

Bericht

der

ständeräthlichen Eisenbahncommission über die Rekursbeschwerde der Direction der Nationalbahn gegen den Beschluss des Bundesraths vom 7. September 1875, betreffend Beseitigung von Strohdächern in der Nähe der Bahn, resp. Erstellung feuerfester Bedachungen.

(Vom 18. Dezember 1877.)

Tit.!

Bei Gelegenheit der Trace- und Plangenehmigung der Nationalbahn durch aargauisches Gebiet (Oberentfelden) erhob sich, veranlaßt durch Reclamation von Bürgern der Gemeinde Entfelden und auf das Verlangen der Regierung vom Aargau, ein Anstand bezüglich einer Anzahl mit Stroh bedeckter Häuser in der Nähe der Bahn.

Die Eingabe der Regierung von Aargau vom August 1875 zu Händen des Bundesrathes betreffend die vorgelegten Pläne hatte in dieser Beziehung betreffend die projectirte Station Oberentfelden wörtlich gesagt: „es befinden sich hier (Oberentfelden) in unmittelbarer Nähe der Bahn Stroh Häuser, für welche eine wirkliche Gefahr der Entzündung durch Funkenwurf der Lokomotive vorhanden ist. Die Regierung fordert dann, daß diese Feuersgefahr beseitigt werde, entweder durch Verlegung der Station außerhalb des Häuserknäuels oder dadurch, daß die bedrohten Dächer mit Ziegeln gedeckt werden.“ Ein Schreiben von 10 Bürgern von Oberentfelden erwähnt, „die Bahn gehe durch

das Centrum des Dorfes und so nahe bei den Strohdächern vorbei, daß beständige Feuersgefahr vorhanden sei.“ Es ist zu erwähnen, daß die Bahndirection vor Schlußfassung durch das Departement von diesem Begehren in Kenntniß gesetzt wurde. Sie erklärte, eines der bedrohten Häuser, Nr. 32, mit fester Bedachung versehen zu wollen gegen Verabfolgung der Prämie durch die Regierung von Aargau (die Prämienverabreichung wurde später von der Regierung vom Aargau zugestanden). Ueber eine eventuelle Versetzung der Station sind unseres Wissens keine Erklärungen gegeben worden.

Der Bundesrath hat in Folge dieser Vorgänge und Reclamationen den Bauplänen der Nationalbahn durch Oberentfelden am 7. September 1875 in der That nur unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung erteilt:

- 1) Vorbehalt betreffend Ueberfahrten;
- 2) „Die bedrohten Strohdächer bei der Station Entfelden sollen mit Ziegeln eingedeckt werden.“

Gegen diesen Beschluß erfolgte zunächst ab Seite der Nationalbahn keine Reclamation. Das also conditionell genehmigte Trace und Bauplan wurde von ihr ausgeführt, aber die Strohdächer blieben nach wie vor bestehen; die gestellte Bedingung kam bis jetzt nicht zum Vollzug. Auf wiederholte Reclamation der Regierung vom Aargau erfolgte zunächst eine präcisirtere Verfügung des Eisenbahndepartements vom 7. April 1877, betreffend die zu bedachenden Häuser, und auf Reclamation der Bahn, datirt vom 21. April 1877, sodann der recurrierte Beschluß des Bundesraths selbst, vom 7. September 1877, welcher in Aufrechthaltung der Departementsverfügung vom 7. April 1877 die erste conditionelle Bauplangenehmigung (Ziffer 2) dahin präcisirte, daß „4 nunmehr speciell bezeichnete Häuser in Oberentfelden von der Bahn mit einer feuerfesten Bedachung zu versehen seien.“

Bemerkung. Das Haus, resp. Dach des Hauses von Maler Bollinger ist nicht 16, sondern nur 13, resp. 15 Meter von der Bahnaxe entfernt. (Vide Bericht des Ingenieurs Schucan vom 28. Juli 1877.)

Auch diesem Entscheid folgte keineswegs eine rasche Vollziehung. Die Nationalbahndirection, auf abermalige Beschwerde der Kantonsregierung vom bundesrätlichen Departement gemahnt, erhebt nun erst bei den eidg. Rätchen den nunmehr Ihrer Entscheidung unterstellten Recurs gegen die Schlußnahme des Bundesrathes vom 7. September 1877.

So weit die thatsächlichen Verhältnisse, wie sie den Acten und der bundesrätlichen Botschaft zu entnehmen sind.

Vorgängig der rechtlichen Erörterung werden einige mündliche Bemerkungen eingeflochten, betreffend die seit dem ersten Beschluß von 1875 verflossene lange Zeit in einer Frage, bei welcher die öffentliche Sicherheit betheiligt ist, und betreffend die Nothwendigkeit genauerer Regulirung des Recursverfahrens durch Fristen u. s. w.

In rechtlicher Beziehung scheinen uns folgende Fragen zu erörtern :

- a) die Frage der Competenz der Räthe in dieser Sache;
- b) die Frage, ob nicht schon der conditionelle Beschluß vom Jahr 1875 und die Bauausführung auf Grundlage desselben die Pflicht der Bahn endgültig festgestellt und entschieden haben, und
- c) eventuell die Frage der materiellen Competenz des Bundesraths zu der angefochtenen Verfügung.

Ad a. Die Competenz der Räthe, in diese Beschwerde einzutreten, ist vom Bundesrath selbst nicht bestritten. Sie entspricht der bisherigen constanten Uebung gegenüber recurrirten bundesrätlichen Schlußnahmen, zumal keine gesetzlichen Vorschriften nachgewiesen sind, welche in solchen Fragen dem Bundesrath die ausschließliche Entscheidung zuweisen.

Ad b. Die Frage der Bedachung dieser zur Zeit mit Strohdächern bedeckten Gebäude war unseres Erachtens, entgegen der Auffassung der Recurrentin, ein in die Competenz des Bundesraths bei Gelegenheit der Tracé- und Plangenehmigung fallender Gegenstand. Wenn es sich um die Situation von Stationen und Genehmigung eines Tracé handelt, so dürfen und müssen sachgemäß die Gefahren für die Umgebungen in Erwägung gezogen werden. Aus solchen Gründen der öffentlichen Sicherheit kann ein Platz für eine Station tauglich oder untauglich befunden, verweigert oder conditionell gestattet werden. Dieß ist keine fernab liegende, wie man sagt, bei den Haaren herbeigezogene Erwägung bei den Plangenehmigungen, resp. Genehmigung von Stationsanlagen und Festsetzung von Tracés. Wir sind deßhalb der Ansicht, daß wenn die Bedingung bestimmt ausgesprochen worden wäre, wenn schon die Schlußnahme von 1875 die vier Häuser genau bezeichnet hätte, so wäre die Ausführung des Baues durch die Gesellschaft conform dieser conditionell ausgesprochenen Plangenehmigung, ohne

vorgängige Beschwerde, die factisch ausgesprochene Annahme der Bedingung und eine weitere Erörterung der übrigen Recursgründe überflüssig. Nun ist zwar in jenem Beschluß keineswegs, wie die Reccurrentin in ihrer Beschwerde bemerkt, bei diesem Anlaß nur eine Bemerkung oder ein Vorbehalt ganz unbestimmter Art eingeflochten worden, sondern der Plangenehmigungsbeschluß besagt in einem Dispositiv insoweit ganz concret: „Die bedrohten Strohdächer bei der Station Endfelden sollen mit Ziegeln eingedeckt werden.“ Insoweit kannte die Nationalbahn den rechtlichen Sinn der Plangenehmigung. Eines dieser Häuser, Nr. 32, mit feuerfester Bedachung zu versehen, hatte sie sich auch, dem Beschluß vorgängig, bereit erklärt. Aus dem Ausdruck „die bedrohten Häuser“ mußte ihr klar sein, daß es sich um eine Mehrzahl, nicht nur um ein einziges Haus handelte. Die vorausgegangenen Begehren der Regierung von Aargau, welche der Nationalbahn, wie aus der Botschaft des Bundesraths zu schließen ist, mitgetheilt worden waren, mußten ihr den Sinn des Vorbehalts noch mehr aufklären. Und wenn man also auch nur hierauf abstellen würde, so wäre das Unrecht, das damit der Nationalbahn angethan würde, so groß nicht. Aber in jener Schlußnahme von 1875 ist doch immerhin nicht bestimmt genug gesprochen worden. „Bedrohte Häuser“ war noch nicht bestimmt genug. Die geforderte Entfernung von der Bahnaxe, die ganz klare Bezeichnung der einzelnen zu bedachenden Häuser, ihre bestimmte Zahl und individuelle Bezeichnung hat noch gemangelt. Diese etwelche Unbestimmtheit, sowie der Mangel von Fristansetzungen und das mangelnde Dringen auf bestimmte Erfüllung, Vollziehung der Bedingung, gleichzeitig mit Ausführung des übrigen Bauplans, hat es der Nationalbahn ermöglicht, diesen Vorbehalt während der ganzen Ausführungszeit bei Seite zu setzen und zu ignoriren. Die Hauptschuld hiebei trägt die mangelnde Bestimmtheit des Vorbehalts. Erst später wurden auf wiederholte Beschwerden von Aargau (die Regierung erklärt, daß die Assecuranzen diesen Hauseigenthümern das Mobilien nicht mehr versichern wollen, und daß sie sich vor allen Folgen verwahren) die 15 Meter Entfernung der Häuser von der Bahnaxe festgesetzt, und die 4 einzelnen Häuser, die zu bedachen sind, genau und individuell bezeichnet. Also erst die nunmehr rekurrierte, um 2 Jahre jüngere Schlußnahme des Bundesrathes vom 7. Dezember 1877 hat dieser etwelchen Unsicherheit ein Ende gemacht und die der Nationalbahn überbundene Bedachungspflicht endlich ganz bestimmt normirt. Aus diesem Grunde ist die Commission der Ansicht, daß auch die dritte Frage zu untersuchen ist, ob der Bundesrath auch jetzt noch den rekurrierten Beschluß zu fassen kompetent war.

Ad c. Der Bundesrath stellt seine Kompetenz zu der angefochtenen Entscheidung wesentlich auf den Schluß des Art. 16 des Eisenbahngesetzes. Die Rekurrentin behauptet dagegen, jener Schlußsatz habe eine viel engere Bedeutung, gehe auf bauliche Vorkehrungen bestimmter Art, Barrieren, Stangen u. s. w., die die Sicherheit des Verkehrs für Menschen und Vieh gegenüber den Bahnen garantiren sollen, keineswegs auf derartige Dinge, deren zeitigen Bestand nur der Mangel einer guten allgemeinen Feuerpolizei im Aargau erklären könne und verschulde. Diese Frage könne nur der richterlichen Entscheidung unterstellt werden. Der Rekurs sei also aus diesem Grunde aufrecht zu stellen. Eventuell verlangt die Rekurrentin, daß einer Schlußnahme speziell gegen die Nationalbahn vorgängig erst eine allgemeine Verordnung vom Bundesrath aufzustellen sei. In Prüfung dieser Einreden gegen die Kompetenz des Bundesrathes ist vorab der Art. 16 des Eisenbahngesetzes in's Auge zu fassen.

Zwar könnte man mit Recht die Prüfung dieses Standpunktes abermals ablehnen, indem darauf hingewiesen würde, daß die Plangenehmigung das Recht gab, die Beseitigung von Strohdächern zu verlangen, daß dieß auch bei jenem Anlaß wirklich geschehen sei, und wenn auch nicht bestimmt genug, der zweite Beschluß doch nur eine ergänzende Präzisierung des ersten sei und also immerhin unter jener Kategorie gerechtfertigt erscheine. Der dritte Standpunkt ist aber für die ganze Stellung und die Rechte und Pflichten des Staats gegenüber den Bahnen zu wichtig, um ihn vor den Räthen aus prozessualischer Convenienz unerörtert zu lassen.

Der § 16 des Eisenbahngesetzes vom Christmonat 1872 lautet:

Art. 16. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle Vorkehrungen zu treffen, damit der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine diese Sicherheit hinlänglich gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. „Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.“

Der Schlußsatz, indem er sich mit dem Ausdruck „Ueberhaupt hat sie“ u. s. w. aus dem Gebiete der vorher bezeichneten Specialität

erhebt, gibt dem Bundesrath ein allgemeines Recht, die Forderungen der Sicherheitspolizei den Bahnen gegenüber, und zwar jeder Zeit, kategorisch geltend zu machen. Diese Competenz ist auch nöthig. Man kann doch nicht den Ausgang von langjährigen Prozessen abwarten, bis der öffentlichen Sicherheit Genüge geleistet ist. Die Existenz einer Anzahl Strohdächer in Mitte eines Dorfes in aller-nächster Nähe einer Bahn wird durch dieses Hinzutreten des Bahnbetriebs, des Funkenwurfs der Lokomotive, doch in der That ein Gegenstand, dem die oberste Executivbehörde gerade auch in ihrer Eigenschaft als Aufsichtsbehörde über die Bahnen Aufmerksamkeit zu schenken hat. Wenn im Kanton Aargau die Gesetze den Strohdächern nicht, auch ohne Locomotive und Funkenwurf, längst den Tod gebracht haben, wenn dort der Staat im Wege der Prämien-gewährung unter gewöhnlichen Verhältnissen dem Uebelstand ein allmähliges Verschwinden bereiten zu können glaubt, so ist damit nicht gesagt, daß das Hinzutreten des Bahnbetriebs und die dadurch bedingte ungemein erhöhte Gefährlichkeit dem Bundesrath, in seiner Stellung gegenüber den Eisenbahnen, nicht erhöhtes Recht, ja bestimmte Pflicht der Beseitigung überbinde. Daß gerade dieses spezielle Verhältniß ungezwungen unter den Art. 16 Schlußsatz fällt, beweist auch die herrschende Praxis anderer Länder. Oesterreich befiehlt alle derartigen Dächer innerhalb 30 Klaftern von der Bahn-axe zu entfernen, Preußen bestimmt 10 Ruthen Länge, Frankreich und Belgien 20 Meter. Auch einzelne Kantone der Schweiz haben gesetzliche Bestimmungen aufgestellt, so Waadt 120, Freiburg 100 Fuß. Die allerengste Grenze sind gerade 15 Meter, das Maß, das der Bundesrath hier anwenden will (vide Botschaft des Bundesraths). Diese geringe Entfernung von 15 Metern ist in der That eine so günstige Auffassung für die Bahnen, daß sich ernste Zweifel erheben, ob damit das für die öffentliche Sicherheit Nöthige gethan ist. Dieser erste Beschluß wird und muß allerdings auch andern Bahnen gegenüber seine Folgen haben. Der Bundesrath wird die Consequenzen nicht ablehnen können noch wollen. Eine allgemeine Verordnung wird in nicht ferner Zeit die Folge sein. Allein der Schluß der Recurrentin, daß diese Verordnung erst zu machen sei und inzwischen spezielle und sofortige Entscheidung in vorkommenden grellen Fällen zu unterbleiben habe, der gefährdende Zustand zu belassen sei, kann hieraus nicht gezogen werden. Es ist vielmehr festzuhalten, daß auch, ohne eine solche Verordnung in einzelnen Fällen vorzugehen, Recht und Competenz besteht.

Einrede der gerichtlichen Abwandlung.

Die Entfernung dieser Strohdächer, resp. der Umbau derselben, hätte allerdings vor aller Plangenehmigung und vor dem

Beginn des gefährdenden Betriebs der Bahn im Wege des gerichtlichen Expropriationsverfahrens bewirkt werden können. Es besteht wohl kein Zweifel, daß der Bundesrath, dem bei Streitigkeiten hierüber (Art. 25 des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850) ausschließlich die Entscheidung zusteht, wenn die Eigenthümer der Häuser oder die Bahn diese Frage aufgeworfen hätten, entschieden haben würde, „daß die Expropriation begründet sei und stattzufinden habe“. Allein der Bundesrath kam nicht in die Lage, diese Entscheidung fällen zu können. Die Einzigen, die den Streit in dieser Form beim Bundesrath anbinden konnten, unterließen es. Die Bahn fand es nicht in ihrem Interesse, sich Expropriationspflichten entgegenzuwerfen, die Eigenthümer der Häuser blieben in stillschweigender und zuwartender Stellung. Sie dachten wohl, daß der Richter nicht alle Kosten der Bahn aufladen, sondern auch die Verbesserung und den Mehrwerth ihrer Häuser in billige Würdigung ziehen möchte. Daß es nicht in dieser Form geschah, kann freilich die Anwendung des staatlichen Rechts der speziellen Sicherheitspolizei gegenüber den Eisenbahnen nicht ausschließen (Art. 16 d. E.-Ges.), aber es schiene uns hart und unbillig, wenn der Bahn, die nun in dieser andern Form verurtheilt wird und verurtheilt werden muß (denn der Staat muß sich an sie halten), nunmehr der privatrechtliche Rückgriff verloren ginge. Es ist ja nur eine andere Form und ein anderer Weg, der zu dieser gerechten Mitbetheiligung der bereicherten Privaten führt. Die Form aber darf das materielle Recht nicht crdrücken. Aus diesem Grunde will die Commission ausdrücklich im Dispositiv 2 sagen, daß diese frühern Entscheidungen dem Rückgriffsrecht nicht präjudiziren.

Auf Grund dieser Erörterung stellt Ihnen die Comission nachfolgenden Antrag:

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der Beschwerden der Direktion der Nationalbahn an das Eisenbahndepartement und den Bundesrath vom 21. April und an die Bundesversammlung vom 21. November 1877 und der Vernehmlassung des Bundesrathes vom 7. Dezember 1877,

b e s c h l i e ß t:

1. Der Rekurs gegen obenerwähnte Schlußnahme des Bundesrathes vom 7. September 1877 ist als unbegründet abgewiesen.

2. Diese Abweisung ist allfälligen Rückgriffsrechten der Nationalbahn gegen Dritte unpräjudizirlich erklärt.

3. Mittheilung an den Bundesrath zur Kenntnissgabe an die Rekurrentin und zur Vollziehung.

Bern, den 18. Dezember 1877.

Namens der Commission des Ständerathes,

Der Berichterstatter:

Kappeler.



Bundesgesetz

betreffend

die Freizügigkeit des Medizinalpersonals in der schweizerischen Eidgenossenschaft.

(Vom 19. Christmonat 1877.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Ausführung des Artikels 33, zweites Lemma der
Bundesverfassung;
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom
18. Mai 1877,
beschließt:

Art. 1. Zur freien Ausübung ihres Berufes im Gebiete
der ganzen Eidgenossenschaft sind befugt:

- a. diejenigen Aerzte, Apotheker und Thierärzte, welche
nach Maßgabe dieses Gesetzes ein eidgenössisches
Diplom erworben haben;
- b. diejenigen Personen der genannten Berufsarten, welche
vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes
ein Diplom des Konkordats vom 2. August 1867 oder
auf eine kantonale Prüfung hin ein Patent erworben

**Bericht der ständeräthlichen Eisenbahncommission über die Rekursbeschwerde der
Direction der Nationalbahn gegen den Beschluss des Bundesraths vom 7. September 1875,
betreffend Beseitigung von Strohdächern in der Nähe der Bahn, resp. Erstellung feuerf...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.12.1877
Date	
Data	
Seite	811-819
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 805

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.