

Civilpartei, d. h. an den Bund zu verurteilen, möchte dieser nun als „Schweizerische Eidgenossenschaft“, „Bund“, „Bundesfiskus“ oder als „Schweizerische Bundesbahnen“ bezeichnet werden. Daß dies nicht geschah ist umso unbegreiflicher, als die Restitution der bei Scholl beschlagnahmten Gegenstände „an deren Eigentümerin, die Schweizerische Eidgenossenschaft“ verfügt worden ist, trotzdem in dieser Beziehung auch keine andern Rechtsbegehren als das vom Vertreter der Civilpartei „Namens der Schweizerischen Bundesbahnen“ gestellte vorlagen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

In Gutheißung der Berufung werden Niklaus Scholl und Johann Zurbuchen solidarisch zu einer Entschädigung von 1755 Fr. und Niklaus Scholl allein zu einer solchen von 1546 Fr. 87 Cts., beides nebst 5 % Zins seit 14. Juli 1904, an die Schweizerischen Bundesbahnen verurteilt.

Vergl. auch Nr. 72.

VII. 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.**

71. Urteil vom 17. Juli 1905 in Sachen

Koch-Zeller, Kl., gegen Kanton Baselstadt, Defl.

Schadenersatz aus Eigentumsbeschränkung, spec. Beschränkung des Grundeigentums durch Ziehung von Strassen- und Baulinien. Art. 5 KV von Baselstadt; § 1 baselstädt. Ges. über Abtretung von Liegenschaften, von 1837; baselstädt. Grossratsdekret vom 11. Juni 1896 betr. Ergänzung des Expropriationsgesetzes von 1837. § 13 litt. d baselstädt. Strassengesetz von 1902. — Kompetenz des Bundesgerichts, Art. 48 Z. 4 OG; « Civilrechtsstreitigkeit ».

A. Am 22. Februar 1893 setzte der Regierungsrat des Kantons Baselstadt, in Anwendung von § 1 des baselstädtischen Gesetzes vom 29. August 1859 über Anlage und Korrektion von Straßen und über das Bauen an denselben, die Bau- und Straßenlinien für die Verlängerung der Malengasse zwischen der Mittleren Straße und der Hebelstraße fest. Durch diese Baulinien wurde auch die daselbst gelegene Liegenschaft Sect. I Parzelle 356⁵ betroffen, die am 10. Juli 1895 der Kläger Reinhard Koch-Zeller in Basel käuflich erwarb. Die Liegenschaft bildete ein ungefähres mit den schmalen Seiten an die Mittlere und an die Hebelstraße anstoßendes Rechteck von etwas über 70 Meter Länge und zirka 21 Meter Breite. Die gegen die erstere Straße zu gelegene Hälfte der Liegenschaft ist zu einem großen Teil überbaut, der Rest dagegen nicht. Die damals projektierte und jetzt ausgeführte Malengasse schneidet die Liegenschaft der ganzen Länge nach an und reduziert die ursprüngliche Fassadenbreite an der Hebelstraße von 20 $\frac{1}{2}$ auf 11 $\frac{1}{2}$ Meter. Der Kläger drängte bei den Baubehörden

von Baselstadt darauf, daß die Bau- und Straßenlinien aufgehoben oder daß ihm sein Grundstück ganz oder teilweise abgenommen werde, jedoch ohne Erfolg. Ein Baubegehren, das er im April 1900 einreichte, wurde vom Baudepartement von Basel wegen Kollision mit den Baulinien der untern Maiengasse abgewiesen. Der Regierungsrat, an den der Kläger hiegegen rekurrierte, trat in neue Verhandlungen mit ihm ein, die jedoch nicht zu einer Änderung des bestehenden Zustandes führten. Der Regierungsrat kam zwar in der Folge beim Großen Rat um Bewilligung des erforderlichen Kredites ein, um im Jahre 1901 die Straße durchzuführen. Allein der Große Rat lehnte mit Beschluß vom 23. Januar 1902 das Kreditbegehren ab. Am 7. Februar 1902 reichte hierauf der Kläger beim Baudepartement neuerdings ein Baubegehren ein für zwei Wohnhäuser nebst Hintergebäuden an der Hebelstraße. Mit Erkenntnis vom 10. Februar 1902 wies das Baudepartement das Begehren wiederum ab, da die projektierten Gebäude zum größten Teile in das Areal der Maiengasse zu stehen kämen, deren Bau- und Straßenlinien vom Regierungsrat am 22. Februar 1893 genehmigt worden seien, und da für die Erstellung von Gebäuden und baulichen Einrichtungen nach § 1 des Hochbaugesetzes vom 27. Juni 1895 die von der zuständigen Behörde gezogenen Bau- und Straßenlinien maßgebend seien. Auch gegen diesen Entscheid rekurrierte der Kläger an den Regierungsrat, erhielt aber unterm 15. Februar einen ablehnenden Bescheid, mit der Bemerkung, der Regierungsrat habe die Frage einer Aufhebung der Baulinien in Erwägung gezogen, aber beschlossen, sie aufrecht zu erhalten. Nunmehr gelangte der Kläger an den Großen Rat des Kantons Baselstadt mit dem Begehren: „Es sei dem vom Rekurrenten am 7. Februar 1902 dem Baudepartement eingereichten Baubegehren zu entsprechen, dem Rekurrenten zu gestatten, auf seiner Liegenschaft die in jenem Baubegehren projektierten Gebäulichkeiten zu erstellen und es sei dementsprechend die Bau- und Straßenlinie der Maiengasse zwischen Mittelstraße und Hebelstraße zu kassieren, insoweit sie die Liegenschaft des Rekurrenten betrifft. Eventuell sei dem Regierungsrat der zum gütlichen oder gerichtlichen Erwerb der Liegenschaft des Unterzeichneten erforderliche Kredit pro 1902 zu bewilligen und der Regierungsrat anzuweisen, die auf der ge-

„nannten Liegenschaft liegende Bau- und Straßenlinie beförderlichst zu bereinigen. — Alles unter Vorbehalt aller weiteren Rechte und Ansprüche des Unterzeichneten.“ Der große Rat ging laut Beschluß vom 10. Juli 1902 auf Antrag seiner Petitionskommission über den Rekurs Koch zur Tagesordnung über. Nach dem Berichte der Petitionskommission beruhte der Beschluß auf der Erwägung, der vom Rekurrenten angeführte Grund, daß er in verfassungswidriger Weise in der Ausübung seiner Rechte als Eigentümer gehindert werde, sei nicht stichhaltig, und auch materiell sei der Antrag auf Aufhebung der fraglichen Baulinien nicht begründet; das eventuelle Begehren könne ebenfalls nicht gutgeheißen werden, da das Gesetz den Landeigentümern nicht das Recht gebe, die Durchführung der Baulinien auf einen bestimmten Zeitpunkt zu verlangen. Gegen diesen Beschluß des Großen Rates erhob der Kläger den staatsrechtlichen Rekurs ans Bundesgericht mit dem Begehren, es seien in Aufhebung des Beschlusses die Straßenlinien der Maiengasse zwischen Mittelerestraße und Hebelstraße, soweit die Liegenschaft des Klägers betreffend, zu kassieren; eventuell es sei der Regierungsrat zur Einleitung des Expropriationsverfahrens für die projektierte Straße innert Frist anzuhalten. Als Beschwerdebegrund wurde geltend gemacht, daß kantonale Gesetze, die im Widerspruch mit der Kantonsverfassung stehen, im Einzelfall auf den Kläger angewendet worden seien. Die Ziehung von Straßen- und Baulinien, wie sie sowohl im alten Gesetze über Anlage und Korrektion von Straßen und über das Bauen vom 29. August 1859, wie auch in dem an dessen Stelle getretenen Gesetze vom 13. Februar 1902 vorgesehen sei, enthalte zwar eine an sich nicht unzulässige Beschränkung des Eigentums. Allein dem Grundsatz des § 5 der Basler Verfassung widerspreche es, wenn nicht das gleiche Gesetz den Staat verpflichte, einerseits entweder in normaler Frist zur Expropriation des belasteten Grundstückes zu schreiten, oder, sofern er dies nicht für tunlich erachte, die Straßenlinie wieder aufzuheben, und anderseits dem in der Benützung seines Grundstückes gehinderten Privaten allen ihm durch die Verfügung entstandenen Schaden zu ersetzen. In seinem, den Rekurs abweisenden, Urteil vom 20. November 1902*

* In der Amtl. Samml. nicht publiziert. (Anm. d. Red. f. Publ.)

stellte das Bundesgericht fest, daß die baselstädtische Gesetzgebung, indem sie die mit der Festsetzung von Baulinien verbundenen Eigentumsbeschränkungen nicht zeitlich beschränke, bezw. die Behörden nicht verpflichte, eine Straße, für welche die Baulinien festgelegt sind, innert bestimmter Frist auszuführen oder die Baulinien aufzuheben, an sich keine Verletzung der in § 5 der Basler KB aufgestellten Eigentumsgarantie enthalte, weil (wofür auf Amtl. Samml. d. hg. G., Bd. XVII, S. 58 ff. verwiesen wurde) eine Begrenzung der zeitlichen Wirksamkeit solcher Beschränkungen nicht erforderlich sei, um sie als in Einklang mit der Unverletzlichkeit des Eigentums stehend erscheinen zu lassen, zumal auch der gemeinwirtschaftliche Zweck derselben oft vereitelt würde, wenn die Dauer der Beschränkung von vorneherein eine limitierte wäre. Die Frage sodann, ob der Rekurrent einen verfassungsmäßigen Anspruch darauf habe, überhaupt und jetzt schon für die Baulinienbeschränkungen Entschädigung zu verlangen, oder ob er sich auf den Zeitpunkt der Durchführung des Expropriationsverfahrens, bezw. der Aufhebung der Baulinien vertrösten lassen müsse, sei nicht zu prüfen, da ein Entschädigungsanspruch vom Rekurrenten bis jetzt gar nicht erhoben worden sei.

Im Jahre 1903 beschloß der Große Rat die Durchführung der Maiengasse zwischen Mittlerestraße und Hebelstraße und bewilligte dem Regierungsrat das Expropriationsrecht hiefür. Die Schätzungskommission als erste Instanz im Expropriationsverfahren sprach durch Urteil vom 1. März 1904 dem Kläger für 491 m² an die Straße abzutretendes Land eine Entschädigung von 26,867 Fr. 50 Cts. zu und legte ihm einen Beitrag an die Straßenkosten von 7179 Fr. 70 Cts. auf. Der Kläger hatte u. a. auch folgenden Antrag gestellt: Es sei ihm die Geltendmachung seiner sämtlichen aus der Ziehung der Straßenlinie und der Verzögerung der Expropriation entstehenden Schadenersprüche gegen die Einwohnergemeinde Baselstadt bezw. den Kanton Baselstadt vor den ordentlichen Gerichten vorzubehalten; eventuell falls die Schätzungskommission sich zu deren Beurteilung kompetent erklären sollte, so sei ihm eine Entschädigung von 18,065 Fr. 50 Cts. zuzusprechen. Hiezu ist im Urteil der Schätzungskommission bemerkt: „Die Frage zu entscheiden, ob Koch einen

„Schadenersatzanspruch geltend machen kann aus der Ziehung der „Straßenlinien, ist nicht Sache des heutigen Verfahrens, da sich „dieses nur mit den Folgen der Enteignung zu befassen hat.“ Das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt bestätigte als zweite Instanz durch Erkenntnis vom 28. April 1904 das Urteil der Schätzungskommission mit einigen wenigen hier nicht in Betracht kommenden Abweichungen.

B. Mit Klage vom 18. Juli 1904 hat H. Koch-Zeller gegen den Kanton Baselstadt beim Bundesgericht folgendes Rechtsbegehren gestellt: Beklagter sei zu verurteilen, dem Kläger 16,000 Fr. plus 5 % Zins vom Tage des Eingangs der Klage an gerechnet auszusahlen. Die Begründung der Klage stützt sich im wesentlichen auf Art. 5 KB von Baselstadt („das Eigentum soll vor willkürlicher Verletzung gesichert sein. Für Abtretungen, die der allgemeine Nutzen erfordern sollte, ist nach gesetzlichen Bestimmungen gerechte Entschädigung zu leisten“), § 1 des baselstädtischen Gesetzes über Abtretung von Liegenschaften zum allgemeinen Nutzen von 1837 („Wenn der Staat Veränderungen oder Verbesserungen an Straßen oder Verbindungswegen irgend einer Art vornimmt, oder wenn deren neue angelegt, und wenn zu diesem Behuf die Abtretung von Gebäuden oder Grundstücken notwendig wird, so ist jeder Eigentümer verpflichtet, die betreffende Liegenschaft gegen vollständige Entschädigung abzutreten“) und § 13 litt. d des Straßengesetzes von 1902 („Dem Expropriaten ist zu vergüten: „d. Eine Entschädigung für den allfällig aus der Beeinträchtigung der bisherigen gewerblichen oder sonstigen Benützung der Liegenschaft, sowie für jeden andern aus der Expropriation erwachsenden Nachteil“). Wenn nun auch, so wird ausgeführt, nach den Straßengesetzen von 1859 und 1902 die Ziehung von Straßen- und Baulinien vorgängig der Expropriation zulässig sei und hierin (nach dem Urteile des Bundesgerichts vom 26. November 1902) eine verfassungswidrige Eigentumsbeschränkung nicht gefunden werden könne, so entspreche es doch dem verfassungsmäßigen und gesetzlichen Postulat der „gerechten Entschädigung“, der Entschädigung „jedes Nachteils aus der Expropriation“, daß für den aus solcher Eigentumsbeschränkung dem Eigentümer erwachsenden Schaden Ersatz geleistet werde. Denn die Begung einer

Straßen- und Baulinie sei eine die Expropriation vorbereitende Handlung, und der Schaden hieraus gehöre mit zu dem aus der Abtretung entstehenden Schaden im Sinne der Kantonsverfassung und des Expropriationsgesetzes, für den gerechte Entschädigung zu leisten sei. So gut wie der Eigentümer, bei dem die Ziehung der Straßen- und Baulinien mit der Expropriation zeitlich zusammenfalle, voll entschädigt werde, ebenso gut müsse ein Eigentümer voll entschädigt werden, auf dessen Grund und Boden jahrzehntelang vor der Abtretung ein Bauverbot gelaftet habe. Den Grundsatz, daß derartige Bauverbote den Staat zum Ersatz des daraus resultierenden Schadens verpflichten, habe der baselstädtische Gesetzgeber in einem Einzelfall anerkannt, der mit der Abtretung zum gemeinen Nutzen nicht einmal, oder doch nur indirekt im Zusammenhange stehe. Durch Grobratsbeschluß vom 11. Juni 1896 betreffend Ergänzung des Expropriationsgesetzes von 1837 sei bestimmt worden, daß der Regierungsrat schon dann ein provisorisches Bauverbot auf eine Privatliegenschaft legen könne, wenn eine bundes- oder kantonale rechtliche Expropriation zu gewärtigen, das Expropriationsrecht aber noch nicht bewilligt sei, und daß die Eigentümer von Liegenschaften, denen dergestalt die Ausführung von Bauten oder die Vornahme von Veränderungen verboten wird, berechtigt seien, Ersatz für denjenigen Schaden zu verlangen, der ihnen durch das provisorische Bauverbot entsteht. Damit habe der Gesetzgeber anerkannt, daß mit der Abtretung zusammenhängende, vor deren Durchführung bestandene Baubeschränkungen den Staat zum Ersatze des Schadens verpflichten. Umso mehr müsse dies bei Baubeschränkungen infolge von Bau- und Straßenlinien gelten, die definitiv seien und in der Folge sicher zu einer Expropriation führten. Nun werde aber im Expropriationsverfahren eine Entschädigung nur für den Wert von Grund und Boden und die damit in direktem Zusammenhang stehenden Nachteile der Abtretung vergütet; dagegen seien die Expropriationsinstanzen, wie sich aus dem Urteil der Schätzungskommission ergebe, nicht kompetent zur Beurteilung der Frage, ob dem Expropriaten für die der Abtretung vorangehende Baubeschränkung eine Entschädigung gebühre. Der Kläger sei daher genötigt, den letztern Schaden mit einer besondern Klage geltend zu machen,

zu deren Behandlung das Bundesgericht nach Art. 48 Ziff. 4 OG kompetent sei. Der Kläger beruft sich beiläufig und ohne nähere Begründung auch auf Art. 9 KB, wonach Behörden und Beamte für ihre Verrichtungen verantwortlich und für Schaden haftbar sind und daherige Schadenersatzansprüche unmittelbar gegen den Staat gerichtet werden können. Den aus der Eigentumsbeschränkung und der daherigen Unmöglichkeit der baulichen Ausnutzung des Landes ihm erwachsenen Schaden beziffert der Kläger auf Grund einer detaillierten Aufstellung, für deren Richtigkeit er sich auf Expertise beruft, auf 16,000 Fr.

C. Der Kanton Baselstadt hat in seiner Klageantwort auf Abweisung der Klage angetragen. Die Begründung geht davon aus, daß nach bundesgerichtlicher Praxis auf Gesetz beruhende Eigentumsbeschränkungen, wie sie z. B. aus Straßen- und Baulinien resultieren, mit der Verfassungsgarantie des Eigentums vereinbar seien und daß der Eigentümer speziell keinen verfassungsmäßigen Anspruch darauf habe, daß nach Festsetzung von Straßen- und Baulinien für Straßenanlagen sofort oder innert einer gewissen Frist zur Durchführung der Straßenbaute und zur Expropriation hiefür geschritten werde. Es sei aber auch ein Postulat der zweckmäßigen Regelung der baulichen Entwicklung einer Stadt, daß die Bau- und Straßenlinien für Straßen über das momentane Bedürfnis hinaus festgesetzt werden könnten. Das baselstädtische Straßengesetz von 1859, wie auch dasjenige von 1902, ermächtigten die Behörden zur Aufstellung von Bau- und Straßenlinien, ohne sie zur Ausführung der betreffenden Straßen sofort oder innert Frist zu verpflichten. Eine solche Verpflichtung sei vielmehr mit aller Deutlichkeit ausgeschlossen, indem das Gesetz von 1859 — und ähnlich auch dasjenige von 1902 — zwischen der Festsetzung der Straßen- und Baulinien und ihren Folgen einerseits und der Ausführung der Straßenbauten anderseits scharf unterscheide, und in § 5 diese beiden Momente als zeitlich auseinanderliegend bezeichne. Die Gesetzgebung von Baselstadt habe also von der verfassungsmäßigen Befugnis Gebrauch gemacht und die Festsetzung von Bau- und Straßenlinien für zukünftige Straßenanlagen vorgesehen, ohne die damit verbundene Beschränkung der Liegenschaftseigentümer zeitlich irgendwie zu begrenzen.

Was die Entschädigungsfrage anbetreffe, so werde von den beiden Straßengesetzen von 1859 und 1902 eine Entschädigung nur für den Entzug des Eigentums zugestanden und nicht für eine vorangehende Eigentumsbeschränkung. Das Gesetz von 1859 verweise in dieser Beziehung auf das Expropriationsgesetz von 1837, das dem Expropriaten den Ersatz des wahren Wertes der abzutretenden Liegenschaft und alles weitere mit der Abtretung verbundenen Schadens zusichere, und auch das neue Gesetz von 1902 beschränke den Anspruch des Expropriaten auf den Ersatz der abgetretenen Vermögenswerte und des weiteren durch die Expropriation erwachsenden Nachteils. Ein Anspruch entstehe also erst mit der Abtretung und durch diese. Es gehe danach nicht an, die Festlegung von Straßen- und Baulinien als einen zur Expropriation gehörenden Akt zu behandeln, zumal auch eine solche Eigentumsbeschränkung etwas von der Enteignung durchaus verschiedenes sei, indem der Staat nicht wie bei der letztern Befugnisse des Eigentümers an sich ziehe. Auch die Berufung auf Art. 5 KB gehe daher fehl, weil es sich eben nicht um eine Entschädigung aus Abtretung handeln könne. Ebenso wenig könne der Hinweis auf das Großratsdekret vom 11. Juni 1896 die Klage stützen; denn das dort vorgesehene Bauverbot gehe über den Begriff einer Eigentumsbeschränkung insofern hinaus, als es die Dispositionsbefugnis des Eigentümers über die Liegenschaft eigentlich suspendiere. Diese einschneidende Wirkung habe den Gesetzgeber veranlaßt, die Maßregel zeitlich zu beschränken und dem Staate eine Entschädigungspflicht aufzulegen. Vorliegend seien die streitigen Bau- und Straßenlinien auch unbestrittenermaßen von den zuständigen Behörden und in gesetzlicher Weise aufgestellt, und die Entschädigung des Klägers als Expropriaten sei von den kantonalen Instanzen in unanfechtbarer Weise unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse festgestellt worden. Bei dieser Sachlage sei eine weitere Forderung nur denkbar, wenn sie gestützt werden könnte auf eine Schädigung durch widerrechtliche Handlungen von Organen der öffentlichen Verwaltung (Art. 9 KB); doch könne von einer solchen Widerrechlichkeit, die vom Kläger auch gar nicht einmal behauptet werde, nach dem gesagten keine Rede sein. Eventuell hat der Beklagte die klägerische Schadensberechnung bestritten.

D. In der Replik hat der Kläger daran festgehalten, daß zur gerechten Entschädigung im Sinne der Kantonsverfassung und des kantonalen Expropriationsgesetzes auch der Schadenersatz für eine Eigentumsbeschränkung wie die in Frage stehende gehöre. Es müsse daher dem Expropriaten das Recht zustehen, die Gerechtigkeit der Entschädigung anzufechten. Allerdings könne er vor Bundesgericht nicht die auf freier Würdigung des Expropriationsgerichts beruhende Bemessung eines Schadens anfechten. Wohl aber sei er berechtigt, eine prinzipielle Ungleichheit, welche mit dem Begriffe „gerechter Entschädigung“ unvereinbar sei und wie sie hier vorliege, zu rügen. Die Legung von Straßenlinien bereite die Expropriation vor. Ihr Zweck sei einzig und allein der, die zukünftige Abtretungspflicht des davon Betroffenen zu konstatieren. Das liege im Interesse des Staates; denn nunmehr sei der davon Betroffene an der Bebauung des betreffenden Landes verhindert. Wenn es dann zur Expropriation komme, so sei die Entschädigungspflicht des Staates eine geringere; denn er brauche nur Grund und Boden, nicht auch den Wert von allfälligen nachher errichteten Gebäulichkeiten zu ersetzen. Dagegen gehe es keinesfalls an, die Legung von Straßenlinien von der Durchführung der Straße bergestalt zu trennen, daß gesagt werde, nur für diese, nicht für jene werde Entschädigung geschuldet. In diesem Grundsatz würde vielmehr eine Ungleichheit liegen, welche mit dem Prinzip „gerechter“ Entschädigung unvereinbar wäre. Denn es sei zweifellos ungerecht, wenn im einen Falle, bei sofortiger Expropriation, volle, im andern Falle, bei vorangehender langandauernder Baubeschränkung, nur teilweise Entschädigung geleistet werde. Zur Duldung dieser Straßenlinie könne das Gesetz den Eigentümer allerdings verpflichten, und zwar auf unbestimmte Zeit; aber die von der Verfassung garantierte „gerechte“ Entschädigung könne es nicht in Wegfall bringen. Der vom Beklagten behauptete prinzipielle Gegensatz zwischen dem provisorischen nach positiver Gesetzesvorschrift den Staat zur Entschädigung verpflichtenden Bauverbot und einer aus Straßen- und Baulinien resultierenden Eigentumsbeschränkung bestehe nicht. Gerade im vorliegenden Falle habe die Straßenlinie den Kläger im gleichen Umfang an der Bebauung seines Landes gehindert, wie es ein provisorisches Bauverbot getan hätte. In beiden Fällen handle es

sich um eine von der eventuellen Abtretungspflicht des Betroffenen bedingte Maßregel, die hier wie dort nach dem Grundsatz der Verfassung prinzipiell die Entschädigungspflicht des Staates begründen müsse.

E. In der Duplik hat der Beklagte die Ausführungen der Klageantwort bestätigt.

F. Beim Rechtsstag haben sich die Parteien damit einverstanden erklärt, daß das Bundesgericht in erster Linie die prinzipielle Frage der Schadenersatzpflicht entscheide und von einer Beweis-erhebung durch Expertise über Existenz und Umfang eines Schadens vorerst Umgang genommen werde.

G. In der heutigen Hauptverhandlung vor Bundesgericht haben die Parteivertreter ihre Anträge wiederholt und neuerdings begründet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Kompetenz des Bundesgerichts zur Behandlung des vorliegenden Rechtsstreits, die von Amtes wegen zu prüfen ist, ist nach Art. 48 Ziff. 4 OG, wenigstens zu einem Teil, gegeben. Parteien sind ein Privater und ein Kanton, der erforderliche Streitwert von 3000 Fr. ist vorhanden, und der mit der Klage geltend gemachte Anspruch auf Ersatz des Schadens, der dem Kläger aus der mit der Ziehung einer Straßen- und Bau-linie verbundenen Eigentumsbeschränkung erwachsen ist, erscheint als ein zivilrechtlicher im Sinne des Organisationsgesetzes (und der Bundesverf. Art. 110). Ein derartiger Schadenersatzanspruch aus Bauverbot ist nämlich seinem rechtlichen Charakter nach dem Anspruch aus Entschädigung bei der Enteignung durchaus verwandt, indem beide auf Ausgleich des Vermögensnachteils gerichtet sind, den der Eigentümer einer Liegenschaft infolge eines (gesetzlich zulässigen) Eingriffs der öffentlichen Verwaltung oder einer öffentlichen Unternehmung erleidet, nur daß der Eingriff in letztern Fall viel intensiver ist, als im erstern. Die Entschädigungspflicht bei der Expropriation, deren juristische Natur in der Doktrin allerdings bestritten ist (s. z. B. D. Mayer, Verwaltungsrecht II, S. 43 einer- und Wach, Handbuch des Zivilprozeßrechts I, S. 97 andererseits), ist aber in der bundesgerichtlichen Praxis von jeher als dem Privatrecht angehörig betrachtet worden, und daß sie speziell als zivilrechtlich im Sinne des Art. 48 l. c. zu bezeichnen ist, ergibt sich zwingend daraus, daß das Gesetz von

der Bestimmung der Ziffer 4 eigentliche Expropriationsstreitigkeiten ausdrücklich ausschließt und zwar, wie die Entstehungsgeschichte der Art. 48 zeigt (s. Botschaft d. Bundesrates zum OG, S. 27 ff.), nicht etwa, weil Zweifel über deren zivilrechtlichen Charakter bestanden hätten, sondern weil und soweit in den Kantonen hiefür ein besonderes Verfahren besteht, neben welchem eine konkurrierende Kompetenz des Bundesgerichts als unzumutbar und entbehrlich erschien. Das Bundesgericht wäre vorliegend allerdings dann unzuständig, wenn es sich nicht bloß um eine ihrer rechtlichen Natur nach dem Entschädigungsanspruch des Expropriaten verwandte, sondern um eine eigentliche Expropriationsstreitigkeit, d. h. um eine nach positivem kantonalem Recht im besondern Expropriationsverfahren zu erledigende Streitigkeit handeln würde. Dies ist aber, wie sich aus den nachfolgenden Erwägungen ergeben wird, nach der Art und Weise der Klagebegründung nur zu einem Teil der Fall, so daß jedenfalls im übrigen auf die Klage einzutreten ist.

2. Der Kläger anerkennt mit Recht, daß die Behörden des Kantons Baselstadt nach Verfassung und Gesetz befugt waren, die Straßen- und Baulinien der untern Malengasse zu ziehen, ohne zur sofortigen Ausführung der Straße und zum Erwerbe des hiezu erforderlichen Landes auf dem Wege der Verständigung mit den betroffenen Grundeigentümern oder der Enteignung verpflichtet zu sein, und daß somit der aus der Straßenlinie für den Kläger resultierende Eingriff in seine Befugnisse als Grundeigentümer, der sich in einem Bauverbot in Bezug auf das künftige Straßenareal äußerte, rechtlich zulässig war. Es steht denn auch in der bundesgerichtlichen Praxis fest, daß derartige auf gesetzlicher Grundlage beruhende Eigentumsbeschränkungen, die man auch Regalservituten oder öffentlich-rechtliche Grunddienstbarkeiten nennen mag, gegen die Eigentumsgarantie, wie sie sich in den meisten Kantonsverfassungen und so auch in derjenigen von Baselstadt (Art. 5) findet, nicht verstoßen, und das Bundesgericht hat dies insbesondere auch schon in baselstädtischen Fällen ausgesprochen und zwar gerade für die Beschränkung der Baufreiheit, die sich aus den in Anwendung des Straßengesetzes von 1859 (§ 1) gezogenen Bau- und Straßenlinien ergibt und speziell auch für den Fall des Klägers (s. das Urteil in Sachen Weitmayer, Amlf.

Samml. XVII, S. 59 f. und das Urteil in Sachen des Klägers vom 20. November 1902). Der Kläger fordert also mit der Klage Ersatz des angeblichen Schadens, der ihm, nicht aus rechtswidrigem Verhalten der Behörden, sondern aus der rechtmäßigen auf Gesetz beruhenden Tätigkeit der öffentlichen Verwaltung entstanden sein soll, und es muß daher der in der Klageschrift beiläufig angerufene, in der Replik und in der heutigen Hauptverhandlung dagegen stillschweigend übergangene Art. 9 der KB, der die Schadenersatzpflicht des Staates für Handlungen fehlerhafter Behörden und Beamten statuiert, als rechtliches Fundament der Klage ohne weiteres dahinsinken. Im übrigen ist zuzugestehen, daß die Rechtmäßigkeit des Eingriffs die Entschädigungspflicht des Staates oder des Gemeinwesens noch nicht ausschließt. Aber wenn es auch in vielen Fällen ein Postulat der Gerechtigkeit sein mag, dem in den Gesetzgebungen in manigfacher Weise Rechnung getragen ist, daß, wenn durch solche rechtlich zulässige Eingriffe der Verwaltung den einzelnen der Allgemeinheit gegenüber Opfer zugemutet werden, ein Ausgleich des Vermögensnachteils erfolge, so kann doch ein allgemein gültiger Rechtsatz des Inhalts, daß Staat oder Gemeinwesen für jeden aus der rechtmäßigen Tätigkeit ihrer Organe, und speziell der Verwaltung, entstandenen Nachteil dem Eigentümer Ersatz schulden, nicht anerkannt werden, und es ist ein solcher Rechtsatz vom Kläger, dem gemäß Art. 3 BGG der Nachweis des kantonalen Rechts oblag, auch nicht etwa für Baselstadt behauptet worden. Vielmehr muß sich der Anspruch auf Schadensausgleich im einzelnen auf eine besondere Rechtsnorm, die für mehr oder weniger umfassende Tatbestände bestehen mag, stützen können. Es ist daher zu prüfen, ob ein solcher Rechtsatz vorliegend vorhanden ist, der für eine Eigentumsbeschränkung, wie sie dem Kläger auferlegt war, Entschädigung gewährt.

3. Der Kläger macht geltend, daß die Ziehung der Straßenlinien mit der später nachfolgenden Expropriation für die Ausführung der Straße im engsten Zusammenhang stehe und daß die Vergütung des daraus dem Grundeigentümer entstehenden Schadens mit zu der „vollständigen Entschädigung“ oder zur Entschädigung „jeden aus der Expropriation erwachsenden Nachteils“ gehöre, auf die der Abtretende nach dem kantonalen Expropriationsgesetz

von 1837 (§ 1) und auch nach dem Straßengesetz von 1902 (§ 13 litt. d) Anspruch hat. Die Klage wird somit u. a. auf die letztern Gesetzesbestimmungen gestützt. Wenn diese Argumentation richtig wäre und danach die dem Abtretenden für das Straßenareal geschuldete Expropriationsentschädigung auch jenen Schaden aus den schon vorher bestehenden Straßenlinien und dem entsprechenden Bauverbot in sich begreifen würde, so wäre der Schaden zweifellos im kantonalen Expropriationsverfahren zu liquidieren und das Bundesgericht könnte sich nach Art. 48 Ziff. 4, Schlußalinea, OG, weil es sich um eine Expropriationsstreitigkeit handeln würde, mit der Sache nicht befassen. Der Umstand, daß die Schätzungskommission und ihr folgend das Appellationsgericht die Kompetenz der kantonalen Gerichtsstellen im Expropriationsverfahren in Bezug auf die betreffende Schadenersatzforderung des Klägers verneint haben (in welchem Sinn wohl die Bemerkung der Schätzungskommission, es sei diese Frage nicht Sache des damaligen Verfahrens, aufzufassen ist), könnte hierbei für die Frage der Zuständigkeit des Bundesgerichts nichts veranschlagen, weil eben bei der gedachten Gesetzesauslegung diese Kompetenzablehnung zu Unrecht erfolgt wäre. Die erwähnten Bestimmungen des baselstädtischen Expropriationsrechts können daher als rechtliches Klagesubstrat im Verfahren vor Bundesgericht nicht weiter in Betracht kommen, und es ist nicht zu untersuchen, ob die Interpretation, die ihnen der Kläger gibt, richtig ist.

4. Der Klageanspruch wird sodann vor allem aus dem Satz in Art. 5 KB hergeleitet, wonach für Abtretungen, die der allgemeine Nutzen erfordern sollte, nach gesetzlichen Bestimmungen gerechte Entschädigung zu leisten ist. Allein auch diese Verfassungsnorm ist nicht geeignet, der Klage als Grundlage zu dienen. Einmal stellt sie nach ihrem Wortlaut lediglich ab auf die einschlägigen expropriationsrechtlichen Bestimmungen der Gesetze, neben denen sie keinen selbständigen Entschädigungsanspruch zu gewähren scheint. Wenn man aber auch annehmen wollte, daß aus der Verfassung direkt auf Entschädigung geklagt werden könnte, so wäre doch die Vorschrift, daß für Abtretung volle Entschädigung zu leisten sei, nur auf die Expropriation zu beziehen, d. h. auf den Entzug von Eigentum (und eventuell dinglichen Rechten) seitens des Staates

oder einer öffentlichen Unternehmung und nicht auf die bloße Beschränkung der Benutzung des Eigentums im öffentlichen Interesse, die mangels eines Erwerbs auf Seite des Staates oder des Gemeinwesens unmöglich als Abtretung bezeichnet werden kann, und die Frage könnte daher wiederum nur die sein, ob ein Schaden aus einer Eigentumsbeschränkung der letztern Art, wie sie hier vorliegt, wegen des Zusammenhangs mit der Expropriation in der „gerechten Entschädigung“ für die Abtretung mitzuberechnen sei. Diese Frage wäre aber, wie sich aus der vorangehenden Erwägung ergibt, im kantonalen Expropriationsverfahren zu lösen gewesen und sie würde sich daher der Kognition des Bundesgerichts als Civilinstanz auch unter dem Gesichtspunkt einer Auslegung der Kantonsverfassung entziehen, während sie vielleicht im Wege des staatsrechtlichen Rekurses gegen die kantonalen Expropriationsurteile dem Bundesgericht zur Entscheidung hätte vorgelegt werden können.

5. Einen Satz des positiven Gesetzesrechts von Baselstadt, nach dem für den Schaden infolge einer an der Feststellung der Straßenlinie hängenden Eigentumsbeschränkung der vorliegenden Art unabhängig von der Expropriation Entschädigung zu leisten wäre, hat der Kläger nicht behauptet. Ebenso wenig kann ein Wohnheitsrecht in Frage kommen; der Vertreter des Klägers hat heute selber erklärt, daß ein ähnlicher Fall noch nie von den kantonalen Gerichten entschieden worden sei, und er hat auch nicht behauptet, daß andere Grundeigentümer unter analogen Verhältnissen vom Staate entschädigt worden seien. Es kann sich daher nur noch fragen, und das liegt jedenfalls mit in den Ausführungen des Klägers, ob vorliegend die Ersatzpflicht des Staates auf einen allgemein herrschenden Rechtsgrundsatz gegründet werden kann, der dem Gemeinwesen für Schaden aus Eigentumsbeschränkung der vorliegenden Art die Ersatzpflicht auferlegen und der beim Fehlen einer abweichenden Norm des positiven Rechts auch für Baselstadt Gültigkeit beanspruchen würde. Aus solchem Gedankengang ist es wohl zu verstehen, wenn der Kläger mit Nachdruck auf das Großratsdekret vom 11. Juni 1896 betreffend Ergänzung des Expropriationsgesetzes von 1837 verweist, wodurch das Institut des provisorischen Bauverbotes für Liegenschaften, die nach kantonalem oder eidgenössischem Recht expropriert werden

können, eingeführt worden ist und die betroffenen Liegenschaftseigentümer Schadenersatzberechtigt erklärt sind. Offenbar soll die letztere Bestimmung als Ausfluß eines allgemeinen Prinzips in Anspruch genommen werden, wonach auch bei definitiven Bauverböten aus Straßenlinien Ersatz zu leisten wäre. Indessen hat diese Argumentation von vornherein die Erwägung gegen sich, daß man es bei jener Ersatzpflicht des Staates ohne Frage mit einer gerade des provisorischen Charakters der Maßregel wegen aufgestellten Vorschrift, also mit einer Spezialnorm zu tun hat, aus der doch wohl nicht im Wege der Analogie die Existenz eines umfassenden Rechtsjages gefolgert werden kann. Das Großratsdekret ließe sich für die vorliegende Frage viel eher im entgegengekehrten Sinn verwerten, daß nämlich aus der Festsetzung der Entschädigungspflicht des Staates bei dem bestimmten eng umschriebenen Tatbestand des provisorischen Bauverbotes die Nichtanerkennung der Ersatzpflicht bei gesetzlich begründeten definitiven Bauverböten, insbesondere solchen aus Straßenlinien sich ergebe. Im übrigen könnte ein allgemein gültiger Rechtsgrundsatz mit dem angedeuteten Inhalt höchstens dann angenommen werden, wenn in Gesetzgebung, Doktrin und Praxis gemeinhin zugestanden wäre, daß für eine Eigentumsbeschränkung der fraglichen Art Schadenersatz zu leisten ist. Gerade in dieser Beziehung hat es aber der Kläger an allen Nachweisen fehlen lassen, und es kann denn auch hievon keine Rede sein. Einmal ist von einer herrschenden schweizerischen Rechtsanschauung auf eidgenössischem oder kantonalem Gebiet in diesem Sinne gewiß nicht zu sprechen. Insbesondere kann hier Art. 23 des eidg. Expr.-Ges. nicht herangezogen werden, der von der Einschränkung des freien Verfügungsrechts infolge des Expropriationsbannes, d. h. der Einleitung der Expropriation und der hierfür zu leistenden Entschädigung handelt, während vorliegend in Frage steht, ob für ein Bauverbot unabhängig von der Enteignung Schadenersatz geschuldet werde. Und was die ausländische, speziell deutsche Gesetzgebung, die hier namentlich in Betracht kommen möchte, anbetrifft, so gilt es (wie der Zusammenstellung bei Stengel, Handbuch des deutschen Verwaltungsrechts II, Art. Straßenfluchtlinien, S. 588, § 9 zu entnehmen ist) nach der Mehrheit der Gesetzgebungen als Regel, daß für die Beschränkungen, denen Benutzung und Verwertung

der durch die Fluchtlinienfeststellung betroffenen Grundstücke unterworfen sind, keine selbständige Entschädigung — unabhängig von der Expropriationsentschädigung — zu gewähren ist. Daß sodann die deutsche Gerichtspraxis da, wo die Frage nicht durch Gesetz gelöst ist, durchweg in solchen Fällen Entschädigung spreche, ist in keiner Weise ersichtlich (s. z. B. O. Mayer, Verwaltungsrecht II, S. 175, Note 14, und Gierke, Privatrecht II, S. 412, Nr. 37). Und in der Doktrin endlich wird keineswegs allgemein oder überwiegend der Satz als geltendes Recht vorgetragen, daß für derartige durch das Gesetz auferlegte Eigentumsbeschränkungen und speziell solche aus Straßenlinienfeststellung, die sich in einem Bauverbot hinsichtlich des künftigen Straßengebietes äußern, (selbstständig) Schadenersatz geschuldet werde. Soweit die Frage überhaupt behandelt wird, scheint es vielmehr im entgegengesetzten Sinn zu geschehen, daß nämlich das Privatinteresse dem öffentlichen sich unterordnen müsse. Hierbei wird, was speziell die Straßenlinien anlangt, u. a. betont, daß im allgemeinen die dadurch vorbereiteten neuen Straßen in erster Linie den Anstößern Vorteil bringen, indem sie namentlich bisheriges Hinterland als Bauland erschließen (diese Wirkung hat die Maiengasse in Bezug auf das klägerische Grundstück in der Tat auch gehabt), welche Vorteile, auch unter Berücksichtigung der Straßenbeitragspflicht, in der Regel den Nachteil aus dem vorangehenden Bauverbot ausgleichen dürfen und daß eine Entschädigungspflicht des Gemeinwesens nur in Frage kommen kann, wenn die Eigentumsbeschränkung dem Eigentümer besondere Opfer auferlegt, d. h. gerade ihm speziell einen unmittelbar greifbaren Schaden bewirkt, welche Voraussetzung durch eine auf Gesetz beruhende Belastung, mit der jeder Grundeigentümer in gewisser Lage von vornherein rechnen muß und zudem durch ein bloßes zeitlich beschränktes Bauverbot, das nur die Realisation eines künftigen, nicht einmal sichern Gewinns ausschließt, nicht wohl als erfüllt zu betrachten wäre (s. z. B. Leuthold, Das deutsche Baupolizeirecht, in Hirths Annalen des deutschen Reichs, S. 859; O. Mayer, a. a. O. II, S. 175 f., 351 ff.; A. Schweizer, die modernen Baubeschränkungen mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Rechtsquellen, Zürich 1896, S. 110 ff.).

6. Nach diesen Ausführungen ist der Entschädigungsanspruch

des Klägers heute schon als grundsätzlich unbegründet abzuweisen, ohne Rücksicht auf die nach gegenwärtiger Aktenlage nicht liquide Frage, ob überhaupt ein Schaden entstanden sei. Hierbei soll immerhin die Frage ausdrücklich vorbehalten werden, ob eine Ersatzpflicht bestehen würde, wenn auf die Erstellung der Straße, für die die Straßenlinien festgestellt waren, nachträglich verzichtet, oder wenn die Ausführung der Straße und zwar vom Standpunkt des öffentlichen Interesses des Gemeinwesens aus — was vom Kläger hier nicht behauptet ist — ungebührlich verzögert wird.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

VIII. Civilstreitigkeiten,

zu deren Beurteilung das Bundesgericht von beiden Parteien angerufen worden war.

Différends de droit civil portés devant le Tribunal fédéral par conventions des parties.

72. Urteil vom 29. September 1905 in Sachen
**Jura-Simplon-Bahngesellschaft in Liquidation, Kl., gegen
Schweizerische Bundesbahnen, Bekl.**

Streitigkeit aus dem Rückkaufvertrag des Bundes mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft: Behandlung der Rücktrittsentschädigungen an die Direktionsmitglieder etc. Sind sie von der Gesellschaft (aus der Rückkaufssumme bzw. den « Liquidationskosten ») zu zahlen, oder sind sie vom Bund übernommen? Art. 1, 4, 7, 9, des Rückkaufsvertrages. — BCP Art. 129, 130.

A. Im Verlaufe der Rückkaufunterhandlungen des schweiz. Bundesrates mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft wurde am 5. Mai 1902 eine „Präliminarvereinbarung“ abgeschlossen, inhaltlich deren die Jura-Simplon-Bahngesellschaft „ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen“ auf 1. Januar 1903