

BGE 22 I 40

Bundesgericht (BGE), 1896-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_22_I_40

FR: ATF 22 I 40

IT: DTF 22 I 40

Volltext

12. Urteil vom 13. Februar 1896 in Sachen Freudiger. A. In Niederbipp führt von der bernischen Staatsstraße Aarwangen=Dürnmühle aus eine Zufahrtsstraße zur Station Niederbipp; die betreffende Straße ist Privateigentum der schweizerischen Centralbahn. An dieser Straße wollte Jakob Freudiger einen Neubau aufführen und bewarb sich um die bezügliche Baubewilligung. Infolge Einspruchs eines Anstößers, F. Stauffer, wurde der bernische Regierungsrat mit der Sache befaßt und beschloß dann unterm 2. Oktober 1895 Abweisung des Baugesuches Freudigers, wesentlich aus folgenden Gründen: Es stehe fest, daß der projektierte Neubau hart an die Zufahrtsstraße zur Station Niederbipp anstoßen und sogar in erstere hineinragen würde. Genannte Straße sei nun, obwohl im Privatbesitz der S.=C.=B., als öffentliche Straße zu betrachten, indem sie zum öffentlichen Verkehr bestimmt sei und demselben diene. Unterliege sie daher dem Straßenpolizeigesetz vom 21. März 1834, so könne gemäß Art. 6 desselben die Baubewilligung nicht erteilt werden. Wenn Freudiger noch geltend mache, daß der Einsprecher Stauffer dies bezüglich zur Einsprache nicht legitimiert sei, so falle dies außer Betracht, weil öffentlich-rechtliche Hindernisse von Bauten von Amtes wegen zu würdigen seien und Jedermann die Behörde auf solche Hindernisse aufmerksam machen dürfe. B. Gegen den regierungsrätlichen Entscheid vom 5./7. Oktober 1895 erklärte J. Freudiger am 6. Dezember 1895 den staatsrechtlichen Rekurs an das Bundesgericht, mit dem Antrage, es sei der genannte Entscheid aufzuheben und der Regierungsrat anzuweisen, dem Rekurrenten die verlangte Baubewilligung zu erteilen; eventuell sei zu erklären, genannte Behörde sei nicht berechtigt, auf Grund des bernischen Straßenpolizeigesetzes dem Rekurrenten das Bauen an die Marche der der S.=C.=B. gehörigen Zufahrtsstraße zur Station Niederbipp zu verbieten. Er führt aus: Fragliche Straße sei am 6. Oktober 1874 mit der ganzen Stationsanlage im Plane dem Bundesrate zur Genehmigung vorgelegen und auch genehmigt worden; auf Grund fraglichen Planes sei sie dann auch erstellt worden. Es sei daher die Frage, inwiefern sie von Drittpersonen in Anspruch genommen werden dürfe, unter allen Umständen nicht nach der kantonalen, sondern nach der eidgenössischen Gesetzgebung zu beurteilen. Hiefür sei grundlegend Art. 26 B.=V., welcher den Bau und Betrieb der Eisenbahnen als Bundessache erkläre, sowie das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 und speziell Art. 12 desselben in Verbindung mit dem Bundesgesetze betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten. Das kantonale Straßenpolizeigesetz finde auf den vorliegenden Fall keine Anwendung. Jedenfalls habe der bernische Regierungsrat den Begriff des öffentlichen Verkehrs falsch aufgefaßt. Gegenstände desselben seien gemeinhin Sachen, welche Jedermann zu unentgeltlicher sachgemäßer Benutzung offen ständen. Dies treffe bei Eisenbahnen und den dazu gehörigen Zufahrtsstraßen, 2c., nicht zu; die Eisenbahnen seien einzig verpflichtet, gegen Entgelt Transporte zu besorgen. Es werde dies bezüglich auf einen Entscheid des Bundesrates i. S. der N.=O.=B. gegen die Regierung des Kantons Thurgau betreffend Zufahrtsstraße zur Station Weinfelden vom

Jahre 1888 verwiesen. Die angefochtene Verfügung verstoße aber ferner auch gegen die Garantie der Unverletzlichkeit des Eigentums, welche nur auf dem Wege der Expropriation und dann zwar durch den ordentlichen Richter durchbrochen werden dürfe. Eine andere gesetzliche Eigen-

tumsbeschränkung treffe im vorliegenden Falle nicht zu (Satzung 379 f. des bernischen C.=G.=B.; A. Slg. der bundesgerichtl. Entsch. XX, 321). Insbesondere habe die S.=C.=B. dem Rekurrenten ausdrücklich das Recht eingeräumt, bis an die Marche der (9 M. breiten) Zufahrtsstraße zu bauen. C. Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt Abweisung des Rekurses, indem er ausführt: Die Zuständigkeit des Bundesgerichtes könne nur insoweit anerkannt werden, als Verletzung der Eigentumsgarantie behauptet werde. Was dagegen Art. 26 B.=V. und das Bundesgesetz betreffend Bau- und Betrieb der Eisenbahnen anbelange, so sei die ausschließliche Kompetenz des Bundesrates und der Bundesversammlung begründet. Übrigens sei genanntes Bundesgesetz in seinen polizeilichen Bestimmungen keineswegs abschließend und enthalte die Bundesgesetzgebung bezüglich der mit einer Bahnanlage verbundenen Zufahrtsstraßen gar keine Vorurteile polizeilichen Inhalts; die Anwendbarkeit der kantonalen Straßenpolizeivorschriften könne daher gar nicht in Zweifel gezogen werden. Das bernische Straßenpolizeigesetz beschränke den Begriff der öffentlichen Straßen keineswegs auf die vom Staate oder den Gemeinden erstellten, sondern habe überhaupt alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Wege seiner Herrschaft unterstellen wollen. Dafür werde auch auf Satzung 335 bern. C.=G.=B. verwiesen, wonach jene Sachen öffentlich seien, deren Gebrauch Jedermann erlaubt sei. Daß dieses Requisite bei der fraglichen Zufahrtsstraße zutreffe, sei klar. Die Centralbahngesellschaft könne auch nicht die Straße an der betreffenden Stelle willkürlich verschmälern und dadurch bewirken, daß der gesetzliche Abstand zwischen dem Straßenrand und dem projektierten Gebäude hergestellt werde. Vielmehr wäre zu einer solchen Verschmälerung die bundesrätliche Genehmigung erforderlich. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der bernische Regierungsrat hat ein Baugesuch des Jakob Freudiger abschlägig beschieden; hiegegen hat derselbe rekurrirt. In seinem Rekurse beanstandet er nun keineswegs die Kompetenz des Regierungsrates zum Entscheide über das Baugesuch; übrigens war er selbst mit genanntem Gesuche an den Regierungsrat gelangt und hatte damit dessen Kompetenz anerkannt. Dagegen beschwert sich Rekurrent darüber, daß der Regierungsrat das Baugesuch nach dem bernischen Straßenpolizeigesetz beurteilt habe; nämlich die Straße, an welcher das projektierte Gebäude erstellt werden sollte, eine Zufahrtsstraße zu einer Eisenbahnstation sei, hätte gemäß Anbringen des Rekurrenten auf Grund von Art. 26 B.=V. Bundesrecht, speziell das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, zur Anwendung kommen sollen, und sei genanntes Bundesrecht in casu durch Nichtanwendung verletzt worden. Indes bestimmt Art. 26 cit. nur, daß die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundes Sache sei; er enthält also eine Abgrenzung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen; individuelle Rechte werden darin nicht gewährleistet. Letzteres ist sodann auch beim cit. Bundesgesetze nicht der Fall; dasselbe ist ein Gesetz administrativer Natur; es normiert wesentlich die Verpflichtungen der Eisenbahnen; dagegen regelt es nicht die Rechte der Anstößer, Seine Anwendung übrigens laut Art. 189 al. 2 O.=G. Sache der politischen Bundesbehörden, des Bundesrates und der Bundesversammlung; es hat daher das Bundesgericht mangels Kompetenz darauf nicht einzutreten. 2. Rekurrent macht im weitern noch geltend, daß die fragliche Zufahrtsstraße im Privateigentum stehe und die Anwendung des Straßenpolizeigesetzes auf

Privateigentum die Eigentumsgarantie verletze (Art. 89 K.=V.). Diesbezüglich ist das Bundesgericht kompetent, dagegen ist die Beschwerde materiell unbegründet. Die Eigentumsgarantie hat nämlich keineswegs die Bedeutung, daß sie das Recht der Gesetzgebung beeinträchtigt, den Umfang und Inhalt des Privatrechts zu bestimmen, bzw. durch positives Ge \rightarrow setz die im allgemeinen Interesse erforderlichen Beschränkungen des Eigentums aufzustellen; vielmehr sind solche Beschränkungen, sei es aus öffentlichen Rücksichten (Bau=, Feuer= und Straßen \rightarrow ordnung), sei es aus dem Nachbarrechte, durchaus zulässig und mit der Eigentumsgarantie vereinbar (Amtl. Slg. II, 97). Im vorliegenden Falle konnte die bloße Beschränkung des Eigentums an einer Privatstraße an sich noch nicht als Verletzung der Eigentumsgarantie bezeichnet werden. Dagegen behauptet noch Rekurrent, daß das bernische Straßenpolizeigesetz Privatstraßen nicht habe treffen wollen. Dem gegenüber erklärt jedoch der Re \rightarrow gierungsrat, daß die betreffende Straße, obwohl im Privateigen \rightarrow tum stehend, dem öffentlichen Verkehr diene und insofern genann \rightarrow tem Gesetze unterstehe. Übrigens ist dies eine bloße Frage des kantonalen Gesetzesrechts. Das Bundesgericht könnte darauf nur eintreten, wenn willkürliche oder offenbar unrichtige Gesetzes \rightarrow anwendung und somit Verletzung von Art. 4 B.=V. dargetan wäre. Nun hat aber Rekurrent den Art. 4 cit. gar nicht ange \rightarrow rufen und ist in der Tat eine Verletzung desselben nicht ersichtlich Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der Rekurs wird abgewiesen.

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