Enteignungs- und nachbarrechtliche Auswirkungen des Autobahnbaus

Autor(en): **R.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **26 (1969)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782977

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Enteignungs- und nachbarrechtliche Auswirkungen des Autobahnbaus

Das Bundesgericht hat sich in einem wichtigen Entscheid seiner Staatsrechtlichen Kammer zu den Ansprüchen geäussert, die der Eigentümer eines Einfamilienhauses erheben kann, wenn er zum Anstösser einer Autobahn gemacht wird. Sein Grundstück befand sich in einem als Industriezone erklärten, aber Wohnbauten zulassenden Quartier, das in Morges zwischen der Kantonsstrasse nach Lonay und der Bahnlinie Lausanne—Genf liegt. Die Umgebung seiner Parzelle war teilweise durch Dienstbarkeiten abgesichert, die nur den Bau von Einfamilienhäusern in bestimmter, gegenseitig angenehmer Anordnung gestatteten. Auf zwei dieser Parzellen, südöstlich vom betreffenden Haus, wurde in etwa 20 m Entfernung von demselben längs der Eisenbahn die 26 m breite Autobahn auf einem 1,5 m über dem Niveau seines Grundstückes liegenden Damm gebaut.

Der Eigentümer verlangte eine Entschädigung von 10 % des Liegenschaftswertes dafür, dass für den Autobahnbau die Dienstbarkeit aufgehoben und sein Nachbarrecht gegen übermässige Einwirkungen (Artikel 684 des Zivilgesetzbuches) expropriiert worden sei. Die eidgenössische Schätzungskommission wies ihn ab, weil die Autobahn die Sicht nicht behindere und nicht mehr störe als allfällige Industriebauten in der Umgebung. Der Lärm der Autobahn sei nicht stärker als der irgend einer Strasse, jedenfalls nicht deutlicher als jener der Eisenbahn, und die Beleuchtung sei nicht heller als jene anderer Strassen innerorts.

Autobahn als Entwertungsfaktor

Der Eigentümer zog die Sache weiter. Der Instruktionsrichter des Bundesgerichtes ordnete eine Lärmexpertise und eine Begutachtung des Wertverlustes an. Letztere bestätigte die Entwertung um 10 %. Das Bundesgericht prüfte zunächst, ob diese Einschätzung, die auf den Wert der enteigneten Rechte abstellte, in zwei Beziehungen zutreffe. Die eine Frage bestand dabei darin, ob die enteigneten Rechte dem Eigentümer erlaubt hätten, alle nunmehr erlittenen Nachteile abzuwehren. Tatsächlich hätte die Dienstbarkeit nicht nur eine gewisse Aussicht gewährt, sondern auch die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnblöcken, Industrien oder grossen Verkehrsadern verhindert. Es lässt sich nicht sagen, dass die Autobahn eine freiere Aussicht gewährleiste als einige Einfamilienhäuser, da diese nicht nur besonders günstig hätten angeordnet sein müssen, sondern dem Quartier den werterhöhenden Charakter eines gehobenen Wohnviertels eingebracht hätten. Ausserhalb des Dienstbarkeitsgebietes war das Auftauchen lärmiger Industrien mehr theoretisch als praktisch denkbar, da diese sogenannte Industriezone bereits stark von Wohnbauten durchsetzt ist, weitere geplant sind und die einzige aufgetauchte Industrie eine ruhige Uhrenfabrik ist. Ohne die nunmehrige Autobahn wäre die heutige Entwertung also kaum zu erwarten gewesen.

Teilenteignungsregeln und Vorteilsanrechnung

An zweiter Stelle fragte sich das Bundesgericht, ob eine Teilenteignung vorliege, bei der nach Gesetz der Minderwert nur so weit zu berücksichtigen ist, als er nicht durch Vorteile ausgeglichen wird. Die totale Expropriation der Dienstbarkeit läuft dabei in diesem Falle auf einen Schaden, auf eine Verminderung des Verkehrswerts, hinaus, was wie eine Teilenteignung zu behandeln ist. Als anzurechnende Vorteile kommt die Unverbaubarkeit der Sicht über die Autobahn, die Errichtung einer neuen Dienstbarkeit gegen lärmige Industrien durch den Staat auf weiterem, von ihm in der Nachbarschaft erworbenem Land und die Befreiung der Parzelle selber von der bisherigen Baubeschränkung in Frage. Da aber die erweiterte Aussicht weniger angenehm als die ursprünglich vorgesehene ist und mit einer Industrialisierung kaum zu rechnen war, und weil keineswegs feststeht, dass die Fortdauer der alten Dienstbarkeit hier den Wert tiefgehalten hätte, sind das keine echten Vorteile, zumal es zumindest bei der neuen Dienstbarkeit fraglich ist, ob sie eine Folge des Werkes ist, zu dessen Errichtung enteignet wurde. Es kam daher zu keiner Vorteilsanrechnung, sondern vielmehr zur Zusprechung des begehrten Betrages.

Zuständigkeit

Dabei war Artikel 69 des Enteignungsgesetzes auszulegen. Wird der Bestand eines Rechtes bestritten, für das eine Entschädigung verlangt wird, so hat der Enteigner beim ordentlichen Richter zu klagen, um den Bestand abklären zu lassen, es sei denn, die Parteien übertrügen diesen Entscheid der Schätzungskommission. Die Auslegung durch das Bundesgericht schwankte. Es hat nun bestätigt, dass es auf alle Fälle der Schätzungskommission obliegt, zu sagen, ob das allfällige Recht verletzt wurde und wie weit, da das praktisch mit der Bestimmung der Entschädigung zusammenhängt.

Kriterien der Entschädigungspflichtigkeit

Um zu wissen, ob eine Einwirkung ungerechtfertigt ist, verweist Artikel 684, Absatz 2 des Zivilgesetzbuches (ZGB) auf den Ortsgebrauch. Der Lärm, den eine Strasse den Nachbarn bringt, gilt allgemein als durch den örtlichen Gebrauch gerechtfertigt, selbst wenn er zunimmt. Das wird auch bei voraussehbaren Strassenbauten und Verkehrsverstärkungen angenommen. Die Autobahnen unterscheiden sich davon grundsätzlich nicht. Anders liegt der Fall, wenn man sich auf behördliche Zusicherungen über die ruhige Lage verlassen hat. Ausnahmen ergeben sich weiter, wo der Schaden besonderer Natur, unvoraussehbar und schwer ist, wobei diese sich freilich teilweise überschneidenden Kriterien gesamthaft verwirklicht sein müssen. Normale Einwirkungen müssen ja geduldet werden. — Besondere liegen vor, wenn sie ausnehmend intensiv sind. Bei neuen Strassenbauten in bisher ruhigen Zonen lehnt das Bundesgericht aber die von Professor Oftinger postulierte, generelle Entschädigungspflicht ab, solange der amtliche Hauptstrassen-Lärmpegel nicht überschritten wird. Die Besonderheit kann allerdings eintreten, wenn ein Gebäude in bisher ruhiger Lage nicht mehr bestimmungsgemäss benützt und der Betrieb verlegt werden muss, z. B. bei einer Nervenklinik. Ein besonderer Fall vermag auch einzutreten, wo das Werk im Verhältnis zum Bestehenden besonders lästig angelegt wird, z. B. als Ueberführung eines Viadukts über ein bestehendes Haus. — Die Unvorhersehbarkeit ist da jeweilen nicht erfüllt, wo mit der Zunahme des Verkehrs auf einer nahen Ader gerechnet werden musste. — Die Schwere der Beeinträchtigung endlich kann nur von Fall zu Fall gewogen werden. — Alle diese Regeln gelten auch zur Entschädigung, wo ein durch Teilexpropriation amputiertes Restgrundstück beeinträchtigt wird.

Im vorliegenden Fall wurde die Spezialität der Einwirkung verneint, da das Grundstück in Eisenbahnnähe in der Industriezone einer wachsenden Siedlung mittlerer Bedeutung lag und die Lärmmessungen innerhalb der erlaubten Masse blieben. Der Verkehrszuwachs war in jener Gegend zu erwarten. Die Belästigung durch die leicht erhöhte Lage des Fahrdamms ist zu geringfügig, um ins Gewicht zu fallen.

Wenn dieses Urteil den Enteigneten auch keineswegs schutzlos lässt, so verhindert es doch weitgehend Begehren, die sich auf öffentliche Verkehrsbauten prohibitiv auswirken würden. Ein schwacher Punkt liegt darin, dass es von einem ausserhalb der Justiz festgelegten Lärmpegel abhängig bleibt. Ein autonomer, nicht relativierter Beitrag der Justiz zur Bewältigung eines schweren Zivilisationsproblems ist es nicht, obwohl es in manchen Fällen auch dem bedrängten Individuum nützen mag.

Dr. R. B.