

**Zeitschrift:** Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri

**Herausgeber:** Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe

**Band:** 28 (1950)

**Heft:** 10

**Artikel:** Betrachtungen zum Konzessionswesen der PTT-Verwaltung

**Autor:** Andres, W.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-874398>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

## Betrachtungen zum Konzessionswesen der PTT-Verwaltung

Von W. Andres, Bern

351.816/.819

### A. Im Bereich der Telegraphen- und Telephonverwaltung

#### I. Konzession und Erlaubnis

Das Telegraphen- und Telephonverkehrsgesetz (TVG) behält der PTT-Verwaltung das ausschliessliche Recht vor, Anlagen jeder Art zu erstellen und zu betreiben, die der elektrischen und radioelektrischen Zeichen-, Bild- oder Lautübertragung dienen. Die Verwaltung wäre also grundsätzlich berechtigt und verpflichtet, die Anlagen selber zu erstellen und zu betreiben. Sie darf diese Aufgabe jedoch konzessionsweise Privaten übertragen.

In der Rechtslehre wird nun oft behauptet, es handle sich hier nicht in allen Fällen um Konzessionen, sondern zum Teil um blosser Bewilligungen oder *Erlaubnisse*, so wie man etwa von Bau- oder Gewerbebewilligungen spricht. Man versucht diese Unterscheidung damit zu begründen, dass der Artikel 1 des TVG zwei ganz verschiedene Dinge regle. Einmal behalte er den eigentlichen Betrieb der Telegraphen- und Telephonanstalt ausschliesslich dem Staate vor; darüber hinaus verbiete dieser jedem Privaten, eine Telegraphen-, Telephon- oder Radiostation einzurichten. Diese zweite Tätigkeit könne jedoch nicht dem Staate vorbehalten sein, denn das öffentliche Interesse fordere nicht, dass die Verwaltung sich mit dieser Aufgabe befasse, sondern bloss, dass die Anlagen derart zu erstellen seien, dass sie die öffentliche Sicherheit nicht stören und die Installationen der PTT-Verwaltung nicht beeinträchtigen. Es könne sich also nicht um eine Regalaufgabe, sondern bloss um eine Tätigkeit handeln, die aus anstaltspolizeilichen Gründen verboten sei. Durch eine einfache Erlaubnis dürfe die PTT-Verwaltung dieses Verbot aufheben.

Dies scheint auf den ersten Blick einleuchtend. Die Radio-Schweiz AG. oder die Schweizerische Rundspruch-Gesellschaft (SRG) sind nun aber nicht nur berechtigt, sondern sogar *verpflichtet*, ihren Betrieb durchzuführen. Im Gegensatz dazu gibt es allerdings Radio-Installateure, die von ihrer «Konzession» keinen Gebrauch machen, und die Verwaltung zwingt sie nicht dazu. Auch ein Radiohörer, der eine «Konzession» erhalten und alle finanziellen Bedingungen erfüllt hat, braucht seinen Apparat nicht zu benutzen, mit andern Worten, es besteht für ihn keine Betriebspflicht. Die Verwaltung schreibt hier nur vor, unter welchen Voraussetzungen die Tätigkeit, die den Inhalt der «Konzession» bildet, ausgeübt werden *dürfe*, bestimmt aber nicht, ob und in welchem Umfang sie ausgeübt werden *müsse*.

Warum bezeichnet dann aber das TVG diese angeblichen «Erlaubnisse» trotzdem als Konzessionen? Die Antwort auf diese Frage liefert der *Regalbegriff*. Von einem Regal sprechen wir, wo das Gesetz dem

Staate eine bestimmte Tätigkeit vorbehält und den Privaten verbietet, sie auszuüben. Das Gesetz erklärt somit zweierlei: es untersagt dem einzelnen die betreffende Tätigkeit und behält sie gleichzeitig dem Staat ausschliesslich vor. Anders ausgedrückt: der Bund verbietet zum Beispiel dem einzelnen, eine Telephonanlage einzurichten und erklärt sodann noch, er selber werde sich mit der Erstellung befassen. Zweifellos hatte der Gesetzgeber seinerzeit Gründe genug, ausser dem einheitlichen Betrieb auch die Erstellung der Anlagen der PTT-Verwaltung vorzubehalten.

Der Regalbegriff ist nun nicht in jedem Staate gleich umschrieben, so dass zum Beispiel nicht einfach aus der deutschen oder französischen auf die schweizerische Begriffsbestimmung geschlossen werden kann. Die Definition des Regals in Art. 1 TVG ist sehr weit gefasst. Hier wird ganz allgemein das Recht zur Errichtung und zum Betrieb von Anlagen jeder Art, die der elektrischen oder radioelektrischen Zeichen-, Bild- oder Lautübertragung dienen, der Telegraphenverwaltung zugesprochen. Nach diesem klaren Wortlaut umfasst das schweizerische Regal nicht nur Anlagen jeder Art, welche die *PTT-Verwaltung selber* errichtet und betreibt, sondern die Erstellung und den Betrieb solcher Anlagen überhaupt. Selbst da, wo also die PTT-Verwaltung bestimmte Einrichtungen nicht selber erstellt und betreibt, wie beispielsweise Telephon-Teilnehmeranlagen oder Radioempfangsgeräte, ist es dem Privaten untersagt, diese Tätigkeit ohne Zustimmung der PTT-Verwaltung auszuüben. Er darf dies erst, sobald er dazu eine Konzession erhalten hat. Trotzdem sich also eine Radiorundspruch-Empfangskonzession der Klasse I ihrem Inhalt, Umfang und ihrer Bedeutung nach ganz gewaltig von einer Sendekonzession der Radio-Schweiz AG. unterscheidet, handelt es sich in beiden Fällen um echte Konzessionen im verwaltungsrechtlichen Sinne: Privaten wird ausnahmsweise das Recht eingeräumt, eine Tätigkeit auszuüben, die das TVG der PTT-Verwaltung unter Ausschluss jeder privaten Konkurrenz vorbehalten hat. Wie schon bemerkt, kann die PTT-Verwaltung bei der Sendekonzession mit dem verliehenen Recht noch eine *Betriebspflicht* verbinden.

Es darf somit behauptet werden, dass die Ermächtigung, Telephonanlagen usw. zu erstellen und zu betreiben, im geltenden schweizerischen Recht keine bloss anstaltspolizeiliche Erlaubnis, sondern eine echte Konzession, ein Hoheitsrecht darstellt. Dies wird durch folgendes noch erhärtet.

#### II. Rechtsverhältnis zwischen Konzessionsbehörde und Konzessionär

Die Konzession stellt eine rechtsbegründende Verfügung dar, die dem Konzessionär das Recht ver-

leicht, sich in bestimmter Weise zu betätigen, insbesondere eine *öffentliche* Aufgabe zu lösen. Die Leistungen, die nach Art. 36 der Bundesverfassung (BV) Gegenstand des Regals bilden, nämlich der gesamte Telegraphen-, Telephon- und Radiobetrieb, werden von *öffentlichen, zwingenden* Rechtsvorschriften geregelt.

Das TVG schreibt zum Beispiel die Telegramm- und Telephontaxen genau vor. Die PTT-Verwaltung darf sie nicht von sich aus abändern; sie ist vielmehr *gezwungen*, sie in jedem Falle anzuwenden. Das gleiche gilt für die Regal- und Behandlungsgebühren, die in der Vollziehungsverordnung (V<sup>I</sup>) unabänderlich festgesetzt sind. Es kann allerdings ausnahmsweise vorkommen, dass die PTT-Verwaltung von der strengen Anwendung dieses Grundsatzes befreit ist. Eine solche Ausnahme muss jedoch in einer gesetzlichen Bestimmung ausdrücklich vorgesehen sein (vgl. zum Beispiel den Art. 27 der V<sup>I</sup>).

Die Konzessionsbehörde hat dafür zu sorgen, dass der Konzessionär alles unternimmt, was das besondere öffentliche Interesse erfordert, das zur Regalisierung der betreffenden Tätigkeit geführt hat. Daher wird die PTT-Verwaltung in bestimmten Fällen dem Privaten, zum Beispiel der SRG oder der Radio-Schweiz AG., die *Pflicht* auferlegen, die verliehene Befugnis auch wirklich auszuüben. Aber selbst dort, wo keine solche Betriebspflicht besteht, wie beispielsweise bei der Telephon- oder Radioinstallationskonzession, bleibt das Verhältnis zwischen der PTT-Verwaltung und dem Konzessionär öffentlich-rechtlich, weil das Installieren eben unter das Regal fällt. *Durch die Konzession wird der Beliehene in den Bereich des öffentlichen Rechtes und der öffentlichen Gewalt versetzt.* Wenn sich schon die PTT-Verwaltung bei ihrer Tätigkeit streng an die gesetzlichen Vorschriften zu halten hat, gilt das noch in höherem Masse für Konzessionäre, die an Stelle der Verwaltung eine staatliche Aufgabe lösen. Sie müssen der Verwaltung Gewähr bieten, dass sie imstande sind, die Konzessionsbedingungen einwandfrei zu erfüllen.

Bedeutsam ist nun vor allem, dass eine Vermischung von Konzessionsverfügung und Vertrag rechtlich unzulässig ist. Es ist undenkbar, dass die PTT-Verwaltung ein Rechtsverhältnis, wie zum Beispiel eine Konzession, die von öffentlich-rechtlichen Grundsätzen beherrscht ist, nur zum Teil durch öffentliches, zum Teil jedoch durch privates Recht regelt. Denn was von Amtes wegen dem zwingenden Recht unterliegt, das kann nicht gleichzeitig Gegenstand einer freien und willkürlichen Abmachung sein. Dies wäre aber der Fall, weil im Bereiche des Privatrechts die Parteien alles frei vereinbaren können. So ist beispielsweise auch das Dienstverhältnis der PTT-Beamten im Beamtengesetz und in der Verordnung *öffentlich-rechtlich* geregelt. Es dürfen daher nicht einzelne Rechte und Pflichten dieses Dienstverhältnisses, wie zum Beispiel der Lohn-

anspruch und gewisse Dienstobliegenheiten, privatrechtlich geordnet werden.

### III. Leitungskonzession mit Linienabonnement

Möchte ein Privater eine Linie betreiben, die der elektrischen Zeichen-, Bild- oder Lautübertragung dient, dann wird er die PTT-Verwaltung ersuchen, ihm eine Leitungskonzession zu erteilen. Eine solche Konzession ist hier in jedem Falle notwendig, da der Private eine regalpflichtige Anlage betreiben will. Er braucht indessen die Leitung nicht selber zu errichten, sondern kann die Verwaltung ersuchen, ihm eine staatliche Linie zur Verfügung zu stellen. Nach V<sup>I</sup>, Art. 37, darf die Verwaltung dem Begehren entsprechen. In diesem Falle kommt also zum Konzessionsakt noch ein weiteres Rechtsverhältnis hinzu.

Die Übergabe der Linie an den Privaten stellt nun jedoch weder ein Erstellen noch ein Betreiben einer Anlage dar, kann daher nicht Gegenstand einer Konzession sein. Die Verordnung nennt dieses Verhältnis eine *privatrechtliche* «Linienmiete», die den zivilrechtlichen Vorschriften des Obligationenrechtes über den Mietvertrag entspricht. Ist ein solcher privatrechtlicher Mietvertrag hier wirklich zulässig?

Aus den bisherigen Erwägungen ging bereits hervor, dass dies nicht zugänglich ist. Die privatrechtliche Regelung bringt grosse Unzukömmlichkeiten mit sich. Innerhalb des gesamten Anstaltsrechtes, das öffentlich und zwingend ist, stellt die privatrechtliche Linienmiete einen Fremdkörper dar. Die PTT-Verwaltung braucht nicht Privatrecht anzuwenden, wo das Anstaltsrecht ihr öffentlich-rechtliche Mittel (Konzession, Abonnement) an die Hand gibt. Die ausserordentlich grosse Zahl der Anstaltsbenützer erheischte ja seinerzeit eine öffentlich-rechtliche Regelung. Die PTT-Verwaltung ist überdies dem einzelnen Benützer nicht gleich-, sondern übergeordnet. Sie muss ihm befehlen und vorschreiben können, wie er die Anstalt benutzen soll. Der Benützer darf ihr nicht in ihren staatlichen Betrieb hineinreden, sonst vermag sie ihre verfassungsmässigen Aufgaben nicht zu erfüllen, wie das Gesetz es von ihr verlangt.

In diesem Sinne benützt der Telephonteilnehmer die Leitungen und Apparate der Verwaltung im Abonnement (TVG, Art. 18). Zusatzgeräte werden im Abonnement erstellt (TVG, Art. 20). Ist eine Fernschreibanlage mit der öffentlichen Anstalt verbunden und vermittelt die Zentrale den Verkehr, dann bewilligt die PTT-Verwaltung den Anschluss ebenfalls im Abonnement (Telegraphenordnung [TgO], Art. 50, Abs. 1). Nichts hindert daher die Verwaltung daran, die staatlichen Linien im Abonnement abzugeben und das ganze Verhältnis «Leitungskonzession mit Linienabonnement» zu nennen.

### IV. Das öffentliche Interesse

Verleiht die PTT-Verwaltung einem Installateur die Konzession für Teilnehmeranlagen, dann überträgt sie ihm damit ein Recht, das er vorher nicht besessen hat, da die Verwaltung sich ja das Instal-

lationsmonopol vorbehält und diese Tätigkeit somit dem Bereich der Handels- und Gewerbefreiheit entzieht. Bis ins Jahr 1931 hinein hat beispielsweise die PTT-Verwaltung auch die Hausleitungen für Telephonanlagen selber erstellt. Rechtsnotwendig wäre die Freigabe an das private Gewerbe nicht gewesen, denn nichts hinderte die PTT-Verwaltung daran, die Hausinstallationen auch weiterhin selber auszuführen. Selbst nachdem sie einmal darauf verzichtet hat, wird jedoch die Erstellung nach wie vor vom Regal erfasst, und der Telephoninstallateur bedarf stetsfort einer Konzession. Wenn alle Installateure auf ihre Konzessionen verzichteten, müsste die Verwaltung die Installationen wiederum selber ausführen, da sie laut Artikel 36 der Bundesverfassung den Telephondienst als öffentliche Aufgabe durchzuführen hat, und zu diesem Dienst gehört notwendigerweise auch das Bereitstellen der Hausleitungen und Teilnehmeranlagen. In diesem Falle hätte also die PTT-Verwaltung die öffentliche Regaltätigkeit, die sie den Installateuren übertrug, wiederum in vollem Umfange selber zu besorgen. Die Installateure aber hätten während der Konzessionsdauer eine *öffentliche* Tätigkeit ausgeübt, da sie an Stelle der PTT-Verwaltung installierten, die ihrerseits als Anstalt des öffentlichen Rechts nur öffentliche Aufgaben erfüllt.

Deutlich tritt also auch hier das öffentliche Interesse in Erscheinung. Wenn die Rechte und Pflichten zwischen Konzessionsbehörde und Konzessionär öffentlich-rechtlich sind, so dürfen alle Konzessionen nur nach Grundsätzen des *öffentlichen Interesses* und nicht nach privater Willkür erteilt werden. Die Konzessionärin wird deshalb schon bei der Erteilung einer Konzession darauf achten müssen, dass der Konzessionär nichts unterlasse, was das besondere öffentliche Interesse verlangt, das seinerzeit Veranlassung gab, die betreffende Tätigkeit dem Regal zu unterstellen.

Dies ergibt sich aus dem Wesen des Regals und der zwingenden Natur des öffentlichen Rechts überhaupt. Die Regalvorschrift schliesst Willkür und Belieben aus. Dies muss sowohl dort gelten, wo die PTT-Verwaltung die regalisierte Tätigkeit selber ausübt, wie dort, wo sie diese einem Privaten konzediert. Daraus lässt sich der Inhalt vieler gesetzlicher Vorschriften erklären, beispielsweise, dass private elektrische oder radioelektrische Anlagen die staatlichen, militärischen und bahndienstlichen nicht hindern oder stören dürfen (V<sup>I</sup>, Art. 17), oder dass äussere Einwirkungen durch Verbindungsdrähte, durch Starkstromleitungen sowie die elektrische Beeinflussung (Induktion) von parallelen Leitungen zu vermeiden sind. Damit steht auch das Kontrollrecht der Verwaltung in Zusammenhang (V<sup>I</sup>, Art. 23). Das Rückzugsrecht (V<sup>I</sup>, Art. 26) und die Strafbestimmungen des Art. 42 TVG (V<sup>I</sup>, Art. 20) ermöglichen es der PTT-Verwaltung, das öffentliche Interesse zwingend durchzusetzen. Hier kommt überall die öffentlich-

rechtliche Natur des Konzessionsverhältnisses besonders deutlich zum Ausdruck.

#### V. Arten der Anstaltsnutzung

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, dass das Publikum die Telegraphen- und Telephonanstalt nach den geltenden Vorschriften auf folgende Weise benützen kann:

1. *Telegraphenverkehr*: öffentlich-rechtliche *Anstaltsnutzung*.  
Nach A 102, Nr. 87, bedürfen *Fernschreiber* (Telegraphenverkehr) einer *Konzession*, wenn Sende- und Empfangsanlage durch eine direkte Leitung verbunden sind.  
Besteht dagegen eine Verbindung zwischen der PTT-Anstalt und dem Benutzer, und wird der Verkehr durch die PTT-Zentrale vermittelt, dann bewilligt die Verwaltung den Anschluss im *Abonnement* (TgO, Art. 50, Abs. 1).
2. *Telephonverkehr*: öffentlich-rechtliche *Abonnementserklärung*.  
Bei *öffentlichen Sprechstationen*:  
öffentlich-rechtliche *Anstaltsnutzung*.  
Für *Zusatzeinrichtungen*:  
öffentlich-rechtliche *Abonnementserklärung*.
3. a) Erstellen und Betreiben einer elektrischen Anlage mit Leitungen: *Leitungskonzession*.  
Dies gilt auch für Signal-, Uhren- und Registriereinrichtungen.  
Bei *Überlassung einer staatlichen Linie* an den Konzessionär:  
öffentlich-rechtliche *Abonnementserklärung*.  
b) Betreiben und Benützen einer radioelektrischen Sendestation: *Sendekonzession*.  
c) Empfang und Weitergabe von Darbietungen des öffentlichen Rundspruchs auf radioelektrischem Wege oder im Anschluss an die Übertragungsleitungen des Rundspruchs: *Draht-rundspruchkonzession*.
4. a) Erstellen und Betreiben einer radioelektrischen Empfangsanlage zum eigenen Gebrauch: *Radio-rundspruch-Empfangskonzession der Klasse I*.  
b) Gewerbsmässige Verwertung öffentlicher Rundspruchsendungen oder Empfang von Wirtschafts- und Presserundspruch: *Radiorundspruch-Empfangskonzession der Klasse II*.  
c) Öffentliche Wiedergabe der öffentlichen Rundspruchdarbietungen: *Radiorundspruch-Empfangskonzession der Klasse IIa*.
5. a) Nicht öffentlicher Empfang der von der PTT-Verwaltung zugeleiteten Rundspruchdarbietungen ohne Erlaubnis zur gewerbsmässigen Verwertung oder öffentlichen Wiedergabe: *Telephonrundspruch-Empfangskonzession der Klasse I*.  
b) Gewerbsmässige Verwertung öffentlicher Rundspruchsendungen: *Telephonrundspruch-Empfangskonzession der Klasse II*.

- c) Erlaubnis zur öffentlichen Wiedergabe der Rundspruchdarbietungen: *Telephonrundspruch-Empfangskonzession der Klasse IIa*.
6. Erstellen und Vorführen von Radiorundspruch-Empfangsanlagen bei Drittpersonen: *Radio-Installationskonzession*.
7. Ausführung von Hausleitungen für staatliche Telephonanlagen: *Telephon-Installationskonzession*.
8. Erstellen von privaten automatischen Haustelexphonanlagen: *Konzession für gemischte Anlagen*.

Wie man daraus ersieht, ist der Umfang des Telegraphen- und Telephonregals ausserordentlich gross und damit auch der Bereich der Konzessionsmöglichkeiten. Dies rührt daher, dass das Regal nicht bloss den eigentlichen Übermittlungsvorgang der Zeichen-, Bild- oder Lautübertragung erfasst, sondern auch das Bereitstellen der Vorrichtungen und Anlagen, welche die Übermittlung erst ermöglichen. Dies im Gegensatz zum Postregal, das nur die eigentliche Beförderung von Personen durch regelmässige Fahrten sowie von bestimmten Sendungen umfasst. Ferner fällt bei der Post die nichtgewerbsmässige Beförderung von Postsachen im Ortsverkehr nicht unter das Regal, während bei Telegraph, Telephon und Radio auch jene Anlagen regalflichtig sind, die der einzelne unentgeltlich erstellt und betreibt. Da zudem nach Art. 3 des Postverkehrsgesetzes (PVG) Konzessionen nur für die gewerbsmässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten erteilt werden, ist der Konzessionsbereich bei der Post ganz bedeutend enger, vor allem auch deshalb, weil das Bereitstellen der Beförderungsmittel (Postfuhrwerke und Automobile) nicht konzessionspflichtig ist. Dies leitet uns hinüber zur Betrachtung der Postkonzessionen.

## B. Im Bereich der Postverwaltung

### I. Privates und öffentliches Recht

Wenn zwei Privatpersonen einen Vertrag abschliessen, dann wollen sie ihre persönlichen, privatwirtschaftlichen Interessen befriedigen. Innerhalb der Schranken des Gesetzes können sie den nähern Inhalt dieses Vertrages beliebig vereinbaren. Die Parteien sind frei und einander rechtlich gleichgestellt. Die Rechtsordnung verlangt nicht, dass der betreffende Vertrag wirklich abgeschlossen werde, sondern bloss, dass er durch freie Willensentschliessung der handelnden Personen zustandekomme, sofern sie ihn eingehen. Jede Vertragspartei macht ihre Interessen und Wünsche geltend und betätigt ihre Willkür. Der Vertrag darf bloss nicht einen unmöglichen oder widerrechtlichen Inhalt haben oder gegen die guten Sitten verstossen.

Nach Artikel 36 der Bundesverfassung (BV) hat nun der Bund das gesamte Post-, Telegraphen- und Telephonwesen durchzuführen. Praktisch muss die PTT-Verwaltung diese Aufgabe lösen. Wenn die Verwaltung dabei mit Privatpersonen in Beziehung tritt, darf sie dann auch willkürlich vorgehen?

Die Aufgaben der PTT-Verwaltung sind im PVG niedergelegt. Die Verwaltung handelt somit nach gesetzlichen Vorschriften, da ihr der Inhalt ihrer Verfügungen und Erlasse durch das Gesetz diktiert ist. Sie kann nicht plötzlich erklären, sie werde inskünftig eine vom Gesetz vorgeschriebene Aufgabe überhaupt nicht oder auf eine Art und Weise lösen, die dem Gesetz widerspricht. Die Vorschriften des PVG sind öffentliches Recht, zwingend und daher von Amtes wegen anzuwenden. Die Anordnung der Verwaltung muss sachlich richtig, gesetzmässig sein. Wohl ist dem Staat auch eine bestimmte Ermessenssphäre eingeräumt; aber diese Freiheit ist einem Staatsorgan als einem Wahrer des Rechts nicht gegeben, damit er Willkür übe, sondern damit er jeweils das Richtige, das Recht finde.

### II. Rechtliche Natur der Automobilkonzession

Nach PVG I hat die Postverwaltung das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern. Man müsste noch beifügen: nicht nur das Recht, sondern auch die verfassungsmässige Pflicht. Es ist nämlich nicht ins Belieben der PTT-Verwaltung gestellt, die Reisenden zu befördern oder nicht; nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift ist sie vielmehr dazu gezwungen.

Beim Postregal hat also eine Vorschrift des öffentlichen Rechts im öffentlichen Interesse den Privaten eine Tätigkeit entzogen und sie der staatlichen Zuständigkeit anvertraut. Grundsätzlich müsste die PTT-Verwaltung den Reisendentransport selber ausführen. Damit aber ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet und der Verwaltungsapparat nicht ins Unermessliche vergrössert wird, schreibt das PVG in Art. 3 vor, dass für die gewerbsmässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten Konzessionen erteilt werden können. Welches ist nun die rechtliche Natur dieser Konzessionen, mit andern Worten, wie ist das Verhältnis zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement (PTT-Verwaltung) und dem Konzessionär geregelt?

Grundlegend ist einmal festzuhalten, dass nur eine Regaltätigkeit Gegenstand einer Konzession sein kann. Da jedoch das Regal der PTT-Verwaltung als öffentliches Recht und öffentliche Pflicht eingeräumt und auferlegt ist, kann derjenige Teil der Regaltätigkeit, den die Verwaltung einem Unternehmer überträgt, auch nur öffentlich-rechtlich sein. Die Verleihung an den Konzessionär stellt darnach einen öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakt des Post- und Eisenbahndepartementes dar.

Ob die Postanstalt das Recht selber ausübt oder einem konzessionierten Unternehmer überträgt, immer bleibt die Personenbeförderung ein Regalrecht des Bundes. Der Transport durch den Unternehmer soll die gleiche Sicherheit bieten wie der posteigene Betrieb. Hinter einem konzessionierten Unternehmen steht dasselbe öffentliche Interesse wie hinter der bundeseigenen Anstalt, denn beide Transport-

unternehmen betätigen das Regal. Die Post hat lediglich einen Teil ihrer Verkehrsaufgabe an den Unternehmer delegiert. Wenn plötzlich alle Konzessionäre wegfielen, müsste die PTT-Verwaltung die Kurse selber führen, soweit die erforderlichen Posteinrichtungen bestehen. Diese Gleichstellung ergibt sich übrigens auch aus dem PVG, Art. 3, Abs. 3, das den Konzessionären den gleichen Rechtsschutz gewährt wie der Postanstalt. Wie diese, geniessen die Konzessionäre den erhöhten strafrechtlichen Schutz (PVG, Art. 60, Abs. 3), denn sie führen eine *öffentliche* Aufgabe aus.

Wohl kommt das Verhältnis zwischen Post und Konzessionär nicht einzig und allein durch einen einseitigen Befehl der Verwaltung zustande, denn der Konzessionär stellt ja ein Gesuch und unterwirft sich den Bedingungen der Verwaltung. Die zwingende Kraft des Konzessionsaktes fliesst aber nicht aus diesem Einverständnis des Konzessionärs, sondern aus dem Ernennungsakt der öffentlichen Anstalt, deren Bedingungen sich der Konzessionär unterwirft. Die Mitwirkung des Konzessionärs bedeutet bloss, dass es sich bei der Konzession um einen bedingt einseitigen Verwaltungsakt des Bundes handelt. Dieser Akt bleibt einseitig und der Konzessionär muss nur mitwirken, damit die Verfügungsverfügung überhaupt gültig zustandekommen kann. Es liegt somit zwischen Post und Konzessionär kein privatrechtlicher Vertrag vor, sondern ein *öffentlich-rechtliches Verhältnis*.

### III. PTT-Verwaltung und Autohalter

Der Regiebetrieb stellt den direkten Staatsbetrieb in reinster Form dar. Die Organe dieses zentralisierten Betriebszweiges sind Beamte und unterstehen dem Beamtengesetz. Die Kurse werden ausschliesslich auf Rechnung der PTT-Verwaltung geführt.

Nun wird jedoch die gewerbsmässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten nicht nur von der Post und den Konzessionären, sondern zum grössten Teil durch *Postautohalter* besorgt. Diese sind keine Bundesbeamten. Sie stellen die Wagen und das Personal zur Verfügung, fahren aber auf Rechnung der Post. Trotzdem kann man nicht von einem System des Regiebetriebes mit gleichzeitiger Besorgung der Personenbeförderung durch Private sprechen. Die herrschende Ansicht sieht in diesem Verhältnis einen gemischten Vertrag des Privatrechts, nämlich eine Verbindung von Dienst- und Werkvertrag. Wird der Halter gleichzeitig verpflichtet, Postsachen zu befördern, dann pflöpft man auf diesen gemischten noch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Dies ist reichlich kompliziert, findet aber eine Stütze in Artikel 20 der Kraftwagenverordnung, die ausser der Konzession die Möglichkeit eines Vertrages vorsieht. Dabei ist festzuhalten, dass der Bund von jeher nur für die Personenbeförderung Konzessionen erteilen durfte; regalpflichtige Gegenstände muss er selber befördern. Es bliebe ihm jedoch

unbenommen, die Postbeförderung dem Konzessionär als öffentlich-rechtliche «Auflage» zum Konzessionsakt zu überbinden. Beim Autohalter wird die Postsachenbeförderung einfach im *Postführungsvertrag* vorgesehen. Ist diese privatrechtliche, vertragliche Regelung rechtlich zulässig?

Jedenfalls ist auffallend, dass die PTT-Verwaltung öffentliche Aufgaben äusserlich in einer Form regelt, wie wenn es sich um private Verträge handelte. Der Bund benützt hier eine privatrechtliche Form, obschon er eine Regaltätigkeit überträgt, für die das PVG die öffentlich-rechtliche Form des Verwaltungsaktes vorsieht. Wenn nun der Gesetzgeber eine Materie dem öffentlichen Recht unterstellt, dann sind die notwendigen Geschäfte in der Form solcher Verwaltungsakte zu erledigen. Richtigerweise vermöchte hier ein privatrechtlicher Vertrag keine Rechtswirkung zu erzeugen. Er setzt private Willkür voraus, die aber bei der Ausübung staatlicher Tätigkeit keinen Platz haben soll; denn es widerspricht der öffentlich-rechtlichen und zwingenden Natur der staatlichen Tätigkeit, dass sie in privatrechtlichen Formen vor sich gehe.

Das Zivilrecht will die Interessen gleichgeordneter Privatrechtssubjekte befriedigen. Es unterscheidet sich somit in seinem ganzen Sinn und Zweck wesentlich vom Verwaltungsrecht, das obrigkeitliche, öffentliche Aufgaben zu erledigen hat. Wohl bedient sich die PTT-Verwaltung oft zivilrechtlicher Formen bei ihrer Tätigkeit. Sie darf jedoch nicht beliebig zwischen den beiden Möglichkeiten der obrigkeitlichen und der privatwirtschaftlichen Geschäftserledigung wählen. Grundsätzlich hat sie obrigkeitlich zu handeln und privatrechtlich nur dann, wenn das obrigkeitliche Handeln für den fraglichen Fall von der Rechtsordnung nicht vorgesehen ist, wenn sich aus dem Verwaltungsrecht eine Ermächtigung zum privatrechtlichen Vorgehen ergibt und schliesslich, wenn eine obrigkeitlich-verwaltungsrechtliche Gestaltung gar nicht in Frage kommt, weil der PTT-Verwaltung für die Regelung des betreffenden Verhältnisses gegenüber der andern Partei keine Befehlsgewalt zusteht. Im vorliegenden Falle aber kann und muss sie obrigkeitlich vorgehen.

Wenn die PTT-Verwaltung die gesetzliche Aufgabe hat, Personen und Postsendungen zu befördern, so darf es nicht vom Belieben eines Beamten abhängen, ob eine bestimmte Person oder eine bestimmte Sendung befördert werden soll. Wenn der Bund durch allgemeingültige, objektive Gesetzesvorschrift zur Beförderung nach bestimmten Normen verpflichtet ist, auf die sich jeder berufen kann, dann darf er nicht gleichzeitig neben dieser schon bestehenden *gesetzlichen* Pflicht noch eine vertragliche Verpflichtung eingehen, deren Gültigkeit von seinem «Geschäftswillen» abhängt. Die Regeln des Privatrechts über den Vertragsschluss, die Willensmängel (Irrtum, Täuschung, Furcht und Zwang) oder über die Aus-

legung des Vertrages, sind hier auf den Staat gar nicht anwendbar.

Bei einer privatrechtlichen Regelung kann der Verwaltung auch daraus ein Nachteil erwachsen, dass sie durch den Vertragsschluss oft auf lange Frist rechtlich gebunden wird, da sie ja bei einem Vertrag der Gegenpartei nicht übergeordnet, sondern gleichgestellt ist. Sie darf ihre Befehlsgewalt nicht geltend machen, hat vielmehr ihrer Vertragspflicht getreu nachzukommen und kann der Gegenpartei die Vertragserfüllung nicht von sich aus kurzerhand befehlen und erzwingen. Damit wird sie, wie wir bei der Linienmiete im Telegraphenrecht gesehen haben, unter Umständen in einen Zustand versetzt, der den öffentlichen Interessen und der ordentlichen Erledigung ihrer Verwaltungstätigkeit hinderlich ist. Die Verwaltung hat ferner ihren Grund und Zweck im Gemeinwohl. Dieses verändert sich fortwährend. Sehr oft ist daher die Verwaltung in ihrer Tätigkeit und Anpassungsfähigkeit behindert, wenn sie sich an langfristige Verträge bindet. Eine solche, das Gemeinwohl schädigende Festlegung der Verwaltung sollte daher vermieden werden.

Die von der Verwaltung gewählte privatrechtliche Form würde sich praktisch darin äussern, dass über die Erfüllung des Vertrages die Zivilgerichte entscheiden müssten. Nach Artikel 20 der Kraftwagenverordnung urteilt jedoch zum Beispiel über die Entschädigungspflicht bei Postführungsverträgen das eidgenössische Verwaltungsgericht. Der Postführungsvertrag schreibt dem Unternehmer in Artikel 10 vor, dass er das eidgenössische Postschild bei «Privatfahrten» zu entfernen habe, folglich muss der «Vertrag» selber diejenigen Fahrten, die der Unternehmer für die Postanstalt ausführt, als öffentliche betrachten. Der Unternehmer *unterzieht* sich nach Artikel 6 des Vertrages ganz allgemein den öffentlich-rechtlichen Bestimmungen der einschlägigen Gesetze und Verordnungen sowie den Anweisungen des C 9 für die Unternehmer und Wagenführer. Der Autohalter tritt damit weitgehend in ein Abhängigkeits- und Unterordnungsverhältnis zur Postverwaltung, das rechtlich, natürlich nicht wirtschaftlich, die gleichen Merkmale aufweist wie die Konzession. Der Inhalt der beiden Verhältnisse ist, soweit es die Personenbeförderung betrifft, genau gleich. Konzessionär und Autohalter führen eine Regaltätigkeit aus, die sonst grundsätzlich dem Bund obläge. Daran vermag die finanzielle, wirtschaftliche Bestimmung, dass der Halter auf Rechnung des Bundes fährt, nichts zu ändern. Viele Privatbahnen erhalten von Bund und Kanton finanzielle Unterstützung, während *sie* eigentlich diesen Gemeinwesen Abgaben zu entrichten hätten. Es ist aber deswegen noch niemandem eingefallen, dem Verhältnis dieser Bahnen zum Gemeinwesen den Charakter einer Konzession abzusprechen. Trotz dem Schein eines Vertrages, liegt also zwischen Verwaltung und Auto-

halter kein privatrechtliches, sondern ein *öffentlich-rechtliches* Verhältnis vor.

#### IV. PTT-Verwaltung und Autoboten

Ähnlich verhält es sich mit den *Autoboten*. Eigenartig ist hier bloss, dass ein Angestellter der PTT-Verwaltung, ein Poststelleninhaber, bei Ausübung seiner Dienstpflicht öffentliche Aufgaben seiner übergeordneten Behörde im Nebendienst und auf eigene Rechnung erfüllt. Wirtschaftlich nähert sich der Autobote mehr dem Konzessionär als dem Autohalter, vor allem soweit er Personen befördert und nicht bloss Postsendungen. Da auch der Autobote öffentliche Regalfunktionen ausübt, liegt rechtlich nicht ein privater Dienstvertrag vor, wie die herrschende Ansicht annimmt, sondern ein *öffentlich-rechtliches* Verhältnis.

#### V. Vorrang des öffentlichen Rechts

Wir kommen somit zum Schluss, dass die Verhältnisse zwischen der PTT-Verwaltung und dem Konzessionär, dem Autohalter und dem Autoboten *öffentlich-rechtlicher Natur* sind. Das will nun aber nicht heissen, dass auch die Beziehungen mit dem Autohalter und dem Autoboten formell als Konzessionen zu bezeichnen wären. Da die Verwaltung ihre Tätigkeit fast ausschliesslich durch einseitige Verwaltungsakte vollzieht, könnte sie sich gegenüber dem Postautohalter und dem Autoboten der Form der *verwaltungsrechtlichen Verfügung* bedienen und diese Verhältnisse ruhig «Postführung» und «Autobotendienst» usw. nennen. Wo dazu noch die Postsachenbeförderung kommt, besässe die Verwaltung an Stelle der unzulässigen privatrechtlichen Vertragsregelung ebenfalls das Mittel der obrigkeitlichen Verfügung. Da diese Postsachenbeförderung ausschliesslich durch den staatlichen Willen geordnet ist, würde sich eine solche öffentlich-rechtliche Lösung einfach der öffentlich-rechtlichen Regelung der Personenbeförderung zugesellen, womit ein einheitliches Ergebnis erzielt wäre. Praktisch liesse sich dies höchst einfach dadurch bewerkstelligen, dass man in den geltenden Vertragsbestimmungen und den gesetzlichen Erlassen den Ausdruck «Vertrag» unterdrückt oder durch ein Wort ersetzt, das nicht mehr auf ein privatrechtliches Verhältnis hinweist. Die gegenwärtig bestehenden Postführungsverträge stellen ja inhaltlich in Wirklichkeit nichts anderes als Verfügungsverfügungen dar.

#### VI. Postautobetrieb und Publikum

Wir haben somit gefunden, dass das Verhältnis zwischen PTT-Verwaltung und Konzessionär, Autohalter sowie Autoboten dem öffentlichen Recht untersteht. Wie verhält es sich nun aber mit den *Beziehungen* dieser Unternehmen zum *Publikum*?

Die Post tritt gegenüber den Privaten als öffentliche Anstalt auf, so dass ihre Beziehungen dem öffentlichen Recht unterstehen. Der einzelne schliesst keinen Vertrag mit der PTT-Verwaltung, er benützt

vielmehr die Post nach Gesetz, Verordnung und Anstaltsvorschriften. Er verlangt die gesetzmässige Beförderung und entrichtet dafür eine Benützungsg Gebühr.

Daneben gibt es Fälle, wo eine Körperschaft des öffentlichen Rechts als Trägerin einer Konzession, ein Transportunternehmen in Form einer öffentlichen Anstalt begründet. Sie regelt damit gleichzeitig die Benützungsbedingungen durch Verordnung oder autonome Satzung. Wir treffen diesen Fall bei städtischen Verkehrsbetrieben.

Sonst aber hat die herrschende Ansicht daran festgehalten, dass die Beziehungen zwischen Konzessionär, Autohalter und Autoboten zu Dritten privatrechtlicher Natur und durch Einzelverträge geregelt seien. Streitigkeiten zwischen dem Unternehmer und den Benützern seines Kurses werden daher nicht, wie bei der Postanstalt, durch Verwaltungsgerichte, sondern durch die ordentlichen Zivilgerichte entschieden. Obwohl also Konzessionär wie Autohalter an Stelle des Bundes öffentlichen Zwecken dienen, indem sie regalpflichtige postalische Personentransporte vornehmen, hinter ihnen somit das gleiche öffentliche Interesse steht, wurde bis heute an der privatrechtlichen Regelung festgehalten. Mit Recht?

Der rechtliche Grund, weshalb sowohl Konzessionäre wie Autohalter ihre Fahrzeuge dem Publikum zur Verfügung stellen, liegt im Postregal. Durch obrigkeitlichen Akt haben es beide übernommen, an Stelle der PTT-Verwaltung Reisende mit öffentlichen Fahrten zu befördern, und zwar unter Ausschluss des nicht ermächtigten privaten Transportgewerbes. Soll nun jeder Reisende mit dem Konzessionär oder Autohalter einen privatrechtlichen Vertrag abschliessen, dann muss es den Parteien offen stehen, den Inhalt des Vertrages willkürlich zu bestimmen, und vor allem stände es dem Unternehmer frei, überhaupt einen Vertrag abzuschliessen, das heisst, das Publikum zu befördern oder nicht.

So wie der PTT-Verwaltung die *Betriebspflicht* — die öffentliche Verkehrsanstalt einzurichten und zu betreiben — aus Artikel 36 der Bundesverfassung erwächst, so geht mit einem Teil der Regaltätigkeit diese *Betriebspflicht* auch auf den Unternehmer über. Ist einmal der Betrieb eingerichtet, dann besteht ebenfalls für diesen Unternehmer die *Leistungspflicht*, jedermann als Kunden anzunehmen. Er muss seine Dienste dem Publikum zu gewissen Bedingungen anbieten. Dies ist eine gesetzliche Pflicht aus dem Postregal, welche die PTT-Verwaltung durch öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakt dem Unternehmer überbunden hat. Jedermann, der bereit ist, die Bedingungen zu erfüllen, kann sich auf diese Pflicht des Unternehmers berufen. Somit besteht bereits ein Anspruch des Dritten auf Beförderung. Er hat es nicht nötig, vorerst noch mit dem Unternehmer einen Vertrag abzuschliessen, woraus für ihn ein Anspruch gegen den Konzessionär oder Autohalter entstünde.

Die Verwaltung genehmigt Reglement und Dienstvorschriften der Unternehmung. Diese Transportbedingungen, worunter im besonderen die Reisetaxen zu nennen sind, bestimmt der Unternehmer nicht frei; sie werden ihm vielmehr von der Verwaltung vorgeschrieben oder müssen ihr zumindest zur Genehmigung vorgelegt werden. Sind sie einmal in Kraft, dann gelten sie in gleicher Weise für alle Benützer. Die gegenseitigen Beziehungen zwischen Publikum und Unternehmer können somit nicht frei vereinbart werden; anders als es dem Privatrecht entspräche, werden sie in bindender Weise und zum voraus inhaltlich bestimmt, und zwar durch öffentliche Verfügung der Verwaltung. Am besten ist diese gebundene Stellung des Unternehmers ersichtlich, wenn man seine obligatorischen Postkurse mit seinen Privatfahrten vergleicht: hier kann er alle Teilnahmebedingungen mit den Reisenden frei und willkürlich vereinbaren; sobald der Unternehmer aber für die Post fährt, erfüllt er eine öffentliche Aufgabe und verfolgt unmittelbar öffentliche Zwecke, die sonst zum Aufgabenkreis der PTT-Verwaltung gehören. Er ist daher in seiner Stellung gegenüber dem Publikum nicht mehr frei, sondern vollständig gebunden. Alle entscheidenden rechtlichen Merkmale weisen also auch hier auf ein *öffentlich-rechtliches Verhältnis* hin.

#### VII. Anwendungsfälle

Wenden wir die gewonnene Erkenntnis, dass die Beziehungen zwischen Bund (PTT-Verwaltung) und Konzessionär, Postautohalter und Autoboten sowie zwischen diesen und dem Publikum dem *öffentlichen* Recht unterstehen, auf einige praktische Verhältnisse an:

a) Die Strassenhoheit ist den Kantonen vorbehalten. Diese Gemeinwesen haben die Verkehrswege zu erstellen und zu unterhalten. Die kantonale Strassenhoheit ist jedoch durch Artikel 37 der Bundesverfassung, der dem Bund die Oberaufsicht über Strassen und Brücken vorbehält, weitgehend eingeschränkt. Eine weitere Beschränkung liegt darin, dass Artikel 37<sup>bis</sup> der Bundesverfassung den Bund ermächtigt, den Automobilverkehr und die damit zusammenhängende Strassenpolizei bundesgesetzlich zu regeln.

Da es keine eidgenössischen Strassen gibt, muss die PTT-Verwaltung für die Reisenden- und Post-sachenbeförderung die kantonalen Strassen benützen. Die Bundesverfassung behält deshalb in Artikel 37<sup>bis</sup> «die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes vor». Im Bundesdienst stehen diejenigen Fahrzeuge, welche Fahrten ausführen, die einem Bundeszwecke dienen. Ob der Bund Eigentümer oder Halter ist oder aber ein Privater, hat keine Bedeutung. So wie Fahrzeuge des Bundes auch zu andern als Dienstfahrten verwendet werden können, vermögen auch fremde Wagen Fahrten im Bundesdienst auszuführen. Der Konzessionär oder Autohalter benützt die Strassen nicht anders als die Post. Ob Postfahrten in Regie oder durch Unternehmer ausgeführt

werden, ist daher gleichgültig; in beiden Fällen handelt es sich um Fahrten des Bundes.

Die Kantone und Gemeinden haben daher kein Recht, von der PTT-Verwaltung, einem Konzessionär oder Postautohalter eine Entschädigung wegen der Strassenabnutzung zu verlangen. Innerhalb des bestimmungsmässigen Gebrauches fällt eine Abnutzung durch Automobile, die Postfahrten ausführen, zu Lasten der Kantone oder Gemeinden. Diese haben die bestehenden Strassen auf ihre Kosten in einem auch für den Postverkehr tauglichen Zustand zu erhalten.

Im Finanzausgleich, im Anteil an den Konzessionsgebühren und in den Entschädigungen für die internationalen Alpenstrassen, erhalten die Kantone vom Bund dafür eine Vergütung. Müssten Konzessionär und Autohalter Strassenbeiträge entrichten, so würden sie diese Lasten auf den Bund abwälzen. Die Eidgenossenschaft hätte alsdann indirekt eine Auflage zu tragen, von der sie Verfassung und Gesetz befreien; denn nach Artikel 10 des eidgenössischen Garantiesetzes sind alle Materialien, die unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, von den direkten kantonalen Steuern befreit. Wenn daher beispielsweise eine Gemeinde für den Unterhalt ihrer Privatstrasse von der PTT-Verwaltung einen Beitrag verlangt, so ist dieser Anspruch ungerechtfertigt, selbst wenn durch den *Autohalterkurs* der Verkehrsweg abgenutzt wird. Gleich verhält es sich, wenn eine Wohnbaugenossenschaft, der eine Zufahrtsstrasse gehört, vom *Konzessionär* eines Autokurses einen Beitrag fordert.

b) Könnten die genannten Gemeinden oder die Wohnbaugenossenschaft ihre Strassen durch richterliches Verbot sperren lassen? Zweifellos, der Postkurs dürfte aber trotz diesem Verbot geführt werden, da die Strasse, ungeachtet des Fahrverbotes für Automobile, öffentlich im Sinne von Art. 1 des Motorfahrzeuggesetzes (MFG) bleibt und «im Dienste des Bundes beansprucht wird».

Öffentlich im Sinne des MFG kann nämlich auch eine im Privateigentum stehende Strasse sein; denn über ihren öffentlichen Charakter entscheidet weder das Eigentum noch ihr Zustand, sondern einzig und allein die Art und Weise ihrer Benützung. Öffentlich ist darnach jede Strasse, die tatsächlich dem Gemeingebrauch, der Allgemeinheit geöffnet ist. Sie verliert diese Eigenschaft erst, wenn sie bloss dem Sondergebrauch einzelner vorbehalten, somit der Allgemeinheit schlechthin gesperrt wird.

Selbst wo ein allgemeines Autofahrverbot besteht, dürfen nicht bloss Regiekurse, sondern auch Konzessionäre und Postautohalter fahren, denn auch sie verkehren im Dienste des Bundes, und dieser Dienst ist durch das öffentliche Recht geregelt, wobei das Bundesrecht dem kantonalen Recht vorgeht. Der Vorbehalt des Artikels 37<sup>bis</sup> der Bundesverfassung gilt also für Regie-, Konzessions- und Autohalterwagen, denn der Bund verpflichtet diese Unterneh-

mungen kraft Posthoheit, ihre Fahrten regelmässig auszuführen. Alle drei besorgen Regalfahrten, und das MFG gilt für sie ohne Unterschied.

e) Wenn ein Kanton oder eine Gemeinde Strassen oder Plätze umbaut oder erweitert, auf denen ausser andern Automobilen auch Postfahrzeuge verkehren oder stationieren, dürfen alsdann diese Gemeinwesen vom Bund Beiträge verlangen?

Die genannte Bestimmung des Artikels 37<sup>bis</sup> der Bundesverfassung, die in Artikel 3 MFG näher ausgeführt wird, ermächtigt Kantone und Gemeinden, für besondere Strassen- und Platzverhältnisse durch Polizeivorschriften eine örtliche Regelung zu treffen, wobei jedoch die «Benützung der Strassen und Plätze im Dienste des Bundes vorbehalten bleibt». Da Bundesrecht kantonales Recht bricht, darf indes keine ortspolizeiliche Regelung den Postdienst beeinträchtigen. Das Gemeinwesen dürfte also zum Beispiel nicht verlangen, die hinderlichen Fahrzeuge seien anderswo aufzustellen.

Kantone und Gemeinden haben für den Bau und Unterhalt der Strassen und Plätze zu sorgen. Eine stärkere Strassenabnutzung durch die Postautomobile innerhalb des bestimmungsgemässen Gebrauchs fällt daher zu Lasten des Gemeinwesens. Diese haben, wie gesagt, die bestehenden Strassen und Plätze auf ihre Kosten in einem für den Postverkehr tauglichen Zustand zu unterhalten. Die PTT-Verwaltung darf dagegen nicht fordern, dass Strassen, die im Dienste des Bundes beansprucht werden, vom Kanton um- oder auszubauen seien. Wann und ob eine Strassenkorrektur ausgeführt wird, ist eine Ermessensfrage der unterhaltspflichtigen Behörde.

Führt hingegen ein Kanton oder eine Gemeinde für die PTT-Verwaltung *besondere* Arbeiten aus, damit diese beispielsweise ihre Wagen besser aufstellen kann, und wird der gleiche Platz nicht auch noch von Dritten benützt, dann ist der Bund zu einem entsprechenden Entgelt verpflichtet, das in einem gerechten Verhältnis zu der Leistung stehen soll.

d) Schliesslich sei noch auf die *Haftung des Strasseneigentümers* hingewiesen. Wir denken hier beispielsweise an folgenden Fall: in einer Kurve wollte der Autobus einem Fussgänger ausweichen, kam aber dabei nahe an die Böschung, so dass die schlecht unterhaltene Stützmauer dem Drucke nachgab und das Fahrzeug den Abhang hinunterstürzte.

Weniger schlimm war ein anderer Unfall: als das Kursfahrzeug mit einem Lastwagen der kantonalen Strassenverwaltung kreuzen wollte, gab der Strassenrand nach, und der Postwagen begann abzusinken. Die erschreckten Reisenden vermochten das Fahrzeug noch rechtzeitig zu verlassen.

Da eine öffentliche Strasse begriffsnotwendig eine Benützung durch Dritte voraussetzt, hat der Strasseneigentümer darüber zu wachen, dass sie sich in einem Zustand befinde, den ihr besonderer Zweck verlangt. Wenn der Bund, in Anerkennung der kantonalen Strassenhoheit, die Konzessionsgesuche für

eine Kurseröffnung den Kantonen und Gemeinden unterbreitet, bezweckt dieses Vorgehen gerade, über die besonderen baulichen Verhältnisse der Strasse Klarheit zu schaffen. Im gleichen Sinne sollten auch bei Kursen der Postautohalter die Kantone und Gemeinden orientiert werden, da diese damit späterer Einwendungen verlustig gehen. Stimmt das Gemeinwesen zu, dann hat es nämlich die Verantwortung für die Strasse ausdrücklich übernommen. Weder von der Postanstalt noch von den Unternehmern kann verlangt werden, dass sie die Strassen regelmässig auf ihre Verkehrssicherheit hin prüfen.

Aus all diesen Beispielen erhellt, wie wichtig es ist, Postanstalt und Unternehmer einander rechtlich gleichzusetzen, sobald sie eine Regaltätigkeit ausführen, nämlich die gewerbsmässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten. Beide treten hier als Träger öffentlicher Interessen auf, üben ein hoheitliches Recht aus und lösen unmittelbar eine öffentliche Aufgabe. Einzig eine öffentlich-rechtliche Regelung gestattet eine einwandfreie Reisendenbeförderung sowie eine befriedigende Lösung aller damit zusammenhängenden Fragen.

## Verschiedenes - Divers - Notizie varie

### Union Radio-Scientifique Internationale

Zum erstenmal in der Geschichte der U. R. S. I. ist der Schweiz die Ehre zuteil geworden, die Funktionen des Gastlandes zu übernehmen, und zwar handelt es sich diesmal um die 9. Generalversammlung, die vom 8. bis 23. September in den Räumlichkeiten der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich durchgeführt worden ist. Insgesamt waren 18 Staaten mit über 250 Teilnehmern vertreten, wovon rund zwei Drittel aus dem Ausland zu uns kamen.

Die wissenschaftliche Arbeit verteilte sich auf die Kommissionen:

- I Messtechnik und Standards
- II Wellenausbreitung in der Troposphäre
- III Wellenausbreitung in der Ionosphäre
- IV Atmosphärische Entladungen
- V Radio-Astronomie
- VI Schwingungslehre
- VII Elektronik

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Verhandlungen, wie immer, von einem vornehmen und kollegialen Geiste getragen waren und damit denn auch zum Erfolg geführt haben. Ein Näheres darüber wird aus den Rechenschaftsberichten zu ersehen sein, die, wie üblich, vom Sekretariat in Brüssel herausgegeben werden.

Immerhin mag vorderhand interessieren, welches denn die besonders aktuellen Themen waren. Es sind dies wohl die allgemeine Übertragungstheorie sowie die mit dem technischen Vordringen in immer kürzere Wellenlängen verbundenen Möglichkeiten der Radio-Spektroskopie, der Radio-Meteorologie und der Radio-Astronomie. Die nächste, zehnte Generalversammlung ist auf das Jahr 1952 nach Australien anberaunt. *W. Gerber.*

### 14. Hochfrequenztagung in Zürich

Die vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein (SEV) am 7. September 1950 im Physikgebäude der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich durchgeführte 14. Hochfrequenztagung war wiederum in allen Teilen ein voller Erfolg. Die überaus grosse Beteiligung zeugte für das Interesse, das dem Thema der Tagung — *Hochfrequenztechnik in der Luftfahrt* — entgegengebracht wurde.

Nach einer kurzen Begrüßungsansprache von Herrn Prof. *F. Tank* sprachen die Herren

Dipl.-Ing. *W. Busch*, Chef des Büros für Studien und Planung des Tiefbauamtes des Kantons Zürich, über «*Der Interkontinental-Flughafen Zürich*»,

Dipl.-Ing. *K. Fischer*, Chef des Flugsicherungsdienstes im Flughafen Zürich, über «*Der Flugsicherungsdienst auf dem Interkontinental-Flughafen Zürich*», und

Dipl.-Ing. *K. Witmer* «*Über moderne Flugsicherungsgeräte*».

Um 12.45 Uhr konnte Herr Prof. Tank den Vortragsteil der Tagung schliessen. Er wies in seinem Schlusswort darauf hin, dass die drei Vorträge aufs neue erhellt haben, wie die Technik

letzten Endes eine Einheit bilde. Die Rationalisierung der Verbindungsmittel sei wohl nirgends so dringendes Erfordernis wie im Flugverkehr mit seinen immer grösseren Geschwindigkeiten. Daraus resultiere auch der Übergang von der Telegraphie zur Telephonie mit der Verwendung sehr hoher Frequenzen. Prof. Tank schloss seine Ausführungen mit dem Hinweis darauf, dass das Fernsehen dem Flugsicherungsdienst in absehbarer Zeit neue Perspektiven eröffnen werde.

Am Nachmittag fuhren die Teilnehmer der Tagung in Autocars der Städtischen Verkehrsbetriebe nach Kloten zu einer Besichtigung der Anlagen und technischen Einrichtungen, die allenthalben einen starken Eindruck hinterliessen. Der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich und der Flugplatzleitung in Kloten sei auch an dieser Stelle für den gebotenen Einblick bestens gedankt.

### Comité International Spécial des Perturbations Radioélectriques C.I.S.P.R.

*Réunion de Paris du 10 au 12 juillet 1950*

La réunion plénière du C.I.S.P.R., qui a eu lieu à Paris du 10 au 12 juillet, a groupé un peu plus d'une soixantaine de délégués représentant 11 pays ainsi que diverses organisations internationales telles que le C.C.I.F., l'U.I.C., l'U.N.I.P.E.D.E., la C.M.I. et le C.C.I.R. La délégation suisse était composée de MM. M. Roesgen (1<sup>er</sup> délégué), le Dr Bühler, le prof. Druey et Meyer de Stadelhofen. Sur la suggestion de M. le Dr Whitehead, son président, le C.I.S.P.R. étudia non seulement, comme par le passé, des problèmes relatifs à la technique des mesures, mais encore des possibilités d'établir dans tous les pays une réglementation uniforme pour la lutte contre les perturbations radio-électriques.

Grâce à la direction parfaite des deux sous-commissions formées à cet effet, au réjouissant esprit de collaboration animant tous leurs membres et à l'ambiance propice créée par l'excellent accueil du comité électrotechnique français, il fut possible de prendre de nombreuses et importantes décisions: c'est ainsi qu'un récepteur de référence unique fut accepté pour la comparaison internationale des mesures de perturbations, de même qu'un type de générateur d'impulsions servant de perturbateur étalon pour le tarage et le contrôle des récepteurs de mesure. Des recommandations furent formulées pour l'unification des lois concernant les perturbations radio-électriques; elles fixent

a) les bandes à protéger: de 150 à 285 kHz et de 525 à 1600 kHz pour la radiodiffusion ainsi que de 40 à 250 MHz pour la télévision;

b) les appareils à déparasiter: appareils domestiques, industriels et commerciaux alimentés par un réseau de distribution; la législation devrait s'étendre jusqu'à des appareils de puissance au moins égale à 1 kW et ne pas englober les appareils destinés à produire normalement de la HF, ni ceux qui dépendent de grandes entreprises nationales comme les chemins de fer ou les téléphones;