

CH_VB JAAC 54.7 vom 24. Mai 1989

Bundesverwaltung, 1989-05-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_54.7__

FR: CH_VB JAAC 54.7 du 24 mai 1989

IT: CH_VB JAAC 54.7 del 24 maggio 1989

Volltext

JAAC 54.7 Entscheid des Bundesrates vom 24. Mai 1989 Art. 2 al. 5 LCR et art. 111 al. 2 OSR. Nullité d'un décret cantonal ordonnant une limitation de poids sur un pont appartenant aux CFF. Art. 2 Abs. 5 SVG und Art. 111 Abs. 2 SSV. Nichtigkeit eines kantonalen Beschlusses betreffend die Anordnung einer Gewichtsbeschränkung auf einer im Eigentum der SBB stehenden Brücke. Art. 2 cpv. 5 LCStr e art. 111 cpv. 2 OSStr. Nullità di un decreto cantonale che ordina una limitazione del peso su un ponte di proprietà delle FFS. I A. Mit Schreiben vom 1. Dezember 1987 ersuchte die Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Gemeinde Egnach, bei der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Thurgau aus Sicherheitsgründen auf der Strassenüberführung (Brücke) Kehlhof über die SBB-Linie Romanshorn-Egnach eine Gewichtsbeschränkung von 18 t zu beantragen. Die Gemeinde Egnach unterbreitete daraufhin dieses Begehren der zuständigen kantonalen Behörde. Auf Antrag des Justiz-, Polizei- und Fürsorgedepartementes verfügte der thurgauische Regierungsrat am 9. Februar 1988 die beschriebene Verkehrsbeschränkung. Die Veröffentlichung der Massnahme erfolgte am 11. März 1988 im «lokal-anzeiger» der Munizipalgemeinde Egnach. B. Dagegen beschwert sich B. beim Bundesrat. Er beantragt sinngemäss, die erwähnte Gewichtsbeschränkung sei aufzuheben. 1

... II 1. und 2. (Verfahren) 3. Es stellt sich hier zunächst die Frage, ob der Regierungsrat überhaupt zuständig war, die umstrittene Gewichtsbeschränkung anzuordnen. Fehlte ihm die Zuständigkeit, dann erweist sich die angefochtene Verfügung als nichtig. Ein solcher Rechtsmangel ist von Amtes wegen zu beachten und hätte die Aufhebung der Verkehrsmassnahme zur Folge. Dieses Vorgehen erscheint nicht zuletzt deshalb angezeigt, weil ein Strassenbenützer wegen eines nichtigen Verkehrszeichens nur unter bestimmten Voraussetzungen bestraft werden kann (Imboden Max / Rhinow René A., Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Basel / Stuttgart 1976, Bd. I, S. 240 ff.; BGE 104 Ia 177, BGE 99 IV 167). a. Laut Art. 2 Abs. 5 SVG bestimmen auf Strassen im Eigentum des Bundes die vom Bundesrat bezeichneten Behörden, ob und unter welchen Bedingungen der öffentliche Verkehr gestattet ist. Gestützt auf diese Vorschrift erliess der Bundesrat Art. 111 Abs. 2 der V vom 31. Mai 1963 über die Strassensignalisation (Signalisationsverordnung [SSV], SR 741.21). Danach trifft das eidgenössische Departement, dem die mit der Verwaltung der Strasse und des Grundstückes betraute Amtsstelle oder Anstalt untersteht, die Verfügungen, durch die der öffentliche Verkehr auf Strassen und Grundstücken des Bundes beschränkt oder ausgeschlossen wird. Die Generaldirektionen der Bundesbahnen und der PTT-Betriebe sind für ihre Grundstücke zuständig. Diese Zuständigkeitsordnung ist Ausfluss der Bundeshoheit über die im Eigentum des Bundes stehenden Verkehrsflächen, worunter Strassen, Plätze und Brücken fallen. Der Bund bestimmt also, ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen seine Strassen im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG und Art. 1 Abs. 2 der V vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln (VRV, SR 741.11) öffentlich

sind. Daraus ergibt sich auch die Befugnis, den Verkehr auf seinen Strassen nachträglich wieder zu verbieten oder zu beschränken. Diese Kompetenz entspricht jener des Kantons, die verkehrsmässige Benützung nach Massgabe von Art. 3 Abs. 2 bis 4 SVG auf den übrigen Strassen festzulegen. b. Zur Eigentumsfrage wendet die Vorinstanz ein, die Strassenüberführung überspanne nicht nur die SBB-Linie, sondern auch das parallel verlaufende Trasse der privaten Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und auf beiden Seiten noch Gemeindegebiet. Im Grundbuch seien nun aber nur die Eigentumsverhältnisse betreffend SBB Trasse, Bodensee Toggenburg-Bahn Trasse und Gemeindegebiet eingetragen. Ausgeschiedenes SBB-Eigentum an der Brücke sei dagegen nicht verzeichnet, so dass von daher gesehen nicht die ganze Brücke im Eigentum der SBB sein könne. Die Strassenüberführung Kehlhof in Egnach wurde Anfang der sechziger Jahre durch die SBB und die BT als Ersatz eines in der Nähe gelegenen und dann aufgehobenen Niveauüberganges gebaut. Die Fragen des 2

Eigentums und des Unterhalts wurden anschliessend in verschiedenen Verträgen geregelt. Aus einem Vertrag vom 11. Dezember 1963 zwischen der BT, den SBB und der Gemeinde Egnach geht hervor, dass die beiden Bahnunternehmungen das für das Bauwerk benötigte Land erworben und die Brücke samt Geländer zu Eigentum und Unterhalt übernommen haben. Demgegenüber wurden die Strassenrampen berg- und seeseits der Brücke zu Eigentum und Unterhalt an die Gemeinde abgetreten. Diese übernahm gleichzeitig den Unterhalt der Strasse, des Belags auf der Brücke, der Entwässerung und der Böschungen sowie den Strassendienst (Reinigung, Sanden, Schneeräumung). Im Tauschvertrag vom 11. Februar 1965 zwischen der Gemeinde Egnach und den SBB wurden durch gegenseitige Landabtretungen die Eigentumsverhältnisse bereinigt. Danach liegen die Widerlager der Brücke und Teile der Brückendecke auf Gemeindegebiet (wofür ein Baurecht eingeräumt wurde); sie stehen aber ebenfalls im Eigentum der SBB. Einem dritten Vertrag vom 2. Februar 1966 zwischen der BT und den SBB ist schliesslich im wesentlichen zu entnehmen, dass die Brücke samt Widerlagern, Geländern und Schutzdächern im Eigentum der SBB steht und dass den SBB der von den beiden Bahnverwaltungen gemäss Vertrag vom 11. Dezember 1963 übernommene Unterhalt der Strassenbrücke übertragen wurde. Aus den vorstehenden Darlegungen erhellt, dass die Brücke samt Widerlagern den SBB und die beiden Strassenrampen diesseits und jenseits der Brücke der Gemeinde Egnach gehören. Daran ändert nichts, dass das Eigentum an der Brücke nicht grundbuchrechtlich ausgewiesen ist. Wie die Kreisdirektion III der SBB festhält, wurden die Eigentumsverhältnisse deshalb nicht ins Grundbuch eingetragen, weil es sich hier um Vereinbarungen handelt, die sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen. Der Unterhalt des Bauwerkes obliegt den SBB, während die Gemeinde den Belag auf der Brücke und den Strassendienst besorgt. c. Die Vorinstanz wendet ferner ein, die kantonale Strassenverkehrskommission habe in Auslegung von Art. 2 Abs. 5 SVG solche kurzen Strassenabschnitte der vorliegenden Art als nicht im Eigentum der SBB, denen das Brückenobjekt gehört, sondern als im Eigentum des Gemeindewesens, das den Unterhalt besorgt, betrachtet. Eine andere Auslegung würde unter Umständen zu unhaltbaren Zuständen führen. So müsste beispielsweise bei jedem SBB-Bröckchen eine von den kantonalen Behörden angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung für die betreffende Strasse wiederholt werden. Die beschriebenen Schwierigkeiten sind in der Tat nicht von der Hand zu weisen. Allerdings ist festzuhalten, dass Art. 2 Abs. 5 SVG und Art. 111 Abs. 2 SSV für die Zuständigkeit auf das Eigentum abstellen und nicht auf die Unterhaltspflicht (Strassendienst). Es kommt hinzu, dass hier der Unterhalt am Bauwerk selbst ebenfalls den

SBB obliegt. Der Eigentümer muss in jedem Fall dann zuständig bleiben, eine Verkehrsmassnahme anzuordnen, wenn sich diese ausschliesslich auf die ihm gehörende Verkehrsfläche erstreckt. Das trifft hier zu, denn die Gewichtsbeschränkung auf der Brücke wird mit der fehlenden Tragfähigkeit infolge der enormen Verkehrszunahme, der höheren Fahrzeuggewichte und der Anwendung von Streusalz begründet. Werden demgegenüber auf nicht den SBB gehörenden Strassen diesseits und jenseits einer Bahnüberführung Verkehrsanordnungen getroffen 3

(z. B. Geschwindigkeitslimiten, Einbahnverkehr, Teilfahrverbote usw.), so ist dafür die kantonale Behörde zuständig. Die Massnahmen gelten dann selbstverständlich auch für die dazwischenliegende Brücke. Es wäre widersinnig, müssten die SBB hierfür eine eigene Verfügung erlassen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die hier in Frage stehende Brücke eigentümlich den SBB gehört. Die umstrittene Gewichtsbeschränkung erstreckt sich ausschliesslich auf das Bauwerk. Für den Erlass dieser Verkehrsanordnung sind folglich die SBB zuständig und nicht der Regierungsrat. Der angefochtene Beschluss erweist sich daher als nichtig und ist aufzuheben. 4

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 54.7 - Entscheid des Bundesrates vom 24. Mai 1989 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1990 Année Anno Band 54 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 001 286 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

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