VI. Civilstreitigkeiten

zwischen Kantonen einerseits und Privaten oder Korporationen anderseits.

Différends de droit civil

entre des cantons d'une part et des particuliers ou des corporations d'autre part.

52. Urteil vom 10. Juli 1902 in Sachen

Schweizerische Seetalbahngesellschaft, Kl. u. W.=Bekl.,
gegen Kanton Aargau, Bekl. u. W.=Kl.

Klage einer die öffentliche Strasse benutzenden Bahngesellschaft gegen den Staat auf Ersatz der durch Wolkenbruch und dadurch herbeigeführte Zerstörung und Störung der Strasse für die Wiederherstellung verursachten Kosten. Auslegung der das Verhältnis der Parteien regelnden Bestimmungen. Pflicht der Klägerin zum Unterhalte der Strasse; umfasst nicht die Pflicht zur Wiederherstellung zerstörter Strassenteile. Geschäftsführung ohne Auftrag (Art. 469 ff.). — Widerklage auf Ersatz der Kosten für die Korrektur und Verbauung der Landstrasse soweit die Wiederherstellung im Interesse des Widerbeklagten gelegen. Art. 469 ff. und 70 ff. O.-R.

1. Die Klägerin, Schweizerische Seetalbahngesellschaft, ist Inhaberin der Konzession für die Straßenbahn Emmenbrücke-Lenzburg nebst Abzweigungen. Ein zwischen dem Regierungsrate des Kantons Aargau und der Klägerin (bezw. deren Rechtsvorfahren) vereinbartes „Pflichtenheft“, vom aargauischen Großen Räte „festgestellt“ am 21. März 1882, vom Bundesrate genehmigt am 27. Mai gl. Jz., bestimmt u. a. in § 21: „Der Unterhalt und die Beforgung der Landstraßen C. c. und B. b. vom Lannlihalg bei Lenzburg bis an die Kantonsgrenze gegen Moosen, mit Ausnahme der Straßenstrecke durch das Dorf Seon, gehen von dem Zeitpunkt hinweg an die Seetalbahngesellschaft über, wo alle bezüglichen Bauten im ganzen Umfange erstellt und vom Staate allseitig anerkannt worden sind.“ Nach § 22 Abs. 2 hat die

Staatsbaubehörde wie bisanhin die Oberaufsicht und Kontrolle über den Unterhalt sämtlicher Objekte auszuüben und sind deren Weisungen genau zu befolgen. Gegen die Abnahme des Straßenunterhaltes durch die Bahngesellschaft leistet der Staat an die subventionierenden Seetalgemeinden einen alljährlich vom Regierungsrate festzusetzenden Beitrag, der nicht unter 4500 Fr. betragen soll (§ 23). § 5 bestimmt (unter dem Titel „Allgemeine Bestimmungen“, nachdem Vorschriften betreffend Erstellung der Bahn gegeben sind): „Bei Streitigkeiten zwischen der Bahngesellschaft und der Staatsbaubehörde entscheidet endgültig der aargauische Regierungsrat.“

Vom 20. auf den 21. Mai 1897 wurden durch einen wolkenbruchartigen Regen auf der von der Klägerin benutzten Straßenstrecke Birrwyl-Boniswyl ganz erhebliche Schädigungen angerichtet, so daß am 22. Mai der Bahnbetrieb unterbrochen werden mußte. Die Klägerin ersuchte am 22. Mai die Baudirektion telegraphisch um sofortige Instandstellung der Straße, und mit Telegramm vom 23. gl. Mts. zeigte sie der Baudirektion an, daß sie die nötigen Maßregeln für Instandstellung der fraglichen Brücken auf Rechnung und Gefahr des Kantons Aargau (des Beklagten) treffen werde. Mit Schreiben vom 28. gl. Mts. vertrat sie sodann dem Regierungsrate gegenüber, entgegen der Ansicht der Baudirektion, die ihr mitgeteilt hatte, der Straßenunterhalt sei ihre Sache, den Standpunkt, sie sei nach § 22 des Pflichtenheftes nur zum „ordentlichen“ Unterhalte der Straße u. verpflichtet; darunter könne aber nur verstanden werden die Erhaltung des bestehenden Zustandes und die Vornahme solcher Ausbesserungen, welche die natürliche Abnutzung erfordere; keinesfalls liege dem Unterhaltungspflichtigen die Wiederherstellung solcher Werke ob, die durch höhere Gewalt ganz oder teilweise zerstört worden seien; diese Wiederherstellung sei vielmehr Sache des Eigentümers bezw. im vorliegenden Falle des Beklagten. In einer Sitzung vom 22. Juli 1897 beschloß der aargauische Regierungsrat auf den Antrag seiner Baudirektion, dieses Schreiben dahin zu beantworten, daß gestützt auf die Bestimmungen des Pflichtenheftes eine Pflicht zur Übernahme der Kosten der Wiederherstellungsarbeiten durch den Beklagten nicht zu anerkennen und daher die Beitragsleistung zu bestreiten sei. Die Klägerin beharrte auf ihrem ab-

weichenden Standpunkte und übermittelte dem aargauischen Regierungsrate am 29. Dezember 1897 Rechnung über die Kosten der Wiederherstellungsarbeiten im Betrage von 14,758 Fr. 10 Cts. Auch der Regierungsrat hielt an seiner Auffassung fest und machte eventuell geltend, das Gesuch der Klägerin sei verfrüht, da der Staat für die von ihm besorgten Rekonstruktionsarbeiten Gegenrechnung zu stellen hätte.

Da eine Einigung zwischen den Parteien nicht zu stande kam, hat die Klägerin im Dezember 1898 beim Bundesgerichte gegen den Kanton Aargau Klage gestellt mit dem Rechtsbegehren, der Beklagte habe der Klägerin 14,758 Fr. 10 Cts., nebst Zins zu 5 % seit 29. Dezember 1897, zu bezahlen.

Der Beklagte hat vorab die Abweisung der Klage beantragt und das Widerklagebegehren gestellt: „Es sei die Klägerin und Widerklage pflichtig zu erklären, an den Beklagten und Widerkläger 6388 Fr. 25 Cts. nebst Zins à 5 % vom 1. Januar 1899 an zu bezahlen. Sollte die klägerische Forderung gutgeheißen werden, so sei obgenannter Betrag von 6388 Fr. 25 Cts. zur Kompensation zu bringen. Eventuell: Das Bundesgericht wolle entsprechend den beidseitigen Interessen auf eine Teilung der Gesamtkosten unter die Parteien erkennen, im Verhältnis der Ausführungen unter Art. V der vorwürfigen Widerklage.“

2. Die Klägerin leitet ihren Anspruch an den Beklagten in erster Linie aus Vertrag, — Werkvertrag oder Auftrag, — in zweiter Linie aus Geschäftsführung ohne Auftrag, eventuell aus ungerechtfertigter Bereicherung her. Der Beklagte erhebt der Klage gegenüber zunächst die Einrede, daß gemäß dem zwischen der Klägerin und dem beklagten Kanton Aargau bestehenden Rechtsverhältnis erstere verpflichtet gewesen sei, die Arbeiten, deren Kosten den Gegenstand der Klage bilden, auszuführen. Da mit diesem Einwand geltend gemacht wird, daß ein Anspruch, wie ihn die Klägerin an den Beklagten erhebt, gar nicht zur Entstehung gelangen konnte, und da derselbe überhaupt den Hauptstreitpunkt bildet, so ist er vorab zu prüfen. Tatsächlich ist in dieser Richtung nicht bestritten, daß die Kosten, welche die Klägerin vom Beklagten zurückfordert, zum größten Teil verausgabt wurden, um die Straßenbestandteile, hauptsächlich Brücken und Coulißen,

welche durch das Hochwasser vom 20./21. Mai 1897 zerstört worden waren, wieder herzustellen. Der Beklagte behauptet in rechtlicher Beziehung, daß die Pflicht hierzu der Klägerin obgelegen habe, und er stützt sich dabei vornehmlich auf das Pflichtenheft für die Ausführung der Seethalbahn, soweit dieselbe aargauisches Gebiet berührt, vereinbart zwischen der Regierung des Kantons Aargau und der Bahngesellschaft am 21. März 1882, vom Bundesrat genehmigt am 27. Mai 1882, insbesondere § 21 dieses Pflichtenheftes, wo unter der Aufschrift „Straßenunterhalt durch die Bahngesellschaft“ bestimmt ist: „Der Unterhalt und die Versorgung der Landstraßen C. c. und B. b. . . . (wozu die heute in Frage stehende Straßenstrecke gehört), gehen von dem Zeitpunkt hinweg an die Seetalbahngesellschaft über, wo alle bezüglichen Bauten im ganzen Umfange erstellt und vom Staate allseitig anerkannt worden sind.“ Die unter dem gleichen Titel stehenden §§ 22 und 23, auf die sich der Beklagte ebenfalls be ruft, lauten:

„§ 22: Als Grundlage für den Straßenunterhalt, den guten Zustand und die Erhaltung der Straße gelten vorab die Bestimmungen des Baugesetzes vom 23. März 1859 und der Wärterinstruktion vom 27. Januar 1859; es gehören zum ordentlichen Unterhalte nebst der Fahrbahn auch die Stützmauern, Brücken, Coulißen, Schalen, Böschungen, Gräben und Heckenpflanzungen. Die Staatsbaubehörde wird wie bis anhin die Oberaufsicht und Kontrolle über den Unterhalt sämtlicher Objekte ausüben und es sind deren Weisungen genau zu befolgen.“

„§ 23. Der Staat leistet gegen die Abnahme des Straßenunterhaltes durch die Bahngesellschaft an die subventionierenden aargauischen Seetalgemeinden eine alljährlich vom Regierungsrat festzusetzende Beitragssumme, wobei der jeweilige Zustand der Straße, der wirkliche Kostenaufwand, sowie die Kosten für das Wärterpersonal mitberücksichtigt werden. Der jährliche Beitrag des Staates soll nicht unter 4500 Fr. betragen.“

Heute hat der Vertreter des Beklagten auch auf die Ziffer II, 6 der bundesrätlichen Konzession für die Seetalbahn verwiesen, wo es heißt: „Die Kosten der für Straßenübergänge, Unterführungen und Wasserdurchlässe, überhaupt aus Veränderungen an Straßen,

„Wegen und Stegen, Flüssen und Kanälen, Wasser- und Brunnenleitungen, u. nötig werdenden Arbeiten fallen ausschließlich „zu Lasten des Konzessionsinhabers.“ Es ist aber klar, daß diese Bestimmung sich nur auf die Kosten der ersten Erstellung bezieht und daß daraus für die Frage, ob und in welchem Maße die Klägerin für den Unterhalt der Straße aufzukommen habe, und ob sie verpflichtet sei, die Wiederherstellung von Anlagen, die durch Naturereignisse zerstört worden sind, auf sich zu nehmen, nichts zu gewinnen ist. Wenn ferner besonderes Gewicht auf die Stelle in § 22 des Pflichtenheftes gelegt wird, daß zum ordentlichen Unterhalte nebst der Fahrbahn auch die Stützmauern, Brücken, Coulißen, Schalen, Böschungen, Gräben und Heckenpflanzungen gehören, so ist zu bemerken, daß damit nur die Objekte der Verpflichtung, welche die Seetalbahngesellschaft übernahm, näher bezeichnet worden sind, nicht aber der Inhalt der Verpflichtung in Bezug auf die Frage, was zum Unterhalte bezw. zum ordentlichen Unterhalte gehöre. Überhaupt ist im Pflichtenheft selbst eine nähere Bestimmung darüber, welche Lasten der Klägerin mit dem Unterhalt und der Besorgung der Landstraßen im Sinne des § 21 überbunden worden sind, nicht enthalten. Es wird sich daher zunächst fragen, was nach dem allgemeinen Sprachgebrauch, und insbesondere auf dem Gebiete des Straßenwesens, darunter verstanden wird. Nun werden mit dem Ausdruck Unterhalt, wenn er mit Bezug auf eine Sache gebraucht wird, im gewöhnlichen Leben die Anordnungen und Berrichtungen bezeichnet, die darauf abzielen, die Sache in einem bestimmten Zustande zu erhalten; und zwar dient der Unterhalt dazu, die Sache vor allmählichem Untergang zu bewahren und ihren fortgesetzten zweckgemäßen Gebrauch zu sichern. Der Unterhalt setzt den Bestand der Sache voraus; er tritt als etwas besonderes zu den natürlichen Verhältnissen hinzu, von denen dieser abhängig ist. Wo es sich um ein Werk handelt, wird vom Unterhalte gesprochen im Gegensatz zu der Erstellung. Erst wenn das Werk vollendet, oder doch bis zu einem gewissen Grad der Vollendung gebiehn ist, beginnt der Unterhalt, der dann die zur Erhaltung erforderlichen, vorausgesehenen, und gewöhnlich wiederkehrenden Arbeiten und Aufwendungen umfaßt. Begrifflich verschieden vom Unterhalte ist aber weiterhin auch die Wiederherstellung und die Erneuerung des

Werkes oder einzelner Teile desselben, wenn dieses naturgemäß, oder infolge mangelhaften Unterhalts, oder durch äußere Einflüsse ganz oder teilweise zerstört oder zum Gebrauch untauglich geworden ist. Daß im einzelnen unter Umständen die Grenze zwischen den Wiederherstellungs- und Erneuerungsarbeiten einerseits, den zur Erstellung dienenden Berrichtungen anderseits nicht leicht zu ziehen sein mag, ändert daran nichts, daß die Sprache diesen Unterschied macht, der auch im Recht überall da zu berücksichtigen ist, wo sich nicht etwas anderes aus der besondern Natur des in Frage stehenden Verhältnisses, oder den speziellen, dasselbe beherrschenden Normen nachweisen läßt. Dies trifft für das Straßenrecht im allgemeinen nicht zu, und ebensowenig für das aargauische Straßenrecht im besondern. Überall auf dem Gebiete des Straßenwesens findet sich die Unterscheidung zwischen Bau und Unterhalt, bezw. zwischen Bau- und Unterhaltungspflicht der Straßen, selbst da, wo, wie meist in den deutschen Staaten, die Pflicht zum Bau und Unterhalt zusammenfassend als Wegelast oder Wegebaulast bezeichnet wird (vgl. das Handwörterbuch der Staatswissenschaften von Conrad und Lexis, 2. Aufl., Bd. VII, S. 414; G. Meyer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl., Bd. I, S. 515). Die Unterhaltung umfaßt jeweilen nur „die „Leistungen und Aufwendungen, welche notwendig sind, um den „Weg in einem seiner Bestimmung entsprechenden, gebrauchsfähigen „Zustand zu erhalten“ (vgl. Seydel, Bayerisches Staatsrecht, 2. Aufl., Bd. III, S. 303). Neben diesen beiden Kategorien findet sich wohl auch noch eine dritte, die der Hauptreparaturen (s. Allg. Preuß. Landrecht, II. T., 15. Titel, § 24), oder der Hauptverbesserung (s. das badische Straßengesetz vom 14. Juni 1884 und die Entscheide des badischen Verwaltungsgerichts in Wielandts Sammlung, Nr. 1193 ff.), wie auch das französische Straßenrecht neben construction und entretien auch travaux extraordinaires kennt, wozu z. B. « le redressement d'une portion de la voie » gehört (vgl. Batbie, Droit public et administratif, Bd. V, S. 413). Das aargauische Gesetz über den Straßen-, Wasser- und Hochbau, vom 23. März 1859, unterscheidet ebenfalls zwischen Bau und Unterhalt; daneben regelt es die Korrektion bestehender Straßen, wobei diese im wesentlichen dem Bau gleichgestellt wird. Eine Definition des Unterhaltes oder

der Unterhaltungspflicht enthält das Gesetz nicht. Eine Durchsicht der Bestimmungen desselben, die sich auf den Unterhalt beziehen, sowie der Vorschriften der vom Beklagten ebenfalls angerufenen Wärterinstruktion ergibt nichts, was für die Auslegung des Beklagten sprechen würde. Dies gilt auch von dem vom Beklagten mehrfach herbeigezogenen § 12 des Gesetzes, der bestimmt: „So weit der Bau und Unterhalt von Brücken, Coulissen und Wasserleitungen gemäß urkundlicher Verpflichtung oder Übung Gemeinden, Korporationen oder Privaten obliegt, ist der Staat davon befreit.“ Dagegen bieten einen Anhaltspunkt zur Beantwortung der Frage, was zum Unterhalt gehöre, die Bestimmungen in § 1 des Gesetzes zur Abänderung einiger Bestimmungen des Baugesetzes, vom 24. November 1863, betreffend die Festsetzung der Ablösungssumme, welche die an den Landstraßen gelegenen Gemeinden dem Staate für die Übernahme des Unterhalts jener Straßen zu entrichten hatten: nach Abs. 3 sollen zur Feststellung des Geldbeitrages der Gemeinden alljährlich die Kosten der Kies- und Schuttfuhren eines jeden Straßenzuges besonders zusammengestellt und darauf gestützt der für jeden laufenden Fuß der Straßenlänge sich ergebende Einheitspreis bestimmt werden. Diese Vorschriften sprechen aber nicht für den Beklagten, sondern weisen eher daraufhin, daß man im allgemeinen als zum Unterhalt gehörend nur die gewöhnlich wiederkehrenden Leistungen betrachtete. Kann sonach dem Wort Unterhalt weder nach dem allgemeinen Sprachgebrauch, noch nach dem Sinn, der ihm auf dem Gebiete des Straßenwesens beigegeben wird, die weite Deutung gegeben werden, die ihm der Beklagte beilegen möchte, so fragt es sich nur noch, ob die besondern rechtlichen Beziehungen, in denen die Parteien zueinander stehen, eine andere, weitere Auslegung des streitigen Begriffs erfordern. Hierüber ist zu sagen: Der Akt, durch den der Kanton Aargau der Seetalbahngesellschaft die Landstraße gegen Übernahme des Unterhalts überließ, war ein Akt der Staatsgewalt, an den sich aber sehr wohl auch privatrechtliche Folgen und Wirkungen knüpfen können. So entstand gewiß, wenn nicht durch die Konzession, so jedenfalls durch die Erstellung der Bahn, für die Bahngesellschaft ein privates, auch dem Staate gegenüber geschütztes Recht auf Benutzung der Straße, dessen Natur dadurch nicht verändert wird, daß Bestand und Umfang zum Teil von

Regeln des öffentlichen Rechts beherrscht werden. Ebenso ist anderseits die Verpflichtung zum Unterhalt der Straße, die der Seetalbahngesellschaft auferlegt wurde, mag immerhin für ihren Inhalt auch das öffentliche Recht von Bedeutung sein, ihrem Wesen nach eine privatrechtliche, wie schon im Urteil des Bundesgerichtes vom 20. Dezember 1900 über die Kompetenz des Bundesgerichtes näher dargelegt wurde. Über die rechtliche Natur des aus der Benutzung der Straße sich ergebenden Verhältnisses zwischen dem Staate Aargau und der Seetalbahn kann man Zweifel hegen; es wurde heute vom Anwalte der Klägerin als Miete bezeichnet, nähert sich aber doch wohl eher der Nutznießung. Wenn man von den Grundsätzen über die Miete ausgeht, so ist von vornherein klar, daß die Verpflichtung der Klägerin, die Straße zu unterhalten, wenn dies nicht ausdrücklich vereinbart wurde, niemals in dem Sinne verstanden werden kann, daß darunter auch die Pflicht zur Wiederherstellung von Straßenbestandteilen fällt, die durch Naturereignisse zerstört worden sind. Nach dem aargauischen Bestandvertragsrecht, das noch galt, als der Klägerin die Konzession erteilt und das Pflichtenfest festgestellt wurde, hatte der Bestandgeber die übergebene Sache während der Vertragsdauer in gehörigem Zustande zu erhalten, und wenn sie durch Zufall oder Alter verschlimmert worden, auf seine Kosten herzustellen (§ 687 des aarg. bürgerl. Gesetzb.). Und das seither in Kraft getretene schweizerische Obligationenrecht verfügt in Art. 286 ebenfalls, der Vermieter sei verpflichtet, die Sache in einem zu dem vertragsmäßigen Gebrauche geeigneten Zustande zu übergeben und während der Mietzeit in demselben zu erhalten, und legt dem Mieter nur die für den gewöhnlichen Gebrauch erforderlichen Reinigungen und Ausbesserungen auf, während die größeren Wiederherstellungen dem Vermieter, je nach Maßgabe des Ortsgebrauchs, obliegen (Art. 282 Abs. 2; vgl. auch Art. 278). Wenn diese Vorschriften auf das vorliegende Verhältnis angewendet werden wollten, so würde sich die Einrede des Beklagten ohne weiteres als unbegründet darstellen. Allerdings kann eingewendet werden, die Verpflichtung der Klägerin zum Unterhalt der Straße, die sich ja nicht nur auf den Teil, auf welchem das Geleise liegt, sondern auf die ganze Breite der Straße bezieht, bilde im vorliegenden Falle das Äquivalent für die Benutzung der Sache. Dies würde aber nur dazu führen, daß der

Inhalt der Verpflichtung unabhängig von den Beziehungen der Klägerin zu der benutzten Sache bestimmt werden müßte. Faßt man das Rechtsverhältnis der Parteien in Hinsicht auf die Benutzung der Straße als Nießbrauch auf, so fallen in Betracht die §§ 539 u. ff. des aarg. bürgerl. Gesetzbuches. Nach § 539 übernimmt der Fruchtnießer alle Lasten, welche zur Zeit der erhaltenen Fruchtnießung mit der Sache verbunden sind, sowie die Verzinsung der Schulden, welche darauf haften; auf ihn fallen ferner alle ordentlichen und außerordentlichen, von der Sache zu leistenden Schuldigkeiten, sofern sie aus den während der Dauer der Fruchtnießung gezogenen Nutzungen bestritten werden können, und er trägt die zur Erzielung der Früchte notwendigen Kosten. Da aber im vorliegenden Falle von einem Fruchtgenuß nicht die Rede sein kann, so ist der zweite Teil der Bestimmung von vorneherein nicht verwendbar; und was die Vorschrift betrifft, daß der Nutznießer die auf der Sache ruhenden Lasten, nebst der Verzinsung der Schulden übernehme, so könnte auch hieraus etwas anderes, als die Verpflichtung zu gewöhnlichem Unterhalt nicht hergeleitet werden, da eine weitergehende Verpflichtung nicht als mit der Sache selbst verbunden angesehen werden kann. Dazu kommen die Bestimmungen in § 540 und 541, daß der Fruchtnießer die dienende Sache in dem Stande, in dem er sie übernommen hat, zu erhalten hat, daß er nicht verantwortlich ist, wenn der Wert derselben bloß durch den rechtmäßigen Gebrauch, ohne sein Verschulden, verringert wird, und daß der Eigentümer wesentliche oder Hauptausbesserungen eines Gebäudes, welche durch dessen Alter oder durch einen Zufall notwendig werden, vorzunehmen hat, wofür ihm der Fruchtnießer nach dem Maß der dadurch vermehrten oder verbesserten Fruchtnießung den Zins für die Verwendungen zu vergüten schuldig ist; die alle, wenn sie auf das streitige Verhältnis angewendet werden wollen, einer Auslegung, wie sie der Beklagte dem Worte Unterhalt in Art. 21 des Pflichtenheftes geben möchte, entgegenstehen (vgl. auch Art. 605 des Code civil, § 1041 des deutschen bürgerl. Gesetzbuches und §§ 758 u. f. des Entwurfs zu einem schweizerischen Civilgesetzbuch). Der Beklagte bringt schließlich zur Unterstützung seiner Auffassung, daß die Klägerin mit dem Unterhalt auch die Wiederherstellung zerstörter Straßenbestandteile übernommen habe, an,

es sei bei der Vereinbarung des Pflichtenheftes die Meinung der Kontrahenten gewesen, daß die Seetalbahn alle Lasten auf sich nehme, die dem Staate Aargau mit Bezug auf die von der Bahn benutzten Straßenstücke obgelegen hatten, so daß der Posten für den fraglichen Straßenunterhalt aus dem aargauischen Budget verschwinden sollte; dies ergebe sich schon daraus, daß man in § 21 den Ausdruck „übergeben“ gebraucht habe. Es ist aber zu erwidern, daß es nicht etwa heißt, die Straße gehe an die Bahn über, in welchem Falle vielleicht der Argumentation des Beklagten beizupflichten wäre, sondern der Unterhalt und die Besorgung der Straße gehe über, woraus eher zu schließen ist, daß eben nicht die ganze Straßenlast der Bahngesellschaft übertragen werden wollte. Daß diese für die Überlassung der Straße eine Gegenleistung in Geld nicht zu entrichten hatte, ist für die Frage, was unter dem ihr auferlegten Unterhalt zu verstehen sei, unerheblich. Eine weitere Stütze seiner Ansicht findet der Beklagte in § 23 des Pflichtenheftes, und zwar wird behauptet, bei der Berechnung der Beiträge, die der Staat den Gemeinden gegen die Abnahme des Straßenunterhalts durch die Bahngesellschaft zusicherte, seien nicht nur die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts berücksichtigt worden, sondern es habe eine Erhöhung des Beitrags mit Rücksicht auf „eventuelle in den gewöhnlichen Ausgaben nicht enthaltene, durch spezielle Notwendigkeit gebotene Leistungen“ stattgefunden. Dem steht aber entgegen, daß in dem vom Beklagten selbst angerufenen Bericht der aargauischen Baudirektion an den Regierungsrat, vom 29. November 1897, gesagt ist, der jährliche Beitrag sei auf 4860 Fr. festgesetzt worden, „weil eine s. Z. gemachte Durchschnittsberechnung ergebe, daß der Staat für Wärtierlöhne und Kieslieferungen annähernd alljährlich für jenen Beitrag hat auskommen müssen.“ Und wenn auch der Beklagte in der Duplik den Beweis dafür anerbieten hat, daß tatsächlich die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts in den Jahren 1876—80 nur etwa 4000 Fr. betragen hätten, so ist es doch eine bloße Vermutung, daß der Minimalbetrag der Beiträge an die Gemeinden deshalb höher bestimmt worden sei, weil man berücksichtigte, daß dem Staate auch außerordentliche Leistungen abgenommen werden, eine Vermutung, die objektiv durch nichts bestätigt wird, und die nur dann als zutreffend anerkannt werden könnte, wenn

sich jene Erhöhung nur so erklären ließe, was nicht einmal behauptet wird. Daß bei der Festsetzung der Beiträge, wie der Regierungsrat in seiner Zuschrift an die Klägerin vom 22. Juli 1897 erwähnte, und wie auch im Prozesse hervorgehoben worden ist, der Unterhalt der Brücken, Coullissen und der übrigen in § 22 des Pflichtenheftes besonders genannten Objekte mitberücksichtigt wurde, mag richtig sein, aber daß man dabei auch die Kosten der Wiederherstellung solcher Objekte im Falle der Zerstörung durch Naturereignisse im Auge hatte, ist damit in keiner Weise dargetan. Endlich ruft der Beklagte das Protokoll über die Verhandlung betreffend Feststellung des Pflichtenheftes, die am 11. Februar 1882 in Lenzburg stattfand, an. Er hat es aber unterlassen, anzugeben, aus welcher Stelle des Protokolls sich die Richtigkeit seiner Auffassung über die streitige Frage ergeben soll. In der Tat enthält dasselbe nichts, was darauf schließen ließe, daß von den Beteiligten dem Ausdruck Unterhalt nach § 21 des Pflichtenheftes eine über seinen gewöhnlichen Sinn hinausgehende Bedeutung beigegeben wurde. Aus allem folgt, daß die Auffassung des Beklagten über den Inhalt der von der Klägerin übernommenen Verpflichtung nirgends zum Ausdruck gelangt ist, und daß sich auch aus der Natur des Rechtsverhältnisses im allgemeinen und den rechtlichen Beziehungen der Parteien im besonderen der Einwand des Beklagten, daß die Klägerin mit dem Unterhalt auch die Pflicht übernommen habe, durch Naturereignisse zerstörte Bestandteile der Straße auf ihre Kosten wiederherzustellen, nicht begründen läßt.

3. Der weitere Einwand des Beklagten, die Zerstörungen seien durch ein Verschulden der Klägerin, nämlich dadurch verursacht worden, daß sie ihrer Unterhaltungspflicht nicht nachkam, erledigt sich durch die Feststellung der ersten Experten, die das gesamte Aktenmaterial, auch die Zeugenaussagen berücksichtigt haben, daß der Seetalbahn ein mangelhafter Unterhalt der übernommenen Bauobjekte nicht zugeschrieben werden könne, und daß die Zerstörungen vom Mai 1897 nicht Folge von ungenügendem Unterhalte, sondern einer außerordentlichen Ursache zuzuschreiben seien, für welche die Seetalbahn nicht verantwortlich sei.

4. Ist danach auf das rechtliche Fundament der Ersatzforderung der Klägerin einzutreten, so muß zunächst bemerkt werden:

Selbstverständlich ist mit der Feststellung, daß die der Klägerin obliegende Pflicht zum Unterhalt der Straße die Pflicht zur Wiederherstellung zerstörter Straßenbestandteile nicht umfasse, ein Rechtsgrund für die Rückforderung der Kosten der von derselben besorgten Wiederherstellungsarbeiten nicht gegeben. Heute hat allerdings behauptet werden wollen, daß nach der Natur des Rechtsverhältnisses der Beklagte der Klägerin gegenüber verpflichtet sei, diese Kosten zu tragen bzw. ihr zu ersetzen, wobei auf die Bestimmungen des aarg. bürgerl. Gesetzbuches über den Bestandvertrag verwiesen wurde. Allein es ist bereits ausgeführt worden, daß man von einem Bestandvertrage kaum sprechen kann; und wenn man auch in gewissen Beziehungen eine Analogie zu der Miete annehmen wollte, so ist doch klar, daß der Kanton Aargau weder durch die Erteilung der Konzession, noch durch das Pflichtenheft eine Verpflichtung des Inhalts übernahm, die Straße stets in einem Zustande zu erhalten, der der Seetalbahn den Betrieb ihres Unternehmens auf derselben ermögliche. In der Klage hat die Klägerin als Rechtsgrund zunächst Werkvertrag oder Auftrag angeführt. Für das Bestehen eines dieser Vertragsverhältnisse mit Bezug auf die Wiederherstellung der zerstörten Straßenbestandteile mangelt jedoch ein genügender Beweis. Die Klägerin beruft sich diesbezüglich darauf, daß eine Abordnung des aargauischen Regierungsrates, die nach der Katastrophe auf Ort und Stelle eingetroffen war, sich mit der Ausführung der Wiederherstellungsarbeiten einverstanden erklärt habe, und es ist dies vom Beklagten zugegeben worden. Hierin eine für den Kanton Aargau verbindliche Willenserklärung im Sinne der Bestellung der betreffenden Arbeiten oder der Erteilung eines entsprechenden Auftrages zu finden, ginge jedoch zu weit, schon deshalb, weil sich die staatlichen Organe auch als Aufsichtsbehörden mit den betreffenden Arbeiten zu befassen hatten; überdies haben die aargauischen Regierungsbehörden, die Baudirektion schon in ihrem Telegramm vom 23. Mai 1897, den Standpunkt eingenommen, daß die Wiederherstellung Sache der Seetalbahn sei; damit wäre es unvereinbar, anzunehmen, daß sie doch der Seetalbahn einen, eine Klage auf Ersatz der Kosten begründenden Auftrag gegeben oder mit ihr einen Werkvertrag über die Ausführung der fraglichen

Arbeiten abgeschlossen habe. Dagegen trifft der Klagegrund der Geschäftsführung ohne Auftrag (Art. 469 ff. O.-R.) grundsätzlich zu. Die Voraussetzung hiezu, daß die Klägerin das Geschäft eines andern, und zwar das des Beklagten, besorgt habe, ist zweifellos vorhanden. Die Wiederherstellung der zerstörten Straßenbestandteile lag nicht der Klägerin, sondern dem Beklagten ob. Es kommt hierbei nicht darauf an, daß die Klägerin ein eigenes Interesse an der Ausführung dieser Arbeiten hatte und daß dies auch der Hauptbeweggrund gewesen sein mag, weshalb sie dieselbe unternahm. Entscheidend ist vielmehr, daß es sich um ein Geschäft handelt, über das an sich die Verfügung darüber, ob es ausgeführt werden soll oder nicht, dem Beklagten zustand. In diesem Sinne fallen alle Arbeiten, für welche die Klägerin dem Beklagten Rechnung gestellt hat, unter den Begriff eines negotium alienum mit Ausnahme der Arbeiten für die Räumung der Geleise von Schutt u. s. w., welche in keiner Richtung Sache des Beklagten war. Von daher wurde, wie die Beweisführung ergeben hat, in die Rechnung ein Betrag von 270 Fr. eingestellt, der zu streichen ist. Es scheint, daß in jenem Betrage auch die Räumung der Straße, nicht nur der Geleise inbegriffen war. Doch entfiel jedenfalls die Hauptarbeit auf die Räumung der Geleise, und da es an Anhaltspunkten für eine Ausscheidung fehlt, ist der ganze Betrag in Abzug zu bringen. Es fällt ferner in Betracht, daß, wie die zweiten Experten feststellen, durch die Art, wie einzelne Arbeiten ausgeführt wurden, die gewöhnlichen Unterhaltungskosten, die der Klägerin obliegen, in Zukunft geringer sein werden, als bisher. Insofern hat die Klägerin nicht ein fremdes, sondern ausschließlich ein eigenes Geschäft besorgt, und sie kann deshalb Ersatz der daherigen Mehrforderung nicht verlangen. Bei der Schätzung dieses Postens gehen die beiden Experten auseinander, indem der eine circa 400 Fr., der andere 1200 Fr. dafür aussetzt. Es muß unter diesen Umständen das Mittel genommen und somit ein Betrag von 800 Fr. in Abzug gebracht werden. Ob und inwieweit die Klägerin die übrigen Kosten von dem Beklagten zurückverlangen kann, hängt nun aber weiter davon ab, ob dieselben im Interesse des Geschäftsherrn geboten waren (Art. 472 O.-R.) Dabei ist der ausschlaggebende Gesichtspunkt der, ob und

inwieweit das eigene Interesse dem Beklagten geboten hätte, die Arbeiten auszuführen. Und nun ist doch klar, daß der Kanton Aargau im Interesse der Aufrechterhaltung und der Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, sowie auch zur Erhaltung des in seinem Eigentum stehenden Objektes, genötigt gewesen wäre, diese wieder in stand zu stellen. Dafür, daß er die Straße aufgegeben und entweder hätte eingehen lassen oder durch eine andere ersetzt hätte, ist nichts vorgebracht worden. Es darf im Gegenteil füglich angenommen werden, daß die staats- und volkswirtschaftlichen Interessen, die der Kanton Aargau zu wahren hatte, sowie seine Interessen als Eigentümer ihn veranlaßt hätten, die Straße von sich aus wiederherzustellen, falls nicht die Klägerin für ihn gehandelt hätte. Wenn auch die Seetalbahn einen großen Teil der Verkehrsbedürfnisse jener Gegend befriedigen mag, so war doch offenbar die Instandstellung der Straße auch im Interesse des übrigen Verkehrs geboten. Zudem ist zu beachten, daß nach der Beweisführung angenommen werden muß, daß bei Belassung des Zustandes die Katastrophe eine größere Ausdehnung angenommen hätte, so daß also die Klägerin mit ihrem Eingreifen in gewissem Umfange geradezu drohenden Schaden von dem Beklagten abwendete. Somit ist auch diese Voraussetzung der Ersatzpflicht des Beklagten gegeben und fragt es sich nur noch, ob und inwieweit die Aufwendungen der Klägerin notwendig oder nützlich und den Verhältnissen angemessen waren (Art. 472 O.-R.). In dieser Beziehung ist von dem Beklagten lediglich geltend gemacht worden, daß die Klägerin die Arbeiten, statt sie in Regie auszuführen, in Auford hätte vergeben können und sollen. Dieser Einwand ist aber deshalb nicht mehr zu hören, weil, was nicht bestritten ist, die staatlichen Organe von dem Beginne der Arbeiten und der Art und Weise, wie dieselben an die Hand genommen wurden, Kenntnis hatten, und weil sie auch später, trotzdem sie das Recht und wohl sogar die Pflicht hatten, die Ausführung derselben zu überwachen, nie eine Einwendung hinsichtlich des Arbeitsbetriebes erhoben oder gegen die durch die Regiearbeiten bedingten Mehrkosten sich verwahrt haben. Auch im Schreiben des Regierungsrates des Kantons Aargau an die Direktion der Seetalbahn

vom 22. Juli 1897 findet sich keinerlei Vorbehalt hinsichtlich der Angemessenheit des bei der Ausführung der fraglichen Arbeiten eingeschlagenen Verfahrens. Dieses kann daher nicht nachträglich noch beanstandet, vielmehr muß die Geschäftsführung insoweit als genehmigt angesehen werden.

5. Die Widerklage stützt sich darauf, daß der Kanton Aargau, anschließend an die Wiederherstellung der Objekte, welche am 20./21. Mai 1897 zerstört worden waren, die Korrektions- und Verbauung der die Landstraße kreuzenden Bäche und Wasserläufe angeordnet, und daß die Arbeiten tatsächlich auf Staatskosten ausgeführt worden seien. Der Beklagte fordert nun von der Klägerin die Kosten derjenigen Korrektions- und Verbauungsarbeiten zurück, die seiner Ansicht nach ganz oder zum Teil im Interesse der Klägerin nötig waren. Rechtlich wird auf die Art. 469 ff. und 70 ff. D.-R. verwiesen. Wenn aber die Klägerin nicht verpflichtet war, die Straße wiederherzustellen, so kann natürlich davon, daß sie an die Kosten der von den Staatsbehörden zum Schutze der Straße für nötig erachteten Korrekturen und Verbauungen beizutragen pflichtig sei, keine Rede sein. Ein Rechtsgrund hierfür ist nicht ersichtlich; das Verhältnis der Geschäftsführung ohne Auftrag liegt nicht vor, weil der Kanton Aargau nicht ein Geschäft der Klägerin, sondern ein eigenes besorgte, wenn er die Korrekturen und Verbauungen anordnete und ausführen ließ. Und für die Annahme einer ungerechtfertigten Bereicherung fehlen vollends alle Voraussetzungen. Das eventuelle Widerklagsbegehren des Beklagten ist nach den bisherigen Ausführungen gegenstandslos.

Aus diesen Gründen hat das Bundesgericht

erkannt:

Der Klägerin wird das Rechtsbegehren ihrer Klage in einem Betrage von 13,688 Fr. 10 Cts. zugesprochen, nebst Zins zu 5 % seit dem 29. Dezember 1897; die Widerklage des Beklagten wird abgewiesen.

CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

I. Abtretung von Privatreehten. — Expropriation.

53. Urteil vom 3. Oktober 1902

in Sachen **Gotthardbahngesellschaft**, Ref., gegen
Kanton Schwyz, Ref.-Befl.

Kompetenz der eidgen. Schatzungskommissionen. -- Rekurs gegen einen Entscheid, der die Kompetenzfrage implicite bejaht. -- Verhältnis vom Bundesrat und Bundesgericht mit Bezug auf die Entscheidung der Kompetenzfrage.

A. Durch Vertrag vom 30. August 1895 hatte W. Fasbind, als Eigentümer der Liegenschaft „Altensee“ bei St. Adrian an der damals im Bau begriffenen Strecke der Gotthardbahn Solbau-Zug den Bauunternehmern Catella & Cie. in Walchwil das Recht eingeräumt, auf einem Teile seines Grundstückes vom Bahnbau herrührendes Material abzulagern. Am 3. September 1895 ging die Liegenschaft „Altensee“ an Georg Bava über. Infolge der Ablagerungen entstanden später Rutschungen, welche die Kantonsstraße Zug-Arth gefährdeten und zum Teil schädigten. Der Regierungsrat des Kantons Schwyz erwirkte insolgedessen, da eine Einigung zwischen ihm und der Gotthardbahn nicht zustande kam (indem diese ihn an Bava oder an Catella & Cie. verwies), exekutorische Verfügungen des Bezirksamtes Schwyz