

MSchG.	Bundesgesetz betr. den Schutz der Fabrik- und Handelsmarken, etc., vom 26. September 1890.
OG.	Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege, vom 22. März 1893, 6. Oktober 1911 und 25. Juni 1921.
OR.	Bundesgesetz über das Obligationenrecht, v. 30. März 1911.
PatG.	Bundesgesetz betr. die Erfindungspatente, v. 21. Juni 1907.
PfStV.	Verordnung betr. Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes betr. den Nachlassvertrag, vom 27. Oktober 1917.
PGB.	Privatrechtliches Gesetzbuch.
PolStrG (B).	Polizei-Strafgesetz (buch).
PostG.	Bundesgesetz über das Postwesen, vom 5. April 1910.
SchKG.	BGes über Schuldbetreibung u. Konkurs, v. 29. April 1889
StrG (B).	Strafgesetz (buch).
StrPO.	Strafprozessordnung.
StrV.	Strafverfahren.
URG.	Bundesgesetz betr. das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst, vom 23. April 1883.
VVG.	Bundesgesetz über d. Versicherungsvertrag, v. 2. April 1908.
VZEG.	Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen, vom 25. September 1917.
VZG.	Verordnung über die Zwangsverwertung von Grundstücken, vom 23. April 1920.
ZGB.	Zivilgesetzbuch.
ZPO.	Zivilprozessordnung.

B. Abréviations françaises.

CC.	Code civil.
CF.	Constitution fédérale.
CO.	Code des obligations.
CP.	Code pénal.
Cpc.	Code de procédure civile.
Cpp.	Code de procédure pénale.
LF.	Loi fédérale.
LP.	Loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite.
OJF.	Organisation judiciaire fédérale.

C. Abbreviazioni italiane.

CC.	Codice civile svizzero.
CO.	Codice delle obbligazioni.
Cpc.	Codice di procedura civile.
Cpp.	Codice di procedura penale.
LF.	Legge federale.
LEF.	Legge esecuzioni e fallimenti.
OGF.	Organizzazione giudiziaria federale.

A. STAATSRECHT — DROIT PUBLIC

I. GLEICHHEIT VOR DEM GESETZ (RECHTSVERWEIGERUNG)

ÉGALITÉ DEVANT LA LOI (DÉNI DE JUSTICE)

1. Urteil vom 17. März 1922

i. S. d'Arcis gegen Polizeigericht Glarus.

Verletzung der Rechtsgleichheit, liegend in der Vorschrift eines kantonalen Gesetzes, wonach der Verkehr mit Motorfahrzeugen an Sonntagen nur den ausserkantonalen Motorfahrzeugbesitzern verboten, den im Kanton Niedergelassenen dagegen gestattet wird.

A. — Nach dem Gesetz über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern im Kanton Glarus vom 2. Mai 1920 ist während der Sommermonate das Fahren mit Motorfahrzeugen am Sonntag von Vormittags 9 bis Abends 6 Uhr im ganzen Gebiet des Kantons untersagt. Doch sind von diesem Verbot solche Motorfahrzeuge ausgenommen, deren Besitzer seit mindestens drei Monaten als Bürger oder Niedergelassener im Kanton wohnt (§ 3). Diese Bestimmung fand sich schon im frühern Gesetz vom 12. Mai 1912. Uebertretungen werden mit Bussen von 5 bis 100 Fr. bestraft (§ 5). Die Polizeiorgane können Schuldige polizeilich festhalten unter sofortiger Anzeige an den Polizeigerichtspräsidenten (§ 6).

Der Rekurrent d'Arcis, der Bürger von Genf ist und dort wohnt, fuhr Sonntag den 17. Juli 1921 über den Klausenpass. Er wollte am Abend in Ragaz sein. Auf

der Passhöhe erfuhr er um Mittag von dem glarnerischen Sonntagsverbot des Fahrens mit Motorfahrzeugen. Er telephonierte an das Polizeiamt Linthal und erhielt den Bescheid, das Fahren sei bis 6 Uhr verboten; wenn er die Fahrt trotzdem fortsetze, so habe er in Linthal 20 Fr. Kautions zu leisten. In Linthal bezahlte der Rekurrent die 20 Fr. unter Protest. Der Empfangschein lautet auf eine « Barkautions von 20 Fr. wegen Klage auf Gesetzesübertretung ». Das Polizeiamt Linthal liess den Rekurrenten dann weiterfahren, verzeigte ihn aber wegen Uebertretung des genannten Gesetzes beim Polizeigerichtspräsidenten Glarus, der ihn am 28. Juli in eine Polizeibusse von 50 Fr. verfallte. Der Rekurrent verlangte die Beurteilung durch das Polizeigericht, indem er u. a. geltend machte, dass ein nur für auswärtige Motorfahrzeugbesitzer geltendes Sonntagsfahrverbot die Rechtsgleichheit verletze. Das Polizeigericht erkannte am 2. Dezember 1921, der Rekurrent sei schuldig der Uebertretung des § 2 des Gesetzes betreffend den Motorwagenverkehr und werde zu einer Busse von 20 Fr. verurteilt. In der Begründung wird das Verhalten der Kontrollstelle in Linthal getadelt, die sich gegen die Gesetzesübertretung hätte zur Wehre setzen sollen, statt sie käuflicherweise zu gestatten. Immerhin liege eine Uebertretung des Gesetzes vor. Auf die Frage der Verfassungsmässigkeit des Verbotes des § 2 könne nicht eingetreten werden. Wenn das Gericht auch zugeben müsse, dass die ungleiche Behandlung auswärtiger Autobesitzer gegen Art. 4 BV verstosse, so habe es sich eben doch an das Gesetz zu halten.

B. — Gegen dieses nach der kantonalen Gesetzgebung letztinstanzliche Urteil hat d'Arcis rechtzeitig den staatsrechtlichen Rekurs ergriffen mit dem Antrag auf Aufhebung. Es liege eine Verletzung der Rechtsgleichheit vor, die darin bestehe, dass glarnerische Automobile am Sonntag im Kanton nach Belieben fahren könnten, während die Auswärtigen dies nur tun könnten vermöge

einer Kautions, die dann nachträglich in eine Polizeibusse umgewandelt werde. Man könne annehmen, dass man durch das sonntägliche Fahrverbot die Spaziergänger habe schützen wollen. Aber dieser Zweck werde ja durch den Verkehr der kantonalen Autos vereitelt. In der Tat habe der Rekurrent bei der Durchfahrt durch den Kanton zahlreiche Autos angetroffen.

C. — In seiner Vernehmlassung hat das Polizeigericht keinen Antrag gestellt. Es bemerkt, rechtserhebliche Unterschiede seien geeignet, eine verschiedene Behandlung zu rechtfertigen. So wäre der Kanton Glarus berechtigt, ein allgemeines Fahrverbot für alle Automobile, sei es für alle Tage oder nur für den Sonntag, zu erlassen. Er könnte auch auswärtigen Automobilen das Fahren vollständig verbieten. Nachdem aber die letztern am Werktag zugelassen seien, könne allerdings nicht eingesehen werden, was für ein rechtserheblicher Unterschied zwischen ihnen und den Einheimischen bezüglich des Sonntagsfahrens bestehe. Im Jahre 1912, wo erst zwölf Autos im Kanton vorhanden gewesen seien, habe man diese schliesslich fahren lassen können, ohne dem Publikum den Genuss sonntäglicher Fusstouren wesentlich zu schmälern. Heute aber, wo die Zahl der einheimischen Autos fast 200 betrage, sei ein auf die auswärtigen Wagen beschränktes Verbot überlebt. Das Polizeigericht nehme indessen nicht die Kompetenz in Anspruch, formell rechtsgültige Gesetze auf ihre materielle Verfassungsmässigkeit nachzuprüfen, und es überlasse den Entscheid dem Bundesgericht.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung :

1. — Die ungleiche Behandlung, über die sich der Rekurrent als Verletzung von Art. 4 BV beschwert, liegt im kantonalen Gesetz über den Motorwagenverkehr vom 2. Mai 1920, insofern hier den auswärtigen Besitzern von Motorfahrzeugen im Gegensatz zu den im Kanton wohnenden während der Sommermonate das Fahren im

ganzen Kantonsgebiet an Sonntagen von Vormittags 9 Uhr bis Abends 6 Uhr untersagt ist. Der Ablauf der Beschwerdefrist gegenüber dem Gesetze selbst (Art. 178 Ziff. 3 OG) schliesst die Anfechtung des darauf beruhenden Urteils des Polizeigerichts Glarus vom 2. Dezember 1921 aus jenem Grunde nicht aus. Denn nach der Praxis kann noch gegen jede Anwendung eines kantonalen Gesetzes Beschwerde geführt werden mit der Behauptung, das Gesetz sei verfassungswidrig. Das Bundesgericht hat dabei die Frage, ob die angewendete gesetzliche Bestimmung gegen die Verfassung verstösst, zu prüfen, kann aber, wenn es die Frage bejaht, nicht die Bestimmung selber, sondern nur den ihre Anwendung bildenden Entscheid aufheben.

2. — Das glarnerische Gesetz über den Motorwagenverkehr knüpft an den kantonalen oder ausserkantonalen Wohnsitz des Wagenbesitzers eine rechtliche Unterscheidung: der Auswärtige untersteht dem sonntäglichen Fahrverbot, der Einheimische nicht. Es handelt sich dabei um eine Regelung der Benützung und speziell des Gemeingebrauchs der öffentlichen Strassen. Auch auf diesem Gebiet untersteht aber der kantonale Gesetzgeber dem Gebot der Rechtsgleichheit, wie es aus Art. 4 BV fliesst, d. h. er darf Unterschiede in der Zulassung zur Benützung der öffentlichen Strassen nur von solchen tatsächlichen Verschiedenheiten abhängig machen, die für die betreffende rechtliche Differenzierung als erheblich erscheinen; soweit dies nicht der Fall ist, muss die Benützung der öffentlichen Strassen und insbesondere der Gemeingebrauch an ihnen allen Personen in gleichmässiger Weise gestattet werden. Fragt es sich daher, ob das kantonale oder auswärtige Domizil des Motorwagenbesitzers ein vor Art. 4 BV genügendes gesetzgeberisches Kriterium darstellt, um je nachdem das Fahren am Sonntag zu gestatten oder zu untersagen, so sind keinerlei hinreichende Momente ersichtlich, die zur Bejahung der Frage führen würden. Dass die im Kanton

wohnenden Motorwagenbesitzer hier ihre Steuern bezahlen und damit — im Gegensatz zu den andern — an die gerade durch den Motorwagenverkehr stark gesteigerten Kosten des Strassenunterhaltes beitragen, könnte, wie das Polizeigericht in seiner Antwort andeutet, höchstens zu einem allgemeinen Fahrverbot gegenüber auswärtigen Motorwagen führen (das übrigens kaum zulässig wäre), niemals aber ein blosses Sonntagfahrverbot begründen. Ein solches kann nur den Zweck verfolgen, das Publikum, das den Sonntag zu Spaziergängen benutzt, vor den mit dem Motorwagenverkehr verbundenen Unannehmlichkeiten, Staubplage, usw. zu schützen. Solange es im Kanton nur ganz wenige Motorwagen gab, was nach der Antwort des Polizeigerichts im Jahre 1912 beim Erlass des frühern Gesetzes noch der Fall war, mochte die Beschränkung des Verbotes auf die auswärtigen Wagen sich allenfalls auf die Erwägung stützen lassen, dass die Belästigung der Spaziergänger durch die paar einheimischen Wagen noch erträglich sei, während sie bei Zulassung auch der Auswärtigen unerträglich würde. Beim Erlass des Gesetzes von 1920 aber und seither konnte eine solche Begründung für das Sonntagsfahrverbot gegenüber auswärtigen Fahrzeugen nicht mehr als zutreffend erachtet werden. Die Motorfahrzeuge im Kanton sind nunmehr so zahlreich — nach der Antwort des Polizeigerichts sind fast 200 Automobile vorhanden — dass bei einem nur auswärtige Wagen treffenden Verbot von einem wirksamen Schutz der sonntäglichen Spaziergänger nicht mehr die Rede sein kann. Damit entfällt dann aber jedes einigermaßen ernsthafte und einleuchtende Motiv für die Unterscheidung zwischen kantonalen und ausserkantonalen Motorwagenbesitzern in Hinsicht auf das Fahren am Sonntag. Ein blosser fiskalischer Gesichtspunkt, die Absicht, dem Staat eine Einnahmequelle aus den den auswärtigen Besitzern wegen Uebertretung des Verbotes aufzulegenden Bussen zu eröffnen — woran etwa gedacht werden könnte, wenig-

stens nach der Art und Weise, wie das Verbot im vorliegenden Fall, und doch wohl nicht nur gerade in diesem, gehandhabt worden ist — vermag natürlich die ungleiche Behandlung nicht zu rechtfertigen.

Da nach dem Gesagten der § 2 des kantonalen Gesetzes vom 2. Mai 1920 gegen den Art. 4 BV verstösst, so ist auch die im angefochtenen Urteil des Polizeigerichts Glarus wegen Uebertretung der Bestimmung erfolgte Verurteilung des Rekurrenten zu einer Busse verfassungswidrig.

Demnach erkennt das Bundesgericht :

Der Rekurs wird gutgeheissen und das Urteil des Polizeigerichts des Kantons Glarus vom 2. Dezember 1921 aufgehoben.

2. Urteil vom 31. März 1922

i. S. Kräher und Meyer gegen Schwyz.

Verletzung des Art. 4 BV. Die Rechte, die den im Eisenbahndienste stehenden Personen gegenüber der Pensionskasse erwachsen, können nicht als steuerpflichtiges Vermögen behandelt werden.

A. — Der Rekurrent Kräher ist Lokomotivführer bei der Schweiz. Südostbahn und der Rekurrent Meyer Kondukteur bei den Schweiz. Bundesbahnen. Bei der allgemeinen Steuerrevision des Jahres 1921 erklärte die Steuerkommission I des Kantons Schwyz Kräher für ein Vermögen von 1001 Fr. und Meyer für ein solches von 2000 Fr. steuerpflichtig. Über diese Taxationen beschwerten sich die Rekurrenten beim Regierungsrat, indem sie darauf hinwiesen, dass sie sich kein Vermögen hätten ersparen können und daher auch kein solches besässen. Zum Rekurse des Kräher bemerkte die Steuer-

kommission, dass die Taxation gerechtfertigt sei, weil er sich offenbar in guten Verhältnissen befinde. Der Regierungsrat wies darauf diese Beschwerde am 24. Dezember 1921 mit folgender Begründung ab : « Rekurrent ist Angestellter der SOB und als solcher besitzt er einen Anspruch bei der Pensionskasse dieser Gesellschaft. Dieser Pensionsanspruch qualifiziert sich als ein Vermögenswert, der abschätzbar ist, da er beispielsweise bei einem vorzeitigen Verlassen der Stellung die von ihm einbezahlten Prämienbeträge zurückerhält. Diesem Umstand muss, gleich wie bei den Renten- und Lebensversicherungsansprüchen, bei der Feststellung der Steuertaxation Rechnung getragen werden. »

Die von Meyer erhobene Beschwerde wurde vom Regierungsrat auf Grund einer Vernehmlassung der Steuerkommission vom 9. Januar 1922 ebenfalls und zwar am 14. Januar mit folgender Begründung abgewiesen : « Die Steuerkommission berichtet, dass Rekurrent als Kondukteur der SBB einen guten Verdienst habe und die Pensionsberechtigung besitze. Dieser Pensionsanspruch eines ältern Kondukteurs sei ein Vermögenswert, der im vorliegenden Falle nebst den Ersparnissen 2000 Fr. übersteige. Die Ansicht der Steuerkommission, dass der Pensionsanspruch eines Angestellten der Bundesbahnen ein steuerpflichtiger Vermögenswert sei, ist durchaus zutreffend. Rekurrent ist daher nicht zu Unrecht mit 2000 Fr. veranlagt worden. Es ist im Gegenteil darauf hinzuweisen, dass die vom Rekurrenten an die Pensionskasse geleisteten Beiträge diesen Betrag bedeutend übersteigen und die Taxation demnach als eine sehr mässige bezeichnet werden muss. »

B. — Gegen die beiden Entscheide des Regierungsrates haben Kräher und Meyer am 23. Februar 1922 die staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag auf Aufhebung.

Sie machen geltend :Darin, dass diese Beiträge (an die Pensionskassen) im Kanton Schwyz besteuert