

inländischen Kulturen vor einem seit etwa zwei Jahrzehnten in Europa eingeschleppten gefährlichen Obstbaumschädling, die Desinfektion der Pflanzensendungen an der Grenze der Sicherstellung möglicher Schädlingsfreiheit der Importe, Verhinderung weiterer Einschleppung des Schädlings. Desinfektion ist eine Voraussetzung für die Zulassung zur Einfuhr. Nach Art. 12 Abs. 1 Landwirtschaftsgesetz könnte die Einfuhr lebender Pflanzen verboten werden. Die Desinfektion an der Grenze ist eine im Interesse der Importeure angeordnete, weniger einschneidende Massnahme. Wer Pflanzen einführen will, hat sich jener Voraussetzung zu unterziehen. Ihn trifft grundsätzlich auch das Risiko von Verlusten, das mit der Desinfektion, wie sich erwiesen hat, verbunden ist.

Wenn der Bund unter diesen Umständen in Art. 24 des BRB von 1948 eine Ordnung aufgestellt hat, die nach ihrem Wortlaut Verluste mitumfasst, die bei der Desinfektion von Pflanzensendungen bei der Einfuhr entstehen, so kann es sich nur um Beiträge oder Vergütungen im Sinne von Art. 113 lit. c OG handeln, Subventionen, die der Bund den Importeuren in Schadensfällen gewährt, um die Durchführung der zum Schutze der inländischen Kulturen erforderlichen Massnahmen zu erleichtern. Streitigkeiten über die Festsetzung solcher Beiträge und Vergütungen werden im Verwaltungsrechtswege (Art. 124 ff. OG) beurteilt. Das Bundesgericht als Verwaltungsgerichtshof hat sich mit ihnen nicht zu befassen. Die Frage, ob Art. 24 rückwirkend Geltung habe und wie es sich mit entsprechenden Leistungen unter dem BRB vom 30. April 1946 verhalten habe, kann dahingestellt bleiben.

Vgl. auch Nr. 7. — Voir aussi n° 7.

A. STAATSRECHT — DROIT PUBLIC

I. RECHTSGLEICHHEIT

(RECHTSVERWEIGERUNG)

ÉGALITÉ DEVANT LA LOI

(DÉNI DE JUSTICE)

13. Auszug aus dem Urteil vom 14. Mai 1952 i. S. Autavia A.G. gegen Regierungsrat des Kantons Zürich.

1. Der Entscheid der kantonalen Regierung, durch den ein *Fahrzeugausweis* verweigert wird (Art. 15 MFG), kann mit staatsrechtlicher Beschwerde angefochten werden.
2. Die allgemeine Zulassung eines Motorwagens zum Verkehr darf ohne Willkür verweigert werden, wenn der Durchmesser des kleinsten äusseren *Wendekreises* 18 m übersteigt (Art. 7, 17 MFG, Art. 7, 12 Abs. 1 lit. a MFV).
1. La décision par laquelle un gouvernement cantonal refuse de délivrer un *permis de circulation* pour un véhicule automobile (art. 15 LA) peut être attaquée par la voie du recours de droit public.
2. L'autorisation générale de circuler peut être refusée sans arbitraire lorsque le diamètre du plus petit cercle que peuvent décrire les roues extérieures du véhicule dépasse 18 m. (art. 7, 17 LA, art. 12 al. 1 lit. a RA).
1. La decisione con cui un governo cantonale rifiuta il rilascio d'una *licenza di circolazione* per un autoveicolo (art. 15 LA) può essere impugnata mediante un ricorso di diritto pubblico.
2. L'autorizzazione generale di circolare può essere rifiutata senz'arbitrio, quando il diametro del più piccolo cerchio che possono descrivere le ruote esterne dell'autoveicolo eccede 18 m. (art. 7, 17 LA; art. 7, 12 cp. 1, lett. a OLA).

A. — Am 13. April 1951 führte die Autavia A. G. einen fabrikneuen Ford-Lastwagen « Bonus-Built », Typ F. 6, den sie der Salmenbräu-Reinfelden A. G. für deren Zürcher Depot verkauft hatte, dem Strassenverkehrsamt

des Kantons Zürich zur Abnahme vor. Die Prüfung des Fahrzeuges ergab, dass der Durchmesser des kleinsten äusseren Wendekreises links 19,6 m und rechts 18,4 m betrug. Das Strassenverkehrsamt verweigerte zunächst den Fahrzeugausweis, mit der Begründung, nach der Praxis setze die allgemeine Zulassung eines Motorwagens zum Verkehr voraus, dass der Wendekreisdurchmesser 18 m nicht übersteige. Auf Grund dieser Beanstandung wurde der Wagen entsprechend abgeändert, worauf er allgemein zum Verkehr zugelassen wurde.

Eine Beschwerde der Autavia A. G. gegen die ursprüngliche Verweigerung des Fahrzeugausweises wurde abgewiesen, zuletzt vom Regierungsrat des Kantons Zürich durch Entscheid vom 18. Oktober 1951, worin ausgeführt wird: Die Beschwerde sei infolge der schliesslichen Abnahme des Wagens nicht gegenstandslos geworden, da die Beschwerdeführerin weitere Fahrzeuge des in Frage stehenden Modells in den Kanton Zürich verkaufen möchte und daher ein rechtliches Interesse an einem grundsätzlichen Entscheide habe. In der Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr sei der zulässige Wendekreis nicht zahlenmässig festgelegt. Art. 17 Abs. 1 MFG bestimme lediglich, dass das Motorfahrzeug nur in betriebssicherem Zustand verkehren dürfe, und Art. 12 Abs. 1 lit. a MFV schreibe bloss vor, dass der Motorwagen mit einer Lenkvorrichtung versehen sein müsse, die leicht und sicher zu wenden gestatte. Es sei daher Sache der Praxis, in der Frage des Wendekreisdurchmessers eine dieser Ordnung entsprechende Lösung zu finden. Der Kanton Zürich habe in ständiger, jahrelanger Praxis den beanstandeten Standpunkt vertreten, in Übereinstimmung mit einem Beschluss des Ausschusses der kantonalen amtlichen Automobilexperten der Schweiz vom Juli 1947 und mit der Stellungnahme der Motorfahrzeugtypen-Prüfungskommission. Wenn auch jener Expertenbeschluss nicht rechtsverbindlich sei, so hätten doch die meisten Kantone sich daran gehalten. Das eidg. Militärdepartement habe seit

1940, letztmals mit Verfügung vom 6. April 1951 (AS 1951 S. 377), den maximalen Lenkradius für armeetaugliche Lastwagen auf 7500 mm — den maximalen Durchmesser des Wendekreises somit auf 15 m — festgelegt. Wenn auch zuzugeben sei, dass für militärische Zwecke nur Fahrzeuge mit grossem Lenkeinschlag tauglich seien, so gebe doch diese Regelung einen Anhaltspunkt auch für die zivilen Verhältnisse. Auch das zivile Motorfahrzeug müsse verhältnismässig enge Kurven sicher befahren können, ohne den Gegenverkehr zu gefährden. Ein Durchmesser von 18 m sei das Maximum des Zulässigen, wie eingehende Versuche der Motorfahrzeugtypen-Prüfungskommission gezeigt hätten.

B. — Mit staatsrechtlicher Beschwerde ficht die Autavia A. G. den Entscheid des Regierungsrates wegen Verletzung des Art. 4 BV (Willkür) an.

Sie macht geltend, die von der Ford Motor Company hergestellten Nutzfahrzeuge seien in jeder Hinsicht betriebssicher und dem neuesten Stande der Technik angepasst; das treffe insbesondere für die Lenkvorrichtungen zu.

Zu Unrecht berufe sich der Regierungsrat auf eine ständige, jahrelange Praxis. In Wirklichkeit hätten die Zürcher Experten erst seit dem 1. Januar 1951 Lastwagen mit einem Wendekreisdurchmesser von mehr als 18 m vom Verkehr ausgeschlossen. Die Expertenkommission der Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen habe erst in ihrer Sitzung vom 18. Dezember 1950 beschlossen, « dass ab 1. Januar 1951 keine von da an neu importierten Motorfahrzeuge mit mehr als 18 m Wendekreisdurchmesser immatrikuliert werden sollten »...

Nach Art. 7 Abs. 3 MFG könne nur der Bundesrat Vorschriften über die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge sowie über Art und Umfang ihrer Prüfung erlassen. Darauf beruhe Art. 12 Abs. 1 lit. a MFV. Von einer näheren Umschreibung der Anforderungen an die Lenkvorrichtung habe der Bundesrat abgesehen, offenbar absichtlich,

um der Entwicklung der Technik und des Strassenbaus Rechnung tragen zu können. Der Regierungsrat anerkenne selbst, dass ein Expertenbeschluss keine Rechtskraft besitze. Daraus folge aber, « dass niemand zur Einhaltung einer diesbezüglichen Verpflichtung gezwungen werden kann, die nicht offiziell vom Bundesrat sanktioniert worden ist. » Insbesondere könne der Kanton dem Bürger keine Verpflichtungen aufrötigen, die dieser gar nicht habe kennen können. Der in Frage stehende Beschluss der Expertenkommission sei nicht einmal den zuständigen Fachkreisen bekannt gegeben worden. Wohl sei im Hinblick auf eine allfällige Revision des MFG und der MFV eine (gesetzliche) Beschränkung des Wendekreises vorgeschlagen worden ; sie sei aber gerade von Verkehrsleuten abgelehnt worden.

Es sei nicht zulässig, die für Armeefahrzeuge geltende Regelung heranzuziehen. Für diese Fahrzeuge seien klare Verfügungen getroffen worden, während entsprechende Erlasse für Zivilfahrzeuge fehlten. Übrigens seien für die Armee in den letzten Jahren reihenweise Motorwagen — z. B. dreiachsige G.M.C. — angeschafft worden, bei denen der Wendekreisdurchmesser erheblich mehr als 18 m betrage.

C. — Der Regierungsrat beantragt Abweisung der Beschwerde.

D. — Zwischen Bundesrat und Bundesgericht hat ein Meinungsaustausch über die Frage der Zuständigkeit zur Beurteilung der Beschwerde stattgefunden. Das Bundesgericht hat sich der Auffassung des Bundesrates angeschlossen und die Beurteilung übernommen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung :

1. — Der Entscheid der kantonalen Regierung, durch welchen ein (Führer- oder Fahrzeug-) Ausweis für den Motorfahrzeugverkehr verweigert wird, ist nach Art. 15 Abs. 2 MFG endgültig. Er kann — im Gegensatz zum Entscheid, durch welchen ein Ausweis entzogen wird

(Abs. 3 daselbst) — nicht an das eidg. Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden. Auch die Weiterziehung an den Bundesrat ist ausgeschlossen (vgl. Art. 125 Abs. 1 lit. b, Art. 126 lit. b OG). Dagegen kann der den Ausweis verweigernde Entscheid der kantonalen Regierung beim Bundesgericht mit staatsrechtlicher Beschwerde wegen Verletzung verfassungsmässiger Rechte angefochten werden (Art. 84 OG). Das Bundesgericht hat dies für die Verweigerung des Führerausweises in ständiger Rechtsprechung anerkannt (BGE 73 I 362 Erw. 1). Es besteht kein Grund, hinsichtlich der Verweigerung des Fahrzeugausweises anders zu entscheiden.

2. — Die ursprüngliche Streitigkeit über die Abnahme des von der Beschwerdeführerin an die Salmenbräu-Rheinfeldern A. G. verkauften Lastwagens ist gegenstandslos geworden, da dieser Wagen in der Folge abgeändert und daraufhin zum Verkehr allgemein zugelassen worden ist. Indessen hat der Regierungsrat mit Rücksicht darauf, dass die Beschwerdeführerin weitere Fahrzeuge des gleichen Typs in den Kanton Zürich verkaufen möchte, einen grundsätzlichen Entscheid gefällt. Die Beschwerdeführerin hat ein aktuelles Interesse daran, dass die Verfassungsmässigkeit dieses Entscheides, gegen den sich die staatsrechtliche Beschwerde richtet, geprüft werde. Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

5. — Ob die beanstandete neue Praxis erst seit dem 1. Januar 1951 bestehe oder schon auf das Jahr 1947 zurückgehe, ist unerheblich. Es kann einer Behörde, namentlich wenn es um die Sicherung des öffentlichen Verkehrs geht, nicht verwehrt sein, im Bereiche ihrer Zuständigkeit neuen oder veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen, Erfahrungen auszuwerten, die bisherige Praxis zu überprüfen und sie gegebenenfalls, neuer oder besserer Erkenntnis folgend, zu ändern. Dass die Änderung hier, weil dem Grundsatz der Rechtssicherheit (vgl. BGE 49 I 300 ; 56 I 442) in unhaltbarer Weise zuwiderlaufend, willkürlich sei, macht die Beschwerdeführerin nicht gel-

tend. Sie bemängelt im wesentlichen lediglich, dass die neue Praxis der gesetzlichen Grundlage entbehre, durch die Vorschriften der eidg. Gesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr nicht gedeckt sei.

6. — Es ist unbestritten, dass die von der Ford Motor Company hergestellten Motorfahrzeuge, namentlich was die Lenkvorrichtung anbelangt, durchaus dem heutigen Stand der Technik entsprechen. Das entbindet aber die zuständige Behörde des Kantons, wo das betreffende Fahrzeug seinen Standort hat, nicht von der Pflicht, vor dessen Zulassung zum Verkehr zu prüfen, ob es den gesetzlichen Vorschriften entspreche (Art. 7 Abs. 1 MFG, Art. 7 MFV). Die Prüfung hat sich allgemein auf die Betriebssicherheit des Fahrzeugs zu erstrecken, wobei der sichern Wirkung der Lenkung besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist (Art. 7 Abs. 2 MFV). « Betriebssicherheit » ist in dieser Bestimmung → wie in Art. 17 MFG — nicht im engern, technischen Sinne, sondern in weiterer, auch die « Verkehrssicherheit » umfassender Bedeutung verstanden (STREBEL, Komm. zum MFG, N. 5 zu Art. 7). Die amtlichen Sachverständigen haben die Eignung des Fahrzeugs « für den beabsichtigten Gebrauch » (Art. 7 MFG), « zum Verkehr » (Art. 8 MFV) zu untersuchen. Diese Eignung darf nicht einfach auf Grund von Konstruktionsnormen des Fabrikationsunternehmens — auch wenn es sich um eine Weltfirma handelt — angenommen werden, sondern muss im Einzelfall erprobt werden, soweit die Einzelprüfung nicht durch Typenprüfung überflüssig geworden ist. Und da die Eignung des Fahrzeugs « zum Verkehr » festzustellen ist, versteht es sich von selbst, dass in erster Linie auf die schweizerischen Strassen- und Verkehrsverhältnisse abzustellen ist. Fehlt einem Motorfahrzeug, gemessen an diesen Verhältnissen, die Eignung zum Verkehr oder ist es ihnen ungenügend angepasst, so darf es vom Verkehr ausgeschlossen werden, auch wenn es an sich technisch einwandfrei konstruiert und ausgerüstet ist.

7. — Der Einwand, dass die angefochtene Begrenzung

des Wendekreises willkürlich sei und der gesetzlichen Grundlage entbehre, wird damit begründet, dass es sich um eine Ergänzung des Art. 12 MFV handle, zu welcher nur der Bundesrat zuständig wäre. Er wäre gerechtfertigt, wenn eine solche Begrenzung nur durch ausdrückliche Verordnungsvorschrift angeordnet werden könnte. Der Regierungsrat konnte jedoch ohne Willkür annehmen, dass dies nicht der Fall sei. Der Wendekreis eines Fahrzeuges hängt mit der Konstruktion der Lenkvorrichtung und deren Handhabung zusammen. Nach Art. 12 Abs. 1 lit. a MFV (und Art. 3 Ziff. I lit. a des internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, AS 1930 S. 720) muss der Motorwagen versehen sein mit einer « Lenkvorrichtung, die leicht und sicher zu wenden gestattet ». Es ist Sache der mit der Prüfung der Verkehrseignung des Motorfahrzeugs betrauten Behörde, im Rahmen dieser allgemeinen Bestimmung im einzelnen Fall festzustellen, wie die Lenkvorrichtung beschaffen sein muss, damit ein leichtes und sicheres Lenken und Wenden gewährleistet ist. Ein solches Lenken und Wenden lässt sich aber ohne Vorstellung eines entsprechend begrenzten Wendekreises nicht denken. Die Beurteilung der Frage, wie gross der Wendekreis höchstens sein dürfe, gehört offensichtlich zur Anwendung und Auslegung geltenden Rechts; sie ist Gegenstand eines Ermessensentscheides, den die rechtsanwendende Behörde in eigener Zuständigkeit treffen kann (vgl. BGE 73 I 360 ff., betreffend Verweigerung eines zur Führung von Gesellschaftswagen berechtigenden Ausweises für Personen, deren Körpergrösse ein Mindestmass nicht erreicht). Setzte die beanstandete Begrenzung des Wendekreises eine Änderung der gesetzlichen Ordnung nicht voraus, so brauchte sie auch nicht öffentlich bekanntgemacht zu werden.

8. — Es ist nicht dargetan, dass im vorliegenden Fall die rechtsanwendende Behörde das ihr zustehende Ermessen offenbar überschritten habe. Die Annahme, dass die Festlegung der oberen Grenze des Wendekreisdurch-

messers auf 18 m sich im Rahmen dessen halte, was nach den Vorschriften der Motorfahrzeuggesetzgebung und insbesondere des Art. 12 MFV zulässig und mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs auf den teilweise engen und kurvenreichen schweizerischen Strassen geboten ist, lässt sich mit ernsthaften Gründen vertreten, ist also nicht willkürlich. Sie wird gestützt durch den Befund von Sachverständigen (Ausschuss der kantonalen amtlichen Automobilexperten der Schweiz und Motorfahrzeugtypen-Prüfungskommission). Es war auch keineswegs unzulässig, zum Vergleich die Verfügungen des eidg. Militärdepartementes betreffend technische Anforderungen für armeetaugliche Motorlastwagen heranzuziehen. Die kantonale Behörde hat nicht übersehen, dass Zivilfahrzeuge nicht so wendig zu sein brauchen wie Armeefahrzeuge; sie hat denn auch die obere Grenze des Wendekreisdurchmessers nicht, wie das eidg. Militärdepartement, auf 15 m, sondern auf 18 m festgelegt. Die nach dem Kriege eingeführten G.M.C.-Lastwagen, bei denen der Wendekreisdurchmesser 18 m übersteigt, sind im Kanton Zürich, wie der Regierungsrat in der Vernehmlassung darlegt, nicht allgemein zugelassen, sondern dürfen nur auf den gemäss BRB vom 16. Januar 1948 (AS 1948 S. 29 ff.) für Motorwagen bis zu 2,4 m Breite geöffneten Strassen verkehren.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Beschwerde wird abgewiesen.

14. Auszug aus dem Urteil vom 30. April 1952 i. S. Lempen und Konsorten gegen Gemeinde Nidau und Regierungsrat des Kantons Bern.

1. *Staatsrechtliche Beschwerde*: Legitimation zur Beschwerde gegen einen einer einfachen Gesellschaft gegenüber ergangenen Entscheid.
2. *Kantonales Verwaltungsverfahren*: Eine Rekursinstanz mit freier Überprüfungsbefugnis darf den Entscheid der ersten Instanz auch aus einem von dieser verworfenen Grunde bestätigen.

1. *Recours de droit public*: Qualité pour attaquer une décision rendue contre une société simple.
 2. *Procédure administrative cantonale*: Une autorité de recours qui a pouvoir de libre examen peut confirmer une décision de première instance par un motif que l'autorité inférieure a rejeté comme non fondé.
1. *Ricorso di diritto pubblico*. Veste per impugnare una decisione resa contro una società semplice.
 2. *Procedura amministrativa cantonale*: Un'autorità di ricorso che ha la competenza di esaminare liberamente una decisione della prima istanza può confermarla per un motivo da questa dichiarato infondato.

Aus dem Tatbestand:

A. — Die einfache Gesellschaft « Neue Bernstrasse », bestehend aus Dr. Lempen, Taini, Bezzola und Bünzli, ersuchte im Juni 1951 um die Bewilligung zum Bau von fünf Baublöcken von je drei zusammengebauten Mehrfamilienhäusern mit vier Geschossen im Gebiet der « Weidteile » in Nidau. Der Gemeinderat erhob Einsprache, unter anderm mit der Begründung, dass der vom Regierungsrat des Kantons Bern am 4. November 1947 genehmigte Alignementsplan für dieses Gebiet nur zwei- und dreigeschossige Gebäude vorsehe und dass auch die Zufahrten zu den Bauten fehlten.

Der Stellvertreter des Regierungsratshalters von Nidau hiess die Einsprache wegen ungenügender Zufahrten gut, im übrigen wies er sie ab, hinsichtlich der Bauhöhe deshalb, weil die im Alignementsplan angemarkten Zonen für die Geschosshöhe nicht als verbindliche Bauvorschriften gelten könnten.

Die Baugesellschaft « Neue Bernstrasse » erhob gegen diesen Entscheid Rekurs an den Regierungsrat gemäss §§ 13 und 14 des Baudekretes mit dem Antrag auf Erteilung der nachgesuchten Baubewilligung. Der Regierungsrat wies den Rekurs am 14. Dezember 1951 ab mit der Begründung: Ob das Bauvorhaben auch noch andere Vorschriften des öffentlichen Rechts verletze, könne dahingestellt bleiben, da es jedenfalls mit seinen viergeschossigen Häusern im Widerspruch stehe zu den seit 4.