

es dabei nicht mit einem ordentlichen Liquidationsverfahren, das mit dem Konkurs auf gleiche Linie gestellt werden dürfte, sondern mit einer ausserordentlichen Kriegsmassnahme besonderer Art zu tun, auf die jener Grundsatz von vorneherein keine Anwendung finden und auf die in der Schweiz nur insoweit Rücksicht genommen werden kann, als sie zur Befriedigung für die Forderung geführt hat, die hier auf Grund des internen Prozessrechts nochmals gegen den Schuldner geltend gemacht wird (vgl. das Urteil in dem analogen Falle Bach gegen Rosendahl vom 3. Oktober 1925). Dass aber das aus der Sequesterliquidation auf die Forderungen der Rekursbeklagten fallende Treffnis auf die Schuld des Rekurrenten anzurechnen sei, wird von den Rekursbeklagten ausdrücklich anerkannt. Inwiefern allenfalls der Rekurrent aus der Art der Liquidation des Sequesters — der Behauptung, dass der Ausfall auf den Forderungen der Rekursbeklagten nicht durch den Krieg und Währungszerfall, sondern durch die schuldhaft unsachgemässe Verwaltung der sequestrierten Güter verursacht worden sei — Einwendungen gegen das Fortbestehen seiner persönlichen Haftung gegenüber den Rekursbeklagten herleiten kann, ist nicht zu untersuchen. Denn selbst wenn man einen solchen Einwand trotz Art. 297, 298 des Friedensvertrages und § 2 der Anlage zu Art. 298 desselben grundsätzlich für zulässig und möglich erachten wollte, könnte er doch höchstens zur materiellen Abweisung der Klage oder Herabsetzung der Klagesumme führen. Die Zuständigkeit der zürcherischen Gerichte zur Entscheidung über die eingeklagten Forderungen vermag dadurch nicht berührt zu werden.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Beschwerde wird abgewiesen.

## VII. DEROGATORISCHE KRAFT DES BUNDESRECHTS

### FORCE DÉROGATOIRE DU DROIT FÉDÉRAL

#### 57. Auszug aus dem Urteil vom 3. Oktober 1925 i. S. Kaiser und Genossen gegen Kantonsrat Zug.

Bestimmung eines kantonalen Erlasses, wonach die Verkehrsbewilligung für Motorfahrzeuge nur erteilt wird, wenn der Bewerber sich unterschriftlich verpflichtet, für durch den Betrieb des Motorfahrzeuges herbeigeführte Unfälle in einem durch den Erlass umschriebenen, über die Schadenersatzpflicht nach OR hinausgehenden Umfange zu haften, und eine entsprechend ausgedehnte Haftpflichtversicherung abschliesst. Aufhebung wegen Einbruchs in das eidgenössische Zivilrecht (Art. 2 Ueb.-Best. z. BV).

Am 31. Dezember 1924 hat der Kantonsrat von Zug einen nach Art. 34 KV als dringlich erklärten allgemein verbindlichen Beschluss betr. den Verkehr mit Motorfahrzeugen erlassen. Danach sollen, obwohl der Kanton Zug dem Konkordat vom 7. April 1914 über diesen Gegenstand nicht beigetreten ist, dessen Vorschriften unter Vorbehalt der durch den Beschluss bestimmten Abänderungen auch im Kanton Zug als kantonales Recht gelten. Zu diesen Abänderungen gehört u. a. § 11, lautend :

« Die Verkehrsbewilligung für Motorfahrzeuge wird nur demjenigen Bewerber erteilt, der

a) sich unterschriftlich verpflichtet, für jeden Schaden zu haften, wenn durch den Betrieb des Motorfahrzeuges eine Sache zerstört oder beschädigt, oder ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird und der Halter des Motorfahrzeuges nicht beweisen kann, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden oder Versehen Dritter oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde und

b) gleichzeitig nachweist, dass eine Haftpflichtversicherung bei einer anerkannten Versicherungsgesellschaft besteht, durch die er gegen jeden Schaden versichert ist, für den er laut litt. a haftbar gemacht werden kann. »

Einen gegen diese Bestimmung gerichteten staatsrechtlichen Rekurs einiger zugerischer Motorfahrzeugbesitzer, womit sie unter anderm geltend machten, dass die Bestimmung einen unzulässigen Einbruch in die bundeszivilrechtlichen Normen über die Schadenersatzpflicht für unerlaubte Handlungen enthalte, hat das Bundesgericht aus diesem Grunde geschützt und demnach die Bestimmung « insoweit aufgehoben, als darin die Übernahme einer Haftpflicht und der Versicherung gegen eine solche verlangt wird, die über die bundesrechtliche Haftung hinausgeht ».

#### B e g r ü n d u n g :

« Nach den anwendbaren Art. 2 ff. des Konkordates werden nur solche Motorfahrzeuge zum Verkehre zugelassen, für welche die dort vorgesehene Verkehrsbewilligung eingeholt worden ist. Das Fahren ohne Verkehrsbewilligung ist demnach gemäss § 25 des angefochtenen Kantonsratsbeschlusses als « Übertretung der Vorschriften des Konkordates » strafbar. Da die Bewilligung ihrerseits nur gegen Übernahme der in § 11 litt. a des Beschlusses umschriebenen Verpflichtung erteilt wird, so werden demnach die Rekurrenten als Inhaber von Motorfahrzeugen schon durch diese Bestimmung an sich, unmittelbar in ihrer persönlichen Rechtsstellung beschränkt, indem sie mit ihren Fahrzeugen für solange vom Verkehr ausgeschlossen bleiben, als sie sich der fraglichen Auflage nicht unterziehen. Mit anderen Worten: die Verletzung des Bundesrechts, sofern eine solche in Betracht kommt, liegt in der Aufstellung der angefochtenen Regel selbst; es bedarf dazu nicht erst noch einer konkreten Verfügung, wodurch sie den Rekur-

renten gegenüber angewendet wird, weshalb ihnen auch das Recht, die Frage der Bundesrechtmässigkeit der Bestimmung schon gegenüber dem sie enthaltenden Erlasse selbst zum Austrag zu bringen, nicht abgesprochen werden kann. Das Eintreten auf diesen Beschwerdepunkt bis zu einer solchen Anwendungsverfügung abzulehnen, wäre zudem deshalb praktisch zwecklos, weil die Rekurrenten dieses Erfordernis jederzeit ohne weiteres dadurch herstellen könnten, dass sie an die kantonale Baudirektion ein Begehren um Ausstellung der Verkehrsbewilligung o h n e Übernahme der vorgesehenen besonderen Haftungsverpflichtung stellen würden, das auf Grund des geltenden Rechts abgewiesen werden müsste.

Die Verbindung der durch § 11 litt. a geforderten « unterschriftlichen Verpflichtung » mit der Erteilung der Verkehrsbewilligung, als Bedingung der letzteren, ist entscheidend auch für die materielle Beurteilung. Da das Fahren ohne Verkehrsbewilligung verboten und strafbar ist, muss der Motorfahrzeuginhaber sich der Unterzeichnung unterziehen, wenn er überhaupt zum Verkehre zugelassen werden will. Die Abgabe der Erklärung ist somit nicht das Ergebnis seines freien rechtsgeschäftlichen Willens, sondern ausschliesslich eines vom Gesetze auf ihn ausgeübten Zwanges. Sie enthält nicht die Eingehung eines Vertrages, durch den er sich (zu Gunsten zunächst noch unbestimmter Dritter) verpflichten würde, für durch sein Fahrzeug herbeigeführte Schädigungen in weiterem Umfange zu haften, als sich aus den einschlägigen Vorschriften des Privatrechts ergeben würde, sondern einfach die Kundgabe der Unterwerfung unter eine ihm gemachte behördliche Auflage. Was vorliegt, ist mit andern Worten eine Norm des objektiven Rechts, durch die (in verhüllter Form) die Normen der eidg. Privatrechtsgesetzgebung über ausserkontraktliche Schadenszufügung auf einem bestimmten Gebiete beseitigt und durch eine andere, auf dem

Verursachungs- statt auf dem Verschuldensprinzip beruhende Haftungsordnung ersetzt werden. Der Inhalt dieser Norm ist ein privatrechtlicher und nicht etwa ein öffentlichrechtlicher (sodass sie durch Art. 6 ZGB als gedeckt erschiene): sie ordnet nicht das Verhältnis des Motorfahrzeuginhabers zum Staate, öffentliche Pflichten dem letzteren gegenüber, sondern seine rechtlichen Beziehungen zu Dritten, ihm gleichgeordneten Rechtssubjekten, denen aus dem Verkehre des Fahrzeuges Schaden an Leben, Gesundheit und Eigentum erwachsen könnte. Der Kanton wäre deshalb, ohne Art. 2 Übergangsbestimmungen zur BV zu verletzen, zur Aufstellung einer solchen Vorschrift nur befugt, wenn er sich dafür auf eine besondere Ermächtigung des Bundesgesetzgebers stützen könnte, wie sie sich z. B. für die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der öffentlichen Beamten und Angestellten in Art. 61 OR und für diejenige der öffentlichrechtlichen Körperschaften in Art. 59 ZGB findet. Soweit ein solcher Vorbehalt fehlt, muss die in Art. 41 ff. OR getroffene Regelung der Ersatzpflicht für Schädigungen aus ausserkontraктиhem Handeln als abschliessend betrachtet werden, sodass sie eine abweichende kantonrechtliche Ordnung für bestimmte Arten von Handlungen und Tätigkeiten nicht mehr zulässt.

An dieser Rechtslage ändert auch die Tatsache nichts, dass die Auflage im Zusammenhang mit der Erlaubnis eines bestimmten Gebrauches öffentlicher Sachen (Strassen) steht und dass der Kanton die Macht hätte, diese Art des Gebrauchs auszuschliessen. Die besonderen Gefahren und Nachteile, welche mit dem Motorfahrzeugverkehr verbunden sind, einerseits, die gesteigerte Inanspruchnahme des Strassenkörpers, welche er mit sich bringt, andererseits, könnten allenfalls den Kanton dazu berechtigen, die Benützung seiner Strassen mit solchen Fahrzeugen überhaupt zu verbieten (vgl. BGE 46 I S. 283 ff., wo ein dahingehendes Gesetz des Kantons

Graubünden als nicht verfassungswidrig angesehen wurde). Es folgt daraus nicht auch die Befugnis, die an sich grundsätzlich zugelassene Benützung an Bedingungen zu knüpfen, welche die geltende allgemeine Rechtsordnung auf einem anderen, vom Bundes- und nicht vom kantonalen Recht beherrschten Gebiete, demjenigen der Ersatzpflicht für schädigende Eingriffe in private Rechtsgüter, durchbrechen.

Mit der durch § 11 litt. a festgesetzten, über das eidg. Recht hinausgehenden Haftpflicht muss auch die weitere Bedingung der Eingehung einer entsprechend ausgedehnten Haftpflicht *versicherung* fallen. Die Versicherungspflicht des Motorfahrzeuginhabers lässt sich nur rechtfertigen als Form der Kautionspflicht für die privatrechtlichen Verpflichtungen, die aus der Zulassung einer bestimmten gefährlichen Tätigkeit erwachsen können. Eine solche Sicherheitsleistung wird, wie in dem analogen Falle der Kautionspflicht für die Ausübung gewisser Gewerbe anerkannt worden ist, da zur Bedingung der polizeilichen Bewilligung einer Tätigkeit gemacht werden dürfen, wo diese in der Tat in besonderem, aussergewöhnlichem Masse die Gefahr der Schädigung Dritter in sich schliesst. Es ist mit diesem Zwecke der Kautionspflicht aber zugleich auch gegeben, dass sie nicht weiter als auf die Sicherstellung solcher Schädigungen gehen kann, für die nach der massgebenden objektiven Rechtsordnung grundsätzlich Ersatz geleistet werden muss, die also ausser dem Bereiche des *erlaubten* Eingriffes in private Interessen Dritter liegen. Darf der Motorfahrzeuginhaber für Schädigungen, die durch den « Betrieb des Fahrzeugs » herbeigeführt werden, nicht in einem weiteren Umfang ersatzpflichtig erklärt werden, als sich aus den Normen des eidgen. Privatrechts ergibt, so kann ihm eine solche Haftung auch nicht mittelbar dadurch auferlegt werden, dass er zur Stellung von Kautionspflicht (in Form des Abschlusses eines Versicherungsvertrages) über den Rahmen jener

im eidgen. Recht begründeten Ersatzpflicht hinaus angehalten wird. »

Vgl. auch Nr. 51. — Voir aussi n° 51.

### VIII. BESTEUERUNGSGRUNDSÄTZE KANTONALER VERFASSUNGEN

#### PRINCIPES D'IMPOSITION POSÉS PAR LES CONSTITUTIONS CANTONALES

58. Urteil vom 24. Oktober 1925 i. S. Gebr. Tobler & C<sup>ie</sup>  
gegen Regierungsrat Appenzell A.-Rh.

Vorschrift einer kantonalen Verfassung (Appenzell A.-Rh.), wonach die Gemeinden eine Handänderungssteuer auf Liegenschaften einführen können. Darf als Handänderung bei Grundeigentum, als dessen Eigentümer eine Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft eingetragen ist, auch schon ein blosser Wechsel in der Person eines Gesellschafters behandelt werden ?

A. — Die Verfassung des Kantons Appenzell A.-Rh. vom 26. April 1908 bestimmt in

Art. 26 : « Die Staats- und Gemeindeauslagen werden, soweit die ordentlichen Einnahmen nicht ausreichen, durch Steuern gedeckt. Das Nähere bestimmt das Gesetz.

Neben den im Gesetz für alle Gemeinden vorgesehenen Steuerarten ist es den Gemeinden gestattet, eine Handänderungssteuer auf Liegenschaften, bis auf den Betrag von 1 %, einzuführen. Die hiezu notwendigen Ausführungsbestimmungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

Die Einführung weiterer Spezialsteuern zu Gunsten der Gemeinden ist der Gesetzgebung vorbehalten. »

Die Gemeinde Teufen hat am 5. Mai 1918 eine vom Regierungsrat genehmigte Verordnung über den Bezug einer Handänderungssteuer erlassen, deren Art. 3 lautet :

« Überträgt der Inhaber einer Firma ein ihm persönlich gehöriges Grundstück in das Eigentum seiner Firma, so ist, sofern er einziger Inhaber der Firma ist, keine Handänderungssteuer zu entrichten : sind dagegen mehrere Firmainhaber vorhanden, so haben diejenigen, die bisher nicht Eigentümer waren, die Steuer nach Verhältnis ihres Anteils am Miteigentum zu entrichten : für die Berechnung der Steuer wird angenommen, dass die Firmainhaber zu gleichen Teilen Anteilhaber seien.

Diese Bestimmungen gelten analog für den Fall der Rückübertragung von Firmaeigentum in das Eigentum eines Firmainhabers und für den Fall einer Änderung im Bestande der Firmainhaber. »

B. — Unter der Firma Gebr. Tobler & C<sup>ie</sup> bestand in Teufen eine Kollektivgesellschaft mit Fritz, Karl und Ernst Tobler als Gesellschaftern. Nach dem Tode des Letztgenannten wurde das Unternehmen in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt, indem an Stelle des Verstorbenen, Johannes Holderegger-Tobler in Teufen aber nicht als unbeschränkt haftender Teilhaber, sondern nur als Kommanditär eintrat. Die bisherige Firma (Gebr. Tobler & C<sup>ie</sup>) wurde beibehalten, weshalb auch das Grundbuchamt Teufen sich zu Änderungen im Grundbuch bei den auf diese Firma eingetragenen, zum Gesellschaftsvermögen gehörenden Grundstücken im Gemeindebann nicht veranlasst sah. Die Gemeinde Teufen forderte von einem Drittel des auf 230,000 Fr. geschätzten Wertes dieses Grundeigentums oder 76,666 Fr. gemäss Art. 3 Schlusssatz der Verordnung vom 5. Mai 1918 die Handänderungssteuer mit 1 % oder 766 Fr. 66. Eine Beschwerde der Firma über diese Auflage, womit sie die angewendete Verordnungsvorschrift als verfassungswidrig anfocht, hat der Regierungsrat von Appenzell A. Rh. am 15. Juni 1925 abgewiesen.