

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 5

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

INHALT: Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren? — Die Bestimmung der Hauptpunkte eines Indicordiagrammes. Von Albert Flegner, Professor der theor. Maschinenlehre am eidg. Polytechnikum in Zürich. (Mit einer Tafel.) — Die Darstellung des Wasser- und Strassenbaues der Schweiz an der zukünftigen Landesausstellung. — Miscellanea: Quibaute in Zürich; Gotthardbahn; Eidg. Polytechnikum; Simplonbahn; Strassenbahnen; Wiener Stadtbahn. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein: Circulare des Centralcomites; Société vaudoise. Gesellschaft ehem. Polytechniker: Mittheilungen aus den Verhandlungen des Ausschusses. Stellenvermittlung.

## Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren?

### I.

(Aus Luzern.) Vorstehende Frage ist für die Stadt Luzern in neuester Zeit zu einer brennenden geworden; sie ist aber, ganz allgemein genommen, von grosser Wichtigkeit für alle Schweizerstädte. Wir finden es desshalb passend, an dieser Stelle obige Frage durch Wiedergabe einer hierüber von der Section der IV Waldstätte veranstalteten Discussion etwas näher zu erörtern; sie wird übrigens nächstens auch die h. Bundesversammlung beschäftigen.

Die factischen Verhältnisse, welche diese Erörterungen veranlassen, sind kurz folgende:

Im Januar 1881 sandte die schweiz. Centralbahn dem Stadtrathe von Luzern die Pläne für Erweiterung des hiesigen Bahnhofes ein und suchte für die projectirten Hochbauten um die „*vorschriftsgemässe Baubewilligung*“ nach. Der Stadtrath ertheilte die nachgesuchte Baubewilligung nicht, da die Hochbauten den fundamentalsten Vorschriften des städtischen Baugesetzes widersprechend projectirt waren; das Aufnahmsgebäude sollte in Holz und Riegel, die Güterschuppen ganz in Holz ausgeführt werden, während das städtische Baugesetz vorschreibt, dass die Umfassungsmauern aller Gebäude (innert des Stadtbaubezirks) in massivem Mauerwerk aufzuführen seien; die Güterschuppen sollten, im Widerspruche mit dem städtischen und cantonalen Baugesetz, einander viel zu nahe gerückt werden etc. Auf diesen abweisenden Beschluss hin fand nun die schweiz. Centralbahn auf einmal, die „*vorschriftsgemässe Baubewilligung*“ sei gar nicht nöthig, ihr genüge die Genehmigung der Pläne durch den h. Bundesrath; diese Bewilligung sprach denn auch der Bundesrath bereitwillig aus (die Abänderungen betreffen nicht die Hochbauten) und theilte auf Anfrage dem Stadtrathe mit, dass dessen Entscheid durch den bundesrathlichen Beschluss aufgehoben sei. Letzterer hat hier die Gemüther ziemlich stark aufgeregt, denn es will dem gewöhnlichen Bürger in seinem einfachen Unterthanenverstand denn doch nicht recht einleuchten, dass der schweiz. Centralbahn gestattet sein soll, in Holz zu bauen, während gerade gegenwärtig Private, die unmittelbar neben dem Bahnhof Gebäude mit ähnlicher Zweckbestimmung (Lagerhäuser) erstellen wollen, von der Behörde verhalten werden und verhalten werden müssen, in Stein zu bauen.

Es haben diese Verhältnisse auch einen hiesigen Juristen, Herrn Dr. *Weibel*, veranlasst, die Frage, ob der Bundesrath die Befugniss besitze, die Bahnen von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze zu dispensiren, allseitig zu studiren und er hat das Resultat seiner Untersuchung in einer Abhandlung niedergelegt, welche in der „*Zeitschrift für schweiz. Gesetzgebung und Rechtspflege*“, Zürich 1881, veröffentlicht ist; Herr *Weibel* kommt dabei zum Schlusse, dass der Standpunkt, den der Bundesrath in dieser Angelegenheit eingenommen, falsch sei. Durch genannte Abhandlung angeregt, studirte auch Herr alt Ständerath Fürsprech *J. Weber* diese Frage. Dieser Jurist kam nun zu einer gegentheiligen Ansicht. Der Bundesrath könne bei ähnlichen Entscheiden die cantonalen Baugesetze respectiren und die Bahnen zur Beobachtung derselben verhalten, *er sei aber nicht verpflichtet, dies zu thun*.

Auf Anfrage von Seite des Vorstandes hin hatten sich die beiden genannten Herren in zuvorkommender Weise bereit erklärt, ihre

Ansichten über obige Frage vor einer Versammlung des Ingenieur- und Architekten-Vereins zu vertreten; diese Besprechung hat denn auch Samstag, den 21. Januar, bei reger Betheiligung sowohl von Seite der Vereinsmitglieder als der eingeladenen Gäste im Saale des Hotel St. Gotthard stattgefunden und wir wollen im Nachfolgenden die höchst interessante Discussion, so genau es einem Nichtjuristen möglich ist, skizziren.

Wir sind aber genöthigt, abweichend von der Reihenfolge in der gewalteten Discussion, die Hauptpunkte der Abhandlung von Herrn Dr. *Weibel* hier vorerst darzulegen, da das erste Votum, von Herrn *Weber*, sich eben schon auf diese Abhandlung bezog, so dass ohne Kenntniss derselben das Votum nicht ganz verständlich würde.

Die Erwägungen und Schlüsse im Elaborate des Herrn Dr. *Weibel* sind folgende:

Der Art. 14 des Eisenbahngesetzes, so weit er hier in Frage kommt, lautet: „Der Bauplan ist dem Bundesrath in seiner Gesamtheit, sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen. Diese ist namentlich erforderlich für das Bahntracé, die Stationen, sammt deren Einrichtung, sowie für sämtliche grössere Bauobjecte, einschliesslich der wichtigeren Hochbauten. Die Gesellschaft soll jeweilen vor Beginn der Bauarbeiten die nöthigen Planvorlagen machen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Der Bundesrath wird den betreffenden Cantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den Localbehörden Gelegenheit geben, bezüglich des Tracé, der Gestaltung der Wegübergänge, der Lage der Stationen und Verbindungsstrassen u. s. w. ihre Interessen geltend zu machen. Der Bundesrath wird dabei seinerseits die militärischen Interessen gebührend wahren.“

Auf diesen Art. 14 stützt sich der Bundesrath sowohl im Entscheide gegen die Behörden der Stadt Luzern als auch in einem im Jahre 1876 gegen die Behörden von La Chaux-de-fonds gefällten Entscheide, welche ebenfalls gegen Erstellung bzw. Vergrösserung des dortigen Aufnahmsgebäudes in Holz protestirten. In Bezug auf letzteren Anstand sucht der Bundesrath seine Entscheidung im Geschäftsbericht pro 1876 damit zu begründen, dass für Bahnhofbauten nicht die gleichen feuerpolizeilichen Vorschriften gelten können, wie für andere Gebäude, dass die überall existirenden Holzbauten noch zu keinen Reklamationen wegen Feuersgefahr Anlass gegeben und dass Anordnungen getroffen werden, einer solchen auch vorzubeugen.

Die Frage, ob der Bundesrath in den beiden vorliegenden Fällen richtig geurtheilt, hat allgemeine Bedeutung, denn mit demselben Rechte, mit welchem hier die Eisenbahnen von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensirt werden, könnte sie der Bundesrath auch von den Beschwerden des sog. Nachbarrechtes befreien; er könnte ihnen beispielsweise gestatten, Lebhäge, Senkgruben etc. unmittelbar an die Grenze zu versetzen. Die cantonalen Gesetze erscheinen dem Bundesrath nach dieser Auffassung nicht mehr als Schranken, die geachtet, sondern bloss mehr als Interessen, die möglichst gewahrt werden müssen.

Dieser Standpunkt ist aber ein falscher.

Vor 1872 standen die Eisenbahnen unzweifelhaft unter den eidgenössischen und cantonalen Gesetzen; in einzelnen Cantonen, z. B. Zürich, wurde die Bestimmung noch speciell in die Concessionsurkunde aufgenommen, dass sich die Eisenbahnen den Gesetzen und Verordnungen des Landes zu unterziehen haben, aber selbst *Rüttiman* sagt, dass dieser Vorbehalt eigentlich überflüssig und es selbstverständlich sei, „*dass jeder Einzelne und jede Corporation den Landesgesetzen unterworfen ist*“.

Was hat nun das Eisenbahngesetz von 1872 hieran abändern wollen?

In mannigfachen Beziehungen hatten sich die Cantone den mächtigen Eisenbahngesellschaften, diesen intercantonalen Mächten, gegenüber zu schwach erwiesen zur Wahrung der Staatshoheit und zum Schutze der Angestellten und des Publikums, daher der allgemeine Ruf nach besserer und strammerer Staatsaufsicht. Es ist in dieser Beziehung auf folgende Stelle in der Botschaft des Bundesrathes vom 16. Juni 1871 zu verweisen: „In immer grösseren Kreisen machte sich jetzt die Ansicht geltend, dass die Eisenbahngesellschaften *in allen und jeden Beziehungen dem öffentlichen und bürgerlichen Recht des Landes gleich allen anderen industriellen Gesellschaften unterworfen und die Staatshoheit über dieselben in viel kräftigerer Weise organisirt werden müsse*.“