

Der Perimeter nach St. Gallischem Recht

Autor(en): **Elser, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **32 (1916)**

Heft 47

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-577392>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Perimeter nach st. gallischem Recht.

Auszug aus der Veröffentlichung von Herrn Dr. jur. F. Elfer,
Sekretär des st. gallischen kantonalen Baudepartementes.

(Korrespondenz.)

Vorbemerkung.

Vor einiger Zeit hatten wir Gelegenheit, auf die verdienstvolle Veröffentlichung „St. Gallisches Baupolizei-recht“ von Herrn Departementssekretär Dr. jur. F. Elfer hinzuweisen. Heute liegt eine Schrift dieses Verfassers vor, der man ebenso wette Verbreitung wünschen mag: Der Perimeter nach st. gallischem Recht. Die Behörden, die Gerichte, dann aber auch die Privaten und Anwälte haben so oft mit diesem „Perimeter“ zu tun, daß es vom allgemeinen Standpunkte aus nur zu begrüßen ist, wenn die vom Regierungsrat eingeschlagenen, zum Teil unveröffentlichten, zum Teil dem Bürger nicht bekannten Entscheidungen, ferner die vom Gericht in diesem Gebiete nach und nach sich herausgebildete Rechtsprechung, einheitlich zusammengefaßt und in übersichtlicher Form für jedermann zugänglich gemacht werden.

Im Kreis Schreiben vom 27. April 1916 bemerkt das kantonale Baudepartement überaus zutreffend: „Die Abhandlung bespricht in systematischer Anordnung und leicht verständlicher Sprache die verschiedenen gesetzlichen Vorschriften über die Beitragspflicht des Privateigentums an die Kosten öffentlicher Unternehmen, hauptsächlich der Straßen- und Bach-Verbauungen. Hierbei ist namentlich auch die Rechtsprechung des Regierungsrates, sowie der obersten kantonalen Administrations- und Gerichtsinstanzen, in weitgehendster Weise mitberücksichtigt, sodaß die Schrift besonders für die Gemeindebehörden, denen der Vollzug der betreffenden Vorschriften vornehmlich übertragen ist, ein willkommener Wegweiser in der Praxis der ihnen übergeordneten Instanzen sein wird. Daneben bildet sie aber auch für Juristen, Grundigentümer, überhaupt für jedermann, der in dieser oder jener Eigenschaft mit dem Perimeter zu tun hat, eine wertvolle Orientierung über die verschiedenen äußerst wichtigen und schwerwiegenden Fragen des Perimeterwesens“.

Die vorgenannte Schrift umfaßt folgende Hauptabschnitte:

- I. Begriff und gesetzliche Grundlagen.
- II. Gegenstand und allgemeiner Umfang der Perimeterpflicht.
- III. Träger, Wesen und Voraussetzung der Beitragspflicht.
- IV. Das Perimeter-Verfahren.

Im nachfolgenden wird diese Einteilung beibehalten.

I. Begriff und gesetzliche Grundlagen.

Das Wort „Perimeter“ bedeutet in der st. gallischen Rechtsprache verschiedenes. Einmal versteht man darunter das an einem öffentlichen Unternehmen beteiligte und daher laut Gesetz beitragspflichtige Gebiet. In diesem Sinne z. B. spricht man von der Umgrenzung des Perimeters. Perimeter bedeutet aber auch die Beitragspflicht selber. In diesem Sinne z. B. wird beim Regierungsrat oder beim Gericht der Perimeter bestritten. Endlich wird darunter der zu leistende Beitrag verstanden (jemand muß Perimeter bezahlen). Juristisch von Interesse ist der Perimeter hauptsächlich im Sinne der Beitragspflicht. Im Nachfolgenden soll dieses Rechtsgebilde, das sich in dieser oder jener Form nicht nur in der st. gallischen, sondern auch in der außerkantonalen und ausländischen Gesetzgebung findet, namentlich unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Regierungsrates und des Kantonsgerichtes, der obersten kantonalen Verwaltungs- und

Gerichtsinstanzen, des nähern besprochen werden. Die wichtigsten den Perimeter betreffenden Vorschriften sind enthalten im Gesetz über das Straßenwesen vom 1. Juli 1889, im Nachtragsgesetz zu diesem Gesetz vom 25. Juli 1906, im Gesetz über die Verbauung der Wildbäche und Rufen vom 12. August 1869, im Nachtragsgesetz zu diesem Gesetz vom 24. Februar 1877 und in der Vollziehungs-Verordnung zu demselben vom 16. November 1877. Häufig finden sich Vorschriften über die Beitragspflicht des privaten Grundigentums auch in den Baureglementen der einzelnen Gemeinden. Regelmäßig aber geben diese lediglich den Inhalt des Straßen-Gesetzes wieder. Sofern sie auch hievon abweichende Vorschriften enthalten, sind sie natürlich nur insoweit rechtsgültig, als sie dem Gesetz nicht widersprechen.

II. Gegenstand und allgemeiner Umfang der Beitragspflicht.

1. Neben-Straßen und öffentliche Fußwege.

Bei der Aufzählung der öffentlichen Unternehmen und der Angabe, in welchem Maß für die einzelnen derselben eine besondere Beitragspflicht besteht, mögen in erster Linie die Nebenstraßen genannt werden. Artikel 28 des Straßengesetzes sagt, daß bei Neubau und Korrektur von Nebenstraßen der Gemeinderat, sofern keine Bestätigung statufinde, die beteiligte Gegend zu umgrenzen und die Verlegung der Bau- sowie der künftigen Unterhaltskosten auf dieselbe vorzunehmen habe. Als Nebenstraßen sind gemäß Artikel 4 des Straßengesetzes alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Straßen anzusehen, die nicht Gemeinde- oder Staatsstraßen sind. Die Abgrenzung gegenüber den Gemeindestraßen ist oft sehr schwierig und führt daher vielfach zu Anständen zwischen den Gemeindebehörden und dem beteiligten Privatgrundbesitz. Für die Beurteilung dieser Anstände, die dem Regierungsrat zusteht (Artikel 7 des Straßengesetzes), gibt der Buchstabe des Gesetzes nicht die genügenden Anhaltspunkte. Danach gehören nämlich zu den Gemeindestraßen alle diejenigen Straßen, welche einer Gemeinde zu ihrem innern Verkehr dienen, oder aber Ortschaften oder Weiler unter sich mit einer Staatsstraße, Gemeindestraße, Eisenbahnstation oder andern Verkehrsstelle verbinden. Diese Definition schließt, buchstäblich ausgelegt, überhaupt alle Straßen in sich, so daß als Nebenstraßen keine mehr übrig blieben. Eine derartige Auslegung ist aber selbstverständlich nicht im Sinne des Gesetzes. Die Praxis sowohl der Gemeindebehörden als des Regierungsrates ist denn auch eine hievon völlig abweichende. Sie geht im wesentlichen dahin, daß das entscheidende Merkmal für die Klassifikation einer Straße darin zu suchen sei, ob im konkreten Falle der allgemeine, öffentliche Verkehr der Gemeinde oder eines großen Teiles derselben auf die fragliche Straße als inneres Verkehrs- oder wichtiges Verbindungsmittel angewiesen sei, in welchem Falle eine Gemeindestraße vorliegt, oder aber, ob nicht vielmehr die Straße in erster Linie den Interessen der Grundbesitzer, z. B. zwecks Überbauung oder besserer Bewirtschaftung der anliegenden Grundstücke, diene, in welchem Falle es sich um eine Nebenstraße handelt. In diesem Sinne werden die sogenannten Wohn- oder Quartierstraßen (ein Ausdruck, der sich zwar im Straßengesetz nicht findet, sondern lediglich im Sprachgebrauch und in den örtlichen Baureglementen Aufnahme gefunden hat) in der Stadt St. Gallen, deren Außengemeinden und den übrigen dichter bevölkerten Gemeinden und Ortschaften des Kantons samt und sonders als Nebenstraßen klassifiziert. Das vorstehend angeführte, für die Klassifikation als Gemeinde- oder Nebenstraße entscheidende Moment führt aber mitunter auch dazu, Straßen von hervorragender öffentlicher Bedeutung, wobei hier nur an die Fürsten-

Landstraße in der Gemeinde Straubenzell (7 m Fahrbahn und 2 mal 2 m Trottoirs) und die Kotterstraße in der Gemeinde Tablat (8 Meter Fahrbahn und zwei Trottoirs von 4 und 2 1/2 m Breite) zu nennen sind, in die Klasse der Nebenstraßen einzureihen. Vom Standpunkt des geltenden Rechts aus dürfte dies vollständig gerechtfertigt sein, in einem revidierten Gesetz dagegen sollte wohl eine Änderung in der Hinsicht Platz greifen, daß solche in einer Nebenstraße verkörperte öffentliche Interessen eine angemessene Kostenbeteiligung der Öffentlichkeit bewirken würden.

Allerdings bringt die Praxis vielfach eine Abschwächung dieses in manchen Fällen etwas harten Prinzips dadurch mit sich, daß die Gemeinden freiwillig angemessene Beiträge an Nebenstraßen leisten, sich also an deren Kosten freiwillig beteiligen. Diesbezüglich führt der Regierungsrat in einem Entscheid vom Jahre 1913 wörtlich folgendes aus:

„Diese Beteiligung der Gemeinden an den Kosten für Bau und Unterhalt von Nebenstraßen ist vielfach geradezu eine moralische Pflicht. Für das Vorliegen dieser letzteren können namentlich zwei prinzipiell verschiedene Fälle auseinander gehalten werden. Einmal besteht sie in allen den Fällen, wo gemäß Artikel 42 des kantonalen Straßengesetzes für den Kanton die Voraussetzungen für die Subvention der Erstellungskosten für Nebenstraßen vorliegen, d. h. dann, wenn solche Bauten die Kräfte der beteiligten Gegend ausnahmsweise belasten und ein allgemeines Bedürfnis die Ausführung gerechtfertigt erscheinen läßt. Der Staat macht denn auch in der Tat, um dadurch die Beitragspflicht der Gemeinden zu dokumentieren, seine Beitragleistung an den Bau von Nebenstraßen in der Regel von einer erfolgten Unterstützung des fraglichen Straßenunternehmens durch die politische Gemeinde abhängig. Dieser erste Fall wird beinahe ausnahmslos bei Nebenstraßen auf dem Lande, wo eine Erschließung von Bauland nicht in Frage steht, zutreffen. Der zweite Fall, der eine Beitragleistung der Gemeinde als begründet erscheinen läßt, betrifft eher städtische Verhältnisse. Er liegt dann vor, wenn Straßen hauptsächlich zum Zwecke der Eröffnung von Bauland erstellt werden und daher als Nebenstraßen zu klassifizieren sind, die aber zugleich einer breiteren Öffentlichkeit zu dienen vermögen und gerade mit Rücksicht darauf teurer und solider angelegt werden, als dies für gewöhnliche Quartier- und Wohnstraßen nötig wäre. Wenn auch dem an einer solchen Straße gemäß Artikel 28 des Straßengesetzes beteiligten Perimetergebiet infolge der Erstellung der Straße größere Sondervorteile erwachsen, als die Gesamterstellungskosten betragen, die Belastung des Gebietes mit den gesamten Kosten demgemäß an und für sich nicht als übermäßig bezeichnet werden müßte, so wäre es dennoch ungerechtfertigt, den Preis für die Vorteile, die der breiteren Öffentlichkeit zugute kommen, auch auf das Konto der Perimeterpflichtigen zu setzen und die Öffentlichkeit ihre Vorteile ohne Entgelt genießen zu lassen. Das Maß der Beteiligung der Gemeinde an den Bau- und Unterhaltskosten von solchen Straßen muß von verschiedenen Faktoren abhängig gemacht werden, vor allem natürlich von der Größe der der Öffentlichkeit erwachsenden Vorteile.“

Es muß hier aber darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese Beitragspflicht, wie im Regierungsratsentscheid bemerkt ist, lediglich eine „moralische“ ist, daß also die Gemeinde zu einem Beitrag nicht gezwungen werden kann. Grundsätzlich gehen demnach die Kosten für Bau, Korrektur und Unterhalt von Nebenstraßen zu Lasten des privaten Grundbesitzes. Genau dasselbe, was für Nebenstraßen, gilt gemäß Artikel 38 des Straßengesetzes auch für die öffentlichen Fußwege.

2. Gemeinde- und Staatsstraßen.

Nach Artikel 22 und 23 des Straßengesetzes ist die Erstellung neuer und die Korrektur bestehender Staats- und Gemeindestraßen grundsätzlich Sache des Staates, beziehungsweise der Gemeinden. Laut Artikel 24 leg. cit. kann aber bei Gemeindestraßen untergeordneter Bedeutung die beteiligte Gegend bis auf die Hälfte der wirklichen Baukosten (d. h. der aus Landerwerb und Bauarbeiten sich ergebenden Kosten) in Mitleidenschaft gezogen werden. Dieser Rechtszustand dauerte bis 1906, in welchem Jahre durch das Nachtragsgesetz zum Straßengesetz bestimmt wurde, daß die Vorschriften der Artikel 24 und 25 des letztgenannten Gesetzes auch für den Bau und die Korrektur der Staatsstraßen, sowie sämtlicher Gemeindestraßen Anwendung finden können. Demnach besteht heute in bezug auf die Herbeiziehung des privaten Grundbesitzes für die Deckung der Bau- und Korrekturkosten kein Unterschied mehr zwischen Gemeindestraßen untergeordneter und solchen wichtigerer Bedeutung. Heute kann die beteiligte Gegend somit bei allen Gemeinde- und Staatsstraßen bis auf die Hälfte der wirklichen Bau- und Korrekturkosten in Mitleidenschaft gezogen werden. Es erhebt sich nun die Frage, wie sind die Worte „kann bis auf die Hälfte in Mitleidenschaft gezogen werden“ zu verstehen? Bedeutet sie: Kann der Privatgrundbesitz in jedem Falle, unabhängig von der Entstehung von Vorteilen und vom Maß derselben für das zu belastende Gebiet, bis auf die vollen 50% der Kosten belastet werden, oder ist eine Heranziehung desselben nur dann zulässig, wenn ihm durch den Bau oder die Korrektur der fraglichen Straße gewisse Vorteile entstehen, und ist das Maß der Belastung von der Größe dieser Vorteile abhängig zu machen? Da nach feststehender Rechtsprechung des Regierungsrates eine Gegend am Bau oder an der Korrektur einer Straße nur dann „beteiligt“ ist, wenn ihr daraus Vorteile erwachsen, so darf man beim Fehlen solcher Vorteile auch keinen Perimeterbeitrag erheben. Im weiteren ist zu sagen, daß es jeder Billigkeit widersprechen würde, wenn der beteiligten Gegend mehr Kosten aufgebürdet werden wollten, als der Wert der gesamten Sondervorteile ausmacht. Der Perimeterbeitrag soll eine Ausgleichung, ein Entgelt, eine Vergütung für die empfangenen Vorteile sein. Es mag auch noch die Botschaft des Regierungsrates zum Nachtragsgesetz vom Jahre 1906 zu Rate gezogen werden. Hier heißt es: „Wenn es auch nach wie vor Regel bleiben wird, daß bei Staatsstraßen der Staat und bei Gemeindestraßen die Gemeinden die Verbesserung ausführen und, sofern es im einzelnen Falle gerechtfertigt erscheint, eine Mithilfe der zunächst interessierten Gegend durch freiwillige Verständigung erzielt wird, so können doch Fälle eintreten, wo Liegenschaftsbesitzern durch die Straßenkorrektur in sehr hervorragendem Maße Vorteile erwachsen — man denke nur an entstehende günstig gelegene Bauplätze —, ohne daß diese meistbegünstigten Bodeneigentümer sich irgendwie freiwillig zur Mithilfe herbeilassen wollen. In solchen Fällen ist es unzweifelhaft nur recht und billig, wenn eine gesetzliche Grundlage vorhanden ist und es möglich macht, die großen Lasten des Staates und der Gemeinden durch mäßige Beiträge zu erleichtern“. Die Tatsache, daß hier den in sehr hervorragendem Maße erwachsenen Vorteilen mäßige Beiträge zur Erleichterung der großen Lasten des Staates und der Gemeinden entgegengestellt werden, spricht entschieden auch nicht dafür, daß der Perimeterbeitrag unter Umständen größer sein darf, als die Summe der Vorteile ausmacht. Daß bei der Heranziehung des privaten Grundbesitzes zur Tragung von Gemeinde- und Staatsstraßenkosten nicht rein schablonenmäßig verfahren werden darf, sondern die Verhältnisse des einzelnen Falles berücksichtigt werden müssen, ergibt

Verband Schweiz. Dachpappen-Fabrikanten E. G.

Verkaufs- und Beratungsstelle: **ZÜRICH** Peterhof :: Bahnhofstrasse 30

Telegramme: DACHPAPPVERBAND ZÜRICH - Telephon-Nummer 3636

8027

Lieferung von:

Asphaltdachpappen, Holzzement, Klebmassen, Filzkarton

sich schließlich auch aus dem Wortlaut des Straßengesetzes selber. In Artikel 37 leg. cit. ist nämlich unter anderem auch ein Rekursrecht an den Regierungsrat eingeräumt gegen Schlußnahmen, die der Gemeinderat auf Grund des in Frage stehenden Art. 24 gefaßt hat. In diesem Artikel ist aber einzig von der Herbeiziehung der beteiligten Gegend im allgemeinen die Rede. Wäre nun diese Herbeiziehung in jedem Falle bis auf die Hälfte der Kosten gestattet, so hätte es gar keinen Sinn, gegen einen solchen Beschluß das Rekursrecht an den Regierungsrat im Gesetz ausdrücklich einzuräumen.

Aus dem Gesetz, dessen Materialien und insbesondere aus allgemeinen Rechts- und Billigkeitserwägungen ergibt sich somit, daß bei der Herbeiziehung des privaten Grundbesitzes zur Tragung der Bau- und Korrektionskosten von Staats- und Gemeindestraßen auf die Summe der durch dieselben dem beteiligten Gebiet entstehenden Sondervorteile Rücksicht zu nehmen ist, d. h. daß die Gesamtbelastung unter keinen Umständen größer sein darf, als der Wert, den die Gesamtsondervorteile darstellen. In der Praxis wird sich die Bewertung der letztern allerdings ziemlich schwierig gestalten. Sie muß aber vorgenommen werden, wenn die Summe, die dem Perimeter überbunden werden will, nicht zum vorneherein niedriger erscheint, als die Summe der Gesamtsondervorteile.

Im Gegensatz zu den Nebenstraßen kann bei Gemeinde- und Staatsstraßen der Privatgrundbesitz lediglich für die Bau- und Korrektionskosten, nicht aber auch für die Unterhaltskosten herbeigezogen werden. Im einzelnen Falle kann die Entscheidung der Frage Schwierigkeiten bereiten, ob eine Korrektion oder bloß eine Unterhaltsarbeit in Frage stehe. Im allgemeinen ist zu sagen, daß eine Korrektion dann vorliegt, wenn eine Straße in Richtung, Breite, Gefälle oder anderweitiger Anlage einer nennenswerten Veränderung unterzogen werden soll. So ist z. B. die Anlage von Trottoirs, auch wenn sie auf bisherigem Fahrbahngebiet erfolgen sollte, in allen Fällen als Korrektion anzusehen. (Art. 22 des Straßengesetzes). Regelmäßig wird auch die Neuanlage, nicht aber die bloße Ersetzung, von gepflasterten Schalen als Korrektion und nicht als bloßer Unterhalt betrachtet werden dürfen. Bloße Neubelegung, die Öffnung von Seitenrinnen, geringfügige Verbesserungen, überhaupt jede Maßnahme, welche lediglich die Wiederherstellung eines geordneten Zustandes der Straße bezweckt, ist als Unterhalt zu qualifizieren.

Durch Artikel 87 des Straßengesetzes werden die Gemeinderäte verpflichtet, überall da, wo voraussichtlich

Erweiterungen von Ortschaften stattfinden, rechtzeitig für die Erstellung der erforderlichen Straßen und Zugänge, Wasserabzugsanlagen und dergleichen zu sorgen. In diesen Fällen ist es laut Art. 88 leg. cit. zulässig, in örtlichen Baureglementen Bestimmungen festzusetzen, „nach welchen ein Teil der Kosten der durch die Gemeinde auszuführenden Straßenbauten und Wasserabzugsanlagen bei denjenigen erhoben werden kann, welche an der fraglichen Straße Bauten errichten“. Vielfach wird dieser Artikel so aufgefaßt, daß es zulässig sei, bei Bau und Korrektion von Gemeindestraßen die beteiligte Gegend zunächst nach Art. 24 des Straßengesetzes und Art. 1 des Nachtragsgesetzes bis auf 50% der Kosten herbeizuziehen und außerdem später noch von denjenigen, die an einer solchen Straße Bauten errichten, einen Teil der sonst auf die Gemeinde entfallenden andern Hälfte der Kosten nachzufordern. Diese Auffassung ist in einer Anzahl lokaler Baureglemente zum Ausdruck gekommen, die vom Regierungsrat auch genehmigt worden sind. Trotzdem erachten wir diese Auffassung als unrichtig und die fraglichen Bestimmungen der Baureglemente als dem Gesetz nicht entsprechend und daher unanwendbar. Zum vorneherein muß es als unzulässig angesehen werden, daß das erwähnte Nachforderungsrecht von den Gemeinden bei Bau und Korrektion von Straßen in Anspruch genommen werden will. Artikel 87 spricht nur von der Erstellung, nicht aber auch von der Korrektion von Straßen. Er darf, weil er ausnahmsweise Verhältnisse regelt, nicht extensiv ausgelegt und somit nur auf den Neubau von Straßen angewendet werden. Aber auch die Ansicht, daß beim Neubau von Gemeindestraßen auf Grund von Artikel 87 und 88 des Straßengesetzes mehr als 50% der Kosten von der beteiligten Gegend gefordert werden können, erachten wir als unzutreffend. Zu diesem Ergebnis gelangen wir einmal auf Grund der allgemeinen Überlegung, daß es ein Unding wäre, die Erstellungskosten einer Gemeindestraße bis auf 80 und 90%, wie die erwähnten Baureglemente es vorsehen, durch einige Private bezahlen zu lassen. Der Sinn und Geist des Gesetzes ist entschieden der, daß die Erstellung von Gemeindestraßen und die Tragung der bezüglichen Kosten in erster Linie Sache der politischen Gemeinde sein sollen. Hätte der Gesetzgeber dem Artikel 88 die Bedeutung geben wollen, wie sie ihm durch die angeführten Gemeindebaureglemente zugeschrieben wird, so hätte er ohne Zweifel auch einen andern Wortlaut gewählt, etwa in der Weise, daß er ausdrücklich von einem Teil des grundsätzlich auf die Gemeinde entfallenden Kostenanteils gesprochen und zugleich in den Artikeln 23 und 24 des

Gesetzes einen bezüglichen Vorbehalt gemacht hätte.

Welchen Sinn hat nun aber Art. 88? Nach unserer Ansicht keinen andern als den, daß es zulässig ist, in Gemeindebaureglemente Bestimmungen aufzunehmen, wonach die Gemeinden, wenn sie beim Neubau von Nebenstraßen ursprünglich einen Teil und von Gemeindefußwegen mehr als die Hälfte der Baukosten zu Lasten der Polzeikasse übernehmen, indem z. B. bei der Kostenverteilung ein Unterschied zwischen bebauten und unüberbauten Grundstücken gemacht wird, berechtigt sein sollen, das, was sie für die unüberbauten Eigenschaften quasi vorzuschußweise geleistet haben, nachträglich bei denjenigen einzuziehen, die an der fraglichen Straße Bauten errichten. In diesem Sinne lauten auch die bezüglichen Vorschriften der Baurelemente z. B. von Wittenbach und Wil. In dieser Ansicht werden wir besonders auch bestärkt durch die Geschichte der zutreffenden Bestimmungen des Straßengesetzes.

3. Andere dem öffentlichen Verkehr dienende oder im öffentlichen Interesse liegende Einrichtungen.

Nach Artikel 89 des Straßengesetzes finden die Bestimmungen desselben auch entsprechende Anwendung auf öffentliche Verkehrsplätze, Marktplätze, Lagerplätze, Landungsstellen, Aborte und andere dem öffentlichen Verkehr dienende oder im öffentlichen Interesse liegende Einrichtungen. Als solche kommen neben den ausdrücklich angeführten hauptsächlich noch Kanalisations- und öffentliche Platzanlagen in Betracht. Außerdem haben die Vorschriften über die Beitragspflicht des privaten Grundbesitzes schon Anwendung gefunden bei der Deckung der Kosten für die Entfernung eines Schmutzwehlers, sowie des von einer Gemeinde übernommenen Kostenanteils einer von den schweizerischen Bundesbahnen erstellten Bahnunterführung. Dagegen hat es der Regierungsrat als unzulässig erklärt, die Perimetergrundsätze des Straßengesetzes auch auf eine in einem Bauplan aus feuerpolizeilichen Zwecken geforderte Durchfahrt in den Hof eines rings umbauten Häuserblockes anzuwenden. Denn hier handle es sich nicht um eine „Einrichtung“ im Sinne von Art. 89 des Straßengesetzes. Unter einer solchen sei etwas Selbständiges zu verstehen, ein Werk, das Grund und Boden in seiner Totalität in Anspruch nehme und nicht noch für andere Zwecke verwendbar belasse. Dieses Merkmal der Selbständigkeit fehle aber der Durchfahrt.

Die Bestimmungen des Straßengesetzes finden auf die vorerwähnten Einrichtungen „entsprechende Anwendung“. Da das Gesetz namentlich auch mit Hinsicht auf die Beitragspflicht der beteiligten Gegend verschiedene Vorschriften kennt für Nebenstraßen und öffentliche Fußwege einzelner und Gemeinde- und Staatsstraßen andererseits (vergleiche unter II. 1. und 2. hier vor), ist es in jedem einzelnen Falle, in welchem eine Einrichtung im Sinne von Artikel 89 leg. cit. in Frage steht, notwendig, zu untersuchen, welche der beiden Gruppen von Vorschriften zur Anwendung zu kommen habe. Hierbei ist ausschlaggebend die Größe des Interessentenkreises, dem die konkrete öffentliche Einrichtung zudient. Liegt deren Ausführung hauptsächlich im Vorteil einer beschränkten Anzahl von Liegenschaften in verhältnismäßig kleinem Umkreise, so sind die Vorschriften über Nebenstraßen anzuwenden, bringt sie dagegen der ganzen Gemeinde, der Allgemeinheit, oder doch einem größeren Gemeindeteil in erster Linie Nutzen, so sind die Grundsätze über die Gemeindestraßen maßgebend. In diesem Sinne hat z. B. der Regierungsrat schon entschieden, daß öffentliche Platzanlagen und öffentliche Gärten in analoger Anwendung der Bestimmungen für Gemeindestraßen auszuführen

selen (Verw. Recht, Band II, Nr. 613). Auch die Erstellung größerer Schwemmkanalisationen, wobei hauptsächlich hygienische Gründe im Vordergrund stehen (Amtsblatt 1912, Band II, Seite 587), der Bau von Quaianlagen und ähnlichen im allgemeinen Interesse gelegenen Einrichtungen hätte nach Maßgabe der letztgenannten Vorschriften zu geschehen. (Fortsetzung folgt.)

Nebenbetriebe für Sägewerke.

(Korrespondenz.)

Ohne einen Nebenbetrieb ist wohl ein rationelles Sägewerk nicht mehr denkbar; die teuren Rohmaterialpreise erfordern aeblicherweise eine weitgehende Ausnutzung der Nebenerzeugnisse an Seitenbrettern und Abfällen und auch ein kleines Hobelwerk kann durch die Art der Rundschaft empfehlenswert sein. Auf der andern Seite darf man allerdings nicht übersehen, daß jeder neue Nebenbetrieb eine oft nicht gewollte Ausdehnung des Betriebes bedingt, die Überwachung erschwert und natürlich auch eine Vergrößerung des Betriebskapitals erfordert. Natürlich muß der Einrichtung eines Nebenbetriebes auch eine sorgfältige Kalkulation vorangehen, wenn nicht der Gewinn bloß auf dem Papier stehen soll.

Ein Nebenbetrieb wird sich sodann nur auf solche Artikel einrichten lassen, die einen größeren Verbrauch gewährleisten. Man lasse sich ja nicht auf neue Artikel ein, bevor man nicht einen hinreichenden Überblick hat, ob sich der Artikel auch so einführt, daß sich eine fabrikmäßige Herstellung auf die Dauer verlohnt. Holzmehl und Holzwole werden gewöhnlich als äunfichtige Artikel für einen Nebenbetrieb angesehen; diese Ansicht ist aber auch nicht immer zutreffend, es fehlt häufig auch da an genügendem Absatz. Man hat also auch hier zuerst genau zu sondieren. Die Haupt Nebenbetriebe werden sich stets auf Ritzenfabrikation und auf ein kleines Hobelwerk erstrecken; nicht minder hat man sein Augenmerk auf die Ausnutzung der Streiflatten zu richten. Diese eignen sich ja zur Herstellung verschiedener Gegenstände, so z. B. zu Backlatten, zu Stäben für Reblatten und Spalierlatten. Sehr zu empfehlen ist manchmal die Herstellung von Besenstielen, ferner die Fabrikation von Backfässern und derolischen; natürlich muß man sich immer über das Bedürfnis in seiner Gegend klar geworden sein. Auch die Herstellung von Brennholzbündeln ist keineswegs von der Hand zu weisen. — Gehen wir nun auf die Maschinen ein, welche Nebenbetrieben dienen oder dienstbar gemacht werden können.

Als Besäum säge dient heute hauptsächlich die Doppelsäumsäge; auf jeder Seite befinden sich eine oder mehrere Kreissägen, zum Teil fest auf der Welle, zum Teil auf einer beweglichen Büchse, die während des Laufes durch einen besondern Mechanismus auf jede Brettbreite genau einstellt werden kann. Die untern gerippten Walzen ziehen das Brett ein, die obern glatten Walzen sind Druckwalzen. Eine solche Doppelsäumsäge kann gleichzeitig als Spalierlattensäge verwendet werden. Die Anzahl der einzustellenden Kreissägen richtet sich nach der Anzahl der gleichzeitig zu schneidenden Latten und nach der Bretterbreite. Gewöhnlich sind ungestreckte Seitenbretter, die sich zu Brettern nicht mehr eignen, oder aber Säumlänge zu Spalierlatten oder Cartonagelätkchen aufzuarbeiten. In größeren Werken trennt man den Betrieb der Doppelsäumsäge und der Spalierlattensäge, da beide Maschinen immer voll beschäftigt sind. Man stellt dann die Spalierlattensäge zweckmäßig im Souterrain, unter der Doppelsäumsäge auf; die zu bearbeitenden Streiflatten schiebt man dann durch eine Bodenöffnung nahe zur