Zeitschrift: Schweizerische Geometer-Zeitung = Revue suisse des géomètres

Herausgeber: Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres

Band: 12 (1914)

Heft: 7

Artikel: Das Problem des schweizerischen Eisenbahngrundbuches : einige grundsätzliche Erörterungen

Autor: Leemann, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-183099

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: 15.07.2025

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

dasselbe ersucht wird, das Lokal über dem Kongresssaal während Verhandlungen zu schliessen, damit nicht das fortwährende Geräusch störe.

Nachdem dieser Antrag keine Unterstützung fand, wurden die Verhandlungen um 3 1/2 Uhr geschlossen.

St. Gallen, den 6. Juli 1914.

Im Auftrage des Zentralvorstandes,
Der Sekretär (ad interim):
A. Kreis.

☞ **Le procès-verbal en français paraîtra dans le numéro prochain.**

Das Problem des schweizerischen Eisenbahngrundbuches.

Einige grundsätzliche Erörterungen von Dr. H. Leemann.

Art. 944, Abs. 3, ZGB. bestimmt, in Uebereinstimmung mit dem Departementalentwurf (Art. 986) und dem Entwurf des Bundesrates (Art. 982): „Für die dem öffentlichen Verkehr dienenden *Eisenbahnen* wird ein *besonderes Grundbuch* vorbehalten.“ Dieser Vorbehalt steht in Zusammenhang mit der besondern Ordnung, die für die Verpfändung von Eisenbahnen besteht, gemäss dem Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweiz. Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874. Nach Art. 60 SchlT. ZGB. bleibt dieses Spezialgesetz (EVerpfG.) neben dem ZGB., und nach Art. 30 SchKG. auch neben diesem Gesetz unverändert in Kraft. Ueber die Verpfändung von Eisenbahnen wird ein besonderes *Pfandbuch* sowohl in deutscher als in französischer Sprache (also in zwei Exemplaren) geführt; Pfandbuchführer ist der Sekretär der Eisenbahnabteilung des eidg. Post- und Eisenbahndepartements. Die Pfandobjekte werden im Pfandbuch summarisch in der Weise bezeichnet, dass der Anfangs- und der Endpunkt der als Pfand eingesetzten Bahnlinie und deren kilometrische Länge angegeben werden. Das Pfandrecht umfasst: a) den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparzellen mit Einschluss der Bahnhöfe, Stationsgebäude, Güterschuppen, Werkstätten, Remisen, Wärterhäuser und aller andern auf dem Bahnkörper und diesen Land-

parzellen befindlichen Hochbauten; b) das gesamte für den Betrieb und den Unterhalt der verpfändeten Linie zugehörige Material.

Das erwähnte Pfandbuch hat mit dem Grundbuch im Sinne des ZGB. nur den Zweck gemein, insofern, als es wie dieses der Publizität dient, allerdings nur mit Bezug auf ein einzelnes dingliches Recht, das Pfandrecht. Nur wenn und soweit ein Pfandrecht auf einer Eisenbahn errichtet werden soll, werden die betreffenden Bahngrundstücke in das Pfandbuch — unter sehr summarischer Bezeichnung — aufgenommen. Eine selbständige Buchung der Eisenbahngrundstücke findet weder von Amtes wegen noch auf Verlangen des Eigentümers statt, und andere dingliche Rechte als Pfandrechte werden in das Pfandbuch nicht eingetragen. Das letztere unterscheidet sich somit wesentlich von dem, auf dem Realfoliensystem beruhenden Grundbuch, und es lässt sich im Hinblick auf seine besondere, seinem beschränkten Zwecke entsprechende Einrichtung auch nicht zu einem eigentlichen Grundbuch umgestalten. Ein Grundbuch für die Eisenbahnen im Sinne des neuen Rechtes besteht also noch nicht. Unter dem frühern kantonalen Rechte mag die grundbuchrechtliche Behandlung der Eisenbahngrundstücke eine verschiedene gewesen sein; regelmässig aber wurden diese Grundstücke doch wohl in den meisten Kantonen gleich behandelt wie andere Grundstücke, d. h. als Gegenstand dinglicher Rechte (mit Ausnahme der Pfandrechte gemäss dem EVerpfG.) in die kantonalen Grund- oder Fertigungsprotokolle aufgenommen.

Nun soll ein besonderes Grundbuch für die Eisenbahnen (Bundesbahnen, Staats- und Privatbahnen) geschaffen werden. In dieses, nicht in das allgemeine Grundbuch, sollen also die Grundstücke derjenigen Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, aufgenommen werden, während die Grundstücke der dem Privatverkehr dienenden Bahnen (Fabrikbahnen, Anschlussgeleise) in das allgemeine Grundbuch gehören, ebenso wie diejenigen Grundstücke der öffentlichen Eisenbahnen, die nicht dem Bahnbetrieb dienen (wie Hotelgrundstücke, Kies- und Sandgruben), vorausgesetzt, dass es sich um selbständige, gegenüber dem Bahnkörper abgegrenzte Grundstücke handelt.

Soweit eine Eisenbahn über keinen eigenen Bahnkörper verfügt, sondern die öffentliche Strasse benutzt (Strassenbahn), fällt sie für das Grundbuch grundsätzlich ausser Betracht; doch könnte man es sehr wohl verstehen, wenn die Aufnahme auch solcher Bahnen in das besondere Grundbuch allgemein vorgeschrieben würde. Dies rechtfertigt sich jedenfalls dann, wenn das bisherige Eisenbahn-Pfandbuch mit dem künftigen Eisenbahn-Grundbuch verschmolzen wird.

Viel schwieriger als die Abgrenzung der Eisenbahngrundstücke gegenüber den in das allgemeine Grundbuch aufzunehmenden Grundstücken ist die *Organisation* des Eisenbahngrundbuches. Soll das Pfandbuch im Sinne des EVerpfG. in seiner bisherigen Gestalt neben dem Eisenbahngrundbuch beibehalten werden oder in diesem aufgehen? Wird der Bund selbst die Einrichtung und Führung des Eisenbahngrundbuches übernehmen oder soll dieses durch die Kantone, d. h. durch kantonale Beamte geführt werden? Wie sind die Eisenbahngrundbuchkreise zu bilden? Rechtfertigt sich eine besondere Behandlung der Bundesbahnen? Wie sind die Beziehungen zwischen dem allgemeinen Grundbuch und dem Eisenbahngrundbuch zu gestalten? Alle diese Prinzipienfragen sind zurzeit noch in tiefes Dunkel gehüllt; niemand weiss, wie die Ordnung gedacht ist und wann sie erfolgen wird. Eine bundesrätliche Verordnung wird später einmal Licht in dieses Dunkel bringen. Dass dies nicht von heute auf morgen möglich ist, versteht sich im Hinblick auf die Schwierigkeit der zu lösenden Fragen von selbst.

Dagegen erheischt eine andere sehr wichtige Frage sofortige Beantwortung: *Sind die Eisenbahngrundstücke da, wo jetzt das allgemeine Grundbuch eingeführt wird, einstweilen in dieses aufzunehmen? Muss dies nicht jedenfalls dann geschehen, wenn dingliche Rechte (Dienstbarkeiten oder Grundlasten) zu Lasten oder zu Gunsten von Eisenbahngrundstücken errichtet werden?* Eine Uebergangsbestimmung, durch die diese bereits praktisch gewordenen Fragen klargestellt würden, fehlt. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass der in Art. 944, Abs. 3, ZGB. enthaltene Vorbehalt eines besondern Grundbuches für die dem öffentlichen Verkehr dienenden

Eisenbahnen sofort unbedingt in Kraft getreten ist. Dieser Vorbehalt schliesst nun aber die Aufnahme der Bahngrundstücke in das allgemeine Grundbuch schlechtweg aus, ohne Rücksicht auf das Vorhandensein des Eisenbahngrundbuches. An diesem Grundsatze muss selbst für den Fall festgehalten werden, dass zu Gunsten oder zu Lasten von Bahngrundstücken dingliche Rechte begründet werden sollen. Persönliche Dienstbarkeiten (Personalservituten) und Grundlasten (z. B. Unterhaltungspflichten), sowie Bauhandwerkerpfandrechte gemäss Art. 837 ff. ZGB. zu Lasten von Eisenbahngrundstücken können somit, solange das Bahngrundbuch nicht eingeführt ist, überhaupt nicht eingetragen werden. Grunddienstbarkeiten im Verhältnis zwischen Privat- und Bahngrundstücken dagegen sind einstweilen nur auf dem Grundbuchblatt des (berechtigten oder belasteten) Privatgrundstückes in das (allgemeine) Grundbuch einzutragen, d. h. soweit eben die Eintragung möglich ist. Sache der Beteiligten wird es sein, nachdem das Bahngrundbuch eingerichtet ist, dafür zu sorgen, dass der Eintrag ihres Rechtes auch dort erfolge. Es erscheint allerdings als sehr fraglich, ob eine derartige Behandlung, solange das Eisenbahngrundbuch fehlt, zur Begründung einer Grunddienstbarkeit im Hinblick auf die Vorschrift des Art. 968 ZGB. genüge. Diese (materiellrechtliche) Frage ist im Streitfalle durch die Gerichte zu entscheiden. Auf Grund des allgemeinen Vorbehalts in Art. 944, Abs. 3, darf zwar angenommen werden, dass durch die Verordnung des Bundesrates für die Führung des Bahngrundbuches besondere, von Art. 968 etc. abweichende Vorschriften aufgestellt werden können. Allein eine befriedigende Lösung des Problems vermag doch nur das Bahngrundbuch selbst zu bringen. Deshalb sollte mit der Einführung desselben nicht länger zugewartet werden. Der Rechtszustand auf diesem Gebiete war bis jetzt ein leidlich guter; er wird sich aber unter der Herrschaft des eidg. Rechtes naturgemäss je länger je unbefriedigender gestalten, solange die Lücke, die das Fehlen des Bahngrundbuches bedeutet, nicht geschlossen ist.

Vor allen Dingen sollten die Verwalter des allgemeinen Grundbuches von massgebender Stelle über die intertemporale Bedeutung des Vorbehaltes in Art. 944, Abs. 3, ZGB. im Interesse

einer richtigen Auffassung und einheitlichen Anwendung des einheitlichen eidg. Rechtes aufgeklärt werden. Wie haben wir uns vom Standpunkte der Grundbuchführung gegenüber den Eisenbahngrundstücken zu verhalten? Dürfen wir uns über die Tatsache, dass über das vorgesehene Bahngrundbuch noch jede bundesrechtliche Ordnung fehlt, einfach hinwegsetzen und die Bahngrundstücke grundbuchlich ignorieren? So fragen sich die Grundbuchverwalter mit Recht, namentlich in den Kantonen, die mit der Einführung des Grundbuches begonnen haben. Wir sind zur Bejahung dieser Frage gelangt, müssen aber zugeben, dass diese Lösung nicht recht befriedigt und deshalb nicht unbestritten bleiben dürfte; jedenfalls sind Zweifel über die intertemporale Tragweite des Art. 944, Abs. 3, möglich. Es darf daher erwartet werden, dass der *Bundesrat* als eidg. Aufsichtsbehörde über die Grundbuchführung durch Erlass eines *Kreisschreibens* an die Kantonsregierungen zuhanden der Grundbuchämter möglichst bald eine einheitliche Ordnung dieser Frage herbeiführe. Die Sache ist wichtig und dringlich.

Festbericht

über die XIII. Hauptversammlung des Schweiz. Geometervereins in Bern, 7. und 8. Juni 1914.

Von *E. Reich*, Basel.

Der obige Titel stand schon ziemlich lange einsam auf einem leeren Skizzenblatt und harrte des folgenden Textes. Der herannahende Redaktionsschluss mit seinem gelinden Zwange mahnte aber schliesslich doch, zu beenden, was so mutig und vielversprechend begonnen worden war. Es wurden also Vorbereitungen getroffen; aber je länger ich über die gestellte Aufgabe nachdachte, um so schwerer schien es mir, derselben gerecht zu werden, nachdem in der Berichterstattung über frühere Jahresversammlungen gewandtere Stilisten aus unserer Mitte all ihren goldenen Humor und seltene Satire daran setzten, die Kollegenschaft nochmals im Geiste das Vergnügen einer *grande revue* mitgeniessen zu lassen. Ich halte es deshalb mit König Salomo, der den Herrn vor allem um Weisheit und Gnade bat. An die litera-