimmt, zu erklären, daß die Entschädigung in der Form der Entrichtung eines periodischen Zinses zu leisten sei, so ist weiter für die Festsetzung der Höhe dieses Zinses davon auszugehen, daß von der Anschlußbahn derjenige Betrag zu entrichten ist, der bei freier Konkurrenz für die Mitbenutzung von ihr gefordert werden könnte. (Vergl. das Urteil des Bundesgerichts in Sachen der N.-D.-B. gegen die B.-S.-B. betreffend die Station Gossau, Amtl. Samml., Bd. XIX, S. 751 f.) Dabei muß in Betracht gezogen werden, wie die Entschädigung in andern ähnlichen Fällen fixiert wurde; ferner sind aber auch die gesamten Umstände des konkreten Falles einer Würdigung zu unterstellen. Speziell ist im vorliegenden Falle zu berücksichtigen, daß die Klägerin die Anlage von vornherein für die Einführung der Linie der Beklagten eingerichtet und deshalb einen erheblichen Mehraufwand an Kosten gehabt hat. Naturgemäß muß sich der Richter zur Festsetzung der Entschädigung Sachverständiger bedienen, die die erforderlichen Erfahrungen und Kenntnisse auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik und -Verwaltung besitzen.... Immerhin steht der schließliche Entscheid beim Richter, der deshalb auch zu den vorhandenen Differenzen Stellung zu nehmen hat. Nun sind die Parteien darüber einig und die Experten haben sich dieser Auffassung angeschlossen, daß die von der Beklagten zu leistende Entschädigung sich aus zwei Elementen zusammensetzt, der Verzinsung eines Teils der Anlagekosten und der Tragung eines Teils der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Es entspricht dies auch zweifellos der Natur des Rechtsverhältnisses, in dem die Parteien zu einander stehen. (Vergl. hierzu Amtl. Samml.,

Bd. XXIII, S. 1030.) Dagegen herrscht Streit zunächst darüber, ob bei der Bemessung der beiden Entschädigungselemente der gleiche Maßstab anzulegen sei, ob also die Beklagte an die Verzinsung der Anlagekosten im gleichen Verhältnis beizutragen habe, wie an die Betriebs- und Unterhaltungskosten, wobei wiederum grundsätzlich darüber Einverständnis herrscht, daß die Verteilung der letztern nach dem Verhältnis des beidseitig auf der Station Sihlbrugg sich abwickelnden Verkehrs vorzunehmen sei. Es fragt sich also bloß, ob der Verkehr auch für die Verteilung der Zinslast des Anlagekapitals den richtigen Maßstab abgebe. Dies ist schon in dem erwähnten bundesgerichtlichen Urteil betreffend die Station Gossau verneint und es sind für die vernetzende Ansicht auch im vorliegenden Falle von den Experten durchaus triftige Gründe vorgebracht worden. Insbesondere ist zu beachten, daß die Baukosten im allgemeinen nicht nur von der Ausdehnung und Ausstattung, die einer Stationsanlage mit Rücksicht auf den darauf sich vollziehenden Verkehr gegeben wird, sondern auch von der Terrainbeschaffenheit und andern zufälligen Umständen abhängen. Dazu kommt, daß speziell im vorliegenden Falle die Ausführung des Gemeinschaftsprojekts mit einigen ganz unerwarteten Schwierigkeiten verbunden war, von denen ein Hauptobjekt, die Stützmauer, nach Ansicht der Experten, nicht nötig gewesen wäre, wenn nicht die Sihlthalbahn die Einmündung verlangt hätte. Es kann deshalb für die Verteilung der Bauzinslast nicht das Verhältnis des Verkehrs der beiden Parteien auf der Station Sihlbrugg zu Grunde gelegt werden. Theoretisch könnte es sich sogar fragen, ob nicht, wie die Klägerin meint, der Beklagten vorweg die Zinsen für alle durch sie veranlaßten Mehrkosten aufzuerlegen seien. Allein dies geht praktisch bei den vorliegenden Verhältnissen nicht an. Denn wie schon dargethan wurde, ist die Anlage im Hinblick auf eine gemeinsame Benutzung projektiert und ausgeführt worden, und kann auch nicht etwa auf die Differenz zwischen dem Devis für das ursprüngliche Projekt und den effektiven Kosten der Anlage abgestellt werden. Vielmehr ist abzuschätzen, in welchem Verhältnis die Interessen der beiden Parteien mit Bezug auf die gesamte Anlage, wie sie erstellt ist, zu einander stehen, und es ist danach eine allen Umständen in billiger Weise Rech-

nung tragende Verteilung der Bauzinslast vorzunehmen. So sind denn auch die Experten verfahren. Wenn aber ihr Ausgangspunkt als richtig anzuerkennen ist, so kann dann bei der gänzlich in das Gebiet sachverständigen Ermessens fallenden Festsetzung der Höhe der beidseitigen Anteile von ihrem Befinden nicht abgegangen werden, zumal da die Anwendung verschiedener Methoden die Experten zum gleichen Ergebnis geführt hat... Eine zweite Differenz zwischen den Parteien betrifft die Art der Verteilung der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Zwar sind, wie schon bemerkt, die Parteien darüber einig — und die Experten pflichten ihnen bei — daß für die Verteilung dieser Kosten das Verhältnis maßgebend sein soll, in welchem die Stationsanlage durch den durch die beiden Bahnen vermittelten Verkehr in Anspruch genommen wird, und es herrscht ferner Einverständnis darüber, daß das Verkehrsverhältnis nach dem Wagenachsensystem zu bestimmen sei. Darin aber gehen die Parteien auseinander, ob alle Achsen gleichmäßig gezählt, eventuell wie dieselben eingestellt werden sollen, und ob für die Beteiligung der Sihlthalbahn ein Minimum festzusetzen sei. Die Beklagte behauptet diesbezüglich in erster Linie, daß über die Art der Zählung der Wagenachsen vor dem Prozeß zwischen den Parteien eine Einigung stattgefunden habe in dem Sinne, daß die Transstachsen nur einfach zu zählen, im übrigen aber keine Unterschiede zu machen seien. Es genügt jedoch der Hinweis darauf, daß die Klägerin in den Verhandlungen über die Beitragsfrage stets daran festgehalten hat, es habe die Sihlthalbahn im Minimum 30 % an die Betriebs- und Unterhaltungskosten zu leisten, und daß diese Klausel von der Beklagten nie angenommen worden ist, um jene Behauptung als unzutreffend erscheinen zu lassen. Wenn übrigens auch in einem Punkte bei den Vorverhandlungen eine Einigung zu stande gekommen wäre, so könnte dies doch der Klägerin deshalb nicht entgegengehalten werden, weil die ganze Beitragsfrage im Zusammenhang behandelt wurde und die Wirksamkeit einer Einigung über einen Punkt von der Voraussetzung abhängig war, daß über das Ganze eine Verständigung erzielt werde. Es hat denn auch die Beklagte auf den Brief der Klägerin vom 8. Juni 1896, worin sie sich vollständig auf diesen Boden stellte, keinerlei Ein-

wendungen erhoben. Die Beklagte macht ferner geltend, daß der von ihr vorgeschlagene Zählmodus allgemein üblich sei. Der Beweis hierfür ist jedoch nicht erbracht. Die Experten bestätigen das Bestehen einer solchen Übung nicht, und das Bundesgericht hat selbst im mehrerwähnten Falle betreffend die Station Gossau eine andere Zählart als anwendbar erklärt. Ist somit das Gericht bei der Entscheidung dieses Differenzpunktes weder an eine vertragliche Einigung der Parteien, noch an eine bestimmte Übung gebunden, so hat auch hier eine freie Würdigung der Verhältnisse Platz zu greifen. Das ist aber wiederum zunächst Sache der Experten. Nach den Ausführungen derselben kann andererseits auch das eventuelle Begehren der Klägerin um Festsetzung eines Minimums von 30 % nicht geschützt werden.

IV. Civilstand und Ehe. — Etat civil et mariage.

91. Urteil vom 18. Oktober 1899 in Sachen
Cheleute G.

*Ehescheidung wegen Ehebruches, Art. 46 lit. a B.-G.
betr. die Ehe. Beweis des Ehebruches.*

A. Durch Urteil vom 10. Juni 1899 hat das Obergericht des Kantons Aargau erkannt:

1. Der Beklagten wird gemäß Art. 48 des Bundesgesetzes betreffend Civilstand und Ehe eine Wartefrist von drei Jahren auferlegt.

2. Die Beklagte ist im übrigen mit ihrer Appellation abgewiesen zc.

Das erstinstanzliche Urteil hatte gelautet:

1. Die unterm 13. Februar 1886 zwischen den Litiganten geschlossene Ehe wird gerichtlich geschieden und die Beklagte als der schuldige Teil erklärt.

2. Die Beklagte hat dem Kläger eine Entschädigung von 1000 Fr. zu bezahlen.