

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 9. März 1999 an den Landrat zum Strassengesetz (StrG)

I. Ausgangslage

Das geltende Strassenbaugesetz trägt das Datum des 2. Mai 1971. Es beschränkt sich darauf, die Aufgaben im Bereich des Strassenbaus und Strassenunterhalts zwischen dem Kanton, den Gemeinden, den Korporationen sowie anderen Trägern vorzunehmen. Diese Grundidee hat sich bewährt; sie soll im neuen Gesetz weitergeführt werden.

Allerdings zeigten sich im Laufe der Zeit verschiedene Mängel. So schweigt sich das geltende Gesetz aus zum Verhältnis zwischen den öffentlichen und den privaten Strassen. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur dürftig dargestellt. Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Ebenso nachteilig wirkt sich aus, dass das geltende Recht keine Vorschriften enthält, wie eine öffentliche Strasse "zurückgestuft" oder entwidmet werden muss. Vor derartigen Problemen sieht sich die Praxis aber häufig gestellt, namentlich wenn neue Strassenzüge bestehende ablösen. Als Strassenbauverfahren verweist das geltende Recht auf das Enteignungsgesetz. Diese Lösung vermag nicht durchwegs zu befriedigen. Hinzu kommt, dass das Strassenrecht sich dem geänderten Bundesrecht anzupassen hat. Man denke etwa an das Umweltschutzrecht, an das Raumplanungsrecht usw.

Diese, nur beispielhaft aufgezählten Mängel zwingen dazu, das geltende Strassenbaugesetz zu überdenken. Neben den materiellen Mängeln zeigen sich auch gesetzestechnische, so dass es insgesamt angezeigt erscheint, das Strassenbaugesetz total zu revidieren. Sogleich sei aber die Einschränkung beigefügt, dass auch das neue Gesetz bewährte Grundsätze der heutigen Regelung übernimmt, so dass zwar unter formellen, nicht aber unter materiellen Gesichtspunkten von einer grundsätzlichen Neuorientierung des Strassenrechts auszugehen ist.

II. Grundzüge des Gesetzesentwurfs

1. Ziele

Der Gesetzesentwurf setzt sich, vereinfacht ausgedrückt, zum Ziel, die festgestellten

Mängel zu beheben und die entdeckten Lücken zu schliessen. Dabei sollen die Grundsätze der Raumplanung und des Umweltschutzes einbezogen werden. Die Aufgaben des Kantons und der Einwohnergemeinden sind zu entflechten und deren Planungsmittel besser aufeinander abzustimmen. Die Verfahren sind einerseits zu vereinfachen und zu straffen, andererseits aber so zu gestalten, dass die betroffenen Personen vermehrten Rechtsschutz geniessen.

2. Grundzüge

Das Gesetz gilt grundsätzlich nur für öffentliche Strassen. Für private Strassen ist es anwendbar, soweit sich das aus seinem Wortlaut oder Sinn ergibt. Diese Vorgabe bedingt, dass der Entwurf klarstellt, wann eine Strasse zur öffentlichen Strasse wird. Entscheidungskriterium ist nicht das Eigentum, sondern die Widmung zum Gemeingebrauch. Hierfür stellt der Revisionsentwurf ein einfaches, sachgerechtes Verfahren zur Verfügung.

Neben der Öffentlichkeit einer Strasse ist der Begriff der Strasse selbst zu definieren. Das geltende Recht fasst diesen Begriff äusserst eng. Demgegenüber gehören nach dem Revisionsentwurf all jene Bauten und Anlagen zur Strasse, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind. Mit diesem Begriff ermöglicht der Entwurf, den Begriff der Strasse im Einzelfall und den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend zu bestimmen.

Äusserst wichtig ist die Strasseneinteilung. Denn aus ihr folgen einerseits die Strassenhoheit, andererseits aber auch die Verantwortlichkeit für die jeweilige Strasse. Der Entwurf kennt vier Strassenkategorien: die Nationalstrasse, die Kantonsstrassen, die Gemeindestrassen und die übrigen Strassen im Gemeingebrauch. Daneben gibt es selbstverständlich die privaten Strassen, die aber nur ausnahmsweise zum Geltungsbereich des Gesetzes gehören.

Die Kantonsstrasse wird definiert als überregionale Verkehrsverbindung. Jede Gemeinde und gewisse Gemeindeteile haben Anspruch auf eine Verbindung mit dem Kantonalstrassennetz. In diesem Rahmen bezeichnet der Regierungsrat die Kantonsstrassen in einem Reglement. Selbstverständlich hat er diese Liste der Kantonsstrassen mit den betroffenen Einwohnergemeinden zu erörtern. Denn die Frage, ob eine Strasse als Kantons- oder als Gemeindestrasse qualifiziert werde, ist - wie im geltenden Recht - bedeutsam.

Auch die Gemeinde erstellt eine Liste der Gemeindestrassen. Dazu gehören die Verkehrsverbindungen innerhalb der Gemeinde, namentlich jene der Groberschliessung; hier

besteht also die Verbindung zum Raumplanungsrecht. Strassen, die im Gemeindestrassenplan enthalten sind, sind subventionsberechtigt. Deshalb, aber auch um die notwendige Koordination mit dem Kantonsstrassennetz herzustellen, ist es unerlässlich, dass der Regierungsrat den gemeindlichen Strassenplan genehmigt. Selbstverständlich hat er das mit den Gemeinden zu besprechen.

Und schliesslich gehören zu den übrigen Strassen alle Strassen, die keiner anderen Strassenkategorie zuzurechnen sind. Diese können im Eigentum von Privatpersonen, von Genossenschaften, aber auch im Eigentum des Kantons, der Gemeinde oder der Korporation stehen. Denn es ist denkbar, dass der Kanton oder die Gemeinde einen Strassenzug zu Eigentum besitzt, ohne ihn in das Reglement über die Kantonsstrassen bzw. in den Plan der Gemeindestrassen aufzunehmen. Ist dem so, dann gehören sie zu den übrigen Strassen. Sind sie dem Gemeingebrauch gewidmet, gelten sie als Gemeindestrassen, andernfalls als Privatstrassen, die grundsätzlich nicht zum Geltungsbereich des Gesetzes gehören.

Nach Artikel 118 der Kantonsverfassung (KV; RB 1.1101) organisieren und verwalten die Korporationen sich selbst. Sie haben, insbesondere was die Strassen betrifft, bereits ausführliche Regelungen getroffen, die sich mit dem Verhältnis zwischen den Korporationsbürgergemeinden und den Korporationen, aber auch mit den Alpgenossenschaften und dergleichen, beschäftigen. Das entworfene Strassengesetz respektiert das und verzichtet deshalb darauf, die Korporations- und Korporationsbürgergemeinde-Strassen eigens zu regeln. Vielmehr gelten diese Strassen als „übrige Strassen“, womit die Hoheitsrechte der Korporationen gewahrt bleiben. Bezüglich der Rechtsnatur der „übrigen Strassen“ sei auf die Bemerkungen zu Artikel 17 verwiesen.

Die Strassenhoheit bezeichnet das Gemeinwesen oder die Person, die für den Strassenzug verantwortlich, aber auch verfügungsberechtigt ist. Sie deckt sich nicht notwendigerweise mit dem Strasseneigentum. Der Gesetzesentwurf sagt klar, wem welche Strassenhoheit zukommt. Mit der Zuordnung der Strassenhoheit regelt der Entwurf die Aufgabenteilung im Strassenbereich. Denn wem die Hoheit über eine Strasse zusteht, der ist zuständig und Verantwortlich für die Planung, den Bau und Ausbau, den Unterhalt, den Betrieb und die Benützung der Strasse. Er oder sie trägt die damit verbundenen Kosten. Er oder sie ist aber auch berechtigt, den Zweck einer öffentlichen Strasse zu bestimmen und den gesteigerten Gemeingebrauch oder die Sondernutzung zu erlauben; und die hierfür vorgesehenen Gebühren einzunehmen.

Anders als das geltende Strassenbaugesetz enthält der Entwurf klare Grundsätze darüber,

wie öffentliche Strassen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben sind. Insbesondere wird die baupflichtige Person verhalten, öffentliche Strassen verkehrssicher, raumplanungsgerecht sowie umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen. Ähnliches gilt für den Strassenunterhalt.

Die strassenpolizeilichen Bestimmungen sind neu. Sie entsprechen dem praktischen Bedürfnis und der Rechtsprechung des Bundesgerichts, die namentlich erklärt, dass Eigentümer oder Eigentümerinnen benachbarter Grundstücke keine besonderen Rechte am Strassenzug haben. Hingegen haben sie Beeinträchtigungen zu dulden, die mit dem Bau, dem Unterhalt oder dem Betrieb der Strasse zusammenhängen. Allfällige Schäden sind zu beheben bzw. zu entschädigen.

Was die Kantonsbeiträge betrifft, übernimmt der Entwurf das geltende Recht. Subventionsberechtigt sind aber, wie gesagt, nur jene Gemeindestrassen, die im gemeindlichen Strassenplan enthalten sind, wie ihn der Regierungsrat genehmigt hat. Im Genehmigungsverfahren wird der Regierungsrat also die Zweckmässigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Abstimmung mit dem Kantonalstrassennetz prüfen und beurteilen.

Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass der Entwurf nicht völlig neue Wege geht, sondern Bewährtes übernimmt, Lücken schliesst, Unklarheiten behebt und der praktischen Anwendung vermehrte Sicherheit ermöglicht.

III. Finanzielle Auswirkungen

Im Wesentlichen übernimmt der Entwurf die geltende Ordnung, so dass kaum mit namhaften finanziellen Auswirkungen zu rechnen ist. Immerhin sei Folgendes bemerkt. Das neue Strassengesetz verpflichtet die Gemeinwesen, namentlich den Kanton und die Gemeinden, deutlich zu erklären, welche Strassen sie als Kantonsstrasse und welche sie als Gemeindestrasse betrachten. Beide Erklärungen sind in einem Plan festzusetzen. Es ist denkbar, dass, wie heute, die so festgeschriebene Strassenhoheit sich nicht deckt mit dem Eigentum. Deshalb verpflichten Artikel 12 Absatz 2 bzw. Artikel 15 Absatz 2 die entsprechenden Gemeinwesen, das Eigentum mit der Strassenhoheit in Einklang zu bringen. Die Übergangsregelung zu diesen Bestimmungen macht klar, dass das abtretende Gemeinwesen die Strasse in gutem, der Funktion der Strasse angepasstem Zustand zu übergeben hat. Statt den guten Zustand selbst herzustellen, können entsprechende Entschädigungen vereinbart werden. Hier sind gewisse finanzielle Auswirkungen nicht auszuschliessen. Doch gründen sie nicht in einer Neuerung des Entwurfs, sondern in der klaren Fortschreibung des geltenden Rechts, jedoch mit anderen Verfahrens- und Zuständigkeitsregelungen (siehe die Bemerkungen zu den entsprechenden Artikeln). Der-

artige Vereinbarungen werden bereits heute abgeschlossen. Wenn der Kanton einer Gemeinde eine Strasse übergibt oder umgekehrt, verlangt das übernehmende Gemeinwesen jeweils, dass die Strasse in gutem Zustand ist. Entschädigungen werden eher selten vereinbart.

Neu ist die Möglichkeit, dass ausnahmsweise zusätzliche Pauschalentschädigungen vereinbart werden können, um überdurchschnittliche Unterhaltsaufwendungen des übernehmenden Gemeinwesens abzugelten. Allein, dabei handelt es sich um einen Ausnahmetatbestand, der keinen Rechtsanspruch auf eine entsprechende Entschädigung verbrieft. Die Praxis wird sich diesbezüglich wohl zurückhalten, so dass sich die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen in engen Grenzen halten werden.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Begriff des Strassenausbaus gegenüber dem geltenden Recht etwas weitergefasst wird. Namentlich fällt die Erweiterung einer Strasse mit einem Trottoir unter den Begriff des Strassenausbaus, was gewisse finanzielle Mehrkosten verursachen könnte (siehe Bemerkungen zu Art. 20). Sogleich ist aber einzuschränken, dass nach Artikel 38 Absatz 1 nur jene Ausbauprojekte Kantonsbeiträge erhalten können, die sich auf eine Gemeindestrasse im Strassenplan beziehen und die den Grundsätzen des Artikel 21 entsprechen, insbesondere den Geboten der Zweckbestimmung und der Wirtschaftlichkeit.

IV. Wirksamkeitskontrolle

Ein Ziel der Verwaltungsreform ist der Abbau der Normendichte. Damit soll verhindert werden, dass unnötige oder der Zielsetzung nicht angepasste Normen in einen neuen oder revidierten Erlass aufgenommen werden. Der Regierungsrat ist der Meinung, das entworfene Strassengesetz sei notwendig, um die Strassenhoheitsrechte zu regeln. Er ist der Ansicht, das Gesetz sei schlank, konzentriere sich auf das Wesentliche und entspreche so dem geschilderten Ziel der Verwaltungsreform.

V. Vernehmlassungsverfahren

Im Vernehmlassungsverfahren ist der Entwurf grundsätzlich auf positives Echo gestossen. Die hauptsächlichsten Einwände betrafen die Abgrenzung der einzelnen Strassenkategorien. Der bereinigte Entwurf trägt dem insbesondere dadurch Rechnung, dass er den Einwohnergemeinden den Besitzstand gewährleistet, soweit es um die heutigen Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz geht. Zudem übernimmt der Entwurf zahlreiche wertvolle Anregungen, die das Vernehmlassungsverfahren hervorbrachte.

VI. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

Die dargestellten Grundsätze entdecken die Schwerpunkte des Entwurfs und ihren Zusammenhang. Sie erläutern bereits diese oder jene Bestimmung, so dass im folgenden darauf verwiesen werden kann.

1. Kapitel: **ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Artikel 1 Zweck

Das Gesetz enthält neu einen Zweckartikel. Es handelt sich dabei um die wesentlichen Grundsätze, die bei der Planung, beim Unterhalt und beim Betrieb der Strassen zu beachten sind. Strassenrecht steht nicht allein, sondern ist mit anderen öffentlichen Interessen zu koordinieren. Alle Tätigkeiten, die sich auf das Strassengesetz stützen, sind danach auszurichten.

Artikel 2 Geltungsbereich

Das Strassengesetz gilt für alle öffentlichen Strassen; dazu gehören auch Velowege. Für blosse Fuss- und Wanderwege gilt das Gesetz nicht, sondern es greifen andere Bestimmungen Platz (etwa das neue kantonale Fuss- und Wanderweggesetz, das Baugesetz usw.). Für private Strassen gilt es nur, soweit sich dies aus seinem Wortlaut oder Sinn ergibt. Privatstrassen unterstehen damit grundsätzlich dem Privatrecht. Das bedeutet aber nicht, dass bei Privatstrassen keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu beachten wären. Im Gegenteil unterliegen diese wie andere Bauten und Anlagen den Bestimmungen des Baugesetzes, namentlich den Vorschriften über die Baubewilligung. Artikel 24 des Entwurfs verweist darauf.

Artikel 3 Öffentliche und private Strassen

Die Öffentlichkeit einer Strasse kann unter zwei verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden: aus dem Blickwinkel des Strassenverkehrsrechts und aus jenem des Strassenrechts. Aus der Sicht des Strassenverkehrsrechts beantwortet sich die Frage, ob eine Strasse öffentlich sei oder nicht, nach Artikel 1 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV; SR 741.11). Danach sind Strassen öffentlich, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen. Sie stehen also einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung, selbst wenn die Benutzung nach Art und Zweck eingeschränkt ist. Demgegenüber orientiert sich das Strassenrecht - und nur davon handelt das Strassengesetz - nach dem Gemeingebrauch. Grundsätzlich ist eine Strasse im Sinne des Strassenrechts dann öffentlich, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist. Öffentlich kann eine Strasse somit nur durch Widmung zum Gemeingebrauch

werden. Widmung bedeutet die Bestimmung einer Sache für den öffentlichen Gebrauch. Massgeblich ist das Bedürfnis der Öffentlichkeit, namentlich jenes des allgemeinen Verkehrs. So betrachtet unterscheiden sich öffentliche Strassen nach dem Strassenverkehrsrecht bzw. dem Strassenrecht nicht wesentlich. Dennoch dürfen sie einander nicht gleichgesetzt werden, weil sie unterschiedliche Bereiche regeln und von verschiedenen Betrachtungsweisen ausgehen.

Hier und dort ist aber das Eigentum nicht entscheidend. Die Öffentlichkeit einer Strasse hängt somit nicht vom privatrechtlichen Eigentum ab. Ist eine Strasse nicht öffentlich im beschriebenen Sinn, gilt sie als Privatstrasse, selbst wenn die öffentliche Hand Eigentümerin ist. Umgekehrt können auch Strassen im Eigentum einer Privatperson öffentliche Strassen im Sinne von Artikel 3 des Strassengesetzes sein.

Artikel 4 Begriff der Strasse

Zur öffentlichen Strasse gehören alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind. Strassenbestandteil ist somit alles, was unter diese Definition fällt. Die Aufzählung in Absatz 2 ist nicht abschliessend. Insbesondere bildet nicht die grundbuchlich festgehaltene Strassenparzelle den Rahmen für Strassenbestandteile. Dieser kann dann beispielsweise weitergefasst sein, wenn Neben- und Unterhaltungsanlagen hinzutreten.

Neben der beispielhaften Aufzählung in Absatz 2 gehören etwa ebenfalls zur Strasse: dem Gemeingebrauch gewidmete Plätze, Nebenanlagen, wie Magazine, Lagerstätten, Werkhöfe, Lawinen- und Steinschlagverbauungen, Geschiebefänge, aber auch Signalanlagen, Ventilationsbauwerke usw.

Auch Radwege gehören zur Strasse, wie Artikel 4 Absatz 2 des Entwurfs es ausdrücklich bestimmt. Dabei handelt es sich um Velowege, die in funktionellem Zusammenhang mit einer Strasse stehen. Andere Radwege, also solche, die nicht in Bezug zu einer Strasse stehen, sind als "übrige Strassen" gemäss Artikel 17 des Entwurfs zu betrachten. Für sie gilt das ordentliche Baubewilligungsverfahren (Art. 24 des Entwurfs). Damit schliesst das Gesetz eine weitere Lücke im geltenden Recht. Denn dieses beantwortet nur unklar die Frage, wie Velowege erstellt werden können.

Artikel 5 Widmung einer Strasse a) Grundsatz

Mit der Widmung wird eine Strasse dem Gemeingebrauch geöffnet und damit zur öffentli-

chen Strasse. Erst mit diesem Rechtsakt fällt sie grundsätzlich unter den Regelungsbereich des Strassengesetzes.

Die Widmung erfolgt ausdrücklich, oder, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind, formlos. Der Rechtsakt der Widmung bezeichnet die Zweckbestimmung der öffentlich erklärten Strasse, sofern sich diese Strassenfunktion nicht ohne weiteres aus den tatsächlichen Verhältnissen ergibt. Gerade Letzteres ist für Kantons- und Gemeindestrassen regelmässig der Fall, weshalb Absatz 3 die gesetzliche Vermutung aufstellt, dass Kantons- und Gemeindestrassen dem Gemeingebrauch gewidmet und damit öffentliche Strassen sind, sobald sie dem Verkehr übergeben werden. Eine formelle Widmung braucht es damit nicht.

Artikel 6 b) Verfahren

Die grosse Bedeutung, die das Strassengesetz der Widmung zuerkennt, rechtfertigt es, hierfür ein besonderes Verfahren einzurichten; ein Verfahren, das namentlich die Interessen der besonders betroffenen Personen wahrt. Es ist nicht auszuschliessen, dass bestimmte Personen durch eine öffentliche Strasse vermehrt beeinträchtigt werden als durch eine private. Sie sollen ihre Rechte wahren können. Und wenn die zu widmende Strasse einem anderen Gemeinwesen oder einer Privatperson gehört, hat die Behörde zuerst die erforderlichen dinglichen Rechte zu erwerben, allenfalls zu enteignen. Damit werden die fremden Hoheitsrechte bzw. die Eigentumsrechte eines oder einer Dritten ausreichend gewahrt.

Auf das formelle Verfahren kann verzichtet werden bei Strassen, die zum Vorneherein für den Gemeingebrauch angelegt sind (Kantons- und Gemeindestrassen). Das Gleiche gilt, wenn sich ergibt, dass durch die Öffentlicherklärung der Strasse keine Interessen Dritter beeinträchtigt werden (Abs. 3 und Art. 5 Abs. 3).

Um der Rechtssicherheit willen ist der rechtskräftige Entscheid über die Widmung im Amtsblatt zu veröffentlichen. Das gilt uneingeschränkt, also auch für Kantons- und Gemeindestrassen. Denn mit der Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch verbinden sich verschiedene Rechtsfolgen, namentlich solche im Zusammenhang mit der Benützung der Strassen (6. Kapitel) und der strassenpolizeilichen Bestimmungen (7. Kapitel).

Auf die Änderung und die Aufhebung der Widmung ist dieses Verfahren sinngemäss anzuwenden. Soll also eine öffentliche Strasse dem Gemeingebrauch entzogen, "privatisiert" werden, ist das Entwidmungsverfahren nach Artikel 6 Absatz 5 des Entwurfs einzuleiten. Das gilt auch für Kantons- und Gemeindestrassen, die dem Gemeingebrauch entzogen werden wollen.

Und was die erstmalige Zuordnung der Strassenzüge zu den einzelnen Kategorien betrifft, gilt Folgendes: Der Kanton und die Einwohnergemeinden haben im vorgezeichneten Verfahren (Art. 13 und 16 des Entwurfs) die Kantons- bzw. Gemeindestrassen zu bezeichnen. Der Kanton hat diese Strassen in einem Reglement (Art. 13 Abs. 1 des Entwurfs), die Einwohnergemeinden in einem Plan (Art. 16 Abs. 1 des Entwurfs) darzustellen. Beide Instrumente, Reglement und Plan, sind nach ausdrücklicher Vorschrift im Amtsblatt zu veröffentlichen (siehe Art. 13 Abs. 1 und Art. 16 Abs. 4 des Entwurfs). Damit will der Gesetzesentwurf auch für die Kantons- und Gemeindestrassen Rechtsklarheit schaffen, für die, der gesetzlichen Vermutung wegen, kein Widmungsverfahren vorgesehen ist (Art. 5 Abs. 3 des Entwurfs).

Was die Einsprachefrist betrifft, lehnt sich Artikel 6 Absatz 1 des Entwurfs an die Regelung des Artikel 48 Absatz 1 der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege (VRPV; RB 2.2345) an. Damit sollen in den kantonalen Verfahren möglichst immer die gleichen Fristen gelten. Dass das nicht durchwegs zweckmässig ist und somit Abweichungen erforderlich sind, zeigt sich beim entworfenen Artikel 23 (siehe Bemerkungen dort). Im Übrigen richtet sich das Rechtsmittelverfahren nach den Regeln der Verwaltungsrechtspflege (siehe Artikel 42 des Entwurfs).

Artikel 7 c) Zuständige Behörde

Diese Bestimmung nennt die Behörde, welche zur Widmung - und gestützt auf Artikel 6 Absatz 5 des Entwurfs auch zur Entwidmung - einer öffentlichen Strasse zuständig ist. Für Kantonsstrassen handelt der Regierungsrat, für Gemeindestrassen der Gemeinderat.

Mit der Öffentlicherklärung (Widmung) einer Strasse sind, wie gesagt, verschiedene Rechte und Pflichten der Bevölkerung verbunden. Die Widmung entscheidet zudem darüber, ob das Strassengesetz auf einen bestimmten Strassenzug grundsätzlich anwendbar ist oder nicht. Der Entscheid darüber ist in einem formellen Verfahren zu treffen; er unterliegt dem staatlichen Rechtsschutz. Daher soll der Gemeinderat am Ort der gelegenen Sache das Widmungsverfahren einleiten und entscheiden. Sind andere Gemeinwesen oder Drittpersonen betroffen, hat die Behörde Artikel 6 Absatz 2 zu beachten.

2. Kapitel: **STRASSENEINTEILUNG**

Artikel 8 Strassenkategorien

Das geltende Recht kennt "kantonale Strassen" und "Gemeindestrassen und -wege", wobei Korporationsstrassen bei den Gemeindestrassen eingereiht sind. Die Abgrenzung der einzel-

nen Kategorien bietet der Praxis oft Schwierigkeiten. Eines der wesentlichen Ziele der Revision ist es, bei der Strasseneinteilung Klarheit zu schaffen. Das wird erreicht, indem die Strassenkategorien abschliessend aufgezählt, die Begriffe der einzelnen Kategorien verdeutlicht, die Strassenhoheit klar geregelt und neu ein Zuordnungsverfahren eingerichtet werden.

An sich bestehen verschiedene Einteilungsmerkmale: rechtliche Natur der Strassen als öffentliche und private Strassen, Verwaltungshoheit, Verkehrsbedeutung und Zweckbestimmung (siehe Erich Zimmerlin, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Seite 73). Artikel 8 orientiert sich an der Rechtsnatur der Strassen. Die Funktion der Strassen ergibt sich aus der Zweckumschreibung in den einzelnen Bestimmungen einerseits und aus jener bei der Widmung (Art. 5 Abs. 2 des Entwurfs) andererseits.

Artikel 9 Nationalstrassen

Die Nationalstrassen werden nur der Vollständigkeit halber im Gesetz erwähnt. Massgebend ist nicht das kantonale Strassengesetz, sondern das Bundesgesetz über die Nationalstrasse (NSG; SR 725.11) und dessen Ausführungsregeln.

Artikel 10 Kantonsstrassen a) Begriff

Die Kantonsstrassen sind Strassen von kantonaler und überregionaler Bedeutung. Sie sind die Hauptverbindungen zu den Einwohnergemeinden. Damit deckt sich der Begriff weitgehend mit der heutigen Definition der Kantonsstrasse.

Besonders ist zu beachten, dass - wie heute - nicht das Eigentum, sondern einzig die Funktion einer Strasse massgeblich ist für deren Zuordnung zu einer Kategorie. Der Surenenweg, der im Eigentum des Kantons steht und heute als "Kantonsstrasse" gilt, könnte kraft seiner Bedeutung nach dem Entwurf nicht mehr als Kantonsstrasse im Sinne von Artikel 10 des Entwurfs bezeichnet werden. Vielmehr fällt der Surenenweg als Wanderweg nicht unter den Geltungsbereich des Gesetzes (siehe Art. 2 Abs. 1 des Entwurfs). Er wird mit dem kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz aufgefangen werden. Anders verhält es sich mit jenem Teil des Surenenweges, den die Gemeinde Attinghausen zu einer eigentlichen Quartierstrasse ausgebaut hat. Dieser Teil fällt selbstredend unter den Geltungsbereich des Strassengesetzes und ist nach den entsprechenden Kategorien einzuordnen.

Befahrte Passstrassen dienen zweifellos dem überregionalen Verkehr, so dass sie als "Kantonsstrassen" im Sinne von Artikel 10 des Entwurfs zu bezeichnen sind.

Weil es nie gelingen kann, den Begriff der Kantonsstrasse so klar und dennoch zweckmässig zu umschreiben, dass keine Ermessensspielräume bestehen, sieht Artikel 13 des Entwurfs ein besonderes Zuordnungsverfahren vor.

Artikel 11 b) Anspruch

Wie heute soll jede Einwohnergemeinde eine als Kantonsstrasse zu bezeichnende Verbindung mit dem übergeordneten Strassennetz beanspruchen können. Grundsätzlich steht dieser Anspruch nur, aber immerhin jeder Einwohnergemeinde zu. Die ausdrücklich erwähnten Gemeindeteile entsprechen der Kantonsverfassung (KV; RB 1.1101); für die Göschenalp gilt der Vertrag zwischen der Gemeinde Göschenen und den CKW vom 19. Juli 1952, und Volligen/Treib ist erwähnt, weil auch das geltende Recht (Art. 6 SBG; RB 50.1111) den Seegegenden einen Anschluss an die Schiffsstation verbürgt.

Der gesetzlich verbrieft Anspruch hindert nicht, den Anschluss an das Kantonsstrassennetz mit ausserkantonalen Lösungen sicherzustellen (Seelisberg und Urnerboden). Der Rechtsanspruch nach Artikel 11 verpflichtet den Kanton aber, alle rechtlichen Massnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass die ausserkantonale Strassenverbindung auch tatsächlich bestehen bleibt. Allenfalls drängen sich vertragliche Lösungen mit den Kantonen Nidwalden (für Seelisberg) oder Glarus (für Urnerboden) auf.

Aus Gründen der Fairness und des Vertrauensschutzes gewährleistet die Übergangsbestimmung den Besitzstand bezüglich der heutigen Anschlüsse an das Kantonsstrassennetz. Dabei will diese Übergangsbestimmung besondere Vereinbarungen nicht verhindern, Vereinbarungen etwa, die - in gegenseitigem Einvernehmen - einen anderen Anschluss der Gemeinde an die Kantonsstrasse vorsieht als heute.

Artikel 12 c) Hoheit und Eigentum

Die Kantonsstrassen stehen unter der Hoheit des Kantons. Das bedeutet, dass er für den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der Kantonsstrassen sowie für die Regelung der Benützung im Rahmen der Rechtsordnung zuständig ist.

Steht eine öffentliche Strasse oder einzelne ihrer Bestandteile nicht oder nur teilweise im Eigentum des Kantons, tritt die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft, eben die Strassenhoheit, zu der privatrechtlichen des Eigentümers oder der Eigentümerin hinzu, überlagert und beschränkt sie. Fallen Eigentum und Strassenhoheit auseinander, kommt der Strassenhoheit Vorrang zu (siehe Erich Zimmerlin, a.a.O. Seite 81 mit Hinweisen). Deshalb verpflichtet das

Strassengesetz den Strassenhoheitsträger oder die Strassenhoheitsträgerin, das Eigentum an der entsprechenden Strasse zu erwerben.

Diese Ordnung entspricht dem geltenden Recht (Art. 14 Strassenbaugesetz; RB 50.1111) und führt dazu, dass ein Gemeinwesen eine Strasse zu Eigentum übernehmen soll, die heute einem anderen Gemeinwesen gehört. Damit können finanzielle Aufwendungen verbunden sein, etwa jene für die Werkeigentümerhaftung nach Artikel 58 des Obligationenrechts (OR; SR 220), oder andere Auswirkungen. Um diese Rechtsfolgen zu lindern und damit das Ziel, Strassenhoheit und Eigentum beim gleichen Gemeinwesen zu vereinigen, sieht der Entwurf eine Übergangsbestimmung vor. Danach sollen Strassen, die in diesem Sinne abgetreten werden, in gutem, der Funktion der Strasse angepasstem Zustand oder mit entsprechender Entschädigung übergeben werden. Ausnahmsweise kann eine zusätzliche Pauschalentschädigung vereinbart werden, um überdurchschnittliche Unterhaltsaufwendungen des übernehmenden Gemeinwesens abzugelten (siehe auch Bemerkungen zu Ziffer III. hievor).

Artikel 13 d) Zuordnung

Die bisherigen Bemerkungen verdeutlichen, dass die Strasseneinteilung wesentliche Rechtsfolgen nach sich zieht. Deshalb sieht Artikel 13 des Entwurfs ein eigenes Zuordnungsverfahren für Kantonsstrassen vor. Heute findet sich die Regelung im Landratsbeschluss vom 12. April 1972 über die Klasseneinteilung der Strassen (RB 50.1151). Diese Lösung vermag aber insofern nicht zu befriedigen, als sie den tatsächlichen Verhältnissen nicht oder zuwenig Rechnung trägt und das Mitspracherecht der betroffenen Einwohnergemeinden ausser Acht lässt.

Mit dem entworfenen Artikel 13 erhält der Regierungsrat das Recht und die Pflicht, ein Reglement zu schaffen, das sämtliche Kantonsstrassen auflistet. Selbstverständlich dürfen darin nur Strassenzüge aufgelistet sein, die die Kriterien einer Kantonsstrasse nach Artikel 10 und 11 des Entwurfs erfüllen. Diese Liste ist mit den betroffenen Einwohnergemeinden einvernehmlich zu erarbeiten. Wird keine Einigung erzielt, entscheidet der Regierungsrat. Seine Entscheidung unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht. Die betroffene Einwohnergemeinde ist beschwerdeberechtigt. Das zu sagen drängt sich auf, weil nach Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege (VRPV; RB 2.2345) die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Genehmigung von Plänen an sich unzulässig ist.

Das rechtskräftige Reglement und seine Änderungen sind, um der Rechtsklarheit willen, im Amtsblatt zu veröffentlichen (siehe Art. 16 Abs. 4 des Entwurfs).

Artikel 14 Gemeindestrassen a) Begriff

Auch hinsichtlich der Gemeindestrassen orientiert sich der Entwurf weitgehend am geltenden Recht. Nach wie vor sollen jene Strassen als Gemeindestrassen eingeteilt werden, die vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde dienen. Zusätzlich nennt der Entwurf jene Strassen als Gemeindestrassen, die der Groberschliessung des gemeindlichen Siedlungsgebietes dienen. Die Groberschliessung ist nach Artikel 19 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) Aufgabe der Gemeinden. Diese Aufgabe kann die Gemeinde nur dann sinnvoll erfüllen, wenn ihr die Hoheit über die fraglichen Strassen zusteht. Artikel 14 koordiniert damit das Strassenrecht mit dem Raumplanungsrecht.

Was zur Groberschliessung gehört, sagt Artikel 31c des kantonalen Baugesetzes (BauG; RB 40.1111), nämlich die hauptsächlichsten Strassenanlagen. Auch dieser Begriff lässt sich zweifellos nicht auslegungsfrei fassen. Wie bei den Kantonsstrassen, verpflichtet das Gesetz deshalb auch die Einwohnergemeinden für die Gemeindestrassen, einen entsprechenden Plan aufzustellen (Art. 16 des Entwurfs).

Die Begriffe der Kantonsstrasse (Art. 10 des Entwurfs) und der Gemeindestrassen (Art. 14 des Entwurfs) können, gemessen am heutigen tatsächlichen Zustand, zu Veränderungen führen, die teils den Kanton, teils die Einwohnergemeinden belasten oder entlasten. Es ist klar, dass diese Aufgabenteilung nicht zu unzumutbaren finanziellen Belastungen weder hier noch dort führen darf. Um das zu vermeiden, dient die Übergangsbestimmung in Artikel 15 (siehe Bemerkungen dort).

Artikel 15 b) Hoheit und Eigentum

Die Einwohnergemeinde hat die Hoheit über die Gemeindestrassen. Im übrigen deckt sich die Vorschrift mit Artikel 12, der von der Strassenhoheit des Kantons an Kantonsstrassen handelt. Darauf sei verwiesen.

Artikl 16 c) Zuordnung

Wie der Kanton für die Kantonsstrassen, erstellt auch jede Einwohnergemeinde für sich einen Plan der Gemeindestrassen. Grundlage hierfür sind der kantonale und der gemeindliche Verkehrsrichtplan. Personen, die dadurch besonders betroffen sind, sind vorher anzuhören. Ein allfälliges Streitverfahren richtet sich nach Artikel 18 des Entwurfs.

Es ist klar, dass das Gemeindestrassennetz abgestimmt sein muss auf jenes der Kantonsstrassen. Zudem erklärt Artikel 38 des Entwurfs, alle Gemeindestrassen, die im gemeindlichen Strassenplan enthalten sind, als subventionsberechtiget. Deshalb ist es angezeigt zu verlangen, dass der gemeindliche Strassenplan, um gültig zu sein, der Genehmigung durch den Regierungsrat bedarf. Der Regierungsrat prüft diesen Plan im Verhältnis zum Kantonsstrassennetz, aber auch hinsichtlich seiner Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit, sind doch damit wesentliche Subventionsvoraussetzungen verbunden.

Die rechtliche Bedeutung des gemeindlichen Strassenplanes ist offenkundig. Der Gesetzesvollzug verlangt diesen Plan. Deshalb sieht er in der Übergangsbestimmung zum Artikel 16 vor, dass die Einwohnergemeinden ihren Gemeindestrassenplan spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen haben. Bleiben sie säumig, kann der Regierungsrat im Sinne einer Ersatzvornahme auf Kosten der säumigen Gemeinde selber den Gemeindeplan erstellen und verbindlich erklären.

Diese Bemerkungen zeigen, dass es äusserst wichtig ist, den Plan der Gemeindestrassen möglichst einheitlich und rechtsgleich zu gestalten. Es kann nicht sein, dass jede Gemeinde den Begriff der Gemeindestrasse nach eigenem Gutdünken anhand der Beschreibung in Artikel 14 des Entwurfs definiert. Deshalb ermächtigt Absatz 5 den Regierungsrat, zum Inhalt und zur Gestaltung dieses Planes Richtlinien zu erlassen.

Artikel 17 Übrige Strassen

Strassen, die weder zu Kantons- noch zu Gemeindestrassen gehören, sind "übrige Strassen" im Sinne des Gesetzes. Dabei kann es sich, wie erwähnt, um private oder um öffentliche Strassen handeln. Man denke etwa an Genossenschaftsstrassen, an Quartierstrassen, an reine Privatstrassen einer Einzelperson, aber auch an Korporationsstrassen. Die Hoheit über die übrigen Strassen richtet sich nach dem Eigentum. Selbstverständlich setzt die Strassenhoheit im Sinne dieses Gesetzes voraus, dass es sich um eine öffentliche Strasse, also um eine Strasse handelt, die dem Gemeingebrauch gewidmet ist; denn der Begriff der Strassenhoheit ist notwendigerweise verbunden mit jenem der öffentlichen Strasse. Private Strassen werden einzig vom privatrechtlichen Eigentum beherrscht, nicht (zusätzlich) von der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft, also von der Strassenhoheit.

Artikel 18 Streitigkeiten

Artikel 39 des Entwurfs räumt dem Regierungsrat die Oberaufsicht über öffentliche Strassen ein. In dieser Funktion entscheidet der Regierungsrat Anstände und Streitigkeiten, soweit die-

ses Gesetz nichts anderes bestimmt.

Artikel 18 konkretisiert diese Aufgabe für den Bereich der Strasseneinteilung. Entstehen Einteilungsstreitigkeiten, entscheidet der Regierungsrat. Seine Entscheidung unterliegt jedoch der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht.

3. Kapitel: **ZUSTÄNDIGKEIT**

Artikel 19 Bezeichnung und Inhalt

Diese Bestimmung ordnet die Verantwortlichkeit für eine Strasse. Massgeblich ist die Strassenhoheit. Wem diese zusteht, der ist für eine Strasse verantwortlich.

Mit der Verantwortlichkeit verbunden ist einerseits Befehls- und Zwangsgewalt (Verfügungsrecht); andererseits verpflichtet sie den Strassenhoheitsträger oder die Strassenhoheitsträgerin, die Strasse zu planen, zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Wo immer das Gesetz Handlungsbedarf für eine Strasse ausweist und nichts anderes bestimmt, handelt, wem die Hoheit über diese Strasse zusteht. Absatz 2 und 3 erklären, wer für die einzelnen Hoheitsträger zu handeln berechtigt ist (Verfügungsbefugnis). Um besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen, ermöglicht Absatz 1 dem Regierungsrat, für den Winterdienst mit der betroffenen Einwohnergemeinde abweichende Vereinbarungen zu treffen, etwa die Vereinbarung, der Kanton übernehme die Schneeräumungsarbeiten für ein bestimmtes Strassenstück. Vorausgesetzt ist aber, dass es sich um einen Härtefall handelt und dass die entsprechenden Kredite bewilligt sind.

Vorbehalten bleiben die besonderen Vorschriften, namentlich jene des Strassenverkehrsrechts und der Baupolizei. Dieser Vorbehalt ist nötig. Denn nach der kantonalen Verordnung über den Strassenverkehr ist der Gemeinderat bzw. die Baudirektion zuständig, Verkehrsbeschränkungen zu verfügen. Ohne diesen Vorbehalt gehörte dieses Recht ebenso zur Strassenhoheit. Ähnliches gilt für die Baupolizei. Es ist klar, dass das Strassenrecht die baupolizeilichen Vorschriften nicht verdrängen kann und will.

4. Kapitel: **STRASSENBAU**

Artikel 20 Begriffe

Als Strassenbau gelten der Neubau, der Ausbau und die Änderung von öffentlichen Strassen. Unter Neubau wird die Anlage einer neuen Strasse verstanden. Von Ausbau ist die Rede,

wenn eine bestehende Strasse verbessert wird, wenn sie beispielsweise verbreitert, mit einem Trottoir versehen oder wenn parallel zu ihr ein Radweg gebaut wird. Unter Änderung wird in der Regel die Veränderung der Linienführung einer bestehenden Strasse verstanden. Eine qualitative Unterscheidung dieser verschiedenen Begriffe drängt sich aus rechtlicher Sicht nicht auf. Es genügt, diese Tatbestände dem Sammelbegriff "Strassenbau" zuzuordnen.

Die Planung umfasst alle Massnahmen technischer und rechtlicher Natur, die sich auf ein bestimmtes, konkretes Strassenbauvorhaben beziehen. Nicht dazu gehört die Strassenplanung im Sinne der Gesamtplanung oder der Orts- und Regionalplanung. Diese richtet sich nach dem Raumplanungsrecht bzw. nach dem Baurecht.

Und dass die Baukosten definiert werden, ist wesentlich, wenn es gilt, die anrechenbaren Baukosten für die Kantonsbeiträge zu bestimmen (siehe Art. 38 des Entwurfs).

Artikel 21 Grundsätze

Die Planung und der Bau öffentlicher Strassen sollen sich nach dem zeitgemässen Anliegen des Umwelt-, Ortsbild- und Landschaftsschutzes sowie nach den Grundsätzen des Raumplanungsrechts orientieren. Andererseits richtet sich der Strassenbau nach dem jeweiligen Stand der Technik, nach seiner Zweckbestimmung, nach dem Verkehrsaufkommen und namentlich nach der Wirtschaftlichkeit. Keines dieser öffentlichen Interessen hat absoluten Vorrang. Stets wird eine Interessenabwägung notwendig sein.

Artikel 22 Strassenbauprogramm

Es entspricht langjähriger Praxis, dass der Kanton für seine Strassenbauvorhaben ein Strassenbauprogramm erstellt und dem Landrat bzw. dem Volk unterbreitet. So vorzugehen hat sich äusserst bewährt. Es rechtfertigt sich daher, im neuen Strassengesetz hierfür die Rechtsgrundlage zu schaffen und den Inhalt des Strassenbauprogramms näher zu bezeichnen.

Artikel 23 Kantons- und Gemeindestrassen

Das geltende Strassenbaugesetz verweist für den Bau und die Korrektur von Kantonsstrassen auf das kantonale Enteignungsgesetz. Nicht ausdrücklich erwähnt sind die Gemeinde- und die Korporationsstrassen. Im nicht veröffentlichten Entscheid vom 3. Juli 1995 betreffend die Gorerenstrasse hat das Bundesgericht durchblicken lassen, dass eine geordnete Rechtsgrundlage dringend nötig wäre. Handlungsbedarf ist damit offenkundig. Hinzu kommt, dass das Enteignungsverfahren sich schlecht eignet als Strassenbauverfahren. Stets muss sich die

Praxis mit "Analogieschlüssen" oder mit "sinngemässer Anwendung" behelfen.

Der Entwurf formuliert ein einfaches, straffes und den betroffenen Interessen gerechtes Verfahren für die Kantons- und Gemeindestrassen. Es orientiert sich an vergleichbaren Verfahren, etwa an jenem nach dem Wasserbaugesetz (RB 40.1211).

Um die Verfahrensregeln zu entlasten, verweist Absatz 6 auf die Bestimmungen der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege (RB 2.2345). Danach richtet sich etwa der Anspruch auf Gewährung des rechtlichen Gehörs, die Einsprachelegitimation, der Schriftenwechsel usw. Hingegen weicht der Entwurf von der üblichen Beschwerdefrist von 20 Tagen (Art. 48 Abs. 1 VRPV) ab. Während es sich nämlich beim Artikel 6 des Entwurfs um ein rein kantonsinternes Verfahren handelt, das nach eigenen Regeln gestaltet und damit der Verfahrensordnung der VRPV angepasst werden kann, sind beim Strassenbau oft koordinierte Verfahren notwendig, die mitgeprägt sind vom Bundesrecht. Man denke etwa an die notwendige Rodungsbewilligung, an die fischereirechtliche Bewilligung, an die Umweltverträglichkeitsprüfung und dergleichen. In allen diesen bundesrechtlichen Verfahrensteile gilt die 30tägige Frist. Und um eine koordinierte Verfügung zu erwirken, ist es richtig, auch für das Strassenbauverfahren die gleiche Einsprachefrist vorzusehen. Das entspricht übrigens Artikel 48 Absatz 2 VRPV.

Bewusst ausgeklammert sind die Baulinien an geplanten und bestehenden Werken. Hiefür gelten die Artikel 24 ff. des Baugesetzes des Kantons Uri (BauG; RB 40.1111). Dieses Instrument genügt, um die öffentlichen Interessen wahrzunehmen. Es erlaubt, an geplanten Strassenzügen Baulinien zu legen, allerdings beschränkt auf die Frist von fünf Jahren. Und Artikel 24 Absatz 1 BauG bietet die Rechtsgrundlage, um an bestehenden Strassen Baulinien zu verfügen. Die Rechtswirkungen, die damit verbunden sind, ergeben sich aus Artikel 26 BauG. Zugegebenermassen können Verfahrenerschwernisse deswegen auftreten, weil für kantonale Strassenprojekte der Kanton, für Baulinienverfügungen grundsätzlich die entsprechende Gemeinde zuständig ist. Das kann dazu führen, dass der Kanton ein Strassenprojekt auflegt und verwirklicht, für den Schutz der ausgeführten Strasse aber bei der Gemeinde die Baulinienverfügung zu beantragen hat. Trotzdem verzichtet der Entwurf darauf, beide Verfahren zu vereinigen. Denn einerseits hat sich die geltende Ordnung bewährt, andererseits vermögen die betroffenen Gemeinden ein durchaus legitimes Interesse anzuführen, nämlich das Interesse, über den Raum entlang der Strasse kraft ihrer Baulinienkompetenz verfügen zu können. Die Verfahrensvereinfachung steht damit den Interessen der Gemeinden gegenüber. Der Entwurf gewichtet diese höher und nimmt deshalb das allenfalls kompliziertere doppelte Verfahren in Kauf.

Artikel 24 Übrige Strassen

Für die übrigen Strassen, seien sie nun öffentliche oder private Strassen, gilt das ordentliche Baubewilligungsverfahren. Selbstverständlich bleiben besondere Vorschriften vorbehalten, etwa für Waldstrassen, die sich nach der kantonalen Waldverordnung (RB 40.2111; Art. 14) auszurichten haben.

5. Kapitel: **STRASSENUNTERHALT****Artikel 25** Grundsatz

Die Sicherheit steht im Vordergrund, wenn es um den Strassenunterhalt geht. Es ist klar, dass auch hier eine Interessenabwägung erforderlich ist, namentlich aus finanziellen Gründen. Als Richtlinie dienen die Zweckbestimmung und die Verkehrsbedeutung der öffentlichen Strasse. In diesem Rahmen sind die zeitlichen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten des oder der Verantwortlichen auszuschöpfen.

Die Unterhaltungspflicht erstreckt sich auf die öffentliche Strasse mit allen ihren Bestandteilen. Aufwendungen hierfür sind als gebundene Ausgaben zu betrachten.

Artikel 26 Baulicher und betrieblicher Unterhalt

Der Strassenunterhalt besteht aus dem baulichen und dem betrieblichen Unterhalt. Der bauliche Unterhalt besteht aus den periodisch wiederkehrenden, umfassenden Massnahmen zur Gewährleistung des ursprünglichen und des erforderlichen Strassenzustandes. Dazu gehört insbesondere auch die Erneuerung oder die Verstärkung der öffentlichen Strasse. Die Erneuerung erfasst den Ersatz von Strassenabschnitten oder Strassenbestandteilen, sofern durch den baulichen Unterhalt der erforderliche Strassenzustand insgesamt oder in wesentlichen Teilen nicht erreicht werden kann. Umfang, Erscheinung und Bestimmung der Strasse oder einzelner Strassenbestandteile dürfen dabei nicht verändert werden.

Der betriebliche Unterhalt umfasst die Massnahmen zur Gewährleistung der dauernden Betriebsbereitschaft der Strasse. Absatz 2 nennt einige Beispiele hierfür.

Artikel 27 Kreuzung unterschiedlicher Strassen

Hier regelt das Gesetz einen Sonderfall. Es bestimmt den Träger oder die Trägerin der Unterhaltungspflicht bei Kreuzungen, wo ohne anderslautende Vereinbarung zuständig ist, wer die hö-

herklassierte Strasse verwaltet (Strassenhoheit). Wenn also eine Kantons- und eine Gemeindestrasse sich kreuzen, ist grundsätzlich der Kanton für den Unterhalt der Strassenkreuzung verantwortlich. Daneben sind selbstverständlich Vereinbarungen zulässig, um namentlich etwa den Winterdienst zweckmässig zu organisieren.

Artikel 27 beschäftigt sich nur mit der Unterhaltungspflicht, nicht auch mit den Kosten des Unterhalts. Diese sind in Artikel 37 Absatz 2 geregelt.

6. Kapitel: **BENÜTZUNG DER STRASSEN**

Artikel 28 Gemeingebrauch

Die öffentlichen Strassen stehen dem Gemeingebrauch offen. Das bedeutet, dass sie im Rahmen ihrer Zweckbestimmung, ihrer Gestaltung, der örtlichen Verhältnisse und der geltenden Vorschriften von jedermann unentgeltlich und ohne Bewilligung benützt werden dürfen. Der Rahmen des Gemeingebrauchs wird in erster Linie durch die Zweckbestimmung der Strasse begrenzt. Massgebend ist somit die Widmung zu einem bestimmten öffentlichen Zweck. Deshalb verlangt Artikel 5 Absatz 2 des Entwurfs auch, dass die Widmung in aller Regel die Zweckbestimmung der öffentlichen Strasse bezeichnet.

Dabei ist nicht zu verkennen, dass die Strassenbenützung in erster Linie durch die Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr geregelt wird. Verkehrsbeschränkungen richten sich danach und nach der kantonalen Ausführungsverordnung (RB 50.1311). Artikel 19 Absatz 4 des Entwurfs nennt diesen Vorbehalt ausdrücklich.

Der Gemeingebrauch ist grundsätzlich unentgeltlich. Das hindert das Gemeinwesen nicht, gebührenpflichtige Parkplätze einzuführen. Vielmehr bedeutet das eine andere Zweckumschreibung des Gemeingebrauchs.

Wesentlich ist, dass kein Anspruch auf unbeschränkte Dauer dieses Gemeingebrauchs besteht. Vielmehr kann der Gemeingebrauch ohne weiteres im überwiegenden öffentlichen Interessen beschränkt oder aufgehoben werden. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist zu beachten (Erich Zimmerlin, a.a.O. Paragraph 49 N 6).

Artikel 29 Beeinträchtigungen

Diese Bestimmung spricht für sich selbst. Sie folgt dem Verursacherprinzip. In Absatz 2 wird die Ersatzvornahme geregelt, die im Gegensatz zu den allgemeinen Bestimmungen des Ver-

waltungsrechts ohne Verzug vorgenommen werden kann, bevor eine allfällige Verfügung rechtskräftig ist.

Artikel 30 Gesteigerter Gemeingebrauch

Gesteigerter Gemeingebrauch ist die besonders intensive Nutzung einer Verkehrsanlage, beispielsweise durch Festumzüge, Informationsstände usw. Sie ist bewilligungspflichtig. Die Bewilligung kann nicht generell verweigert werden. Vielmehr muss der oder die zuständige Strassenhoheitsträger oder -trägerin nach pflichtgemäsem Ermessen entscheiden und auch die Grundrechte der ersuchenden Personen gewichten. Die Bewilligung kann zurückgenommen werden, wenn überwiegende Interessen, etwa solche der Verkehrssicherheit, das gebieten, oder wenn Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Artikel 31 Sondernutzung

Anders als das geltende Recht unterscheidet der Entwurf neu zwischen gesteigertem Gemeingebrauch und Sondernutzung. Diese Unterscheidung lässt sich nicht vermeiden, da wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Gebrauchsformen bestehen. Insbesondere weichen die Voraussetzungen für die Erteilung und den Entzug der Bewilligung erheblich voneinander ab.

Sondernutzung ist ein dauernder und intensiver Gebrauch der Strasse, der andere Personen vom gleichen Gebrauch zwingend ausschliesst. Die Sondernutzung verlangt eine Konzession. Konzessionspflichtig sind insbesondere ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter oder in der Strasse (Häfelin/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, Randziffer 1888 ff.). Als Beispiele können Geleise und Leitungen angeführt werden.

Die Erteilung einer Konzession steht grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Behörde. Ein Anspruch des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin auf Erteilung besteht nicht. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied zum gesteigerten Gemeingebrauch. Die Konzession ist ein gemischter Rechtsakt, der einen Verfügungsmässigen und einen vertraglichen Teil enthält. Die Erteilung einer Konzession schafft ein Vermögensrecht, das durch die Eigentumsgarantie geschützt ist. Man spricht von einem wohl erworbenen Recht. Daraus folgt, dass der Widerruf vor Zeitablauf ohne Entschädigung nur aus jenen Gründen erfolgen kann, die in der Konzession selbst erwähnt sind. Will die Konzession aus anderen Gründen vorzeitig entzogen werden, ist Entschädigung geschuldet (Erich Zimmerlin, a.a.O. Paragraphen 50 - 53 N 9b).

Die besondere Rechtstellung des Konzessionärs oder der Konzessionärin führt dazu, dass diese konzedierte Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten erstellen und unterhalten müssen. Sie

haben sie auf eigene Kosten anzupassen oder zu verlegen, wenn das im Interesse des Baus oder des Unterhalts der öffentlichen Strasse erforderlich ist. Zudem haben sie alle weiteren Kosten zu tragen, die mit der Sondernutzung entstehen

Artikel 32 Dauerparkieren

Wer sein Fahrzeug dauernd oder übermässig lang auf einer öffentlichen Strasse parkiert, beansprucht für sich gesteigerten Gemeingebrauch. Dass dafür eine Bewilligung nötig ist, ergibt sich aus Artikel 30. Hier soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden für Benützungsgebühren (BGE 92 I 455).

Die Höhe der Abgabe und die Art der Erhebung sind in einem Rechtssatz festzulegen. Regelmässig handelt es sich um Gemeindeerlasse. Der Kanton hat seine Benützungsgebühren im Gebührenrecht geregelt (RB 3.2512; 3.2521). Bei den übrigen Strassen, die unter der Hoheit des Eigentümers oder der Eigentümerin stehen, also möglicherweise einer Privatperson, verlagert Artikel 32 Absatz 2 die Verfügungskompetenz auf den Gemeinderat am Ort der gelegenen Sache.

Wie heute (Art. 27 des Strassenbaugesetzes; RB 50.1111) erlaubt der Entwurf dem Regierungsrat, die Befugnis, derartige Gebühren für Kantonsstrassen und -plätze zu erheben, oder der Gemeinde am Ort der gelegenen Sache abzutreten.

Artikel 33 Gebühren

Das Dauerparkieren ist nur eine Art des gesteigerten Gemeingebrauchs. Daneben kennt die Praxis weitere (siehe die Bemerkungen zu Art. 30 und 31 des Entwurfs). Auch hierfür sind Benützungsgebühren geschuldet. Diesbezüglich verweist der Entwurf auf das kantonale Gebührenrecht (RB 3.2512; 3.2521).

7. Kapitel: **STRASSENPOLIZEILICHE BESTIMMUNGEN**

Artikel 34 Benachbarte Grundstücke a) Grundsatz

Nach Lehre und Rechtsprechung ist die Rechtstellung des Anstössers oder der Anstösserin nicht besser als diejenige irgend eines anderen Strassenbenützers. Somit muss sich der Eigentümer oder die Eigentümerin von Grundstücken, die an öffentliche Strassen grenzen, wie jede andere Person Einschränkungen des Gemeingebrauchs entschädigungslos gefallen lassen. Verliert etwa ein Grundeigentümer infolge von Strassenkorrekturen oder auch nur durch ver-

kehrspolizeiliche Einschränkungen den direkten Strassenzugang, kann er vom Gemeinwesen keine Entschädigung verlangen (siehe dazu Imhoden/Rhinow, Schweiz. Verwaltungsrechtssprechung, Band II, Seite 823 mit Hinweisen).

Artikel 35 b) Duldungspflicht

Grundeigentum muss unter Umständen beansprucht werden beim Bau, beim Unterhalt oder beim Betrieb der öffentlichen Strasse. Diese Duldungspflicht ist eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung. Sie besteht darin, dass der Eigentümer oder die Eigentümerin des betroffenen Grundstücks die Beschränkung ohne Abwehrmöglichkeit hinnehmen muss. Er oder sie kann sich nicht mit der Unterlassungsklage nach Artikel 679 in Verbindung mit Artikel 684 ZGB (SR 210) gegen den Eingriff zur Wehr setzen. Doch ist Entschädigung geschuldet, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Die Entschädigung richtet sich nach den Regeln der formellen Enteignung, falls keine gütliche Einigung zustandekommt.

Die Aufzählung in Absatz 1 ist nicht abschliessend. Sie will nur die Zielrichtung der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung andeuten.

Nicht erwähnt im Katalog der Duldungspflichten ist die Pflicht, Verkehrssignale, Strassenschilder, Beleuchtungseinrichtungen und dergleichen im eigenen Grundstück zu dulden. Denn dieses Gebot ist bereits in Artikel 20 BauG verankert, so dass sich hier eine Wiederholung erübrigt. Und was die Einfriedungen entlang der Strasse betrifft, sei auf die Regelung in Artikel 84 und 86 des Einführungsgesetzes zum ZGB (EG/ZGB; RB 9.2111) verwiesen.

Artikel 36 Verkehrssicherheit

Als wichtigste strassenpolizeiliche Bestimmung ist die Regel zu betrachten, wonach die Verkehrssicherheit durch irgendwelche Vorkehrungen nicht beeinträchtigt werden darf, namentlich nicht durch Bauten, Ausfahrten, Einfriedungen und dergleichen.

Das kantonale Baugesetz (BauG; RB 40.1111) regelt die Verkehrssicherheit umfassend, indem es den Grundsatz verankert (Art. 17), gefährliche Ausmündungen und Ausfahrten verbietet (Art. 17 Abs. 2), Strassenabstände vorschreibt (Art. 21) und schliesslich auch Regelungen über die Baulinie enthält (Art. 24 ff.). Deshalb kann sich das Strassengesetz begnügen, darauf hinzuweisen.

8. Kapitel: **FINANZIELLE BESTIMMUNGEN**

Artikel 37 Kostenpflicht

Wer die Strassenhoheit hat, trägt die Kosten des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der betreffenden Strasse. Das ist der Grundsatz, der sich selbst versteht.

Absätze 2 und 3 regeln Sonderfälle. So regelt Absatz 2 die Kostenpflicht, wenn sich zwei verschiedenartige öffentliche Strassen kreuzen. Sie deckt sich mit der Unterhaltspflicht nach Artikel 27 des Entwurfs.

Absatz 3 regelt die "Sonderwünsche" einer Drittperson beim Bau, Unterhalt oder Betrieb der Strasse. Entsprechend dem Verursacherprinzip trägt diese Person die Mehrkosten. Zu denken ist namentlich an besondere Ausbauwünsche einer Gemeinde im Zusammenhang mit Kantonsstrassen und dergleichen.

Artikel 38 Werkgebundene Kantonsbeiträge

Bereits heute leistet der Kanton Beiträge an den Bau und den Ausbau von Gemeindestrassen. Der Beitragssatz beträgt 20 Prozent der anrechenbaren Kosten. Hinzu kommen Zuschläge nach dem Finanzausgleichsrecht. Daran ändert sich nichts. Artikel 38 des Entwurfs übernimmt diese Regelung.

Hingegen sind nur jene Gemeindestrassen subventionsberechtigt, die im gemeindlichen Strassenplan enthalten sind (Art. 16 Abs. 3 des Entwurfs). Handelt es sich um einen solchen Strassenzug, ist die Subvention ohne weiteres zu leisten. Zu prüfen ist alsdann einzig noch die Höhe der anrechenbaren Kosten und die Frage, ob das Strassenprojekt den Grundsätzen nach Artikel 21 des Gesetzes entspricht. Die übrigen Kriterien, ob die Strasse an sich als Gemeindestrasse gälte und ob sie zweckmässig sei, ist bereits im Genehmigungsverfahren geprüft worden.

Eine Besonderheit sei hervorgestrichen. Die geltende Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz des Kantons Uri (SBV; RB 50.1115) bestimmt in Artikel 6 Absatz 4, an die Kosten für Strassenkorrekturen, Trottoirbauten und ähnliche, bloss teilweise Strassensanierungen würden keine Staatsbeiträge ausgerichtet. Hier bringt der Entwurf eine Lockerung zugunsten der Ausbauprojekte. Denn entscheidend ist der Begriff des Strassenbaus, wie er in Artikel 20 Absatz 1 des Entwurfs verankert ist. Dazu gehören neben dem Neubau der Ausbau und die Änderung von öffentlichen Strassen, und zwar ohne Einschränkungen. Der Trottoiranbau an

eine Gemeindestrasse wäre damit subventionsberechtigt. Die Schranken, die der Entwurf setzt, beziehen sich also nicht auf den Begriff des Strassenbaus, sondern orientieren sich am genehmigten Plan der Gemeindestrassen und an den Grundsätzen zum Strassenbau. Damit erreicht der Entwurf eine Lösung, die den anstehenden Problemen, namentlich den berechtigten Anliegen zur Verbesserung der Strassenverhältnisse, gerechter wird als die geltende Ordnung.

9. Kapitel: **ORGANISATION**

Artikel 39 Aufsicht

Wie heute (Art. 1 der kantonalen Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz; RB 50.1115) hat der Regierungsrat die Oberaufsicht über die öffentlichen Strassen. Kraft dieses Aufsichtsrechts entscheidet er Anstände und Streitigkeiten aus diesem Gesetz. Nachdem es sich dabei nicht um den formellen Rechtsschutz der Bürgerinnen und Bürger handelt, sondern um die Aufsicht über das Strassenwesen, ist es richtig, diesbezügliche Entscheidungen des Regierungsrates als endgültig zu erklären.

10. Kapitel: **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

Artikel 40 Ausführungsbestimmungen

Diese Bestimmung versteht sich von selbst. Sie enthält die übliche Vollzugsbestimmung.

Artikel 41 Strafbestimmungen

Die mit Strafe bedrohten Handlungen sind nach dem Grundsatz "keine Strafe ohne Gesetz" genau zu bezeichnen. Artikel 41 des Entwurfs übernimmt diese Aufgabe.

An sich sind juristische Personen nicht deliktfähig, sofern nicht eine Bestimmung des eidgenössischen oder kantonalen Rechts die Deliktfähigkeit ausdrücklich vorsieht. Mit Absatz 2 nimmt das Strassengesetz diese Befugnis in Anspruch. Folge davon ist die solidarische Haftung einer juristischen Person für Bussen usw., welche den für sie handelnden natürlichen Personen auferlegt werden (BGE 101 Ia 110 f.).

Artikel 42 Rechtspflege

Im Gegensatz zum Aufsichtsrecht (siehe Bemerkungen zu Art. 39) soll der formelle Rechtsschutz der betroffenen Personen nicht eingeschränkt, sondern im üblichen Rahmen gewährt

werden. Deshalb verweist Artikel 42 des Entwurfs auf die ordentlichen Rechtspflegebestimmungen.

Artikel 43 Aufhebung bisherigen Rechts

Das Strassengesetz ersetzt das Strassenbaugesetz vom 2. Mai 1991. Auch die Vollziehungsverordnung dazu kann ersatzlos aufgehoben werden.

Mit Artikel 13 entschliesst sich der Entwurf zu einem System, das von dem heutigen Klasseneinteilungssystem abweicht. Nicht der Landrat, sondern der Regierungsrat soll in einem geordneten Verfahren die Kantonsstrassen bezeichnen. Das Mitspracherecht der Gemeinden ist gewahrt. Deshalb kann der Klasseneinteilungsbeschluss vom 12. April 1972 (RB 50.1151) aufgehoben werden.

Der Entwurf ist so aufgebaut, dass die erwähnten Erlasse ersatzlos aufgehoben werden können. Eine Verordnung drängt sich nicht auf, weil das Gesetz sich anderer Instrumente bedient. Hingegen wird es Aufgabe des Regierungsrates sein, untergeordnete Fragen in einem Reglement zu beantworten, etwa die Bezeichnung der Kantonsstrassen (Art. 13) oder die anrechenbaren Kosten und das Beitragsverfahren für Kantonsbeiträge (Art. 38 Abs. 3 des Entwurfs).

Artikel 44 Übergangsbestimmung

Die Übergangsbestimmung beschäftigt sich mit zwei Tatbeständen. Einmal sollen Konzessionen und Bewilligungen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtskräftig erteilt sind, ihre Gültigkeit weiterhin behalten. Das Gebot der Rechtssicherheit, aber auch jenes, unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, gebietet diese Regelung.

Absatz 2 beschäftigt sich mit hängigen Verfahren, namentlich auch mit Subventionsverfahren. Als Grundsatz gilt, dass jene Verfahrensschritte, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes abgewickelt worden sind, ihre Gültigkeit behalten, dass aber künftige (für das gleiche Verfahren) sich nach dem Strassengesetz zu richten haben. Für Subventionsgesuche bedeutet das etwa, dass Beitragsbegehren, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zwar eingereicht, aber noch nicht abgeschlossen worden sind, nur genehmigt werden können, wenn die Gemeinde (nach Inkrafttreten des Gesetzes) den Gemeindestrassenplan zur Genehmigung eingereicht hat. Dieser Grundsatz kann allenfalls zu Härtefällen führen. Deshalb erlaubt die Übergangsbestimmung dem Regierungsrat, in ausgewiesenen Härtefällen von der Grundsatzregelung abzuweichen.

Artikel 45 Inkrafttreten

Das Gesetz unterliegt der Volksabstimmung. Es erheischt verschiedene Vorbereitungsarbeiten. Daher ist es richtig, dass der Regierungsrat bestimmen kann, wann das vom Volk angenommene Gesetz in Kraft tritt.

VII. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Strassengesetz, wie es im Anhang enthalten ist, wird zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

Anhang

- Strassengesetz
- Übersicht über die Kantonsstrassen (dient nur der Information)
- Aktennotiz zu verschiedenen Begriffen

Vorlage zuhanden der Volksabstimmung

50.1111

STRASSENGESETZ (StrG)

(vom ...)

Das Volk des Kantons Uri,

gestützt auf Artikel 90 Absatz 1 der Kantonsverfassung¹⁾,

beschliesst:

1. Kapitel: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**Artikel 1** Zweck

Dieses Gesetz bezweckt, öffentliche Strassen verkehrsgerecht, umweltschonend und wirtschaftlich zu planen, zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben.

Artikel 2 Geltungsbereich

¹Dieses Gesetz gilt für die Planung, den Bau, den Unterhalt, den Betrieb, die Benützung und die Finanzierung der öffentlichen Strassen. Es gilt nicht für blosse Fusswege, Wanderwege und dergleichen.

²Für private Strassen gilt es, soweit sich dies aus seinem Wortlaut oder Sinn ergibt.

³Besondere Vorschriften des Bundesrechts oder des kantonalen Rechts bleiben vorbehalten.

1) RB 1.1101

Artikel 3 Öffentliche und private Strassen

¹Eine Strasse ist öffentlich, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist.

²Die übrigen Strassen gelten als private Strassen.

Artikel 4 Begriff der Strasse

¹Zur öffentlichen Strasse gehören alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind.

²Dazu gehören namentlich die Verkehrsflächen, Entwässerungs- und Verkehrsanlagen, das Trottoir, die Beleuchtung, Anlagen für den Immissionsschutz, Ausweichs- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr, Radwege, trennende Grünstreifen und Bepflanzungen.

Artikel 5 Widmung einer Strasse

a) Grundsatz

¹Mit der Widmung wird eine Strasse dem Gemeingebrauch geöffnet.

²Die Widmung erfolgt ausdrücklich oder formlos. Sie bezeichnet die Zweckbestimmung der öffentlichen Strasse, wenn sich diese nicht ohne weiteres aus den tatsächlichen Verhältnissen ergibt.

³Für Kantons- und Gemeindestrassen gilt die gesetzliche Vermutung, dass sie mit der Uebergabe an den Verkehr dem Gemeingebrauch gewidmet sind.

Artikel 6 b) Verfahren

¹Beabsichtigt die zuständige Behörde, eine Strasse ausdrücklich dem Gemeingebrauch zu widmen, hat sie diese Absicht im Amtsblatt zu veröffentlichen mit dem Hinweis, dass alle Personen, die dadurch besonders betroffen sind, dagegen innert zwanzig Tagen seit der Veröffentlichung Einsprache erheben können. Nach Ablauf der Frist entscheidet die zuständige Behörde über die Widmung und die Einsprachen.

²Gehört die zu widmende Strasse einem anderen Gemeinwesen oder einer Privatperson, hat die Behörde, die die Strasse dem Gemeingebrauch widmen will, vorgängig die notwendigen dinglichen Rechte zu erwerben oder allenfalls zu enteignen.

³Ausnahmsweise kann die zuständige Behörde eine Strasse formlos öffentlich erklären, indem sie die Strasse ohne weiteres dem Verkehr übergibt. Dieses Verfahren ist unzulässig, wenn Interessen Dritter dadurch beeinträchtigt werden könnten. Artikel 5 Absatz 3 bleibt vorbehalten.

⁴Der rechtskräftige Entscheid über die Widmung ist von der zuständigen Behörde im Amtsblatt zu veröffentlichen.

⁵Auf die Aenderung und die Aufhebung der Widmung ist dieses Verfahren sinngemäss anzuwenden.

Artikel 7 c) Zuständige Behörde

Zuständig zur Widmung ist:

- a) bei Kantonsstrassen der Regierungsrat;
- b) bei Gemeindestrassen der Gemeinderat;
- c) bei den übrigen Strassen der Gemeinderat am Ort der gelegenen Sache.

2. Kapitel: **STRASSENEINTEILUNG**

Artikel 8 Strassenkategorien

Die öffentlichen Strassen werden eingeteilt in:

- a) Nationalstrassen;
- b) Kantonsstrassen;
- c) Gemeindestrassen;
- d) übrige Strassen im Gemeingebrauch.

Artikel 9 Nationalstrassen

Die Nationalstrassen sind die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Sie werden vom Bund festgelegt und unterstehen dem Nationalstrassenrecht.

Artikel 10 Kantonsstrassen

a) Begriff

Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassen-
netz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die Hauptverbindungen unter den Ein-
wohnergemeinden.

Artikel 11 b) Anspruch

¹Jede Einwohnergemeinde hat Anspruch auf eine kantonale Verbindung mit dem übergeord-
neten Strassennetz. Der gleiche Anspruch steht den Gemeindeteilen Amsteg, Bristen, Gurtnel-
len-Dorf, Meien, Zumdorf, Volligen/Treib und Urnerboden zu.

²Die Verbindung besteht grundsätzlich in einer für Motorfahrzeuge und Fahrräder befahrba-
ren Strasse.

³Der Besitzstand bleibt gewahrt. Vorbehalten bleiben besondere Vereinbarungen.

Artikel 12 c) Hoheit und Eigentum

¹Der Kanton hat die Hoheit über die Kantonsstrassen.

²Diese sollen im Eigentum des Kantons sein.

Uebergangsbestimmung

¹Strassen, die gestützt auf diese Bestimmung einem anderen Gemeinwesen abgetreten werden, müssen in
gutem, der Funktion der Strasse angepasstem Zustand oder mit entsprechender Entschädigung übergeben
werden. Für verdeckte Mängel haftet das abtretende Gemeinwesen noch während zehn Jahren.

²Ausnahmsweise kann eine zusätzliche Pauschalentschädigung vereinbart werden, um überdurchschnittliche Unterhaltsaufwendungen des übernehmenden Gemeinwesens abzugelten.

Artikel 13 d) Zuordnung

¹Im Rahmen dieses Gesetzes erlässt der Regierungsrat ein Reglement, das sämtliche Kantonsstrassen auflistet. Das Reglement und seine Aenderungen sind im Amtsblatt zu veröffentlichen.

²Der Regierungsrat kann die Kantonsstrassen entsprechend ihrer Zweckbestimmung und Verkehrsbedeutung in verschiedene Klassen einteilen.

³Beabsichtigt der Regierungsrat, eine Strasse in das Reglement über die Kantonsstrassen aufzunehmen oder daraus zu streichen, hat er das mit den betroffenen Einwohnergemeinden einvernehmlich zu lösen. Wird keine Einigung erzielt, entscheidet der Regierungsrat. Sein Entscheid unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht; die betroffenen Einwohnergemeinden sind beschwerdeberechtigt.

Artikel 14 Gemeindestrassen

a) Begriff

Gemeindestrassen dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde als Groberschliessung des gemeindlichen Siedlungsgebiets.

Artikel 15 b) Hoheit und Eigentum

¹Die Einwohnergemeinde hat die Hoheit über die Gemeindestrassen.

²Diese sollen im Eigentum der betreffenden Einwohnergemeinde sein.

Uebergangsbestimmung

¹Strassen, die gestützt auf diese Bestimmung einem anderen Gemeinwesen abgetreten werden, müssen in gutem, der Funktion der Strasse angepasstem Zustand oder mit entsprechender Entschädigung übergeben werden. Für verdeckte Mängel haftet das abtretende Gemeinwesen noch während zehn Jahren.

²Ausnahmsweise kann eine zusätzliche Pauschalentschädigung vereinbart werden, um überdurchschnittliche Unterhaltsaufwendungen des übernehmenden Gemeinwesens abzugelten.

Artikel 16 c) Zuordnung

¹Jede Einwohnergemeinde erstellt für ihr Gebiet einen Plan, der sämtliche Gemeindestrassen auflistet. Grundlage hiefür sind der kantonale und der gemeindliche Verkehrsrichtplan. Personen und öffentlich-rechtliche Körperschaften, die dadurch besonders betroffen sind, sind vorher anzuhören.

²Die Strassen sind in ihrer Zweckbestimmung und Ausgestaltung darzustellen.

³Der Plan bedarf, um gültig zu sein, der Genehmigung durch den Regierungsrat. Dieser prüft, ob der Plan mit dem Gesetz und den Verkehrsrichtplänen übereinstimmt und ob er den Geboten der Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit entspricht. Der Regierungsrat kann die Genehmigung mit Auflagen und Bedingungen verbinden.

⁴Der rechtskräftige Plan und seine Aenderungen sind im Amtsblatt zu veröffentlichen.

⁵Der Regierungsrat erlässt Richtlinien über den Inhalt und die Gestaltung des Plans.

Uebergangsbestimmung

¹Die Einwohnergemeinden haben den Plan der Gemeindestrassen spätestens drei Jahre seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Regierungsrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

²Nach Ablauf dieser Frist kann der Regierungsrat anstelle und auf Kosten der säumigen Einwohnergemeinde diesen Plan erstellen und verbindlich erklären.

Artikel 17 Uebrige Strassen im Gemeingebrauch

¹Zu den übrigen öffentlichen Strassen gehören alle Strassen, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind und zu keiner anderen Strassenkategorie gehören.

²Der Eigentümer oder die Eigentümerin derartiger Strassen hat die Hoheit über diese Strasse.

Artikel 18 Streitigkeiten

Streitigkeiten über die Zuordnung einer Strasse entscheidet der Regierungsrat. Sein Entscheid unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht. Die betroffenen Einwohnergemeinden sind beschwerdeberechtigt.

3. Kapitel: **ZUSTÄNDIGKEIT**

Artikel 19 Bezeichnung und Inhalt

¹Zuständig für eine öffentliche Strasse ist, wem die Hoheit über diese Strasse zusteht. Insbesondere ist dieses Gemeinwesen oder diese Person verantwortlich für die Planung, den Bau und Ausbau, den Unterhalt, den Betrieb und die Benützung dieser Strasse. Der Regierungsrat kann in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarungen treffen.

²Im Rahmen der Strassenhoheit und soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, handelt

- a) der Regierungsrat bei Kantonsstrassen;
- b) der Gemeinderat bei Gemeindestrassen, soweit die Gemeindegemeinschaft nichts anderes bestimmt;
- c) der jeweilige Strasseneigentümer oder die jeweilige Strasseneigentümerin bei den übrigen Strassen.

³Der Regierungsrat und der Gemeinderat können ihre Befugnisse nach dieser Bestimmung im Einzelfall oder im allgemeinen delegieren.

⁴Vorbehalten bleiben die besonderen Vorschriften, namentlich jene des Strassenverkehrsrechts und der Baupolizei.

4. Kapitel: **STRASSENBAU**

1. Abschnitt: **Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 20 Begriffe

¹Als Strassenbau gelten der Neubau, der Ausbau und die Aenderung von öffentlichen Strassen.

²Der Strassenbau umfasst die Planung und die Ausführung.

³Zu den Baukosten zählen alle Aufwendungen für die Planung, den Landerwerb, die Bauarbeiten sowie die Vermarkung, die Vermessung und die Dokumentation der öffentlichen Strasse.

Artikel 21 Grundsätze

¹Öffentliche Strassen sind verkehrssicher, raumplanungsgerecht sowie umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen.

²In diesem Rahmen richtet sich der Strassenbau nach:

- a) seiner Zweckbestimmung;
- b) dem Interesse des öffentlichen Verkehrs;
- c) dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen;
- d) dem Verkehrsaufkommen;
- e) der Wirtschaftlichkeit;
- f) dem jeweiligen Stand der Technik.

Artikel 22 Strassenbauprogramm

¹Der Regierungsrat beschliesst ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen.

²Das Strassenbauprogramm bezeichnet alle Strassenbauvorhaben, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Es nennt die mutmasslichen Kosten dieser Bauvorhaben.

³Im Rahmen der verfassungsmässigen Kompetenzordnung beschliessen das Volk oder der Landrat die mit dem Strassenbauprogramm verbundenen Ausgaben.

2. Abschnitt: **Verfahren**

Artikel 23 Kantons- und Gemeindestrassen

¹Strassenbauprojekte für Kantons- und Gemeindestrassen sind im Amtsblatt zu veröffentlichen mit dem Hinweis, dass dagegen innert dreissig Tagen seit der Veröffentlichung beim Regierungsrat Einsprache erhoben werden kann.

²Während der Auflagefrist sind die Projekte in den betroffenen Gemeinden aufzulegen. Vorgesehene Veränderungen des Geländes sind, soweit möglich und tunlich, zu profilieren. Soll mit dem Vorhaben eine Enteignung verbunden werden, ist den Projektunterlagen ein Landerwerbsplan beizufügen.

³Mit der Einsprache sind allfällige Einwendungen gegen das Projekt und gegen die Enteignung zu erheben. Gleichzeitig sind allfällige Planänderungs- und Entschädigungsbegehren einzureichen.

⁴Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und über allfällige Planänderungsbegehren. Er genehmigt das Strassenbauprojekt.

⁵Nach rechtskräftiger Erledigung des Einsprache- und der Plangenehmigungsverfahren überweist er allfällige Entschädigungsbegehren der Schätzungskommission, die das Schätzungsverfahren nach den Bestimmungen über das kantonale Enteignungsgesetz¹⁾ durchführt.

⁶Im übrigen richtet sich das Verfahren nach den Bestimmungen der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege²⁾.

Artikel 24 Uebrige Strassen

Der Bau, Ausbau und die Aenderung der übrigen Strassen richten sich nach dem ordentlichen Baubewilligungsverfahren.

1) RB 3.3211

2) RB 2.2345

Artikel 25 Grundsatz

Die öffentlichen Strassen sind im Rahmen der zeitlichen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten so zu unterhalten, dass eine sichere Benützung gewährleistet ist. Massgebend sind die Zweckbestimmung und die Verkehrsbedeutung der öffentlichen Strasse.

Artikel 26 Baulicher und betrieblicher Unterhalt

¹Der bauliche Unterhalt umfasst alle baulichen Massnahmen zur Instandstellung, Verstärkung oder Erneuerung der öffentlichen Strasse.

²Der betriebliche Unterhalt umfasst alle Massnahmen, um möglichst eine dauernde Betriebsbereitschaft der öffentlichen Strasse zu gewährleisten. Dazu gehören insbesondere Reinigungs-, Pflege- und Kontrollarbeiten, kleinere Reparaturen, ein umweltschonender Winterdienst sowie organisatorische und verkehrstechnische Massnahmen im Interesse des sicheren Strassenverkehrs.

Artikel 27 Kreuzung unterschiedlicher Strassen

Kreuzen sich unterschiedliche öffentliche Strassen, ist unterhaltspflichtig, wem die Hoheit über die höher eingestufte Strasse zusteht, sofern nichts anderes vereinbart ist.

6. Kapitel: **BENÜTZUNG DER STRASSEN****Artikel 28** Gemeingebrauch

¹Öffentliche Strassen dürfen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung und der gesetzlichen Vorschriften von jeder Person unentgeltlich und ohne Bewilligung benützt werden.

²Die Benützung hat schonend und mit Rücksicht auf die übrigen Benützer und Benützerinnen zu erfolgen.

³Der Gemeingebrauch kann im überwiegenden öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden.

Artikel 29 Beeinträchtigungen

¹Wer öffentliche Strassen übermässig beansprucht, hat den Schaden zu beheben oder Entschädigung zu leisten. Schäden sind nach den Weisungen der zuständigen Behörde zu beheben.

²Wer öffentliche Strassen übermässig verschmutzt, hat sie unverzüglich zu reinigen. Kommt der Verursacher oder die Verursacherin dieser Pflicht trotz Aufforderung der Behörde nicht nach, wird die Reinigung auf seine oder ihre Kosten durchgeführt.

Artikel 30 Gesteigerter Gemeingebrauch

¹Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig. Dazu gehören namentlich Veranstaltungen, das vorübergehende Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen, vorübergehende Lagerplätze und Bauinstallationen.

²Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie ist zu befristen und kann mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

³Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Artikel 31 Sondernutzung

¹Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession. Konzessionsbedürftig sind insbesondere ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter oder in der Strasse.

²Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzessionierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

³Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

⁴Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

⁵Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie müssen sie auf eigene Kosten verlegen oder anpassen, wenn dies wegen des Baus oder des Unterhalts der öffentlichen Strasse erforderlich ist. Sie tragen alle Kosten, die wegen der Sondernutzung entstehen.

Artikel 32 Dauerparkieren

¹Wer ein Fahrzeug, mit Ausnahme der Fahrräder und Motorfahrräder, dauernd oder übermässig lang auf öffentlichen Strassen parkiert, kann vom Inhaber oder von der Inhaberin der Strassenhoheit zu einer Abgabe verpflichtet werden.

²Die Höhe der Abgabe und die Art der Erhebung sind in einem Rechtssatz festzulegen. Bei öffentlichen Strassen, deren Hoheit weder dem Kanton noch der Gemeinde zusteht, handelt der Gemeinderat auf Antrag des Hoheitsträgers oder der Hoheitsträgerin.

³Der Regierungsrat kann die Befugnis, für Kantonsstrassen und -plätze derartige Gebühren zu erheben, der betreffenden Gemeinde abtreten.

Artikel 33 Gebühren

Die Gebühren für den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung richten sich nach der kantonalen Gebührenverordnung¹⁾, soweit die besondere Gesetzgebung oder die Gemein-
desatzung nichts anderes bestimmt.

7. Kapitel: **STRASSENPOLIZEILICHE BESTIMMUNGEN**

Artikel 34 Benachbarte Grundstücke
a) Grundsatz

Eigentümer oder Eigentümerinnen von Grundstücken, die an öffentliche Strassen grenzen, haben deswegen keine besonderen Rechte.

Artikel 35 b) Duldungspflicht

¹Eigentümer und Eigentümerinnen von Grundstücken, die an öffentliche Strassen grenzen, haben Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit dem Bau, dem Unterhalt und dem Betrieb von Strassen zu dulden. Das gilt namentlich für Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit

- a) der Schneeräumung;
- b) der Abwendung von Gefahren für die öffentliche Strasse und für den Strassenverkehr;
- c) der Aufrechterhaltung des Verkehrs.

²Entsteht dadurch merklicher Schaden, hat das verursachende Gemeinwesen bzw. die verursachende Person den Schaden zu beheben oder eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, kann beim Präsidium der kantonalen Schätzungskommission die Durchführung des Schätzungsverfahrens verlangt werden. Die Vorschriften über die Enteignung²⁾ sind sinngemäss anzuwenden.

1) RB 3.2512

2) RB 3.3211

Artikel 36 Verkehrssicherheit

¹Die Sicherheit von öffentlichen Strassen darf nicht beeinträchtigt werden. Unzulässig sind insbesondere Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen, durch Pflanzen und Einfriedungen sowie durch Aus- und Einfahrten.

²Diesbezüglich gelten die Bestimmungen des kantonalen Baugesetzes¹⁾.

8. Kapitel: **FINANZIELLE BESTIMMUNGEN**

1. Abschnitt: **Grundsatz**

Artikel 37 Kostenpflicht

¹Wer die Strassenhoheit hat, trägt die Kosten des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der betreffenden Strasse.

²Kreuzen sich Strassen verschiedener Hoheitsträger oder Hoheitsträgerinnen, ist kostenpflichtig, wem die Hoheit über die höher eingestufte Strasse zusteht, sofern nichts anderes vereinbart ist.

³Wird eine Strasse auf Begehren eines oder einer Dritten besonders gebaut, gestaltet, unterhalten oder betrieben, trägt dieser oder diese die Kosten für die Mehraufwendungen.

⁴Im Streitfall entscheidet der Regierungsrat. Seine Entscheidung unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht; die betroffenen Einwohnergemeinden sind beschwerdeberechtigt.

1) RB 40.1111

Abschnitt: **Kantonsbeiträge**

Artikel 38 Werkgebundene Kantonsbeiträge

¹Der Kanton leistet Beiträge an den Neubau, den Ausbau und die Aenderung jener Gemeindestrassen, die im gemeindlichen Strassenplan enthalten sind, sofern sie den Grundsätzen nach Artikel 21 entsprechen.

²Der Grundbeitrag beträgt zwanzig Prozent der anrechenbaren Kosten. Hinzu kommen die Zuschläge nach den Bestimmungen des Finanzausgleichs¹⁾.

³Das Nähere ordnet der Regierungsrat in einem Reglement, namentlich die anrechenbaren Kosten und das Beitragsverfahren.

Uebergangsbestimmung

¹Solange der gemeindliche Strassenplan nicht rechtskräftig ist, längstens aber während dreier Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, gilt bezüglich Kantonsbeiträge das bisherige Recht (Art. 24 des Strassenbaugesetzes vom 2. Mai 1971 und Art. 6 ff. der Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz vom 12. April 1972).

9. Kapitel: **ORGANISATION**

Artikel 39 Aufsicht

¹Der Regierungsrat hat die Oberaufsicht über die öffentlichen Strassen. Er entscheidet über Anstände und Streitigkeiten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt. Seine diesbezüglichen Entscheidungen sind endgültig.

²Die zuständige Direktion²⁾ hat die direkte Aufsicht über die öffentlichen Strassen.

1) RB 3.2131

2) Baudirektion; vgl. Art. 1 und 6 Organisationsreglement (RB 2.3322)

10. Kapitel: **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

Artikel 40 Ausführungsbestimmungen

Der Regierungsrat vollzieht dieses Gesetz. Er erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

Artikel 41 Strafbestimmungen

¹Wer vorsätzlich oder fahrlässig :

- a) eine öffentliche Strassen übermässig verschmutzt und sie trotz Aufforderung der Behörde nicht unverzüglich reinigt (Art. 29);
- b) ohne Bewilligung eine öffentliche Strasse über den Gemeingebrauch hinaus nutzt (Art. 30);
- c) ohne Konzession eine öffentliche Strasse intensiv bzw. auf Dauer nutzt (Art. 31);
- d) die Vorschriften über die Duldungspflicht missachtet (Art. 35);

wird mit Haft oder Busse bestraft.

²Ist die strafbare Handlung im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft begangen worden, haftet diese juristische Person bzw. Gesellschaft solidarisch für die Busse, den einzuziehenden Gewinn, die Gebühr und die Kosten.

³Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen über die ordentliche Strafrechtspflege¹⁾.

Artikel 42 Rechtspflege

Der Rechtsschutz gegen Verfügungen nach diesem Gesetz und der darauf gestützten Erlasse richtet sich nach den Bestimmungen der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege²⁾.

1) RB 3.9222

2) RB 2.2345

Artikel 43 Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

- a) das Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 2 Mai 1971¹⁾;
- b) die Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 12. April 1972²⁾;
- c) der Landratsbeschluss vom 12. April 1972 über die Klasseneinteilung der Strassen³⁾.

Artikel 44 Uebergangsbestimmung

¹Konzessionen und Bewilligungen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtskräftig erteilt sind, behalten ihre Gültigkeit.

²Hängige Verfahren richten sich nach diesem Gesetz, wobei bereits abgeschlossene Verfahrensabschnitte nicht wiederholt werden müssen. In ausgewiesenen Härtefällen kann der Regierungsrat von dieser Vorschrift abweichen.

Artikel 45 Inkrafttreten

¹Dieses Gesetz unterliegt der Volksabstimmung.

²Der Regierungsrat bestimmt, wann es in Kraft tritt⁴⁾.

Im Namen des Volkes

Der Landammann: Peter Mattli

Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber

¹) RB 50.1111

²) RB 50.1115

³) RB 50.1151

⁴) vom Regierungsrat in Kraft gesetzt am, AB ...

INHALTSVERZEICHNIS

	Artikel
1. Kapitel: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	
Zweck	1
Geltungsbereich	2
Oeffentliche und private Strassen	3
Begriff der Strasse	4
Widmung einer Strasse	
a) Grundsatz	5
b) Verfahren	6
c) Zuständige Behörde	7
2. Kapitel: STRASSENEINTEILUNG	
Strassenkategorien	8
Nationalstrassen	9
Kantonsstrassen	
a) Begriff	10
b) Anspruch	11
c) Hoheit und Eigentum	12
d) Zuordnung	13
Gemeindestrassen	
a) Begriff	14
b) Hoheit und Eigentum	15
c) Zuordnung	16
Uebrige Strassen im Gemeingebrauch	17
Streitigkeiten	18
3. Kapitel: ZUSTÄNDIGKEIT	
Bezeichnung und Inhalt	19
4. Kapitel: STRASSENBAU	
1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen	
Begriffe	20
Grundsätze	21
Strassenbauprogramm	22
2. Abschnitt: Verfahren	
Kantons- und Gemeindestrassen	23
Uebrige Strassen	24

5. Kapitel:	STRASSENUNTERHALT	
Grundsatz		25
Baulicher und betrieblicher Unterhalt		26
Kreuzung unterschiedlicher Strassen		27
6. Kapitel:	BENÜTZUNG DER STRASSEN	
Gemeingebrauch		28
Beeinträchtigungen		29
Gesteigerter Gemeingebrauch		30
Sondernutzung		31
Dauerparkieren		32
Gebühren		33
7. Kapitel:	STRASSENPOLIZEILICHE BESTIMMUNGEN	
Benachbarte Grundstücke		
a) Grundsatz		34
b) Duldungspflicht		35
Verkehrssicherheit		36
8. Kapitel:	FINANZIELLE BESTIMMUNGEN	
1. Abschnitt:	Grundsatz	
Kostenpflicht		37
2. Abschnitt:	Kantonsbeiträge	
Werkgebundene Kantonsbeiträge		38
9. Kapitel:	ORGANISATION	
Aufsicht		39
10. Kapitel:	Schlussbestimmungen	
Ausführungsbestimmungen		40
Strafbestimmungen		41
Rechtspflege		42
Aufhebung bisherigen Rechts		43
Uebergangsbestimmung		44
Inkrafttreten		45