

Gebrauch hinausgehende Sondernutzung handle, die zu gewähren oder nicht, unter Vorbehalt der Wahrung der Rechtsgleichheit, ihm als Inhaber der Strassenhoheit freisteht. Es darf denn auch darauf hingewiesen werden, dass von Erwägungen dieser Art ausgehend, das Recht der Kantone zur Untersagung des Automobilverkehrs in ihrem Gebiete von den politischen und gesetzgebenden Behörden des Bundes bisher stets als gegeben vorausgesetzt worden ist. So hat die Bundesversammlung im Jahre 1910 dem Beschlusse, womit sie den Bundesrat ermächtigte, der internationalen Uebereinkunft über den Automobilverkehr beizutreten den Vorbehalt beigefügt, dass dadurch die Befugnis der Kantone innerhalb ihres Gebiets den Verkehr mit Automobilen auf einzelnen Strassen oder gänzlich zu verbieten, nicht berührt werden solle, ein Zusatz, der speziell mit Rücksicht auf die Gesetzgebung des Kantons Graubünden gemacht wurde (AS der Bundesgesetze 27 S. 49). Und ebenso beruhen die Botschaften des Bundesrates (BBl. 1910 II S. 611, 1916 IV S. 123 ff.) über die Frage einer eidgenössischen Gesetzgebung betreffend das Automobilwesen und die Beratungen der Bundesversammlung darüber durchwegs auf dem Gedanken, dass, um die Kantone zur Zulassung der Automobile von Bundeswegen zwingen zu können, eine Revision der Bundesverfassung erforderlich sei. Er liegt auch dem letzten Beschlusse des Nationalrates vom 9. Mai 1919 (BBl. 1920 II S. 33) über die Aufnahme eines Art. 37 bis in die Bundesverfassung zu Grunde. Wenn hier im Anschluss an die in Abs. 1 ausgesprochene Befugnis des Bundes, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen, in Abs. 2 bestimmt wird, einerseits, dass den Kantonen « das Recht gewahrt » bleibe, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen, andererseits, dass dem Bunde demgegenüber das Recht zustehen solle, trotz solcher Verbote bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder

beschränktem Umfange offen zu erklären, so ist damit deutlich gesagt, dass es sich bei jenem Rechte der Kantone nach Ansicht des Rates um eine ihnen bereits zustehende, bei dem ihm entgegenstehenden des Bundes dagegen um eine durch den Verfassungsartikel neu eingeführte Befugnis handelt. Sind auch diese Meinungsäusserungen für das Bundesgericht, das die Verfassungsmässigkeit eines kantonalen Erlasses selbständig zu prüfen hat, nicht verbindlich, so bilden sie doch einen weiteren gewichtigen Anhaltspunkt dafür, dass sich für ein Verbot wie das angefochtene erhebliche in öffentlichen Interessen wurzelnde sachliche Beweggründe gelten machen lassen und es nicht einfach, wie die Rekurrenten dies versuchen, als eine willkürliche, jeder objektiven Begründung entbehrende Massnahme hingestellt werden kann.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Beschwerde wird abgewiesen.

---

40. Urteil vom 1. Oktober 1920

i. S. **Strassenbahn Altdorf—Flüelen A.-G.**  
gegen **Meliorationsgenossenschaft Reussebene.**

Heranziehung einer Strassenbahn zu einem Bodenverbesserungsunternehmen im Sinne von Art. 703 ZGB mit Rücksicht auf die Benutzung der öffentlichen Strasse für den Bahnbetrieb. Keine Rechtsverweigerung.

A. — Die Landsgemeinde von Uri hat am 4. Mai 1919 die Ausführung des Meliorationsprojektes der rechtsseitigen Reussebene in Uri beschlossen und sie einer Genossenschaft der Interessenten im Sinne von Art. 703 ZGB und §§ 107 ff. EG zum ZGB übertragen. Von den Genossenschaftsorganen wurde auch die Strassenbahn Alt-

dorf-Flüelen als Mitglied und beitragspflichtig einbezogen. Die Strassenbahn erhob hiegegen Einsprache, weil für ihr Grundstück « untere Säge » das Bedürfnis zur Melioration nicht vorliege. Der Regierungsrat von Uri, der hierüber zu entscheiden hatte, anerkannte zwar in seinem Beschluss vom 7. Februar 1920, dass das genannte Grundstück nicht zur Drainage vorgesehen sei, erklärte aber die Strassenbahn deshalb als beitragspflichtiges Mitglied der Genossenschaft, weil der Unterbau der Bahn stark unter dem jetzigen Stand des Grundwassers leide und weil durch die Melioration diese Verhältnisse bedeutend verbessert würden. Die Strassenbahn stellte ein Gesuch um Wiedererwägung, das aber am 22. Mai vom Regierungsrat abgewiesen wurde.

B. — Mit Eingabe vom 12. April erhob die Strassenbahn Altdorf-Flüelen gegen den ihr am 13. Februar mitgeteilten regierungsrätlichen Beschluss vom 7. Februar staatsrechtliche Beschwerde mit dem Antrag, es sei derselbe aufzuheben unter Kostenfolge. Die Begründung geht dahin, eine Meliorationsgenossenschaft könne nach Art. 703 ZGB nur Grundeigentümer umfassen; auf dem gleichen Boden ständen das Einführungsgesetz von Uri, §§ 107 ff., und die Statuten der Meliorationsgenossenschaft Reussebene, Art. 2. Die Fahrbahn der Rekurrentin befinde sich auf dem Gebiet der öffentlichen Strasse, an der ihr nach der Konzession bloss ein Mitbenutzungsrecht eingeräumt sei (INGRESS, Art. 4, 8, 11 der Konzession). Die Bahnanlage sei daher kein Grundstück, sondern als bewegliches Gut zu betrachten und zu behandeln. Da nun Art. 703 ZGB ausdrücklich und unzweideutig statuiere, dass nur Grundeigentümer zum Beitritt in die Genossenschaft verpflichtet werden können, so verstosse der regierungsrätliche Beschluss gegen diese Bestimmung und bedeute gleichzeitig eine formelle und materielle Rechtsverweigerung und eine Verletzung von Art. 4 BV.

Die Meliorationsgenossenschaft Reussebene schliesst in der Antwort auf Abweisung der Beschwerde unter

Kostenfolge. Sie macht darauf aufmerksam, dass nach Art. 4 der Strassenbahnkonzession die Bahnanlage einen Bestandteil der Strasse bildet und dass nach Art. 8 der Unterhalt des von der Bahn benutzten Strassenteils dieser obliegt. Trotz der Beweglichkeit ihrer einzelnen Bestandteile sei die Strassenbahn mit der Strasse dauernd verbunden, ihr Bestand und ihre Brauchbarkeit hingen von dem Zustand des Bodens ab und dessen Beschaffenheit habe einen unmittelbaren Einfluss auf die Bahn. Diese habe daher an der Bodenverbesserung ein gleiches Interesse, wie ein Grundeigentümer. Entscheidend für die Beitritts- und Beitragspflicht sei der Nutzen, den ein Grundstück aus der Melioration ziehe. Ein solcher entstehe für die Strasse und damit für die Strassenbahn, da die Strasse trockener, die Bahn der Nässe und Feuchtigkeit entzogen und damit haltbarer werde. Es gehe zwar über den Wortlaut des Gesetzes und der Statuten hinaus, wenn auch die Strassenbahn beitragspflichtig erklärt werde, aber eine ausdehnende Auslegung sei in den Verhältnissen begründet, und es sei keine Willkür, wenn der Eigentümer baulicher Anlagen dem eigentlichen Grundeigentümer gleichgestellt und der Begriff Grundeigentümer nicht zu eng gefasst werde.

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat sich dieser Antwort angeschlossen.

#### *Das Bundesgericht zieht in Erwägung :*

Art. 703 ZGB bestimmt die Voraussetzungen, unter denen kraft eidgenössischen Rechts der Eigentümer eines Grundstücks in seinem sonst zum Inhalt des Eigentums gehörenden Verfügungsrecht zu Gunsten eines gemeinsamen Unternehmens zum Zwecke der Bodenverbesserung beschränkt werden kann, wobei die Ordnung des Verfahrens den Kantonen überlassen und diesen das Recht vorbehalten ist, die Durchführung von Bodenverbesserungen in weitergehendem Masse zu erleichtern und auf Baugebiet auszudehnen. Das Zivilgesetzbuch

befasst sich selbst nicht mit der Organisation von derartigen Unternehmen, es bestimmt nur, dass sich bei einem bestimmten Quorum der beteiligten Grundeigentümer und der beteiligten Bodenfläche die sämtlichen beteiligten Grundeigentümer die nötigen Beschränkungen gefallen lassen müssen und dass es den Kantonen freisteht, den Zwang noch weiter auszudehnen. Wenn hier von Grundeigentümern die Rede ist, will damit in keiner Weise der Kreis derjenigen umgrenzt werden, die zu dem Unternehmen beigezogen werden dürfen, in dem Sinne, dass dieser sich auf solche Personen zu beschränken habe, die im Sinne des Zivilrechts Grundeigentümer sind, sondern es wird damit nur ausgesprochen, dass sich das Grundeigentum, dessen Inhalt im übrigen durch das Zivilgesetzbuch bestimmt wird, die durch den Zweck des Unternehmens geforderten Beschränkungen unter bestimmten Voraussetzungen gefallen lassen müsse. Diese Bestimmung steht daher einer Organisation des Unternehmens nicht entgegen, nach der auch Personen, die nicht Eigentümer von beteiligtem Grund und Boden sind, in dasselbe einbezogen werden, wenn sie wie Eigentümer an der durch das Unternehmen bezweckten Bodenverbesserung interessiert sind. Das ist aber hier der Fall. Wohl gehört der Grund und Boden, auf dem die Rekurrentin ihre Bahn gebaut hat und betreibt, ihr nicht eigentümlich an, sondern er steht im öffentlichen Eigentum. Sie hat aber daran ein konzessionsmässiges, auf längere Zeit (70 Jahre) eingeräumtes Sondernutzungsrecht, das ihr eine gewisse Mitherrschaft über den von ihr benutzten Strassenanteil gibt, wie sie diesen auch zu unterhalten hat. Dieses Mitbenutzungsrecht erscheint wie die Fahranlagen als Recht an Grund und Boden und so selbst als immobiles Recht, das sich von dem Eigentum nur dadurch unterscheidet, dass der Rekurrentin nicht die Verfügung über den Grund und Boden zusteht und dass sie einen Mitgebrauch dulden muss. Soweit die Strasse von der Bahn in Anspruch genommen ist, dient

sie den privatwirtschaftlichen Zwecken der Rekurrentin, und diese hat an der durch das Meliorationsunternehmen herbeizuführenden Verbesserung der Bodenverhältnisse als Nutzungsberechtigte ein ähnliches Interesse, wie ein Eigentümer. Das rechtfertigt sachlich die Einbeziehung zur Mitgliedschaft und zur Beitragspflicht für das Unternehmen. Dass das ernerische Einführungsgesetz zum ZGB und die Statuten der Genossenschaft auch nur von Grundeigentümern und Grundeigentum reden, verschlägt nichts. Die Ausdrücke sind einfach aus dem Zivilgesetzbuch herübergenommen, und es will damit hier so wenig wie dort eine Schranke für die Organisation und die Mitgliedschaft der Genossenschaft aufgestellt werden; der Gebrauch derselben ist vielmehr einfach darauf zurückzuführen, dass man bei der generellen Ordnung der Sache nur den Regelfall im Auge hatte, weshalb sie nicht ausschliessen, dass unter Zuhülfenahme der Regeln über analoge Rechtsanwendung oder der Anweisung von Art. 1 Abs. 2 ZGB auch andere dinglich berechnigte als die Eigentümer in das Unternehmen einbezogen werden, vorausgesetzt, dass bei ihnen eine ähnliche Rechtsbeziehung zum Unternehmen und das nämliche Interesse daran besteht. Erstere ist nach dem Gesagten bei der Rekurrentin vorhanden, jedenfalls konnte sie vom Regierungsrat ohne Rechtsverweigerung als gegeben angenommen werden, und dass das Unternehmen auch der Rekurrentin Vorteile bringt, wird ernsthaft nicht bestritten; das ist übrigens eine Sache tatsächlicher Würdigung, in die sich das Bundesgericht nicht einlassen könnte.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Der Rekurs wird abgewiesen.