Dritter Abschnitt. — Troisième section.

Kantonsverfassungen. Constitutions cantonales.

Eingriffe in garantierte Rechte.

Atteintes portées à des droits garantis.

12. Urteil vom 13. Februar 1896 in Sachen Freudiger.

A. In Niederbipp führt von der bernischen Staatsstrasse Marwangen-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.-E.-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 diesbezüglich 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.-E.-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 Bundes Sache erkläre, sowie das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 und speziell Art. 12 desselben in Verbindung mit dem Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten. 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, zc., nicht zu; die Eisenbahnen seien einzig verpflichtet, gegen Entgelt Transporte zu besorgen. Es werde diesbezüglich auf einen Entscheid des Bundesrates i. S. der N.-D.-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 E.-G.-B.; U. Slg. der bundesgerichtl. Entsch. XX, 324). Insbesondere habe die E.-G.-B. dem Rekurrenten ausdrücklich das Recht eingeräumt, bis an die Märche 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.-B. 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 Vorschriften 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 unterstellt wollen. Dafür werde auch auf Satzung 335 bern. E.-G.-B. verwiesen, wonach jene Sachen öffentlich seien, deren Gebrauch Jedermann erlaubt sei. Daß dieses Requisite bei der fraglichen Zufahrtsstraße zutrefte, 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 recurriert. In seinem Rekurse beanstandet er nun keineswegs die Kompetenz des Regierungsrates zum Entscheide über das Baugesuch; übrigenfalls war er selbst mit genanntem Gesuche an den Regierungsrat gelangt und hatte damit dessen Kompetenz anerkannt. Da-

gegen beschwert sich Rekurrent darüber, daß der Regierungsrat das Baugesuch nach dem bernischen Straßenpolizeigesetz beurteilt habe; da 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.-B. 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 ist übrigens laut Art. 189 al. 2 D.-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 R.-B.). 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, bezw. durch positives Gesetz die im allgemeinen Interesse erforderlichen Beschränkungen des Eigentums aufzustellen; vielmehr sind solche Beschränkungen, sei es aus öffentlichen Rücksichten (Bau-, Feuer- und Straßenordnung), 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 Regierungsrat, daß die betreffende Straße, obwohl im Privateigentum stehend, dem öffentlichen Verkehr diene und insofern genanntem Gesetze unterstehe. Übrigens ist dies eine bloße Frage des kantonalen Gesetzesrechts. Das Bundesgericht könnte darauf nur eintreten, wenn willkürliche oder offenbar unrichtige Gesetzesanwendung und somit Verletzung von Art. 4 B.-V. dargetan wäre. Nun hat aber Rekurrent den Art. 4 cit. gar nicht ange-rufen und ist in der Tat eine Verletzung desselben nicht ersichtlich.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Der Rekurs wird abgewiesen.

S. auch Nr. 1, Urteil vom 22. Januar 1896
in Sachen Jann und Konsorten.

Vierter Abschnitt. — Quatrième section.

Staatsverträge der Schweiz mit dem Ausland.

Traité de la Suisse avec l'étranger.

Staatsverträge über civilrechtliche Verhältnisse.

Rapports de droit civil.

Vertrag mit Frankreich vom 15. Juni 1869.

Traité avec la France du 15 juin 1869.

13. Sentenza del 13 febbraio 1896 nella causa Cattaneo.

A. Nel testamento di Giovanni Cattaneo, di Carona, Cantone Ticino, morto ad Oran il 17 giugno 1891, la ricorrente Carolina Cattaneo fu istituita usufruttuaria generale e la nipote del defunto, Teresa Cattaneo, maritata Triulzi, erede universale della sostanza del defunto. Il 13 ottobre 1891 la signora Teresa Triulzi valendosi della dichiarazione fatta dalla vedova Cattaneo al momento dell'erezione dell'inventario che al decesso del di lei marito esisteva una somma di fr. 55 888 05 in danaro contante, convenne la ricorrente davanti il tribunale di prima istanza di Oran per obbligarla a depositare alla cassa dei depositi di Oran, come dipendente dalla successione del fu Giovanni Cattaneo, la somma di fr. 52 894 05, chiedendo che il deposito fosse fatto a nome personale della convenuta, perciò che riguardava l'usufrutto, ed a nome dell'attrice, per quello che riguardava la