

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 6

## **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:** 15.01.2026

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

INHALT: Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren? — Neuerungen an Compound-Locomotiven. — Zur Controle der Locomotivkessel. Von R. Abt. — Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883. — Concurrenzen: für Entwürfe zu einem neuen Rathhaus in Wiesbaden; für Entwürfe eines Reichstagsgebäudes in Berlin; für Entwürfe einer Kirche in Meran (Süd-Tyrol). — Miscellanea: Herr Bauinspector H. Reese; Quaibau in Zürich; F. Thormann von Graffenried, Ingenieur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein: Section Zürich. Stellenvermittlung.

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

(Schluss.)

### II.

Wir wollen nun im Nachfolgenden das Votum des Herrn Fürsprech *Weber* skizziren, welcher die gegentheilige Ansicht vertrat:

Vorab sind bei der vorliegenden staatsrechtlichen Frage zwei Sachen scharf auseinander zu halten: „Die Enthhebung von den Pflichten des *Nachbarrechtes* und die Enthhebung von *Pflichten*, welche die *cantonalen Baugesetze dem Bauunternehmer überbinden*. Erstere wurzeln im Privatrecht, letztere im öffentlichen Recht.“

Was ersteren Punkt betrifft, so ist klar, dass die Eisenbahnen die Befugniß haben, Privatrechte zu verletzen und dass es den Bundesbehörden durchaus nicht zusteht, hiergegen aufzutreten. Dieses Recht ist ihnen zugesprochen durch das Expropriationsgesetz; die Expropriation ist ja selbst die flagranteste Verletzung des Privatrechts. Dafür ist aber den Eisenbahnen wieder die Entschädigungspflicht auferlegt; diese garantirt dem Privaten wieder das Aequivalent für die ihm entzogenen Rechte, seine Schadloshaltung. Sicherlich ist Eisenbahngesellschaften gestattet, Lebhäge, Senkgruben etc. direct an die Grenzen des Privaten zu versetzen, ohne dass der Bundesrath hierzu eine Bewilligung zu erteilen braucht; dafür legt aber das Expropriationsgesetz ihr die Entschädigungspflicht auf und die wird in diesem Falle darin bestehen, dass die Gesellschaft verhalten wird, einen so breiten Streifen von dem Privatgrundstück zu expropriren, dass der Lebhag, die Senkgrube etc. wieder den gesetzlichen Abstand von der Grenze des Privatbesitzthums haben.

So weit die Frage das öffentliche Recht berührt, so ist hier zweierlei zu entscheiden: *Wer* hat die Genehmigung der Pläne auszusprechen resp. über dieselbe zu entscheiden und *nach welchen gesetzlichen Vorschriften* ist hierbei vorzugehen, ist nur das Bundesgesetz oder sind auch die cantonalen Gesetze zu beobachten?

Bezüglich der ersten Frage besteht kein Zweifel und auch kein Meinungsunterschied: Es ist der Bundesrath, welchem Art. 14 klar und deutlich die Competenz zuseidet, die Pläne der Eisenbahngesellschaften zu prüfen und über ihre Genehmigung oder Nichtgenehmigung zu entscheiden.

Bezüglich des zweiten Punktes ist Redner überzeugt, dass der Bundesrath absolut frei sei; derselbe schöpft sein Recht aus der eidgenössischen Gesetzgebung und nicht aus der cantonalen; er *kann* die cantonalen Gesetze achten, aber er hat *nicht die Pflicht*, es zu thun.

Früher war freilich die Ansicht vorherrschend, dass überall das cantonale Gesetz entscheide, wo dieses nicht selbst etwas an das eidgenössische Gesetz abtrat; das war die Ansicht im Staatenbunde. Wir leben aber gegenwärtig im Bundesstaate und um ein cantonales Gesetz wirkungslos zu machen, genügt die Thatsache, dass es mit der eidgenössischen Gesetzgebung im Widerspruch steht; es ist nicht einmal nöthig, dass dasselbe speciell ausser Kraft erklärt, abrogirt werde.

Die Frage ist schon zur Zeit Jonas Furrer's in diesem Sinne entschieden worden, indem der Bundesrath eine Entscheidung der Basler Behörden aufhob, durch welche ein Zollbeamter wegen Sonntagseinteiligung durch eine Amtshandlung gemäss den baslerischen Gesetzen bestraft worden war. Es liessen sich auch eine Menge Beispiele anführen, aus welchen die Unzukömmlichkeiten sich er-

geben, wenn in Sachen, die in den Kreis der eidgenössischen Gesetzgebung einbezogen sind, die cantonalen Gesetze beobachtet werden müssten.

Wenn gesagt wird, durch das Eisenbahngesetz habe man die grossen Eisenbahngesellschaften treffen und nicht die Befugnisse der Cantone schmälern wollen, so steht dies im Widerspruch mit dem Gesetze selbst; auf Botschaften und Commissionalberichte ist nicht viel Werth zu legen, da manchmal etwas in das Gesetz hineinkömmt, was in ersteren nicht enthalten ist. Das Eisenbahngesetz war eine schwierige Arbeit, da es eben die Cantonsouveränität verletzen musste und deshalb von den Föderalisten bekämpft wurde; um ihm zum Siege zu verhelfen, wurde der Schlachtruf angestimmt: es gehe gegen die grossen mächtigen Eisenbahngesellschaften. So und nicht anders sind die damaligen Botschaften aufzufassen.

Bezüglich der Frage der Feuersicherheit kommen in Betracht: Entfernung der Gebäude von einander und das Material, aus welchem sie erstellt werden. Wir haben hierüber Bestimmungen im bürgerlichen Gesetzbuche, im Brandassurancesgesetz und im Baugesetze, welche darauf abzielen, die Feuersicherheit für das Gebäude selbst und für den Nachbar zu erhöhen. Gegenüber dem Nachbar wird durch Ausserachtlassen dieser Bestimmungen, dadurch, dass sein Gebäude in eine weniger geschützte Lage gebracht wird, ein Privatrecht verletzt und für diese Verletzung kann der Private, wie oben berührt, auf anderem Wege Schadloshaltung, Entschädigung erlangen. Die Versicherungsgesellschaften aber können sich selbst schützen und solche Gebäude einfach von der Versicherung ausschliessen.

Wenn dann behauptet wird, durch den bundesrätlichen Entscheid werde ungleiches Recht, d. h. für die Eisenbahngesellschaften Privilegien geschaffen, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Gleichheit vor dem Gesetze nicht darin besteht, dass immer und unter allen Umständen das gleiche Recht angewendet werde, sondern dass unter gleichen Verhältnissen immer gleiches Recht zur Anwendung komme. Die Ungleichheit wäre vorhanden, wenn ein Privater, der eine Eisenbahn baut, genöthigt würde, in Stein zu bauen; dem ist aber nicht so, sondern unter diesen Voraussetzungen wäre auch einem Privaten gestattet, in Holz zu bauen. Auch im Expropriationsgesetz sind die Eisenbahnen mit den übrigen Privaten nicht gleichgestellt; die Bahn muss nur den Werth ersetzen, während der Privatmann gemäss Gesetz den zwei- bis vierfachen Werth zu bezahlen hat.

Mit allen diesen Gründen will der Redner nicht behaupten und beweisen, dass der Bundesrath an und für sich richtig entschieden habe und dass er nicht einen andern Entscheid hätte fassen dürfen, aber verpflichtet war der Bundesrath hierzu nicht und er hat innert der Grenzen seiner Competenz gehandelt.

Herr Dr. *Weibel* führt nun die oben skizzirten Erwägungen und Schlüsse seiner Abhandlung des Nähern aus und hebt noch speciell folgende Punkte hervor:

Nebensächlich ist jedenfalls die Botschaft des Bundesrathes zu dem Eisenbahngesetz, aber es ist doch immer wichtig, zu wissen, was diejenigen gedacht haben, die ein Gesetz machten. Dass der Schlachtruf, es gehe gegen die grossen Eisenbahngesellschaften, nur deshalb erhoben worden sei, um dem Gesetz zum Durchbruch zu verhelfen, sei denn doch nicht bewiesen und man dürfe auch solches den Räten nicht unterschieben. Die Gleichheit vor dem Gesetze sei durch den bundesrätlichen Entscheid wirklich verletzt, denn die Bahnhofbauten zeigen gegenüber den Privatgebäuden nicht mehr Abweichendes, als die verschiedenartigsten Privatgebäude unter sich, für welche doch alle das gleiche Gesetz Geltung habe, während das Bahnhofsgebäude hiervon ausgenommen sei.

Schrankenlos kann der Bundesrath bei der Plangenehmigung nicht sein und da kein eidgenössisches Baurecht existirt, so ist er an das cantonale gebunden, denn nur durch Bundesrecht kann cantonales Recht aufgehoben werden, niemals aber durch den Bundesrath.

Schliesslich theilte Herr Dr. *Weibel* noch mit, dass ihm seit der Publication seiner Abhandlung bekannt geworden (aus Rönne's preussischer Baupolizei), dass auch in Preussen die ministerielle Genehmigung der Baupläne einer Eisenbahn den ortspolizeilichen Consens nicht ersetze (von einem Anwesenden wird das Gleiche von Oesterreich bestätigt); er glaubt, dass ein so durchgreifendes Recht der Centralbehörde, wie es Herr *Weber* dem Bundesrath vindicirt, sonst eher für preussische als für schweizerische Rechtsverhältnisse anzunehmen wäre und erkennt in jener Thatsache einen Beweis