

amt sei bisher durch die Kirchenordnung, nicht durch die Verfassung ausgeschlossen gewesen, so ist es nunmehr Sache der staatlichen Gesetzgebung, die Wählbarkeit einzuführen. Dabei stünde wohl nichts entgegen, dass das Gesetz die Kompetenz dazu den kirchlichen Behörden delegieren würde. Es bedürfte dazu aber einer besonderen neuen gesetzlichen Vorschrift. Das Kirchengesetz, das in § 54 die Wählbarkeitsbedingungen der Pfarrer der Kirchenordnung zuweist, ist zu einer Zeit entstanden, da von einer Zulassung der Frauen zum Pfarramt, die wenigstens für schweizerische Verhältnisse eine durchaus neue Tendenz darstellt, noch keine Rede war. Selbst wenn man daher die darin enthaltene Ermächtigung nicht nur auf die berufliche Befähigung, sondern auch auf die sonstigen Voraussetzungen der Wählbarkeit bezieht, so kann sie doch nicht auf die Frage der Zulassung der Frauen erstreckt werden, an die man damals nicht dachte und für die eine solche Ermächtigung gewiss nicht erteilt worden wäre. Von dieser Auffassung sind denn auch, wie aus Fakt. III oben hervorgeht, bisher alle Teile, bis zum streitigen Beschlusse vom 2. März 1921 auch die Kirchensynode ausgegangen.

6. — Wenn die Rekurrenten demgegenüber auf die abweichende Behandlung der Lehrerinnen verweisen, so ist einmal festzustellen, dass hier die Rechtslage von vorneherein insofern eine andere war, als schon vor der Verfassung von 1869 die Verwendung weiblicher Lehrkräfte wenigstens in der Stadt Zürich üblich und für das Gebiet dieser durch das Unterrichtsgesetz von 1860 ausdrücklich gebilligt worden war. Es liess sich daher die Ausdehnung der Zulassung auch auf den übrigen Kanton schon mit dem Gebote der Rechtsgleichheit rechtfertigen, da für eine verschiedene Lösung der Frage in Bezug auf die Stadt und die übrigen Gemeinden des Kantons in der Tat innere Gründe nicht ersichtlich sind. Wollte man aber dieser Argumen-

tation nicht beistimmen, so wäre zu sagen, dass man in dieser Beziehung, da die Gründe, welche dafür sprechen, das Pfarramt zu den Aemtern im Sinne der Art. 16 bis 18 KV zu rechnen, an sich in gleichem, wenn nicht in verstärktem Masse für das Lehramt zutreffen, vor einem anormalen, formell mit der Verfassung nicht übereinstimmenden Zustande steht. Aus einem solchen kann aber ein Anspruch darauf, dass die gleiche Entbindung von den verfassungsrechtlichen Beschränkungen und Erfordernissen auch noch für weitere öffentliche Stellen gewährt werde, nicht hergeleitet werden. Art. 4 BV gibt dem Bürger nur ein Recht auf gleiche Behandlung gemäss und nicht entgegen dem Gesetz.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Beschwerde wird abgewiesen.

VI. INTERKANTONALER VERKEHR MIT MOTORFAHRZEUGEN UND FAHRRÄDERN

CIRCULATION INTERCANTONALE DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES

62. Urteil vom 17. Dezember 1921 i. S. Luzern gegen Aargau.

Art. 20 Konkordat betr. den Verkehr mit Motorfahrzeugen vom 7. April 1914, 46 Abs. 2 BV. Zuständig zur Ausstellung der Verkehrsbewilligung für ein Motorfahrzeug und damit zunächst auch zu dessen Besteuerung ist der Kanton des ordentlichen Standortes des Fahrzeuges und nicht des Wohnsitzes des Eigentümers.

A. — Die Aktiengesellschaft Ziegelwerke Horw-Gettnau-Muri mit Sitz in Horw und Fabriken in Gettnau und Muri wurde anfangs 1921 vom Bezirksamt Muri

aufgefordert, pro 1921 die interkantonale Verkehrsbewilligung im Sinne von Art. 7, 8, 20 des Automobilkonkordates vom 7. April 1914 für einen im Zweigbetriebe Muri verwendeten Motorlastwagen dort zu lösen, weigerte sich aber mit Briefen vom 6. und 20. Januar 1921 dies zu tun, indem sie den Standpunkt einnahm, dass zuständig zur Ausstellung ihres Erachtens der Kanton des Firmasitzes, also Luzern sei, wo sie die Bewilligung denn auch schon eingeholt habe, und beifügte: der Wagen werde übrigens nur vorübergehend in Muri beschäftigt, seit der Zerstörung der Horwer Fabrik durch Brand (im August 1920) allerdings etwas mehr als in Horw; «sobald diese Fabrik wieder aufgebaut ist, wird er sich aber zum grössten Teile hier befinden und auch schon während der Bauzeit.» Auf Weisung der aargauischen Polizeidirektion hielt das Bezirksamt Muri am 20. Mai 1921 die Firma nochmals an, unverzüglich die Fahrbewilligung im Kanton Aargau zu lösen und die bezüglichen Taxen zu bezahlen, und verbot ihr bis dahin die Verwendung des Wagens im Bezirk. Die Aktiengesellschaft Ziegelwerke Horw-Gettnau-Muri rekurierte dagegen an den aargauischen Regierungsrat, wobei sie in tatsächlicher Beziehung im Wesentlichen übereinstimmend mit ihren früheren Erklärungen bemerkte: das streitige Auto sei im April 1920 für Horw angeschafft, dann vom August 1920 an «zeitweise» in Muri, «vorübergehend» aber auch wieder in Horw verwendet worden. Auch jetzt werde es noch immer in beiden Geschäften beschäftigt, da die Fabrik in Horw erst im Wiederaufbau begriffen sei und darin noch nicht fabriziert werde, allerdings etwas mehr in Muri. Nach Inbetriebsetzung von Horw, etwa im Juli werde aber das Gegenteil der Fall sein.

Der Regierungsrat wies durch Entscheid vom 26. Juli 1921 den Rekurs ab mit der Begründung: «Das Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und

Fahrrädern vom 7. April 1914 spricht sich über die Lösung interkantonaler Differenzen bei der Frage des Steuer- resp. Gebührendomizils der Motorfahrzeuge nicht aus. Es verpflichtet einfach die Besitzer der Motorfahrzeuge zur Einholung einer Verkehrsbewilligung «bei der zuständigen kantonalen Behörde», ohne sich darüber zu äussern, ob derjenige Kanton zur Ausstellung der Bewilligung befugt ist, in dem der Autobesitzer seinen Wohnsitz hat, oder aber derjenige, in dem das Automobil tatsächlich untergebracht und benutzt wird. Zweifellos muss auf das letztere Moment abgestellt werden. Die Automobilgebühren sind in erster Linie ein Entgelt für die überaus starke Inanspruchnahme der Strassen durch die Automobile, speziell durch die Lastautomobile. Es wäre nicht verständlich, wenn die Gebühren in einem Kanton bezogen werden könnten, wo das Automobil nur gelegentlich verwendet wird. Die revidierte Verordnung vom 3. Dezember 1920 zum Automobilkonkordat bestimmt daher auch, dass im Kanton Aargau domizilierte Motorfahrzeuge hier taxpflichtig seien, wobei unter Domizil der Ort, wo das Automobil stationiert ist, verstanden werden muss, sonst hätte die Verordnung vom Domizil des Eigentümers des Motorwagens und nicht vom Domizil des Wagens gesprochen. Da die Beschwerdeführerin nicht ernsthaft bestreiten kann, dass ihr Motorlastwagen vorwiegend im Kanton Aargau verwendet wird, wenigstens bis zur Wiederinbetriebsetzung der Ziegelwerke in Horw, so rechtfertigt sich die Besteuerung ihres Automobils im Kanton Aargau auch nach der bundesgerichtlichen Doppelbesteuerungspraxis, wonach nicht das Rechtsdomizil einer Firma zugleich auch Steuerdomizil ist, sondern dieses da liegt, wo Vermögen und Erwerb vorhanden sind. Auf Grund dieser Erwägungen muss die Beschwerde abgewiesen werden, umso mehr, als die Beschwerdeführerin die luzernische Verkehrsbewilligung offensichtlich nur einholte, weil die luzer-

nischen Gebühren etwas niedriger sind, als diejenigen im Kanton Aargau. Die Beschwerdeführerin wurde nämlich sofort mit Jahresbeginn durch das Bezirksamt Muri aufgefordert, im Aargau die Verkehrsbewilligung für ihr Lastautomobil zu lösen. Sie antwortete unterm 6. Januar 1921, sie habe eine solche bereits im Kanton Luzern gelöst. Laut Mitteilung der luzernischen Automobilkontrolle wurde die dortige Bewilligung aber erst am 10. Januar eingeholt. Die Mitteilung vom 6. Januar war daher unrichtig. Offenbar sollte nur Zeit gewonnen werden zur Einholung der billigeren luzernischen Verkehrsbewilligung. Es wird Sache der Beschwerdeführerin sein, sich mit dem Kanton Luzern über die dort zu Unrecht bezahlten Gebühren auseinanderzusetzen.»

Eine Ausfertigung des Entscheides wurde auch dem luzernischen Polizeidepartement, das bei der aargauischen Polizeidirektion zu Gunsten der Firma interveniert hatte, zugestellt.

B. — Durch Eingabe vom 29. September 1921 hat darauf der Regierungsrat von Luzern gegen denselben beim Bundesgericht unter Berufung auf Art. 175 OG Beschwerde geführt mit dem Antrage auf Aufhebung. Es wird zunächst zur Erstellung der Legitimation auf das Interesse verwiesen, das Luzern wegen des Gebührenbezuges an der Lösung der Frage habe, und sodann ausgeführt, die betroffene Firma besitze mehrere Motorlastwagen, die abwechslungsweise nach Bedarf u. a. auch in Muri verwendet würden. Der betreffende Wagen bleibe dort oft längere und kürzere Zeit stationiert und müsse von dort aus die nötigen Fuhren besorgen. Disponiert werde über alle Wagen vom Gesellschaftsitz Horw aus. Hier, im Kanton Luzern, seien deshalb bis jetzt auch die Verkehrsbewilligungen eingeholt worden und seien sie von Rechtswegen zu lösen, da für die Zuständigkeit zur Ausstellung derselben « nach dem Konkordate grundsätzlich das Domizil des Besitzers

des Fahrzeuges massgebend sei ». Die im angefochtenen Entscheide angerufene Verordnung des aargauischen Grossen Rates vermöge hieran nichts zu ändern, da sie dem Konkordate widerspreche. Es könnte sich höchstens fragen, ob ein « solches Domizil » im vorliegenden Falle im Kanton Aargau « teilweise anzunehmen wäre », im Sinne des bundesgerichtlichen Entscheides in Sachen Guillermin gegen Waadt und Genf vom 18. Februar 1918 (AS 44 I S. 11 ff.). Auch dies sei indessen nicht der Fall. Voraussetzung dafür wäre mindestens, dass der betreffende Wagen zu Beginn jedes Quartals im Aargau stationiert gewesen wäre. Dass letzteres zutrefte, werde aber von den aargauischen Behörden weder behauptet noch nachgewiesen. Die Wagen wechselten im Gegenteil fortgesetzt ihren Standort und würden jeweilen dort gebraucht, wo sich dafür ein Bedürfnis einstelle.

C. — Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat auf Abweisung der Beschwerde angetragen und sich in rechtlicher Hinsicht ebenfalls auf das Urteil in Sachen Guillermin gegen Waadt und Genf berufen, das dazu führen müsse, die Berechtigung zur Ausstellung der Verkehrsbewilligung im vorliegenden Falle dem Kanton Aargau zuzusprechen. Die Angaben der Beschwerde über die tatsächlichen Verhältnisse seien unrichtig und stünden mit den eigenen Erklärungen der Fahrzeugbesitzerin im kantonalen Verfahren im Widerspruch. Die dem angefochtenen Entscheid in dieser Beziehung zu Grunde liegenden Annahmen seien übrigens nachträglich noch durch die amtliche Einvernahme des Werkführers der Ziegelwerke in Muri, Gautschi vor Bezirksamt bestätigt worden.

Die betreffende Zeugenaussage vom 17. Oktober 1921 lautet: « Der Lastwagen der Ziegelfabrik Muri wurde nach dem Brande der Ziegelfabrik in Horw nach Muri stationiert. Damals nur provisorisch. Der Wagen blieb aber seither stets in Muri stationiert. Es wurde

hier eine Autogarage erstellt und wird der Wagen hauptsächlich zum Transport von Ziegeln und Backsteinmaterialien an die Abnehmer in hiesiger Gegend verwendet, ebenso zur Herbeischaffung von Lehm aus der Grube in Anglikon bei Wohlen. Der Chauffeur hat im Hotel Adler ein ständiges Zimmer zur Verfügung. Von einer vorübergehenden Stationierung des Lastwagens in Muri kann also nicht gesprochen werden, denn der betreffende Lastwagen ist stets in Muri stationiert und steht hier fast ausschliesslich der Filiale, d. h. der Ziegelfabrik in Muri zur Verfügung.»

Das Bundesgericht zieht in Erwägung :

1. — In Frage steht, welcher von mehreren Kantonen zur Ausübung gewisser hoheitlicher Befugnisse gegenüber einem bestimmten Rechtssubjekte befugt sei, also eine staatsrechtliche Streitigkeit zwischen Kantonen, deren Entscheidung nach Art. 175 Ziff. 2 OG in die Kompetenz des Bundesgerichts fällt.

2. — Art. 7 und 8 des Konkordates betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914, dem sowohl Aargau als Luzern beigetreten sind, verlangen für die Zulassung eines Motorwagens zum öffentlichen Verkehr die Einholung einer Verkehrsbewilligung, die jeweilen für das laufende Kalenderjahr erteilt wird und jährlich zu erneuern ist. Und Art. 20 lautet :

«Für Motorwagen und Motorfahrräder kann der die Verkehrsbewilligung ausstellende Kanton alljährlich eine Steuer beziehen.

» Ueberdies hat er das Recht behufs Deckung der Kosten für die Prüfung der Führer und Wagen, für Schilder, für Ausstellung der Bewilligungen und für sonstige Leistungen Gebühren zu erheben.»

Es wird darin also an die Befugnis zur Ausstellung der Bewilligung die weitere zur Erhebung gewisser Abgaben vom Wageneigentümer geknüpft, ein Kri-

terium für die örtliche Zuständigkeit zur Erteilung der Bewilligung selbst dagegen nicht aufgestellt. Insbesondere findet sich eine Bestimmung, welche dafür den Wohnsitz des Fahrzeugeigentümers als massgebend erklären würde, weder in Art. 20 noch sonstwo im Konkordate. Die Frage muss demnach im Wege der Auslegung gelöst werden.

Sie ist grundsätzlich im Sinne der von Aargau vertretenen Rechtsauffassung zu entscheiden. Dafür spricht nicht nur die Eigenschaft der sog. Automobilsteuer als einer reinen, auf die sonstigen allgemeinen Vermögens- und Einkommensverhältnisse des Besteuernten keine Rücksicht nehmenden Objektssteuer, die es nahelegt, auch für die Frage der Steuerhoheit eher auf die territorialen Beziehungen des Steuerobjektes als auf diejenigen des Trägers der Steuerpflicht abzustellen, sondern auch die Natur der Verkehrsbewilligung selbst als einer polizeilichen Erlaubnis zur Benützung der öffentlichen Strassen mit einem bestimmten Verkehrsmittel, die es rechtfertigt, die Kompetenz zur Erteilung in erster Linie dem Kanton zuzusprechen, wo das Fahrzeug seinen regelmässigen Standort hat und dessen Strassen es infolgedessen vorab und notwendiger Weise für seine Fahrten benützen muss. In diesem Sinne hat denn auch das Bundesgericht bereits in dem von beiden Parteien angeführten Rekursstreite Guillermin entschieden, wo das Konkordat, weil ihm nur einer der beteiligten Kantone angehörte, nicht in Betracht kam, und die Steuerhoheit dem Kanton des ordentlichen Standortes des Wagens zuerkannt, unter Vorbehalt einer verhältnismässigen Teilung der Steuerberechtigung für den Fall, dass während des Steuerjahres der Standort für längere Zeit, mindestens ein Vierteljahr ununterbrochen anderswohin verlegt wird. Dem Wohnsitz des Eigentümers wurde dabei Bedeutung nur insofern beigemessen, als in der Regel die Vermutung dafür sprechen werde, dass hier auch

der Wagen stationiert sei. Die nämlichen Ueberlegungen, die damals bestimmend waren, müssen, weil der Natur der Sache entsprechend, auch im Anwendungsgebiete des Konkordates zur gleichen grundsätzlichen Lösung führen. Massgebend dafür, welcher Kanton danach als derjenige des Standortes des Fahrzeuges zur Ausstellung der Verkehrsbewilligung und damit zunächst auch zur Besteuerung zuständig ist, müssen notwendigerweise die Verhältnisse in dem Zeitpunkte sein, wo die Bewilligung zu lösen ist. Nach den Akten darf aber ohne Bedenken angenommen werden, dass damals, im Januar 1921 als der dauernde Standort des in Betracht kommenden Wagens Muri und nicht Horw erschien. Es braucht dazu nicht erst auf die nachträglichen Aussagen des Werkführers Gautschi vor Bezirksamt Muri abgestellt zu werden. Denn der Schluss ergibt sich schon aus der Betrachtung, dass nach der Stilllegung der Horwer Fabrik durch Brand im August 1920 von einer einigermaßen regelmässigen Verwendung des Wagens dort von vorneherein nicht die Rede sein konnte, während in Muri für ihn andauernd Verwendung war, in Verbindung mit dem unbestrittenen Umstand, dass nach jenem Brand hier tatsächlich für ihn eine besondere Garage erstellt wurde. Das Zugeständnis, dass es sich so verhalte, liegt überdies trotz der unverkennbar absichtlich gewundenen Ausdrucksweise im Grunde auch in den Erklärungen der Ziegelwerke in ihren Briefen vom 6. und 20. Januar 1921 an das Bezirksamt und in der Beschwerde an den Regierungsrat selbst: durch die hier gemachten Angaben wird ferner ohne weiteres die nachträglich vor Bundesgericht von Luzern gegebene Darstellung widerlegt, als ob man es in Wirklichkeit mit einer Mehrzahl von Wagen zu tun hätte, die abwechselnd nach Bedarf nach Muri disponiert würden.

Welchen Einfluss eine nachträglich im Laufe des Jahres eingetretene Aenderung in jenen Verhältnissen

auf die Ordnung der Steuerberechtigung auszuüben vermöchte, kann dahingestellt bleiben, weil Luzern selbst nicht behauptet, dass eine solche Veränderung hier tatsächlich stattgefunden habe, sondern seine Beschwerde ausschliesslich darauf, dass der besteuerte Wagen überhaupt nie regelmässig in Muri stationiert gewesen sei, und auf die angebliche Berechtigung des Kantons des Domizils des Fahrzeugeigentümers zur Ausstellung der Verkehrsbewilligung, stützt. Es braucht deshalb nicht untersucht zu werden, ob auch in dieser Beziehung die im Urteile Guillermin entwickelten Grundsätze gelten müssten (was unter Umständen die Pflicht des Kantons, der mit der Verkehrsbewilligung die Steuer für das ganze Jahr bezogen hat, zur nachträglichen Rückerstattung eines Teiles nach sich ziehen würde) oder ob nicht — was damals der späteren Prüfung vorbehalten wurde — Art. 20 des Konkordates den Sinn habe, dass der nach dem Tatbestande zur Zeit der Erteilung der Verkehrsbewilligung zur Besteuerung berechnete Kanton es für das ganze Jahr bleibe, eine Vereinbarung, die selbst wenn sie dem Pflichtigen nicht sollte entgegengehalten werden können, doch im Verhältnis der Konkordatskantone unter sich natürlich bindend wäre.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Klage wird abgewiesen und festgestellt, dass die Befugnis zur Ausstellung der Verkehrsbewilligung für das streitige Automobil pro 1921 dem Kanton Aargau zusteht.