



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

GESETZ ÜBER DEN BAU UND UNTER- HALT VON STRASSEN UND VELOWEGEN (STRASSENGESETZ, StrG)

Bericht zur externen Vernehmlassung

| | | | | | |
|--------------|---|---------|-----------------------|----------------|--------------|
| Titel: | Revision des Gesetzes über den Bau und Unterhalt von Strassen und Velowegen | Typ: | Bericht Regierungsrat | Version: | 1.0 |
| Thema: | Strassengesetz | Klasse: | | FreigabeDatum: | 13.11.24 |
| Autor: | | Status: | | DruckDatum: | 13.11.24 |
| Ablage/Name: | Bericht.docx | | | Registratur: | 2017.NWBD.68 |

Inhalt

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | Abkürzungsverzeichnis..... | 4 |
| 2 | Zusammenfassung | 6 |
| 3 | Ausgangslage | 7 |
| 3.1 | Grundsatzentscheid | 7 |
| 3.2 | Überführung des Strassengesetzes in die heutige Zeit | 7 |
| 3.3 | Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege | 7 |
| 3.4 | Ablauf der Gesetzgebungsarbeiten..... | 8 |
| 3.5 | Gesetzgebungsbedarf | 8 |
| 4 | Grundzüge der Vorlage | 8 |
| 4.1 | Strassenkategorien | 8 |
| 4.2 | Begriff der Kantonsstrasse..... | 9 |
| 4.3 | Geänderte Finanzierung der Strassenbaukosten..... | 9 |
| 4.4 | Kompetenzverschiebung beim generellen Projekt | 10 |
| 4.5 | Koordination mit dem Landerwerbsverfahren..... | 10 |
| 4.6 | Neue Bestimmungen zur Entwässerung von Strassen..... | 10 |
| 4.7 | Neue Regelung der öffentlichen Strassen im Privateigentum..... | 10 |
| 4.8 | Weitere Anpassungen und Präzisierungen | 11 |
| 4.9 | Auswirkungen der geänderten Finanzierung der Strassenbaukosten der Kantonsstrassen innerorts..... | 11 |
| 5 | Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen | 12 |
| 5.1 | Strassengesetz (StrG, NG 622.1) | 12 |
| 5.2 | Strassenverordnung (zur Information)..... | 48 |
| 6 | Auswirkungen der Vorlage | 50 |
| 6.1 | auf den Kanton | 50 |
| 6.2 | auf die Gemeinden..... | 51 |
| 6.3 | auf Private | 52 |
| 7 | Terminplan | 53 |

1 **Abkürzungsverzeichnis**

| | |
|--------|--|
| AMO | Amt für Mobilität |
| BehiG | Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) |
| EG ZGB | Gesetz 24. April 1988 über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch, EG ZGB; NG 211.1) |
| KV | Verfassung des Kantons Nidwalden vom 10. Oktober 1953 (NG 111) |
| kEntG | kantonales Gesetz vom 27. April 1975 über die Enteignung (Kantonales Enteignungsgesetz, kEntG; NG 266.1) |
| kFWG | Einführungsgesetz vom 29. April 1990 zur Bundesgesetzgebung über Fuss- und Wanderwege (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, kFWG; NG 614.1) |
| kNSV | kantonale Einführungsverordnung vom 19. Oktober 2021 zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen (Kantonale Nationalstrassenverordnung, kNSV; NG 621.11) |
| LSVA | leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| MRG | kantonales Gesetz vom 1. Juni 2005 über die Märkte und das Reisengewerbe (Markt- und Reisendengesetz, MRG) |
| NSG | Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG, SR 725.11) |
| nStrG | Entwurf zu einem kantonalen Gesetz über Bau und Unterhalt von Strassen und Velowegen (neues Strassengesetz, NG 622.1) |
| nStrV | Entwurf der kantonalen Verordnung zum neuen Strassengesetz (neue Strassenverordnung, NG 622.11) |
| NSV | Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV, SR 725.111) |
| ÖV | öffentlicher Verkehr |
| PBG | kantonales Gesetz vom 21. Mai 2014 über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG; NG 611.1) |
| PBV | kantonale Vollzugsverordnung vom 25. November 2014 zum Planungs- und Baugesetz (Planungs- und Bauverordnung, PBV; NG 611.11) |
| RPG | Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) |
| SABA | Strassenabwasser-Behandlungsanlagen |

- StrG kantonales Gesetz vom 24. April 1966 über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1)
- StrV kantonale Vollziehungsverordnung vom 9. Juli 1966 zum Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenverordnung, StrV; NG 622.11)
- SVG Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01)
- VRG kantonales Gesetz vom 8. Februar 1985 über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; NG 265.1)
- VRV eidgenössische Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; NG 741.11)

2 Zusammenfassung

Die Totalrevision hat primär Anpassungen an die geänderten verkehrstechnischen und politischen Rahmenbedingungen seit der Entstehung des heute gültigen Strassengesetzes zum Inhalt. Es liegt nun eine Strassengesetzgebung vor, die sich im Wesentlichen am Bisherigen orientiert, sich auf den Bau und Betrieb von Strassen fokussiert, den Erlass klarer strukturiert, Zuständigkeiten verständlicher abgrenzt und Notwendiges ausführt.

Die wichtigsten Anpassungen beziehungsweise Neuerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Strassenkategorien

Die Einteilung der öffentlichen Strassen wird grundsätzlich beibehalten, jedoch werden die Nationalstrasse nicht mehr explizit aufgeführt, da diese abschliessend im Bundesrecht geregelt werden. Zudem wird die Definition der Kantonsstrasse vermehrt auf den regionalen Verkehr zugeschnitten und die bisherigen Verbindungsstrassen, welche der Erschliessung innerhalb der Gemeinden dienen, werden im Gesetz nicht mehr explizit erwähnt. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Landrat bisherige Kantonsverbindungsstrassen von untergeordneter Bedeutung für das regionale Strassennetz in Gemeindestrassen umwidmen kann. Dafür ist aber wie bisher ein Entscheid des Landrates notwendig.

Mitfinanzierung Kantonsstrassen und kantonale Velowege durch Gemeinden

Bereits bisher hatten sich die Gemeinden am Bau und der Erweiterung von Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen finanziell zu beteiligen; und zwar im Innerortsbereich unter verschiedenen Titeln (Bushaltestellen, Trottoirs, Beleuchtung, Velostreifen). Die Regelung war jedoch kompliziert und führte bei den Abrechnungen zu Abgrenzungsproblemen und damit zu wenig transparenten Kostenteilern zwischen Kanton und Gemeinden. Im neuen Strassengesetz wird ein neues, klareres Finanzierungsmodell eingeführt. Dazu gehen die Trottoirs und die Bushaltestellen ins Eigentum des Kantons über. Unter diesen geänderten Rahmenbedingungen beteiligen sich die Gemeinden am Neu- und Umbau von Kantonsstrassen innerorts pauschal mit 35 %. Die Kostenbeteiligung an Velowegen ausserorts verbleibt bei 35%, bezieht sich aber nun auf sämtliche Anlagen des Velowegnetzes für den Alltag und umfasst damit auch kombinierte Rad- und Fusswege.

öffentliche Strassen im Privateigentum

Nebst Kantons- und Gemeindestrassen bestehen auch Privatrassen, welche der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Gemeinden haben sich beim Bau und Unterhalt dieser Strassen in der Praxis bisher sehr unterschiedlich beteiligt. Inzwischen verfügen die meisten Gemeinden über ein Strassenreglement. Neu ist zwingend, dass jede Gemeinde ein vom Regierungsrat zu genehmigendes Strassenreglement erlassen und diese Fragen regeln muss. Namentlich wird in diesem Reglement bestimmt, welche Beiträge die Gemeinde an den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie die Erneuerung ausrichtet. Grundlage für diese Beiträge ist ein von den Gemeinden in einem einheitlichen Verfahren erstelltes Strassenverzeichnis, in welchem die öffentlichen Strassen im Privateigentum aufgeführt und eigentümergebunden festgelegt werden.

generelles Projekt

Bei jedem Bau oder Ausbau einer Kantons- oder Gemeindestrasse ist ein generelles Projekt auszuarbeiten. Mit dem generellen Projekt wird aufgezeigt, welche Auswirkungen ein Neu- oder Ausbau von Kantons- und Gemeindestrassen im Gelände hat und wie die Grundeigentümerschaft davon betroffen ist. Das generelle Projekt wird wie bisher während 20 Tagen mit der Möglichkeit zur Einwendung öffentlich aufgelegt. Neu wird der Regierungsrat (bisher Landrat) bzw. der Gemeinderat (bisher Gemeindeversammlung) über die generellen Projekte entscheiden. Bei den Kantonsstrassen verbleibt jedoch der Entscheid über die Festlegung der Kantonsstrassen im Richtplan und über den Objektkredit, sofern er den Betrag von CHF 800'000 übersteigt, beim Landrat. Ohne vorgängigen Eintrag einer Kantonsstrasse in den

behördenverbindlichen Richtplan kann der Regierungsrat kein generelles Projekt ausarbeiten. Die wesentlichen strategischen Entscheide verbleiben somit bei den Kantonsstrassen beim Landrat. Auch bei den Gemeindestrassen entscheidet schlussendlich das Stimmvolk über den dafür notwendigen Kredit.

3 Ausgangslage

3.1 Grundsatzentscheid

Mit RRB Nr. 745 vom 13. November 2017 wurde die Baudirektion beauftragt, zu Händen des Regierungsrats ein neues Strassengesetz inklusive totalrevidierte Strassenverordnung auszuarbeiten.

3.2 Überführung des Strassengesetzes in die heutige Zeit

Diesem Entwurf zu einem neuen Gesetz über Bau und Unterhalt von Strassen ist ein längerer Prozess unter Einbezug der wichtigsten Akteurinnen und Akteure vorausgegangen. Die aktuelle Fassung des StrG der Landsgemeinde Nidwalden datiert vom 24. April 1966. Die Erwartungen an den Umfang der Revision waren zu Beginn gross. Es zeigte sich jedoch bald, dass diverse angedachte Revisionspunkte (wie beispielsweise eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung oder eine Abstimmung der Verkehrsträger) nicht Gegenstand der Strassen(bau)gesetzgebung sind beziehungsweise sein können, weil deren Inhalt weder den Bau noch den Unterhalt von Strassen betrifft. Daraus folgte, dass sich die Revision primär auf Anpassungen an die geänderten verkehrstechnischen und politischen Rahmenbedingungen seit der Entstehung des Strassengesetzes fokussierte. Zu beachten gilt es, dass zur Zeit der Entstehung und der ersten Anpassungen des Strassengesetzes die Kompetenz zum Erlass von Gesetzen der Landsgemeinde zukam. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Kompetenzen von Landrat und Regierungsrat. Mit der Revision liegt nun eine Strassengesetzgebung vor, die sich im Wesentlichen am Bisherigen orientiert, sich auf den Bau und Betrieb von Strassen fokussiert, den Erlass klarer strukturiert, Zuständigkeiten verständlicher abgrenzt, Notwendiges ausführt und grundlegende Inhalte bezüglich Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen im Kanton Nidwalden umfasst.

3.3 Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege

Nachdem das Schweizer Stimmvolk am 23. September 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege zugestimmt hatte, trat am 1. Januar 2023 das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. In der Folge müssen die Bestimmungen des Bundesgesetzes in die kantonale Gesetzgebung überführt werden. Das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR 725.41) unterscheidet zwischen Velowegnetzen für den Alltag (Art. 3 Veloweggesetz), die in der Regel in oder zwischen den Siedlungsgebieten liegen, und den Velowegnetzen für die Freizeit (Art. 4 Veloweggesetz), die in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen.

Die Velowege für den Alltag sind grossmehrheitlich in dem vom Landrat festgelegten Radwegkonzept 2008 enthalten. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Veloverkehrs soll das bereits bestehende Radwegkonzept in den kantonalen Richtplan überführt werden. Bisher waren die Velowege nur orientierend im Richtplan abgebildet. Die Koordination mit den übrigen raumwirksamen Aufgaben wird damit umfassend sichergestellt und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Velonetzes ermöglicht.

Die Velowegenetze für die Freizeit – und damit auch die Mountainbikerouten – sind noch nicht einheitlich und systematisch für den ganzen Kanton erfasst und festgelegt. Bis anhin fehlte es hierfür auch an einer gesetzlichen Grundlage. Mit Beschluss Nr. 321 vom 7. Juni 2021 hat der Regierungsrat deshalb festgelegt, in einem separaten Gesetzgebungsprojekt das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, kFWG; NG 614.1) mit Vorschriften über das Bikewesen zu ergänzen. Die

Problematik besteht nun in der Abgrenzung des Bereiches Mountain-Biking als Teil der Velowegnetze für die Freizeit, welche teils freies Gelände sowie Fuss- oder Wanderwege betreffen und teils auf normalen Velowegen (vor allem Talboden) nach Strassengesetz geführt werden. Beim Bund sind die Mountainbikerouten auch Bestandteil des Velowegnetzes für die Freizeit (vgl. Art. 4 Abs. 2 Veloweggesetz). In Nidwalden hingegen bestehen für das Freizeit-Velowegnetz zwei Rechtsgrundlagen. Die Mountainbikewege werden ausschliesslich im kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz geregelt; die übrigen kantonalen Velowege unterstehen dem Strassengesetz.

3.4 Ablauf der Gesetzgebungsarbeiten

Nach dem Erlass des Grundsatzentscheides durch den Regierungsrat wurden im Jahre 2018 die ersten Revisionsarbeiten aufgenommen (Kick-off Sitzung der erweiterten Projektgruppe am 15. Februar 2018 mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden). In der Folge fanden weitere Sitzungen der Projektgruppe sowie Abklärungen zu einzelnen Themen der Revision statt. Die Projektleitung wurde Mitte 2018 vom Amt für Mobilität (AMO) übernommen und der Gesetzgebungsprozess betreffend die Totalrevision der Strassengesetzgebung neu gestartet.

Anfangs 2020 erfolgte ein Wechsel in der Gesetzesredaktion. Eine eingehende Sichtung und Beurteilung der aufgeführten Schwerpunktthemen gemäss RRB Nr. 745 vom 13. November 2017 zeigte, dass im Zusammenhang mit diesem Gesetzgebungsprojekt einige Schwerpunktthemen Eingang in dieses Geschäft gefunden hatten, die nicht Gegenstand der Strassen(bau)gesetzgebung sein sollten. Mit RRB Nr. 745 vom 21. Dezember 2021 nahm der Regierungsrat schliesslich Kenntnis vom ersten Zwischenbericht der Baudirektion, mit welchem geklärt wurde, welche Themen Eingang in die neue Strassengesetzgebung finden sollen.

Mit RRB Nr. 602 vom 25. Oktober 2022 verabschiedete der Regierungsrat den zweiten Zwischenbericht der Baudirektion und stimmte dabei den Grundzügen für ein neues Strassengesetz zu. Die Baudirektion wurde beauftragt, nach Massgabe dieser Grundzüge einen Gesetzesentwurf zu einem neuen Strassengesetz zuhanden des Regierungsrates auszuarbeiten.

Am 29. August 2024 fand nach Vorliegen des Entwurfes des neuen Strassengesetzes ein Workshop mit den Gemeinden statt, bei welchem deren Rückmeldungen entgegengenommen wurden. Gestützt auf diesen Austausch wurde der betriebliche Unterhalt von öffentlichen Strassen im Privateigentum neu geregelt sowie die Beleuchtung der Kantonsstrassen innerorts bei den Gemeinden belassen. Schliesslich wurde der Beitragssatz der Gemeinden an Kantonsstrassen innerorts und an kantonale Velowege von 40% auf 35% reduziert.

3.5 Gesetzgebungsbedarf

Die aktuelle Strassengesetzgebung ist nahezu 60 Jahre alt. Als solche genügt sie den heutigen Anforderungen an eine zeitgemässe Strassengesetzgebung in konzeptioneller, systematischer, inhaltlicher und begrifflicher Hinsicht nicht mehr. Zudem mangelt es diesen Erlassen teilweise an Vorschriften für die heutigen Verhältnisse, namentlich an das übergeordnete Bundesrecht. Das kantonale Strassengesetz und die kantonale Strassenverordnung sind deshalb einer Totalrevision unterzogen worden. Die aktuelle Strassengesetzgebung wird in ein landrätliches Strassengesetz und eine regierungsrätliche Strassenverordnung überführt.

4 Grundzüge der Vorlage

Die wichtigsten Anpassungen und Neuerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

4.1 Strassenkategorien

Gemäss dem bisherigen Strassengesetz wurde zwischen folgenden Strassenkategorien unterschieden: Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, öffentliche Strassen

privater Eigentümer und Privatstrassen (vgl. Art. 4 und 11 StrG). Diese Einteilung wird im Grundsatz beibehalten. Neu werden aber die Nationalstrassen nicht mehr explizit aufgeführt, da diese abschliessend im Bundesrecht geregelt werden (vgl. Art. 1 Abs. 2 nStr). Der Begriff der öffentlichen Strassen privater Eigentümer wird zudem umformuliert in öffentliche Strassen im Privateigentum (vgl. Art. 13 nStrG).

4.2 Begriff der Kantonsstrasse

Der Begriff der Kantonsstrasse wird grundlegend überarbeitet. Das kantonale Strassennetz soll sich dabei auf den regionalen Verkehr fokussieren. Demgegenüber sollen Gemeinde- und öffentliche Privatstrassen in erster Linie der Erschliessung der Siedlungsgebiete auf dem jeweiligen Gemeindegebiet dienen.

Die bisherige Definition der Kantonsstrasse in Art. 6 Abs. 1 Strassengesetz lautet wie folgt: Zu den Kantonsstrassen gehören die Hauptverkehrsstrassen, die für den Durchgangsverkehr notwendig sind sowie die Verbindungsstrassen, die den Anschluss wichtiger Kantonsteile an die Hauptverkehrsstrassen herstellen und nicht durch eine Flurgenossenschaft erstellt worden sind. Der Landrat legt das Kantonsstrassennetz im kantonalen Strassenrichtplan fest; dabei muss er alle Strassen zu Kantonsstrassen erklären, welche die Voraussetzungen gemäss Absatz 1 erfüllen (Art. 6 Abs. 2 StrG). Ein eigentlicher kantonaler Strassenrichtplan wurde bisher nicht erstellt. Es wurde aber mit Amtsblattpublikation vom 22. Dezember 1969 ein Verzeichnis mit 4 Kantonsstrassen (KH 1 – KH 4) und 6 Kantonsverbindungsstrassen (KV 5 - KV 10) veröffentlicht. Mit Amtsblattpublikation vom 7. Januar 1977 wurde der Beschrieb für die KH 10 (Wilstrasse, Oberdorf) gestützt auf § 6 Abs. 1 StrV angepasst. Weitere Anpassungen am Kantonsstrassennetz sind nicht bekannt.

Neu sollen die Kantonsstrassen in Art. 11 nStrG wie folgt umschrieben werden: Kantonsstrassen dienen dem regionalen Verkehr, verbinden die Gemeindezentren und bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz im Kanton. Der Landrat legt das Kantonsstrassennetz fest und führt es im kantonalen Richtplan nach (Art. 11 Abs. 2 nStrG). Damit eine aktuell als Verbindungsstrasse definierte Kantonsstrasse zur Gemeindestrasse umgewidmet werden kann, ist wie bisher ein Beschluss des Landrates mit vorgängiger Anhörung der Gemeinde nötig (vgl. Art. 18 nStrG). Voraussetzung ist zudem, dass diese Strasse vorgängig saniert wird oder sich der Kanton und die betroffene Gemeinde über eine Entschädigung für die Instandsetzung einigen (vgl. Art. 17 nStrG). Die Übergangsbestimmungen (Art. 91) halten zudem klar fest, dass Strassen, die im Zeitpunkt des neuen Gesetzes als Kantonsstrassen galten, vorbehältlich einer Umwidmung durch den Landrat gemäss Art. 18 nStrG, Kantonsstrassen verbleiben.

4.3 Geänderte Finanzierung der Strassenbaukosten

Bereits bisher mussten Erstellungs- und Ausbaukosten von Kantonsstrassen grundsätzlich vom Kanton als Strasseneigentümer getragen werden. Auf Innerortsstrecken und bei kantonalen Velowegen hatten sich die Gemeinden jedoch unter verschiedenen Titeln (Bushaltestellen, Trottoirs, Beleuchtung, Velostreifen) daran zu beteiligen. Dies führte bei den Abrechnungen zu Abgrenzungsproblemen und damit verbunden auch zu wenig transparenten Kostenteilern zwischen Kanton und Gemeinden. Im neuen Strassengesetz soll ein neues, klareres Finanzierungsmodell eingeführt werden. Zum einen gehen die Trottoirs und die Bushaltestellen ins Eigentum des Kantons über. Die Kantonsstrassen umfassen innerorts somit neu neben der Fahrbahn auch die Trottoirs und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs. Damit entfällt die Ausscheidung der Kosten für Trottoirs und Bushaltestellen bei den Abrechnungen. Zum anderen wird der Beitragssatz neu mit einem einheitlichen, pauschalen Prozentsatz von 35% definiert.

Mit der Übernahme der Trottoirs durch den Kanton übernimmt dieser die Kosten und die Verantwortung für deren betrieblichen Unterhalt (z.B. Schneeräumung). Dies bedeutet aber nicht automatisch, dass dieser Unterhalt zwingend neu vom kantonalen Strasseninspektorat (SIT)

ausgeführt werden muss. In Absprache mit einer Gemeinde kann diese z.B. die Schneeräumung oder Reinigung der Trottoirs gegen Entgelt auch weiterhin für den Kanton übernehmen. Dies macht vor allem dort Sinn, wo die Gemeinden über geeignete Maschinen und genügend Personal verfügen und es auch aus betrieblichen Abläufen effizienter ist, wenn weiterhin die Gemeinde die Schneeräumung der Trottoirs macht. Die Einzelheiten sind in entsprechenden Leistungsvereinbarungen zu regeln.

4.4 Kompetenzverschiebung beim generellen Projekt

Mit dem generellen Projekt wird aufgezeigt, welche Auswirkungen der Neu- oder Ausbau von Kantons- und Gemeindestrassen im Gelände hat und wie die Grundeigentümerschaft davon betroffen ist. Die Strassenverwaltungsinstanz legt das generelle Projekt während 20 Tagen mit der Möglichkeit von Einwendungen öffentlich auf. Über das generelle Projekt und die nicht erledigten Einwendungen bei Kantonsstrassen befand bisher der Landrat abschliessend. Neu wird der Entscheid dem Regierungsrat zugewiesen. Der Landrat kann jedoch weiterhin auf das Strassen- und Velowegnetz Einfluss nehmen, indem er das übergeordnete Strassennetz im Kanton im kantonalen Richtplan festlegt. Ohne einen entsprechenden Eintrag im Richtplan kann der Regierungsrat kein neues generelles Projekt ausarbeiten und genehmigen. Zudem verbleibt die Kompetenz für Objektkredite über CHF 800'000 beim Landrat. Soweit der Betrag von fünf Millionen überschritten wird, besteht zudem das obligatorische Referendum und der Entscheid liegt abschliessend beim Nidwaldner Stimmvolk. Angesichts der heutigen Strassenbaukosten muss somit jedes grössere Strassenausbauprojekt im Rahmen einer Volksabstimmung bewilligt werden.

4.5 Koordination mit dem Landerwerbsverfahren

Bisher sah das Strassengesetz vor, dass dem Enteignungsverfahren das genehmigte Ausführungsprojekt zugrundzulegen ist (vgl. Art. 37 aStrG). Die Landerwerbsverhandlungen fanden somit – abgesehen von ersten Kontaktaufnahmen und Informationen – erst statt, nachdem das Ausführungsprojekt verabschiedet worden war. Dies soll geändert werden. Die Landerwerbsverhandlungen sollen neu früher gestartet werden und soweit möglich mit der Rechtskraft des Ausführungsprojektes abgeschlossen werden können. Wie in den meisten anderen Kantonen erfolgt mit der Auflage des Ausführungsprojektes in Zukunft in der Regel somit gleichzeitig die Auflage des Enteignungsplanes.

4.6 Neue Bestimmungen zur Entwässerung von Strassen

Die Entwicklung der Umwelt- und Gewässerschutzgesetzgebung nimmt zunehmend Einfluss auf den Strassenbau. Deren Anforderungen sind gestiegen. Entsprechende Bestimmungen in der Strassengesetzgebung fehlten bisher. Die Anforderungen wurden bisher im Rahmen der Auflage der Bauprojekte durch entsprechende Massnahmen (SABAs und dergleichen) eingehalten. Im neuen Strassengesetz sollen neu ausdrücklich Vorschriften zur Wasserableitung im Zusammenhang mit Strassen aufgenommen werden.

4.7 Neue Regelung der öffentlichen Strassen im Privateigentum

Nebst Kantons- und Gemeindestrassen existieren auch Privatstrassen, welche der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung stehen. Sofern an deren Benutzung ein hinreichendes öffentliches Interesse besteht, werden sie von den Gemeinden als öffentliche Strassen im Privateigentum in das Strassenverzeichnis aufgenommen. Damit erhalten die Grundeigentümer dieser Strassen (im Gegensatz zu Grundeigentümern von Privatstrassen gemäss Art. 14 nStrG, die nicht im kommunalen Strassenverzeichnis aufgeführt sind) Gemeindebeiträge an den betrieblichen, baulichen Unterhalt oder die Erneuerungen. Grundlage für diese Beiträge sind das kommunale Strassenreglement und das Strassenverzeichnis, welche beide vom Regierungsrat genehmigt werden müssen. Bei der Regelung des Betriebes und der Mitfinanzierung von öffentlichen Strassen im Privateigentum soll den Gemeinden ein möglichst grosser Spielraum eingeräumt werden. Damit sollen sie ihre bereits bestehende aktuelle Praxis

weitgehend übernehmen können. Entscheidend ist eine klare und nachvollziehbare Regelung, welche für die betroffenen Grundeigentümer in einem einheitlich geregelten Verfahren verbindlich festgelegt werden. Zudem ist für die Bevölkerung und aus Sicht der Verkehrssicherheit entscheidend, dass diese öffentlichen Strassen im Privateigentum laufend unterhalten werden und ein sicherer Betrieb garantiert ist.

4.8 Weitere Anpassungen und Präzisierungen

Die übrigen Anpassungen im Strassengesetz betreffen Begrifflichkeiten, Straffung und Klärung der Organisation sowie verschiedene untergeordnete Themenbereiche.

Es soll die Finanzkompetenz des Regierungsrats bei Strassenbauprojekten von heute Fr. 400'000.- auf Fr. 800'000 erhöht werden. Grund dafür sind die zunehmend komplexeren Projekte und die generellen Kostensteigerungen beim Strassenbau. Gemäss dem schweizerischen Baupreisindex sind die Kosten im Baugewerbe generell zwischen 1998 und 2023 um 40% angestiegen. Im Tiefbau betrug die Steigerung in diesem Zeitraum 48% und beim Neubau gar 49.5%.

Die Strassenbenutzung weist neu ausdrücklich drei Arten auf (bisher zwei). Es sind dies der bewilligungsfreie Gemeingebrauch, der gesteigerte Gemeingebrauch (mit gebührenpflichtiger Bewilligung) und der Sondergebrauch (mit gebührenpflichtiger Konzession).

Im Hinblick auf Verunreinigungen und Beschädigungen von Strassen wird das Verursacherprinzip klarer verankert. Wird eine beschädigte oder verschmutzte Strasse von der Verursacherin oder vom Verursacher nicht ordnungsgemäss gereinigt oder instandgesetzt, kann die Strasseneigentümerschaft dies zu Lasten der Verursacherin oder des Verursachers beseitigen.

Das Strassengesetz wird mit einer ausdrücklichen Bestimmung zur Unterbrechung des Strassenverkehrs ergänzt. Werden Strassen aufgrund von Naturereignissen, Bau- oder Unterhaltsarbeiten oder Veranstaltungen nicht passierbar, so sind Umleitungen von den betroffenen Strasseneigentümern und den Verkehrsteilnehmern entschädigungslos zu dulden. Wie bisher haben Geschäfte und Privatpersonen, sofern keine Enteignung vorliegt, keinen Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Zufahrt oder die Parkierung der Kundschaft oder von Anstösserinnen und Anstössern erschwert, beziehungsweise unmöglich ist.

4.9 Auswirkungen der geänderten Finanzierung der Strassenbaukosten der Kantonsstrassen innerorts

Bereits bisher mussten sich die Gemeinden an den Baukosten von Kantonsstrassen im Innerortsbereich und bei kantonalen Radwegen beteiligen. Die Höhe der Beteiligung betrug je nach Ausbaustand zwischen 20 und 35 % (vgl. Art. 75a Abs. 1, Art. 75b und Art. 78 StrG). Zudem waren Trottoirs, die Beleuchtung, Bushaltekanten und Bushäuschen auf Kantonsstrassen innerorts im Besitz der Gemeinden, womit diesen auch der Unterhalt oblag. Die bisherige Regelung führte daher bei Strassenprojekten zu teils komplexen Abrechnungen.

Dieses System soll geändert und die Zuständigkeit beziehungsweise die Finanzierung vereinfacht werden. Neu sollen Trottoirs und Bushaltekanten sowie Bushäuschen entlang der Kantonsstrassen innerorts grundsätzlich ins Eigentum beziehungsweise in die Verantwortung des Kantons übergehen. Dieser wird damit neu für die Umgestaltung, den Betrieb und den Unterhalt dieser Strasseninfrastruktur zuständig sein. Eine Kostenbeteiligung der Gemeinden soll unter diesem Gesichtspunkt beibehalten werden. Der Pauschalanteil der Gemeinden für Bauvorhaben entlang von Kantonsstrassen innerorts soll neu pauschal 35 % betragen. Aufgrund der Mehrkosten für den Kanton im Zusammenhang mit den Trottoirs und Businfrastrukturen sowie des Mehrwerts für die Gemeinden bei Aufwertungen von Kantonsstrassen innerorts durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte (bessere Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in der Siedlung, Dorfplatzgestaltung und dergleichen) rechtfertigt sich eine angemessene Beteiligung durch die Gemeinden von bisher zwischen 20 und 35 % auf generell 35%.

5 Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen

5.1 Strassengesetz (StrG, NG 622.1)

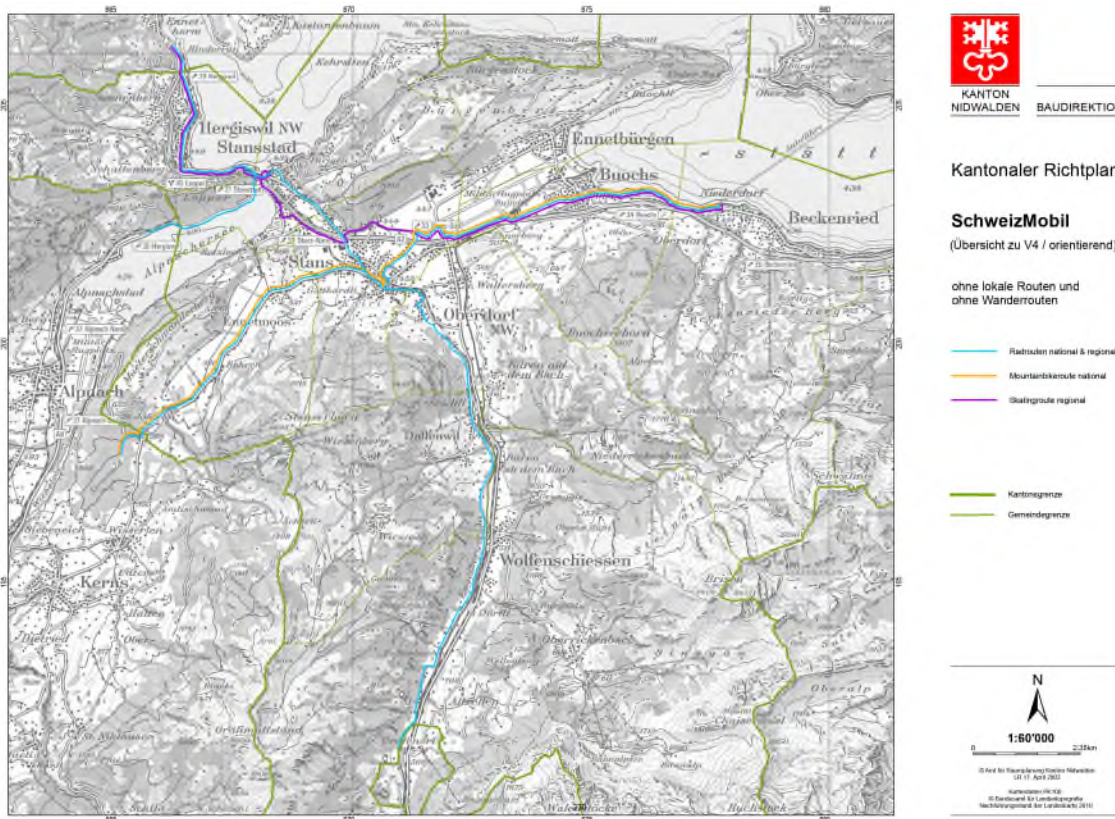
1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand, Geltungsbereich

Das kantonale Strassengesetz stellt inhaltlich zur Hauptsache ein Strassen(bau)gesetz dar, weil es alle nötigen Schritte umfasst, die unter Vorbehalt von Abs. 2 (Nationalstrassen) mit der Erstellung von Strassen auf dem Kantonsgebiet einhergehen. Es widmet sich der Erstellung von Strassen und den damit verbundenen Schritten, das heisst von deren Finanzierung über die Planung und den Bau bis zum Unterhalt von Strassen (Abs. 1). Eine Strassenkategorie untersteht dem kantonalen Strassengesetz jedoch nicht und ist vom Bau und Unterhalt von Strassen auf dem Kantonsgebiet ausgenommen. Es ist dies der Bau von Nationalstrassen (Abs. 2), welcher per 1. Januar 2008 nach Massgabe der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) an den Bund übergegangen ist. Die dafür massgeblichen Rechtsgrundlagen befinden sich im eidgenössischen Nationalstrassengesetz (NSG; SR 725.41) und im kantonalen Einführungsgesetz vom NSG (kNSV, NG 622.22).

Das Strassengesetz beinhaltet keine Regelung über die bestimmungsgemässe Benützung von Strassen. Diese Regelungen bleiben dem eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) vorbehalten. Die nicht verkehrsmässige Benützung von Strassen, wie z.B. die Nutzung von Strassen und Plätzen als Marktplätze, Installations- oder Lagerplätze, ist demgegenüber Inhalt der vorliegenden Strassengesetzgebung (vgl. das Kapitel VII. über die Strassenbenützung nach den Art. 56 ff.).

Dem neuen Strassengesetz sind ausdrücklich nicht nur Strassenbauprojekte unterworfen, sondern aufgrund der neuen Bundesgesetzgebung über Velowege auch die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit (Abs. 3).



Beim Alltagsnetz und dem Freizeitnetz (hier Mountain-Biking) für Velofahrende kann es Überschneidungen geben; so führt z.B. auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzstrasse und der Fähre Beckenried die Velowegroute wie auch die Mountainbikeroute über dieselbe Infrastruktur. In der Regel liegt das Alltagsnetz auf Kantons- und Gemeindestrassen. Für die Planung, den Bau, den Unterhalt, die Benutzung gelten deshalb die Bestimmungen des Strassengesetzes. Das Freizeitnetz mit den Mountainbikestrecken hingegen liegt soweit möglich im freien Feld auf Fuss- und Wanderwegen sowie Wald- und Flurstrassen und es gelten damit dort die Bestimmungen der Fuss- und Wanderweggesetzgebung. Diese Gesetzgebung wird gegenwärtig einer Revision unterzogen, um die Grundlagen für die Schaffung und Finanzierung der Mountain Bike Routen zu schaffen. Gemäss Abs. 4 gehen die Vorschriften über das Fuss-, Wander- und Mountainbikegesetz (FWMG) dem Strassengesetz vor. Sofern also ein Mountainbikeweg gemäss dem FWMG verfügt wird, gehen die spezialgesetzlichen Regelungen dem vorliegenden Strassengesetz vor.

Art. 2 Strassen

In Abs. 1 wird festgehalten, was Bestandteil einer Strasse ist. Die Strassenbestandteile umfassen nicht nur den eigentlichen Strassenkörper als solchen, sondern ebenso Bauten und Anlagen, die aus technischen (wie beispielsweise Stützmauern oder Pfeiler), betrieblichen (wie Lichtsignalanlagen), gestalterischen (wie beispielsweise Grünstreifen) oder umweltrechtlichen Gründen (wie beispielsweise Entwässerungssysteme [unter anderem auch SABAs]) oder wegen der Verkehrssicherheit (wie beispielsweise Leitplanken, Schutznetze) oder der öffentlichen Sicherheit (wie Schulwegsicherung, Strassenraumgestaltung) nötig sind. Der Regierungsrat führt den Inhalt von Strassenbestandteilen in der nStrV näher aus (Abs. 2).

Art. 3 Velowege

In dieser Bestimmung wird der Begriff der Velowege analog dem Veloweggesetz des Bundes definiert. Es werden je nach Nutzung Velowege für den Alltag und die Freizeit unterschieden. In der Praxis ist eine eindeutige Abgrenzung dieser beiden Velowegtypen im Strassengesetz nicht möglich. So dienen Velowege oftmals für den Alltag (Verbindung zweier Dörfer) und sind gleichzeitig Bestandteil einer Freizeitveloroute. Siehe dazu die Abbildung zu den Schweiz Mobil Routen im kantonalen Richtplan. Velowege für die Freizeit beinhalten auch die Mountainbikewege. Die Problematik besteht nun in der Abgrenzung des Bereiches Mountain-Biking als Teil der Velowegnetze für die Freizeit, welche teils freies Gelände sowie Fuss- oder Wanderwege betreffen und teils auf normalen Velowegen (vor allem Talboden) nach Strassengesetz geführt werden. Soweit Velowege nicht unter das Fuss-, Wander- und Mountainbikegesetz (FWMG) fallen, gelten für Velowege die Bestimmungen des Strassengesetzes.

Art. 4 Zweck, Ausgestaltung der Strassen

Die Ausgestaltung der Strassen stellt eine sichere Abwicklung des Verkehrs sicher, ohne dass dadurch die wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs ausser Betracht gelassen wird (Abs. 1). Aufwand und Ertrag haben in einem angemessenen Verhältnis zu stehen (Kosten-Nutzen-Analyse). Die Strassen sind weiter so auszugestalten, dass sie die verkehrstechnischen Anforderungen zu erfüllen vermögen (Abs. 2). Diese ergeben sich in der Regel aus den sich ändernden Normen und der jeweiligen konkreten Verkehrssituation vor Ort (wie unter anderem der Verkehrsmenge, Platzverhältnisse oder Verkehrsbeziehungen). Diese Normen sind einem steten Wandel unterworfen. Nicht zuletzt kann auch die Zulassung von neuen oder grösseren Fahrzeugen auf den Schweizer Strassen zu Anpassungen bei deren Bau führen (wie insbesondere bei Radien, Tonnagen und dergleichen).

Art. 5 Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs

Bei dieser Bestimmung handelt sich um einen ausdrücklichen Hinweis auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse des ÖV, sei dies sowohl beim Bau als auch beim Betrieb von Strassen.

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang zum Beispiel die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen (Haltekannten) oder die Erstellung der Wartehäuschen.

Art. 6 Normen

Bei anerkannten gesamtschweizerischen Fachverbänden, wie beispielsweise dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), dem Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) oder dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (sia), ist auch im Strassenbau ein breites und fundiertes Fachwissen vorhanden, welches in Normen zusammengetragen und genutzt werden kann. Die Anwendung solcher Normen gewährleistet einen einheitlichen und bewährten Vollzug sowie eine hohe Akzeptanz bei Bauherrschaft, Planenden sowie Baufirmen. Die staatliche Rechtsetzung kann sich die Fachkenntnisse von Fachorganisationen zunutze machen, indem sie die Inhalte von deren technischen Normen ins Gesetz übernimmt oder auf diese verweist.

In Abs. 1 werden die Normen anerkannter gesamtschweizerischer Fachverbände als Richtlinien bezeichnet. Damit haben sich die betroffenen Instanzen von Kanton und Gemeinden in der Regel an diesen Normen zu orientieren. Sie können jedoch unter Berücksichtigung der konkreten Umstände davon abweichen, soweit sich dies fachtechnisch begründen lässt. Insofern steht den anwendenden Instanzen ein gewisser Handlungsspielraum zu. Zentral ist beim Bau und Unterhalt von Strassen jedoch immer die Gewährung der Verkehrssicherheit, dies nicht zuletzt im Hinblick auf allfällige Haftungsfragen. Je mehr sich betroffene Instanzen an den Normen anerkannter gesamtschweizerischer Fachverbände orientieren, desto geringer ist ein allfälliges Haftungsrisiko.

Soll eine Norm verbindlich erklärt werden, kann der Regierungsrat diese in der Verordnung verbindlich erklären (vgl. Art. 6 Abs. 2). So sollen beispielsweise die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) für Sichtfelder und Lichtraumprofile als verbindlich erklärt werden (vgl. § 11 nStrV).

Für den Vollzug bestehen auch Vollzugshilfen (wie beispielsweise von Bundesämtern). Vollzugshilfen konkretisieren unbestimmte Rechtsbegriffe in Gesetzen und Verordnungen und sollen eine einheitliche Vollzugspraxis fördern. Diese werden häufig auch als Wegleitungen, Handbücher oder Praxishilfen bezeichnet. Dabei handelt es sich nicht um Normen, welche als verbindlich erklärt werden können. Sie richten sich vielmehr primär an Vollzugsbehörden.

2. Organisation

Art. 7 Grundsätze

Diese Vorschrift beinhaltet zwei Auffangtatbestände. Sind Aufgaben im Zusammenhang mit dem Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung von Strassen nicht ausdrücklich einer anderen kantonalen Instanz übertragen, vollzieht die Baudirektion diese Aufgabe, soweit sie dem Kanton zugewiesen ist (Abs. 1) beziehungsweise der Gemeinderat, wenn die Aufgabe der Gemeinde zugewiesen ist (Abs. 2). In Abs.1 wird ausdrücklich von der Direktion und nicht von einer spezifischen Direktion (z.B. Baudirektion) gesprochen. Dies hängt damit zusammen, dass der Regierungsrat die verwaltungsinterne Organisation bestimmt. Änderungen dieser Organisation führen damit nicht zu Anpassungen des StrG.

Art. 8 Strassenverwaltung

Diese Bestimmung umschreibt in Abs. 1 die zuständigen Strassenverwaltungen bei den einzelnen Strassenkategorien. Verantwortlich ist im Zusammenhang mit Kantonsstrassen die Baudirektion (Vollzugsbehörde Amt für Mobilität bzw. SIT). Bei Gemeindestrassen und öffentlichen Strassen im Privateigentum ist der Gemeinderat die zuständige Strassenverwaltungsinstanz (Vollzugsbehörde Bauamt beziehungsweise Werkhof). Bei Privatstrassen kommt der Gemeinderat als Strassenverwaltungsinstanz nur bei hoheitlichen Befugnissen zum Tragen.

In Absatz 2 wird der Tätigkeitsbereich der Strassenverwaltung umschrieben. Insbesondere ist die Strassenverwaltung auch zuständig für den Strassenunterhalt und sie übt die hoheitlichen Befugnisse wie Grundlage für Grabenaufbrüche, Bewilligung von Sondernutzungen, Freihaltung des Lichtraumprofils und dergleichen aus. Die kantonale und die kommunalen Strassenverwaltungsinstanzen haben dafür zu sorgen, dass der Unterhalt nach den geltenden Standards ausgeführt wird. Ob der Unterhalt gestützt auf Leistungsvereinbarungen schlussendlich vom Kanton (Strasseninspektorat SIT) oder von der Gemeinde (Werkhof) selbst oder bei Bedarf von beauftragten Dritten vorgenommen wird, ändert nichts an den Verantwortlichkeiten bzw. der Zuständigkeit.

Art. 9 Strassenaufsicht

Die Strassenaufsicht ist hierarchisch über der Strassenverwaltung angesiedelt. Die Aufsicht über die Privatstrassen liegt beim Gemeinderat (Ziff. 2). Dieser stellt sicher, dass die Eigentümerschaft von Privatstrassen die Vorgaben im Zusammenhang mit der Strassengesetzgebung wie insbesondere Normen, verkehrstechnische Anforderungen und dergleichen, umsetzt. Für die Überwachung aller übrigen Strassen wird, wie vor allem bei Gemeinde- und öffentlichen Strassen im Privateigentum der Fall, der Regierungsrat als Aufsichtsorgan bezeichnet (Ziff. 1).

Art. 10 Fachstelle Velowege

Mit Beschluss Nr. 321 vom 7. Juni 2021 hat der Regierungsrat hinsichtlich des Vollzugs der neuen Bundesgesetzgebung über die Velowege eine Triage vorgenommen. Bikewege – als Teil des Velowegnetzes für die Freizeit – werden den kantonalen Fuss- und Wanderwegen und damit dem Sachbereich der Landwirtschafts- und Umweltdirektion zugeordnet. Alle übrigen Velowegnetze für die Freizeit sowie die Velowegnetze für den Alltag sind Inhalt der Strassengesetzgebung – und damit der Baudirektion zugewiesen. Beide Bereiche verfügen über eine eigene Fachstelle, welche die ihr zugewiesenen Aufgaben erfüllen. Diese Fachstellen haben ihre Velowegpläne zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Die Bezeichnung der Fachstelle für den Bereich nach der Strassengesetzgebung nimmt der Regierungsrat in der Verordnung vor.

3. Strassenkategorien

3.1 Einteilung

Art. 11 Öffentliche Strassen 1. Kantonsstrassen

Die Strassenkategorien werden zunächst nach deren unterschiedlicher Benutzbarkeit unterschieden, will heissen uneingeschränkt befahrbare öffentliche Strassen nach den Art. 11 – 13 einerseits und private Strassen nach Art. 14 andererseits.

Aus Art. 1 Abs. 2 nStrG ergibt sich, dass Nationalstrassen im nStrG keine Anwendung finden, obwohl der Einbezug der Nationalstrasse ein wichtiges Element für das Nidwaldner Strassenetz und dessen Verkehrsplanung ist. Die A2 stellt ein unverzichtbares Element der kantonalen Strassenlandschaft dar, untersteht jedoch der Bundesgesetzgebung über Nationalstrassen. Zu deren Geltungsbereich gehören nicht nur Fahrbahnen der eigentlichen Autobahnen. Vor allem im Zusammenhang mit Ein- und Ausfahrten besteht ein erweiterter Perimeter, der auch das anschliessende Strassennetz umfasst und nicht dem kantonalen Geltungsbereich untersteht (vgl. dazu die nachfolgende Abbildung über den Strassenperimeter des Bundes an der Kreuzstrasse / Stans).



Abs. 1 bestimmt nun, welche Kriterien erfüllt sein müssen, damit eine öffentliche Strasse als Kantonsstrasse im Sinne der neuen Strassengesetzgebung zu qualifizieren ist. Diese stellen innerkantonal das wichtigste Strassennetz dar und dienen dem regionalen Verkehr, indem sie die 11 Nidwaldner Gemeinden beziehungsweise deren Zentren verbinden (bisherige Kantonshauptstrassen KH). Das Kantonsstrassennetz kennt bis dato auch Kantonsverbindungsstrassen (KV). Wie es sich mit deren zukünftigen Qualifikation verhält, ergibt sich aus der Übergangsrechtlichen Vorschrift von Art. 91.

Das Kantonsstrassennetz wird vom Landrat im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan festgelegt und bei Bedarf nachgeführt (Abs. 2). Die Strassen werden jeweils ausparzelliert und bilden damit ein eigenes Grundstück im Eigentum des Kantons (Abs. 3).

Grundsätzlich stehen nicht nur die Fahrbahn, sondern alle Strassenbestandteile gemäss Art. 2 im Eigentum des Kantons. Bei altrechtlichen Verhältnissen kann es jedoch vorkommen, dass dies nicht durchgehend der Fall ist. In Zukunft sollen aber neue Bushaltestellen, Busbuchten und Wartehäuschen für den öffentlichen Verkehr ebenfalls grundsätzlich ins Eigentum des Kantons aufgenommen werden.

Art. 12 2. Gemeindestrassen

Abs. 1 bestimmt, welche Kriterien erfüllt sein müssen, damit eine Gemeindestrasse im Sinne der neuen Strassengesetzgebung vorliegt. Die Gemeindestrassen haben die Siedlungsgebiete innerhalb des Ortsgebietes zu erschliessen. Sie stellen, soweit dies nicht bereits durch Kantonsstrassen der Fall ist, die Verbindung zum übergeordneten Strassennetz sicher. Aufgrund ihrer Funktionalität dienen sie vor allem dem lokalen Verkehr (Abs. 1). Die Gemeindestrassen stehen im Eigentum der Gemeinden und werden grundsätzlich jeweils ausparzelliert und bilden damit ein eigenes Grundstück im Eigentum der Gemeinde (Abs. 2). Auch diesbezüglich kann es wie bei den Kantonstrassen altrechtliche Ausnahmen geben.

Art. 13 3. öffentliche Strassen im Privateigentum

Im Strassengesetz wird zwischen öffentlichen Strassen und Privatstrasse unterschieden. Dabei ist der Begriff der öffentlichen Strasse enger gefasst als nach der Strassenverkehrsgesetzgebung. Diese ist umfassender, weil die Verkehrsregeln und Strafbestimmungen auf sämtlichen Strassen gelten, die nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen (vgl. Art. 1 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz [SVG; SR 741.01] i.V.m. Art. 1 Abs. 2 der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11]). Öffentliche Strasse nach Strassengesetz hingegen, sind Strassen

die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und an deren Benutzung ein hinreichendes öffentliche Interesse besteht.

Die Eigentumsverhältnisse sind dabei nicht relevant. So gibt es auch Strassen, die im privaten Eigentum stehen, aber an deren Benutzung ein hinreichendes öffentliches Interesse besteht. Da bei Strassen die im Eigentum Privater stehen die Abgrenzung, ob an der Benutzung ein hinreichendes öffentliches Interesse besteht oder nicht schwierig ist, werden öffentlichen Strassen im Privateigentum neu im Strassenverzeichnis verbindlich festgelegt (vgl. Art. 13 Abs. 2 nStrG).

Die Festsetzung als öffentliche Strasse erfolgt im Rahmen eines öffentlichen, kommunalen Auflageverfahrens (vgl. Art. 53 ff.), das nach objektiven Kriterien erfolgt. Beispielsweise bei Durchgangsstrassen besteht in der Regel ein Interesse am Gemeingebrauch, was diese zu einer öffentlichen Strasse macht. Eine Sackgasse hingegen deutet auf ein nur geringes öffentliches Interesse hin. Deren Nutzung ist vor allem der Anwohnerschaft und dem Zubringerdienst vorbehalten. Ein öffentliches Interesse an der Strasse besteht kaum oder gar nicht, selbst wenn die Befahrbarkeit weder faktisch noch rechtlich eingeschränkt ist. Vor allem Verkehrsbeschränkungen (privatrechtliche Fahrverbote gemäss Zivilprozessordnung [ZPO; SR 272]) mit denen der öffentliche Gebrauch unterbunden wird, sind klare Indizien für Privatstrassen.

Gestützt auf die Festsetzung als öffentliche Strasse gemäss Strassenverzeichnis beteiligt sich die Gemeinde an den Kosten für den Betrieb und Unterhalt gemäss dem kommunalen Strassenreglement.

Art. 14 Privatstrassen

Strassen, die von den Gemeinden im kommunalen Strassenreglement keiner Strassenkategorie nach Art. 11 – 13 zugewiesen werden, gelten als Privatstrassen. Privatstrassen erhalten keine kommunalen Beiträge für Betrieb und Unterhalt der Strassen. Beides geht ausschliesslich zu Lasten der Strasseneigentümerschaft.

Art. 15 Velowegnetze 1. des Kantons

Art. 2 – 4 des Veloweggesetzes (SR 705) legen die Funktion sowie die Nutzerinnen und Nutzer der Velowegnetze – letztlich auch für die Kantone – verbindlich fest. Dabei wird zwischen Velowegen für den Alltag und für die Freizeit unterschieden.

Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten. Sie umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Velowege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen. Weiter erschliessen und verbinden sie Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des ÖV, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen. Weiter erschliessen und verbinden sie insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des ÖV, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Kantonale Velowege dienen der Verbindung der Gemeindezentren und haben einen regionalen Charakter. Sie bilden ein übergeordnetes Netz zur velomässigen Erschliessung im Kanton (Abs. 1).

Das kantonale Velowegnetz ist Bestandteil des kantonalen Richtplans. Damit legt der Landrat – wie bereits im Zusammenhang mit dem kantonalen Strassennetz – auch das kantonale Velowegnetz behördenverbindlich fest (Abs. 2).

Art. 16 2. der Gemeinden

Kommunale Velowegnetze dienen der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde und ergänzen das kantonale Velowegnetz (Abs. 1).

Das kommunale Velowegnetz ist Bestandteil des kommunalen Verkehrsrichtplans. Damit legt die Gemeinde – wie bereits im Zusammenhang mit dem kommunalen Strassennetz – auch das kommunale Velowegnetz behördenverbindlich fest (Abs. 2). Die Festlegung und Zuständigkeit des Verkehrsrichtplans richtet sich nach dem kantonalen Bau- und Planungsgesetz (PBG) und liegt somit beim Gemeinderat.

3.2 Änderung der Strassenkategorie

Art. 17 Allgemein

Für die Überführung einer Strasse von einer Strassenkategorie in eine andere ist grundsätzlich erforderlich, dass diese nach Massgabe der verkehrstechnischen Anforderungen so instand zu stellen ist, dass sie keine Mängel aufweist. Die Herstellung eines mängelfreien Zustandes stellt grundsätzlich (vgl. Abs. 2) eine Voraussetzung für die Änderung der Strassenkategorie dar. Für die Überführung der mängelfreien Strasse ist sodann auch keine Entschädigung geschuldet (Abs. 1).

Von diesem Vorgehen nach Abs. 1 können die Strasseneigentümerschaften allerdings im gegenseitigen Einvernehmen abweichen. Weist eine Strasse bei der Überführung Mängel auf, können die Parteien vor der Überführung anstelle der Instandstellung eine Entschädigungsleistung zur Abgeltung der Sanierungskosten vereinbaren (Abs. 2).

Wird eine Strasse in eine neue Strassenkategorie überführt, sind die massgebenden Pläne und Verzeichnisse von Kanton und Gemeinde nachzuführen. Mit dem Übergang einer Kantonsstrasse in eine Gemeindestrasse oder umgekehrt, sind der kantonale Richtplan und der Verkehrsrichtplan der Gemeinde anzupassen.

Art. 18 Kantonsstrassen

Der Landrat überführt nach Anhörung der betroffenen Gemeinde (vgl. Abs. 2) eine Kantonsstrasse in deren Eigentum (Abs. 1). Es wird somit nicht automatisch eine Rückstufung vorgenommen, wenn die Kantonsstrasse der Definition in Art. 11 Abs. 1 nicht (mehr) entspricht. Dieser Vorgang setzt vielmehr den Entscheid des Landrates voraus (vgl. Art. 91 der Übergangsbestimmungen). Nach der Rückstufung der Kantonsstrasse in eine Gemeindestrasse ist der Eigentümerwechsel im Grundbuch zu vollziehen.

Art. 19 Gemeindestrassen

Erfüllt eine Gemeindestrasse aufgrund veränderter Umstände neu die Aufgaben einer Kantonsstrasse (verkehrsmässige Aufstufung), kann der Landrat auf entsprechendes Gesuch der Gemeinde hin diese Strasse ins Eigentum des Kantons überführen. Es handelt sich auch hier (wie bisher) um eine Kann-Vorschrift. Es besteht kein Rechtsanspruch der Gemeinde auf Überführung in eine Kantonsstrasse. Nach der Aufstufung der Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse ist der Eigentümerwechsel im Grundbuch zu vollziehen.

Art. 20 Öffentliche Strassen im Privateigentum, Privatstrassen

Auch öffentliche Strassen im Privateigentum oder Privatstrassen können aufgrund veränderter Umstände eine verkehrsmässige Aufstufung erfahren und in diesem Zusammenhang die Funktion einer Gemeindestrasse übernehmen. Ist dies der Fall, kann die Strasseneigentümerschaft bei der Gemeinde die Übernahme der Strasse durch die Gemeinde mit entsprechenden Eigentumsübergang beantragen. Über das Gesuch entscheidet die Gemeindeversammlung.

Im Unterschied zu den übrigen Vorschriften über die Übernahme von Strassen besteht in diesem Fall zu Gunsten der Strasseneigentümerschaft grundsätzlich ein Rechtsanspruch auf Übernahme. Dafür ist jedoch im Antrag eingehend darzutun und zu belegen, dass die massgebende Strasse neuerdings die Voraussetzungen einer Gemeindestrasse erfüllt. Diese Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung von Art. 9 Abs. 1 und 2 StrG.

4. Strassenbau

4.1 Allgemein

Art. 21 Inhalt

Als Strassenbau gilt gemäss Abs. 1 der Neubau, der Ausbau und die wesentliche Änderung von Strassen. Was eine wesentliche Änderung ist, kann nicht abschliessend festgehalten werden. Vielmehr ergibt sich hier ein gewisses Ermessen der Strassenverwaltung, das so gewollt ist. So sind beispielsweise die neue Beleuchtung des Velowegs am Lopper in Hergiswil oder der Einbau eines Flüsterbelags keine wesentlichen Änderungen. Wesentliche Änderungen sind dagegen die Verlegung einer Strasse, der Neubau eines Kreisels (z.B. Kreisels Büren) oder die Änderung des Regelquerschnitts, wenn ein Radweg erstellt wird.

Der Strassenbau ist ein Prozess zur Anpassung bestehender und zur Erstellung neuer Strassen. Dabei sind verschiedene Stufen zu durchlaufen, die je nach Komplexität und Funktion der Strasse unterschiedlich sind. Der Strassenbau umfasst im Wesentlichen die Bedürfnisabklärung, die Planung, das Bewilligungsverfahren und den Bau der neuen Anlage (Strassen, Verzweigungsbauwerk, Kunstbauten und dergleichen). In Abs. 2 ist festgehalten, dass der Strassenbau alle Schritte von der Planung bis zur Ausführung umfasst.

Im Kanton Nidwalden sind aufgrund der Rahmenbedingungen folgende Schritte massgebend: generelles Projekt gemäss Schweizer Normen SN der Vereinigung der Schweizer Strassenfachleute (SN-VSS) als Vorprojekt (inkl. Zweckmässigkeitsprüfungen), Bauprojekt, Auflageprojekt und Ausführungsprojekt. Am Schluss des Strassenbaues werden die Dokumente des ausgeführten Bauwerkes erstellt und die Anlage dem Betrieb übergeben. Mit dem Strassenbau sind folgende Bedingungen festzulegen: Geometrisches Normalprofil (GNP), technisches Normalprofil (NP), Kunstbauten, Schutz vor Naturgefahren, Entwässerungsanlagen, Signalisation und Markierungen, Schutz von abirrenden Fahrzeugen und Personen (Leitplanken, Geländer).

Art. 22 Auflage der Projektunterlagen

Das neue Strassengesetz enthält diverse Auflageverfahren, sei dies auf kantonaler oder auf kommunaler Ebene. Daher rechtfertigt es sich, für die Bestimmung des Auflageortes eine allgemein gültige Vorschrift für sämtliche Auflageverfahren zu formulieren, um die übrigen Auflagevorschriften zu entschlacken. Dies ist vor allem dann angezeigt, wenn der Kanton beteiligt ist. Diese Vorschrift bestimmt somit, wo die Projektunterlagen jeweils aufzulegen sind.

Bei kantonalen Strassenbauprojekten sind die Unterlagen sowohl bei der (Bau-)Direktion als auch bei der Standortgemeinde (Gemeindekanzlei) aufzulegen. Bei kantonalen Strassenbauprojekten kann das Strassenprojekt mehrere Gemeinden betreffen. In diesen Fällen sind die Projektunterlagen bei der (Bau-)Direktion und auch in den jeweiligen Standortgemeinden aufzulegen, welche vom Strassenprojekt direkt betroffen sind.

Bei kommunalen Strassenbauprojekten sind die Unterlagen ausschliesslich in der Standortgemeinde aufzulegen.

4.2 Vorsorgliche Freihaltung des Strassenraumes

Art. 23 Projektierungszonen

Die Planung und Projektierung von Strassen ist oftmals ein langwieriger Prozess. Damit dieser nicht durch Vorhaben Dritter tangiert oder gar verunmöglicht wird, kann der inskünftig benötigte Strassenraum durch Projektierungszonen gesichert werden. Zum Zweck der vorsorglichen Freihaltung des inskünftig benötigten Strassenraumes sind die Strassenverwaltungsinstanzen – die Baudirektion für Kantonsstrassen (vgl. Art. 8, Ziff. 1) und der Gemeinderat (Ziff. 2) für alle übrigen öffentlichen Strassen – zuständig, Projektierungszonen festzulegen.

Beim Bau neuer Kantonsstrassen hat der Kanton die vom Projekt betroffenen Gemeinden vor der Festlegung von Projektierungszonen anzuhören (Abs. 2).

Art. 24 Verfahren

Eine Projektierungszone kann die Grundeigentümerschaft in der Ausübung ihrer Rechte einschränken. Aus diesem Grund legt die Strassenverwaltungsinstanz die Projektierungszonen während der im Kanton üblichen Auflagefrist von 20 Tagen öffentlich auf (Abs. 1). Zudem erfolgt unter Hinweis auf die Einsprachemöglichkeit während der Auflagefrist die ordentliche Publikation (Abs. 2). Berechtigte können während der Dauer der Auflagefrist von 20 Tagen bei der Strassenverwaltungsinstanz schriftlich, begründet und mit Anträgen versehen Einsprache erheben. Ordentlicherweise haben Einsprachen, Beschwerden und dergleichen aufschiebende Wirkung, nicht jedoch in diesem vorsorglichen Freihaltungsverfahren. Hier sollen die Einsprachen den Vollzug von Projektierungszonen grundsätzlich nicht aufschieben (können). Um den Sicherungszweck zu erfüllen, haben die Projektierungszonen sofort ihre Wirkung zu entfalten. Demzufolge kann den Einwendungen gegen Projektierungszonen von Gesetzes wegen keine aufschiebende Wirkung zukommen. Vorbehalten bleibt die Gewährung der aufschiebenden Wirkung der Einsprache durch die Rechtsmittelinstanz nach Art. 72 Abs. 2 VRG.

Art. 25 Bauten in Projektierungszonen

Abs. 1 bestimmt im Grundsatz, dass innerhalb der Projektierungszonen nichts unternommen werden darf, was den Bau des (künftigen) Strassenvorhabens in irgendeiner Weise erschweren oder beeinträchtigen könnte. Im Besonderen führt die Anordnung von Projektierungszonen dazu, dass bis zur Rechtskraft des Ausführungsprojektes im Bereich der Projektierungszonen grundsätzlich keine Neubauten, Umbauten, Anlagen oder wesentliche Geländeänderungen vorgenommen werden dürfen. Wenn der Zweck der Festlegung von Projektierungszonen nicht massgeblich tangiert wird, dürfen jedoch im Einzelfall Ausnahmen bewilligt werden. Dafür ist allerdings die Bewilligung der ordentlichen Baubewilligungsbehörde (Gemeinderat) und die Zustimmung der Strassenverwaltungsinstanz nötig.

Werden vorschriftswidrig im Bereich von Projektierungszonen Bauten, Anlagen oder Geländeänderungen vorgenommen, hat die (kommunale) Baubewilligungsbehörde auf Kosten der widerhandelnden Person die nötigen Massnahmen zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes anzuordnen und zu vollziehen (Abs.2).

Art. 26 Dauer und Aufhebung von Projektierungszonen

Projektierungszonen fallen spätestens nach fünf Jahren dahin (Abs. 1). Sie dürfen ohnehin nur so lange Bestand haben, wie dafür effektiv ein Bedarf besteht. Ist dies nicht (mehr) der Fall, hat die Strassenverwaltungsbehörde die Projektierungszone von Amtes wegen aufzuheben (Abs. 2).

Projektierungszonen dauern grundsätzlich maximal fünf Jahre. Sie können jedoch – falls sich dies als notwendig erweist – maximal um zwei weitere Jahre verlängert werden (Abs. 1). Aufgrund der Komplexität einzelner Strassenbauprojekte ist die vorgesehene Dauer der Projektierungszonen im Einzelfall durchaus notwendig, auch wenn diese Sicherungsmassnahme unter Umständen grossen Einfluss auf die Verfügungsfreiheit der betroffenen Grundeigentümerschaft hat.

Im Interesse der betroffenen Grundeigentümerschaft sind sämtliche Beendigungsarten – mit hin sowohl die Aufhebung als auch das Dahinfallen der Projektierungszonen – jeweils im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Art. 27 Entschädigung

Der Erlass vorsorglicher Projektierungszonen bewirkt für die betroffene Grundeigentümerschaft teilweise nicht unerhebliche Auswirkungen. Da es sich bei Projektierungszonen um vorsorgliche Massnahmen ohne dauerhafte Wirkung handelt, hat die betroffene Grundeigentümerschaft in der Regel keinen Anspruch auf eine Entschädigung. Beschränkungen von Grundeigentum durch Projektierungszonen begründen nur dann einen Entschädigungsanspruch, wenn sie in ihrer Wirkung einer materiellen Enteignung gleichkommen (Abs. 1).

Die betroffene Grundeigentümerschaft hat einen allfälligen Entschädigungsanspruch bei der Strassenverwaltungsinstanz schriftlich und begründet geltend zu machen (Abs. 2). Erfolgt keine Einigung, so richtet sich das Verfahren nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung.

4.3 Generelles Projekt

Art. 28 Inhalt

Der (Neu-)Bau von Kantons- und Gemeindestrassen erfordert grundsätzlich ein generelles Projekt (Abs. 1). Damit wird aufgezeigt, wo eine neue Strasse erstellt werden soll (Linienführung) und wer letztlich von diesem Vorhaben in welcher Weise betroffen ist.

Abs. 2 bestimmt den massgebenden Inhalt eines generellen Projekts. Es sind dies Eckwerte, wie die Linienführung, die Knoten, der Regelquerschnitt und die Grobkostenschätzung. Das generelle Projekt ist so auszugestalten, dass keine wesentlichen Verschiebungen und Änderungen mehr zu erwarten sind. Eine allfällige Variantenevaluation, insbesondere bei der Linienführung, ist vor der Einreichung des generellen Projekts durchzuführen.

Kein generelles Projekt ist demgegenüber erforderlich, wenn ein Bauvorhaben allein geringe Gestaltungsmöglichkeiten mit wenig Spielraum zulässt (Abs. 3). Gemeint sind damit insbesondere bauliche Umgestaltungen wie beispielsweise Knotensanierungen (Ersatz von T-Knoten durch Kreisel), Querungshilfen, Schutzinseln, Anpassung der Strasse an neue Normen oder Unterhaltsarbeiten wie beispielsweise Belagserneuerungen. Ebenfalls kein generelles Projekt benötigen kantonale und kommunale Velowege (Abs. 3 Ziff. 3.).

Art. 29 Öffentliche Auflage, Einwendung

Das generelle Projekt präjudiziert massgebliche Elemente einer Strasse. Dies betrifft vor allem die Linienführung, Kreuzungsbauwerke oder den Regelquerschnitt. Diese Eckwerte können Einfluss auf privates Grundeigentum haben. Aus diesem Grund wird das generelle Projekt von der Strassenverwaltungsinstanz während der im Kanton üblichen Auflagefrist von 20 Tagen öffentlich aufgelegt (Abs. 1).

Zudem wird die Auflage des generellen Projekts mit dem Hinweis auf die Einwendungsmöglichkeit während der Auflagefrist ergänzt (Abs. 2).

Die Einwendungsberechtigung ergibt sich neu aus Art. 60b i.V.m. Art. 70 VRG und sind nicht mehr explizit im Strassengesetz geregelt. Können Personen eine Einwendungsberechtigung jedoch nicht begründen, haben diese dennoch die Möglichkeit, im Hinblick auf das generelle Projekt während der Einwendungsfrist Anregungen und Vorschläge vorzubringen. Damit ergibt sich die Möglichkeit, zu einem Projekt nicht nur eine Einwendung mit einem rechtlichen Verfahren zu machen, sondern lediglich unverbindliche Anregungen und Vorschläge. Solche können im Projekt berücksichtigt werden. Ein Anspruch auf Berücksichtigung besteht jedoch nicht (Abs. 4).

Art. 30 **Entscheid**

Soweit Kantonsstrassen und kantonale Velowege eines generellen Projektes bedürfen, entscheidet darüber der Regierungsrat (Abs. 1 Ziff. 1). Bis anhin entschied der Landrat über das generelle Projekt und die Einwendungen. Insbesondere die Beurteilung von Einwendungen durch eine Legislative vermag nicht zu überzeugen, zumal der Landrat – wie bereits ausgeführt – im Rahmen des kantonalen Richtplans – für die Exekutivbehörden verbindlich über den Bau von Kantonsstrassen befindet. Dieses Planungsinstrument gibt das Strassennetz vor, so dass stufengerecht der Regierungsrat bei Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen beziehungsweise der Gemeinderat bei allen übrigen Strassen und kommunalen Velowegen über generelle Projekte bestimmen kann.

Führt die Behandlung von Einwendungen zu wesentlichen Änderungen am Bauvorhaben – sei dies aufgrund einer inhaltlichen Änderung des Projekts am bestehenden Ort oder einer örtlichen Änderung des Projekts mit der Betroffenheit anderer Anstösser – ist das Auflageverfahren für das generelle Projekt zu wiederholen (Abs. 2).

4.4 **Strassenbauprojekt**

Art. 31 **Projektbewilligung**

Der Bau öffentlicher Strassen (Kantons- und Gemeindestrassen sowie öffentlichen Strassen im Privateigentum) bedarf einer Bewilligung nach der Strassengesetzgebung. Damit wird sichergestellt, dass die Strassen nach einheitlichen Standards und Verfahren gebaut werden und das Strassennetz durchgängig ist (Abs. 1).

Für den Bau einer öffentlichen Privatstrasse hat deren Eigentümerschaft ein Projektbewilligungsgesuch einzureichen (Abs. 3). Vorbehalten bleibt jedoch die Erschliessungspflicht im Sinne der Vorschriften über die Erschliessung nach Art. 73 ff. PBG.

Abs. 2 beinhaltet einen deklaratorischen Hinweis auf den Bau von Flurstrassen. Dieser richtet sich nach dem Projektbewilligungsverfahren des Flurgenossenschaftsgesetzes (NG 211.4). Privatstrassen werden von der privaten Bauherrschaft erstellt. Diese haben ihr Gesuch für den Bau der Strasse nach den Vorschriften der Planungs- und Baugesetzgebung einzureichen. Dabei hat die Baubewilligungsbehörde zu prüfen, ob die einschlägigen Normen im Strassenbau eingehalten sind, soweit es sich nicht um reine Privatstrassen handelt.

Art. 32 **Inhalt**

In dieser Vorschrift sind summarisch die Inhalte der Bauprojekte (wie genaue Linienführung, bautechnische Gestaltung) aufgeführt. Das Strassenbauprojekt hat explizit auch den notwendigen Landerwerbs- beziehungsweise Enteignungsplan und das Landerwerbs- beziehungsweise Enteignungsverzeichnis zu enthalten. Damit hat die vom Projekt betroffene Eigentümerschaft die Möglichkeit, gegen das Projekt Einwendung zu machen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist dies nicht mehr möglich. Die Details legt der Regierungsrat in der nStrV fest (Abs. 2). Im Gegensatz zum generellen Projekt hat das Strassenbauprojekt eine grössere Planungstiefe (Auflageprojekt). Aus diesem Grund ist der Inhalt umfangreicher.

Art. 33 **Öffentliche Auflage, Aussteckung**

Strassenbauprojekte werden analog zu ordentlichen Bauvorhaben nach der Planungs- und Baugesetzgebung während einer Frist von 20 Tagen öffentlich aufgelegt (Abs. 1).

Die massgebende Strassenverwaltungsinstanz (Baudirektion / Gemeinderat / Strasseneigentümerschaft) ist für die Auflage verantwortlich. Das Projekt wird im Amtsblatt unter Hinweis auf die Einwendungsmöglichkeit gegen das Strassenprojekt veröffentlicht (Abs. 2).

Zwecks Kenntlichmachung im Gelände ist das Strassenbauprojekt spätestens mit Beginn der öffentlichen Auflage bis zur rechtskräftigen Erledigung des Bewilligungsverfahrens auf erkennbare Weise auszustecken (Abs. 3).

Art. 34 Einwendung

Während der Auflagefrist von 20 Tagen kann bei der Strassenverwaltungsinstanz schriftlich, begründet und mit Anträgen versehen Einwendung erhoben werden (Abs. 1). Wie beim generellen Projekt ergibt sich die Berechtigung zur Einwendung aus Art. 60b i.V.m. Art. 70 VRG. Im Einzelfall ist bei der Behandlung der Einwendung eine Interessenabwägung vorzunehmen. Einwendungen, die bereits beim generellen Projekt hätten vorgebracht werden können (wie beispielsweise die Linienführung), dürfen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt nicht mehr erhoben werden (Abs. 2). Solche hätten bereits beim generellen Projekt geltend gemacht werden müssen, soweit ein solches vorlag.

Art. 35 Kantonale Strassenbaukoordination

Die Strassenbaugesuche sind, wenn das Strassenbauvorhaben neben der Projektbewilligung auch Sonderbewilligungen, Stellungnahmen von Fachstellen oder besondere Begutachtungen von Kanton oder Bund (zB. ASTRA, BUWAL) benötigt, beim Kanton einzureichen (Abs. 1). Dieser koordiniert die Einholung der entsprechenden Stellungnahmen und Bewilligungen und stellt eine kantonale Gesamtbewilligung aus (Abs. 2). Die Projektbewilligung richtet sich dabei nach dem Verfahren der kantonalen Baukoordination im Sinne von Art. 105f. PBG. Dabei geht es darum das bewährte, standardisierte Vernehmlassungsverfahren für Bauprojekte verwaltungsmässig anzuwenden.

Art. 36 Entscheid

Über Strassenbauprojekte entscheiden je nach Strassenkategorie unterschiedliche Instanzen. Der Regierungsrat entscheidet über den Bau von Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen (Abs. 1 Ziff. 1), während der Gemeinderat über alle übrigen Strassen und die kommunalen Velowege (Abs. 1 Ziff. 2) entscheidet.

Die Bewilligungsinstanz entscheidet dabei nicht nur über das Baugesuch für das Strassenbauprojekt (vgl. Abs. 1), sondern gleichzeitig im Sinne des Koordinationsgebots auch über die nicht bereinigten öffentlich-rechtlichen Einwendungen (Abs. 2). Gleichzeitig mit der Eröffnung der Projektbewilligung sind sodann auch die Einwendungsentscheide und die erforderlichen Sonderbewilligungen zu eröffnen (Ab. 3). Ergeben sich aus den Einwendungen wesentliche Änderungen am Strassenbauprojekt, ist das Auflageverfahren zu wiederholen (Ab. 4).

Art. 37 Bewilligungsdauer, Verlängerung

Mit dem Bau einer Strasse kann erst begonnen werden, wenn deren Finanzierung durch die zuständige Behörde beschlossen worden ist, die Projektbewilligung vorliegt und letztlich der Landerwerb mittels Kaufrechtsvereinbarung sichergestellt ist. Die Bewilligung erlischt dabei nach drei Jahren (Abs. 1). Das heisst, ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung muss innert drei Jahren insbesondere der Landerwerb sichergestellt sein, um mit dem Bau der Anlage beginnen zu können. Wird in dieser Zeitperiode nicht mit dem Bau begonnen, erlischt die Projektbewilligung, sofern deren Gültigkeit vom Regierungsrat oder vom Gemeinderat nicht rechtzeitig um maximal zwei Jahre verlängert worden ist (Abs. 2).

In der Regel genügt für die Sicherstellung des Landerwerbs ein entsprechendes Kaufrecht. Der Abschluss des Landerwerbs von benötigtem Land oder der Enteignung kann sich in die Länge ziehen, vor allem, wenn der Landerwerb nicht einvernehmlich erfolgen kann, sondern durch ein Enteignungsverfahren fortgeführt werden muss. Um die Projektbewilligungsdauer unter solchen Umständen durch den Landerwerb nicht unnötigerweise einzuschränken, wird

in Abs. 3 festgehalten, dass die Fristen von Abs. 1 und 2 während der Dauer eines Enteignungsverfahrens stillstehen.

Art. 38 Landerwerbsverfahren

Wie bei anderen Bauvorhaben der öffentlichen Hand wird auch beim Strassenbau Grund und Boden, wenn möglich freihändig erworben. Scheitert dieses Unterfangen, ist das erforderliche Land im Enteignungsverfahren zu erwerben. Insofern gelten für das Landumlegungsverfahren Art. 77 ff. PBG und für ein allfälliges Enteignungsverfahren die kantonale Enteignungsgesetzgebung. Zuständige Instanz für die Einleitung der Landumlegung und den Entscheid im Sinne des Planungs- und Baugesetzes ist der Gemeinderat. Im Rahmen der Strassengesetzgebung ist dies für Kantonsstrassen der Regierungsrat, für alle übrigen Strassen der Gemeinderat.

4.5 Freihaltung des Strassenraumes bei bestehenden Strassen

Art. 39 Festlegung von Baulinien

Baulinien entlang von Strassen werden dort festgelegt, wo die Abstände zu festen Bauten (Gebäude, Mauer) und anderen Nutzungen (Parkplätze) vom ordentlichen Strassenabstand abweichen. Diese Festlegung kann bereits vor oder auch mit der Inangriffnahme eines Strassenprojekts erfolgen. Verantwortlich für die Festlegung von Baulinien entlang von neu zu erstellenden Strassen ist die Strassenverwaltungsinstanz (Abs. 1).

Die Baulinien dienen dazu, eine ausreichende Fläche für die Strassenraumgestaltung (z.B. wegen Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder Verkehrssicherheit) oder geplanter Strassenausbauten zu sichern. Bemessung und Festlegung der Baulinien orientieren sich insbesondere an den Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die Wohnhygiene und die Bedürfnisse der geplanten Strasse (Abs. 2).

4.6 Besondere Bestimmung

Art. 40 Verpflichtung zu Strassengenossenschaft

Privatstrassen oder öffentliche Privatstrassen haben oftmals im Zusammenhang mit der Erschliessungsfunktion dieser Strassen verschiedene Nutzer bzw. Anstösserinnen und Anstösser. Die für den Betrieb und Unterhalt dieser Strassen anfallenden Kosten müssen nutzergerecht aufgeteilt werden. Gelingt diese Aufteilung nicht im gegenseitigen Einverständnis freiwillig, so können diese Kosten mittels Gründung einer Strassengenossenschaft auf die Nutzer aufgeteilt werden (Abs. 1).

Die Verpflichtung, einer Strassengenossenschaft beitreten zu müssen, darf einer Grundeigentümerschaft nur dann auferlegt werden, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht und sie im öffentlichen Interesse liegt. Mit dieser Vorschrift wird die hierfür nötige gesetzliche Grundlage für einen solchen Zwangsbeitritt geschaffen. Ob für einen solchen letztlich auch ein öffentliches Interesse besteht, ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Bis eine Strassenbaugenossenschaft, welche von der Gemeinde gestützt auf Art. 40 angeordnet ist, sich konstituiert hat, kann diese Massnahmen für den Bau und Unterhalt der Strassen treffen (Abs. 2).

Die Pflicht zur Mitgliedschaft in einer Strassengenossenschaft stellt eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung dar. Eine interessierte Grundeigentümerschaft hat sich zu einer Genossenschaft zusammenzuschliessen, soweit es für den Bau und Unterhalt von öffentlichen Strassen im Privateigentum erforderlich ist. Ein rechtskräftiger Verpflichtungsbeschluss tritt an die Stelle der Beitrittserklärung gemäss Art. 840 OR (Abs. 2). Gemäss Art. 841 Abs. 1 OR müssen bei der Gründung mindestens sieben Mitglieder beteiligt sein. Abs. 3 StrG kann so interpretiert werden, dass durch den Verpflichtungsbeschluss auch das im OR geforderte Mindestquorum nicht gilt.

4.7 **Finanzielles**

Art. 41 Gegenstand der Strassenbaukosten

Ein Strassenbauprojekt beginnt mit dessen Planung, die oftmals durch eine Konzept- oder Machbarkeitsstudie gestartet wird. Dabei werden unter Umständen anhand von Studien verschiedene Varianten evaluiert und eine Bestvariante bestimmt. Der Begriff der Planung ist also äusserst umfassend zu verstehen, so dass auch all deren Kosten als Teil der Strassenbaukosten zu qualifizieren sind. In einem nächsten Schritt wird die Strasse projektiert. Vom Konzept über die Vorstudie wird ein Bau- oder Ausführungsprojekt erarbeitet. Als Projektierungsgrundlagen sind teils auch Bodenuntersuchungen durchzuführen. Wird für den Strassenbau Land von angrenzenden Grundeigentümerschaften benötigt, muss dieses erworben werden. Die Kosten dafür gehören ebenfalls zu den Strassenbaukosten. Kann mit dem Bau begonnen werden, so fallen die eigentlichen Baukosten (Baumeisterarbeiten, Material, Transporte sowie Bauleitung und dergleichen) an. Dasselbe gilt für weitere notwendige Kosten, wie beispielsweise der Fährbetrieb während der Sanierung der Kehrsitenstrasse oder das zur Verfügung stellen von Parkplätzen, sofern eine ganze Strasse gesperrt wird. Ist die Strasse fertiggestellt, wird sie vermessen und mit Markierungen kenntlich gemacht. Grundsätzlich sind die Kantons- und Gemeindestrassen auszuparzellieren.

Art. 42 Tragung der Strassenbaukosten **1. Grundsatz**

Grundsätzlich trägt – wie dies bereits im aktuellen Strassengesetz gilt – die Strasseneigentümerschaft die Kosten für den Strassenbau im Sinne von Art. 21 (Neubau, Ausbau und wesentliche Änderung von Strassen). Bei Kantons- und Gemeindestrassen ist dies der Kanton beziehungsweise die Gemeinde. Bei öffentlichen Strassen im Privateigentum und bei Privatstrassen tragen die Strasseneigentümerschaft sowie die Anstösserinnen und Anstösser die Strassenbaukosten (Abs. 1).

Wie bisher ist zudem vorgesehen, dass sich Gemeinden an den Strassenbaukosten der Kantonsstrassen im Innerortsbereich (Abs. 2) und an den kantonalen Velowegen sowie den Velo- und Fussweganlagen ausserorts (Abs. 3) zu beteiligen haben.

Bisheriges Finanzierungsmodell

Nach dem geltenden StrG sind Erstellungs- und Ausbaukosten von Kantonsstrassen grundsätzlich vom Strasseneigentümer, das heisst vom Kanton zu tragen. Die Gemeinden haben sich jedoch im Innerortsbereich und bei kantonalen Radwegen an den Kosten zu beteiligen (vgl. Art. 75 Abs. 1 StrG). Die entsprechenden Abrechnungen erwiesen sich jeweils als komplex. Die Höhe der Beiträge hing dabei von der Ausgestaltung der Strasse ab (mit oder ohne Trottoir, einseitig oder beidseitig). Die Beitragssätze bewegten sich zwischen 20 und 30 % der Kosten für die Neuanlage oder den Ausbau (vgl. Art. 78 Abs. 1 StrG). Bei kantonalen Radwegen oder Radstreifen, die im Radwegkonzept des Kantons enthalten waren oder entlang von Kantonsstrassen angelegt wurden, mussten die Gemeinden für Anlagen auf ihrem Gemeindegebiet einen Anteil von 35 % der Strassenbaukosten entrichten (vgl. Art. 78 Abs. 2 StrG). Auch bei der Erstellung kantonalen Radwege auf öffentlichen Strassen privater Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Privatstrassen, die durch Dienstbarkeitsverträge begründet waren, mussten sich die Gemeinden mit 35 % an den Kosten beteiligen (vgl. Art. 75b StrG). Für kombinierte Trottoir- und Radweganlagen galt schliesslich noch eine weitere Spezialregelung, welche zu beachten war (vgl. Art. 75a StrG). Auch die Erstellung von Bushaltestellen im Innerortsbereich war Sache der Gemeinden (vgl. Art. 31 Abs. 2 ÖVG) und die Beleuchtung oblag den Gemeinden (Art. 58 StrG). Schliesslich fehlte für die Aufteilung der Planungskosten für Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit integralen Instandsetzungsprojekten zwischen Kanton und Gemeinde eine gesetzliche Grundlage. Praxisgemäss wurden diese Planungskosten bisher vom Kanton und den Gemeinden je zur Hälfte übernommen. Der höhere Ansatz für die Gemeinden rechtfertigte sich damit, dass diese mit der Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auch eigene Gestaltungsmöglichkeiten ihres Dorfzentrums umsetzen konnten, was über

eine reine Instandsetzung der bestehenden Kantonsstrasse hinausging. Diese komplexen Regelungen führten zu schwierigen Abgrenzungsproblemen und Berechnungen bei der Aufteilung der Kosten zwischen dem Kanton und der betreffenden Gemeinde für den Bau oder die Erweiterung von Kantonsstrassen und damit zusammenhängenden Bauwerken (inklusive Strassenbestandteile nach Art. 2 Abs. 3).

Neues Finanzierungsmodell

Um dieses teils unübersichtliche Abrechnungsschema mit den Gemeinden in Zukunft zu vereinfachen, werden folgende Anpassungen vorgenommen:

- der Kanton ist in Zukunft auch im Innerortsbereich für Trottoirs und Radweganlagen entlang von Kantonsstrassen sowie Bushaltestellen zuständig und hat diese zu finanzieren (davon ausgenommen bleiben die noch ausstehenden Sanierungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetzgebung; vgl. dazu die Übergangsbestimmung von Art. 91 Abs. 2). Somit müssen bei Instandsetzungsprojekten die Kosten für diese Anlagen nicht mehr ausgeschieden werden; die Gemeinden verbleiben jedoch auf deren Wunsch hin zuständig für die Beleuchtung;
- der Ansatz für die kommunalen Gemeindebeiträge an den Bau von Kantonsstrassen im Innerortsbereich sowie von kantonalen Radwegen wird auf pauschal 35 % festgelegt (vgl. Art. 42 Abs. 2 und 3), dies unabhängig davon, wie die Strassenanlage ausgestaltet ist (mit/ohne Radstreifen, Trottoirs etc.); die heutige Spezialregelung für kombinierte Rad- und Fussweganlagen wird aufgegeben;
- verlangen die Gemeinden eine Ausführung des Strassenbaus, die über den erforderlichen Standard hinausgeht (wie beispielsweise Pflästerungen, Baumalleen und dergleichen), dann hat sie diese Mehrkosten allein zu übernehmen (vgl. Art. 42 Abs. 2 Satz 2);
- wie dargelegt, werden die bisherigen Beiträge der Gemeinden für die Erstellung und den Ausbau der Kantonsstrassen innerorts und die kantonalen Radwege leicht erhöht (neu einheitlicher Beitragssatz von 35 %). Diese Erhöhung der Beiträge rechtfertigt sich aufgrund der Übernahme der Trottoirs, sowie der Bushaltestellen im Innerortsbereich durch den Kanton. Damit entstehen dem Kanton bei der Erstellung und dem Ausbau aber auch beim Strassenunterhalt dieser Anlagen Mehrkosten, die er mit diesem erhöhten Ansatz abdecken kann. Die neue Regelung wird die Abrechnung mit den Gemeinden vor allem bei den anstehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten wesentlich vereinfachen;
- mit der neuen Regelung soll – wie schweizweit üblich – eine entsprechende Vereinfachung angestrebt werden. Die Trottoirs entlang von Kantonsstrassen innerorts sind bisher Eigentum der Gemeinden, so dass die damit verbundenen Kosten (Erstellung, Sanierung, Unterhalt) bei diesen anfallen. Sachlich macht es aber Sinn, die Trottoirs entlang von Kantonsstrassen – wie analog bei Trottoirs entlang von Gemeindestrassen – ins Eigentum der Eigentümerschaft des Strassenkörpers (Kanton) zu überführen;
- nach wie vor haben die Gemeinden für Kantonsstrassen im Ausserortsbereich (ohne Radwege/Radstreifen) keine Kostenbeiträge zu leisten. Die Strassenbaukosten für diese Kantonsstrassen sind wie bisher vollumfänglich vom Kanton zu tragen.

Gestützt auf Art. 1 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) beginnt der Bereich «innerorts» beim Signal Nr. 4.27 «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder Signal Nr. 4.29 «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» und endet beim Signal Nr. 4.28 «Ortsende auf Hauptstrassen» oder Signal Nr. 4.30 «Ortsende auf Nebenstrassen». Der Bereich «ausserorts» beginnt beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» oder «Ortsende auf Nebenstrassen» und endet beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen». Die Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» und «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» werden aufgestellt, wo das locker überbaute Ortsgebiet beginnt; sie dürfen nicht nach dem Signal stehen, das die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts anzeigt Art. 50 Abs. 4 SSV).

Gestützt auf Art. 3 des kantonalen Einführungsgesetzes zur Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (Kantonales Strassenverkehrsgesetz, kSVG; NG 651.1) entscheidet der Regierungsrat über das Anbringen von Ortstafeln.

In den vergangenen Jahrzehnten sind die Standorte für Ortstafeln grossmehrheitlich unverändert geblieben. Demgegenüber hat die Siedlungsentwicklung zu einer örtlichen Ausdehnung des überbauten Gebietes geführt. Mithin steht fest, dass die Vorgaben nach der SSV für die Bezeichnung des Ortsbeginns beziehungsweise des Ortesendes teilweise nicht mehr mit den Verhältnissen vor Ort übereinstimmen. Insofern erweist es sich als angezeigt, im Kanton Nidwalden die massgebenden Standorte der Ortstafeln gegebenenfalls nach Massgabe von Art. 50 Abs. 4 SSV anzupassen und damit den Innerortsbereich neu festzulegen. Eine solche Anpassung wird – wie nach bisherigem Recht – Auswirkungen auf die Finanzierung von Kantonsstrassen haben.

Abs. 4 hält fest, dass die Gemeinwesen abweichende Vereinbarungen zu den vorgängig dargestellten Finanzierungsregeln treffen können.

Strassenbaukosten Gemeindestrassen und kommunale Radwege

Wie bisher finanzieren die Gemeinden die Gemeindestrassen (inkl. Trottoirs und Beleuchtung) sowie kommunale Radwege. Vorbehalten bleiben Beiträge Dritter oder andere Beiträge, wie beispielsweise Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm.

Strassenbaukosten öffentlicher Strassen im Privateigentum und Privatstrassen

Auch bei Privatstrassen haben die Strasseneigentümerschaft sowie die Anstösserinnen und Anstösser die Strassenbaukosten zu tragen.

Art. 43 2. Zufahrten, Kreuzungen, Einmündungen sowie Unter- oder Überquerungen

Gestützt auf Art. 21 Abs. 1 gilt als Strassenbau der Neubau, der Ausbau und die wesentliche Änderung von Strassen. Diese bewilligt der Regierungsrat, sofern der Strassenbau im Zusammenhang mit dem Bau von Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen steht (vgl. Art. 36 Abs. 1 Ziff. 1).

Damit einher geht die Erkenntnis, dass eine bauliche Umgestaltung, wie sie Art. 41, Abs. 1 zu Grunde liegt und insbesondere die Erstellung, Änderung oder Verlegung von Kreuzungen, Zufahrten, Einmündungen, Unter- oder Überquerungen und dergleichen umfasst, nicht Teil des Strassenbaus im Sinne von Art. 21 Abs. 1 ist. Damit wäre systematisch korrekt die bauliche Umgestaltung nicht in die Vorschriften über den Strassenbau nach den Art. 21 ff. zu integrieren. Dennoch wird aus inhaltlicher Sicht die bauliche Umgestaltung als Strassenbau im weiteren Sinne in den Art. 21 ff. eingefügt.

Macht es die Entwicklung des Verkehrs notwendig, eine bestehende Strassenkreuzung baulich umzugestalten (dies beispielsweise mit einem Kreisell anstelle einer T-Kreuzung oder einer neuen Einmündung), haben sich die Verursacherinnen und Verursacher entsprechend dem daraus resultierenden Nutzen finanziell an den Strassenbaukosten zu beteiligen (Abs. 1).

Ist von einer baulichen Umgestaltung unter anderem eine öffentliche Strasse im Privateigentum betroffen, kann das betroffene Gemeinwesen (der Kanton bei der Einfahrt in eine Kantonsstrasse beziehungsweise die Gemeinde bei der Einfahrt in eine Gemeindestrasse) einen Kostenanteil übernehmen, sofern sich aus der Umgestaltung eine verkehrliche Verbesserung ergibt, die in der Regel im öffentlichen Interesse liegt. Sind mehrere Gemeinwesen beteiligt, braucht es zusätzlich eine Bestimmung, wie das öffentliche Interesse bzw. die dem öffentlichen Interessen zurechenbaren Kosten auf die betroffenen Gemeinwesen zu verteilen ist (zurechenbares Verkehrsaufkommen).

Art. 44 3. Kostenbeteiligung an Verkehrsanlagen

Gemäss Art. 73 Abs. 1 PBG haben die Gemeinden Bauzonen zeit- und nutzungsgemäss zu erschliessen. Gestützt auf Art. 76 Abs. 2 PBG erhebt die Gemeinde von der

Grundeigentümerschaft Beiträge im Verhältnis zu dem aus der Erschliessung erwachsenden Vorteil. Teilweise muss für eine Erschliessung auch das übergeordnete Strassennetz, wie die Kantonsstrasse oder die Einmündung in die Kantonsstrasse, angepasst werden. Es wird deshalb eine Grundlage geschaffen, Betriebe mit erheblichem Verkehrsaufkommen zu verpflichten, sich an diesen Kosten zu beteiligen.

Art. 45 Streitigkeiten über die Kostenaufteilung oder Kostenbeteiligung

Wenn Kanton und Gemeinde zusammen ein Projekt angehen und erst recht, wenn auch noch Private in das Strassenbauprojekt eingebunden sind oder dieses verursachen und mindestens einen Kostenanteil zu tragen haben, ist eine Aufteilung der Kosten oftmals anspruchsvoll.

Der Kanton orientiert sich bei seinem Strassenprogramm innerorts an standardisierten Normen, für die er finanziell aufzukommen und die Gemeinde einen Anteil von 35 % (als gebundene Ausgabe) zu bezahlen hat. Wird auf Verlangen der Gemeinden jedoch eine Ausführung beschlossen, die über den erforderlichen Standard hinausgeht (wie beispielsweise im Zusammenhang mit Flüsterbelägen oder dergleichen), gehen die daraus resultierenden Mehrkosten ausschliesslich zu Lasten der Gemeinde und müssen von dieser separat beschlossen werden (keine gebundene Ausgabe).

Eine Situation mit mehreren Beteiligten liegt zum anderen auch vor, wenn mehrere involvierte Beteiligte gemeinsam eine bauliche Umgestaltung vornehmen (vgl. Kreisel Buochs-Mühlematt oder Stansstad-Schürmatt). Bei beiden Kreiselprojekten waren der Kanton, die Gemeinde und Private am Strassenbauprojekt beteiligt. In der Regel werden die involvierten Parteien versuchen, eine Vereinbarung über den Kostenteiler zu finden. Als Kriterium steht gegenüber Privaten der Nutzen des Projekts beziehungsweise das öffentliche Interesse am Projekt im Vordergrund. Für den Privaten kann der Nutzen in einer verbesserten Erschliessungsfunktion oder sogar dessen erstmalige Erschliessung und das öffentliche Interesse in einer sicheren Verkehrsführung begründet sein. Weder der Nutzen für die private Grundeigentümerschaft noch das öffentliche Interessen lassen sich jedoch genau bestimmen. Für die Kostenaufteilung aufgrund des öffentlichen Interesses ist auf das den Gemeinwesen zurechenbare Verkehrsaufkommen abzustellen.

Ist die Verteilung der Kosten im Zusammenhang mit Mehrkosten nach Art. 42 Abs. 2 strittig, erfolgt nach dem Vorliegen der Schlussabrechnung durch den Regierungsrat oder den Gemeinderat eine (anfechtbare) Verfügung über den Kostenteiler. Zuvor ist den Beteiligten im Rahmen des rechtlichen Gehörs die Möglichkeit zu geben, zur Schlussrechnung und zum Vorschlag eines Kostenteilers Stellung zu nehmen. Analoges gilt für Streitigkeiten, die sich aus Art. 44 ergeben.

Art. 46 Finanzkompetenz 1. für kantonale Projekte

Gestützt auf Art. 65 Abs. 2 Ziff. 9 KV ist der Regierungsrat namentlich befugt und beauftragt, unter Vorbehalt weitergehender ihm durch die Gesetzgebung oder durch Beschluss des Landrates übertragenen Vollmachten frei bestimmbare einmalige Ausgaben bis 200'000 Franken zu beschliessen. Art. 41 Ziff. 1 StrG sieht seit seinem Inkrafttreten am 1. Oktober 2013 für den Regierungsrat bei der Planung und beim Bau neuer und dem Ausbau bestehender Kantonsstrassen eine Ausgabenkompetenz von Fr. 400'000.- vor.

Aufgrund der Kostenentwicklung im Bauwesen in den vergangenen Jahren und der gestiegenen Komplexität der Projekte sind Strassenbauprojekte je länger, je kostenintensiver. Die zunehmende Komplexität ergibt sich nicht zuletzt im Zusammenhang mit Entwässerungssystemen, umfangreichen Kunstbauten (Stützmauern, Durchlässe und dergleichen) oder dem Steinschlagschutz. Weiter gilt es auch die Bauteuerung zu berücksichtigen. Gemäss dem Schweizerischen Baupreisindex stiegen die Kosten im Baugewerbe in der Zentralschweiz generell zwischen 1998 und 2023 um 40% an. Im Tiefbau betrug die Steigerung in diesem Zeitraum gar 48% und beim Neubau von Strassen gar 49.5%.

Damit einher geht die Erkenntnis, dass die Finanzkompetenz des Regierungsrates im kantonalen Recht, welche letztmals 2013 angepasst worden ist, erneut erhöht werden muss. Denn unter Beachtung dieser Grenze können durch den Regierungsrat praktisch keine neuen Strassenprojekte mehr ohne entsprechendes umfangreiches Verfahren (Landratsbeschluss) umgesetzt werden. Daher wird eine Erhöhung der Finanzkompetenz auf Fr. 800'000.- vorgesehen. Auch damit kann der Regierungsrat - vergleicht man mit bisherigen Strassenausbauten (Kreisel Büren 4.3 Millionen Franken; Kreisel Schürmatt Stansstad 3.5 Millionen) - nur untergeordnete Projekte in eigener Kompetenz beschliessen.

Art. 47 2. für kommunale Projekte

Art. 42 StrG bestimmt, dass sich die Beschlussfassung für den Bau neuer und den Ausbau bestehender Gemeindestrassen grundsätzlich nach der Gemeindeordnung richtet. Kantonalrechtlich besteht für diese Beschlüsse gegenwärtig eine Finanzkompetenz zu Gunsten des Gemeinderates von CHF 50'000.-. Vorbehalten bleibt dessen weitergehende Finanzkompetenz nach der Gemeindeordnung.

Die Finanzkompetenz für die Planung und den Bau von Gemeindestrassen und kommunalen Velowegen soll sich ausschliesslich nach dem kommunalen Recht richten. Dies bedeutet, dass von Kantonsrechts wegen für den Bau von Strassenbauprojekten im kantonalen Recht keine kommunale Finanzkompetenz festgelegt wird. Stattdessen ist es allein Sache der Gemeinde, entweder die allgemeinen Finanzkompetenzen auch für Strassenbauprojekte gelten zu lassen. Oder aber es sind in der Gemeindeordnung ausdrücklich weiterreichende Finanzkompetenzen für Strassenbauprojekte vorgesehen.

5. Strassenunterhalt

Art. 48 Grundsatz, Priorisierung, Vornahme

Der Unterhalt von Strassen hat vor allem die sichere und verkehrsgerechte Strassenbenützung zum Ziel. Dabei geben zeitliche (Dauer von Sperrungen, Belagssanierung nach ca. 20 Jahren), technische (beispielsweise Kreisel mit Beton- statt wie bisher Asphaltbelag) und wirtschaftliche (verfügbare Mittel, Finanzplan) Kriterien den Rahmen vor (Abs. 1).

Ist der Unterhalt unter den betroffenen Strassen zu priorisieren, so spielen die Funktion (Erschliessung, Hauptverkehrsachse und dergleichen) und die Verkehrsbedeutung (Verkehrsaufkommen) die massgebende Rolle (Abs. 2).

Der Winterdienst ermöglicht die Benutzung der öffentlichen Strassen unter winterlichen Verhältnissen. Er umfasst die Glatteisbekämpfung und die Schneeräumung. Der Winterdienst stellt sicher, dass die öffentlichen Strassen im Winter entsprechend der Funktion und der Verkehrsbedeutung nach Möglichkeit befahrbar sind. Es liegt in der Kompetenz der Strasseneigentümerschaft zu bestimmen, welche Strassen zu welchem Zeitpunkt und wie geräumt sein müssen. Details dazu sind im StrG oder StrV nicht geregelt. Auf eine Schwarzräumung besteht kein Anspruch.

Der Strassenunterhalt hat die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren und ist nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszuführen (Abs. 3).

Art. 49 Inhalt

Mit dem Unterhalt der Strasse und zugehöriger Anlagen wird die Betriebssicherheit der Strasse über die vorgesehene Nutzungsdauer hinweg sichergestellt. Dabei wird zwischen dem betrieblichen Unterhalt einerseits und dem baulichen Unterhalt sowie Erneuerungen andererseits unterschieden. Der bauliche Unterhalt umfasst Massnahmen, welche ohne Erweiterung des Strassenkörpers oder der Anpassung an die gesetzlichen und normativen Vorgaben vorgenommen werden können (wie beispielsweise Deckbelagssanierungen). Dazu zählen auch

Massnahmen zur Anpassung an den zeitgemässen Komfort oder an den gebräuchlichen Stand der Technik (wie beispielsweise Anpassung von Rädern wegen breiterer Fahrzeuge). Der betriebliche Unterhalt beinhaltet die Reinigung und Flickarbeiten im bestehenden Strassenraum in geringem Ausmass. Strassensignalisationen, Leitelemente, Leitplanken etc. wie auch die Beleuchtung gehören ebenfalls zum betrieblichen Unterhalt der Strassen. Der Regierungsrat führt den Inhalt in §7 der nStrV aus.

Auf Wunsch der Gemeinden verbleiben sie für die Beleuchtung entlang der Kantonsstrassen innerorts zuständig (vgl. Art. 42 Abs. 2 letzter Satz nStrG).

Art. 50 Zuständigkeit

Mit dieser Vorschrift wird festgelegt, wer für den betrieblichen und baulichen Unterhalt von Strassen im Sinne von Art. 49 nStrG zu sorgen hat. Dies ist für Kantonstrassen der Kanton (beziehungsweise ein von diesem beauftragtes Unternehmen oder Gemeindewerkhof) und bei den Gemeindestrassen die Gemeinden mit ihren Werkdiensten oder beauftragte Unternehmen; und zwar sowohl für baulichen wie betrieblichen Unterhalt (Abs. 1 und 2).

Bei öffentlichen Strassen im Privateigentum bestehen bei den Gemeinden bis jetzt sehr unterschiedliche Regelungen namentlich beim betrieblichen Unterhalt. Es gibt Gemeinden, bei denen der betriebliche Unterhalt vollständig von der Gemeinde besorgt wird; in anderen Gemeinden obliegt dieser ausschliesslich den Strasseneigentümerschaft. Die Gemeinden sollen ihre bisherigen Regelungen weitgehend übernehmen können. Als Grundsatz gilt, dass die Gemeinden für den betrieblichen Unterhalt zuständig sind. Sie können diesen aber in ihren Strassenreglementen ganz oder teilweise den Strasseneigentümern übertragen (Abs. 3). So bleibt sichergestellt, dass die Zuständigkeiten für den betrieblichen Unterhalt von öffentlichen Strassen im Privateigentum lückenlos geregelt sind. Für den baulichen Unterhalt bleibt in jedem Fall die Eigentümerschaft zuständig; sie kann jedoch gestützt auf die kommunalen Strassenreglemente Beiträge geltend machen (vgl. Art. 51 Abs. 2).

Bei Privatstrassen ist ausschliesslich die Strasseneigentümerschaft für den betrieblichen und den baulichen Unterhalt sowie Erneuerungen verantwortlich (Abs. 4). Es werden an diese Strasseneigentümerschaften auch keine finanziellen Beiträge durch die Gemeinde ausgerichtet.

Art. 51 Finanzielles

Der betriebliche und bauliche Unterhalt sowie Erneuerungen von Strassen gehen vorbehältlich von Beiträgen der Gemeinden an öffentliche Strassen im Privateigentum gestützt auf die kommunalen Strassenreglemente zu Lasten der Strasseneigentümerschaft. Vorbehalten bleiben ebenfalls privatrechtliche vertragliche Regelungen mit Dienstbarkeitsberechtigten.

Können sich Privateigentümer einer öffentlichen Strasse im Privateigentum über den baulichen Unterhalt und die Erneuerung ihrer Strasse nicht einigen, so kann die Gemeinde den Unterhalt übernehmen und die Kosten dafür nach dem Perimeterverfahren auf die Anstösserinnen und Anstösser verteilen (Abs. 3). Die anfallenden Kosten können mit Beiträgen der Gemeinden an die öffentlichen Privatstrassen verrechnet werden

6. Kommunale Strassenvorschriften

Art. 52 Strassenreglement

Die Gemeinden erlassen nach Massgabe dieses Gesetzes in einem Strassenreglement Vorschriften über die Gemeindestrassen, öffentlichen Strassen im Privateigentum und Privatstrassen (Abs. 1).

Öffentliche Strassen im Privateigentum sollen damit aufgrund ihrer Funktion als Teil des öffentlichen, kommunalen Strassennetzes Gemeindebeiträge erhalten, sofern ein hinreichendes

öffentliches Interesse besteht. Ein Beitrag soll dabei vorgesehen werden, sobald das öffentliche Interesse als mässig eingestuft wird.

Abs. 2 schafft die Grundlage, dass die Gemeinden in ihren Reglementen Bestimmungen für die Ausrichtung von Beiträgen an den betrieblichen Unterhalt und die Erneuerung öffentlicher Strassen im Privateigentum oder Gebühren für den gesteigerten Gemeingebrauch oder die Sondernutzung von Gemeindestrassen erlassen können. Der Regierungsrat bestimmt in einer Verordnung die Kriterien für die Beitragsfestlegung; dabei sollen drei beitragsberechtigte Kategorien mit einem mässigen, erheblichen oder grossen öffentlichen Interesse geschaffen werden (§ 8 nStrV). Damit wird sichergestellt, dass die Strasseneigentümerschaften von öffentlichen Strassen im Privateigentum in den jeweiligen Gemeinden nach vergleichbaren Kriterien Beiträge an den Betrieb und Unterhalt ihrer Strasse erhalten.

Hier ein Beispiel eines Strassenreglements.

| Klasse | Umfang des öffentlichen Interesses an einer öffentlichen Privatstrasse | Beitrag an Unterhalt |
|--------|--|----------------------|
| 0 | gering | 0 % |
| I | mässig | 10 % |
| II | erheblich | 25 % |
| III | gross | 40 % |

Wie der Kanton für den gesteigerten Gemeingebrauch oder die Sondernutzung von Kantonsstrassen können auch die Gemeinden für ihre Gemeindestrassen Gebühren erheben (Abs. 2 Ziff. 2). Im Zusammenhang mit der Gebührenerhebung für die Benutzung von Gemeindestrassen kommt den Gemeinden weitgehende Autonomie zu.

Art. 53 Strassenverzeichnis

1. Inhalt

Das Strassenverzeichnis weist die Strassen den Strassenkategorien gemäss Art. 11 – 14 zu. Darin sind die National- und Kantonsstrassen nur deklaratorisch aufzuführen (Abs. 1).

Die Vornahme der Kategorisierung in öffentliche Strassen im Privateigentum und andere Strassen ist oftmals nicht einfach zu vollziehen. Diesem Zustand wird insofern begegnet, indem die Strassen den einzelnen Strassenarten nach einheitlichen Kriterien zugewiesen werden. Werden gestützt darauf Beiträge an die Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer ausgerichtet, bezweckt das Strassenverzeichnis Rechtssicherheit und Gleichbehandlung.

Der Inhalt des Strassenverzeichnisses wird vom Regierungsrat in einer Verordnung festgelegt (Abs. 2).

Art. 54 2. Verfahren

Das Strassenverzeichnis wird mit allen Strassenarten während 20 Tagen vom Gemeinderat öffentlich aufgelegt (Abs. 1). National- und Kantonsstrassen sind darin nur deklaratorisch aufgeführt. Auch Gemeindestrasse sind darin enthalten. Gegen die Ausscheidung dieser Kategorie dürften sich in der Regel aufgrund der Gegebenheiten keine Zuordnungsprobleme ergeben. Das Hauptinteresse gilt der Zuweisung von Privatstrassen zu öffentlichen Strassen im Privateigentum oder reinen Privatstrassen (Abs.1).

Das Strassenverzeichnisses wird während der Auflagefrist unter Hinweis auf die Einwendungsmöglichkeit veröffentlicht (Abs. 2).

Einwendungen gegen das Strassenverzeichnis können von Berechtigten innerhalb der Auflagefrist beim Gemeinderat schriftlich, begründet und mit Anträgen versehen eingereicht werden. Es ist davon auszugehen, dass vor allem Anträge gestellt werden, die um eine Zuordnung von Privatstrassen zu öffentlichen Strassen im Privateigentum ersuchen, um in den Genuss von kommunalen Beiträgen zu kommen (Abs. 3).

Der Gemeinderat entscheidet gleichzeitig über das aufgelegte Strassenverzeichnis und die nicht gütlich erledigten Einwendungen (Abs. 4). Hat der Gemeinderat über das Strassenverzeichnis entschieden, bedarf es der Genehmigung des Regierungsrates (Abs. 5). Liegt diese vor, erlangt das Strassenverzeichnis Rechtskraft. Damit bildet es die verbindliche Grundlage für die Ausrichtung von Beiträgen an die Strasseneigentümerschaften von öffentlichen Strassen im Privateigentum. Gegen das Strassenverzeichnis kann Beschwerde erhoben werden. Das Beschwerdeverfahren wird mit dem Genehmigungsverfahren koordiniert.

Art. 55 3. Wirkung

Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat haben die Gemeinden eine einheitliche und rechtsgleiche Grundlage für die Ausrichtung von Beiträgen an den betrieblichen Unterhalt und die Erneuerung von öffentlichen Strassen im Privateigentum (Abs.1). Die Genehmigung durch den Regierungsrat stellt sicher, dass die öffentlichen Strassen im Privateigentum nach einheitlichen Kriterien bestimmt werden.

7. Strassenbenutzung

Art. 56 Gemeingebrauch

Öffentliche Strassen dürfen grundsätzlich unentgeltlich und ohne besondere Erlaubnis von allen benutzt werden (Abs. 1). Dabei handelt es sich um den Gemeingebrauch.

Der Gemeingebrauch an öffentlichen Strassen kann im öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden. Kriterien dafür sind im Abs. 2 aufgeführt. Insbesondere sind dies die Verkehrssicherheit (wie beispielsweise Steinschlag, Strassenschäden), die Bedürfnisse des ÖV (wie beispielsweise Pfortneranlagen), Bau- und Unterhaltsarbeiten, die Durchführung von Veranstaltungen (wie beispielsweise Alpabzug, Fasnacht, Warenmarkt), der Schutz von Wohngebieten (wie beispielsweise Lärmschutz, Sicherheit von Kindern), der Natur- und Umweltschutz (wie beispielsweise Laichsaison der Amphibien), der Schutz der Strassenanlagen (wie beispielsweise Gewichtsbeschränkungen auf Brücken und Viadukten) oder die Bedürfnisse der Landwirtschaft (wie beispielsweise Einfahrten, Überbreiten der Fahrzeuge).

Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine immerwährende Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs (Abs. 3). Sperrungen oder Umleitungen können durch die zuständigen Organe jederzeit vorgenommen werden. Wenn beispielsweise im Rahmen eines Marktes oder Festes die öffentliche Strasse gesperrt oder nur beschränkt befahrbar ist, erwächst daraus kein Anspruch auf Ersatz oder Entschädigung.

Art. 57 Gesteigerter Gemeingebrauch

Ein gesteigerter Gemeingebrauch liegt vor, wenn eine öffentliche Strasse nicht mehr bestimmungsgemäss genutzt werden kann und die Benutzer wesentlich eingeschränkt sind (Abs. 1).

Wann ein gesteigerter Gemeingebrauch vorliegt, ist durch die Strassenverwaltungsinstanz festzulegen. Es dürfen insbesondere keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen dagegensprechen. Liegt ein gesteigerter Gemeingebrauch vor, so hat die Strassenverwaltungsinstanz eine Bewilligung zu erteilen (Abs. 2).

Der gesteigerte Gemeingebrauch ist im Allgemeinen auf einen absehbaren kürzeren Zeitraum beschränkt. Bei öffentlichen Strassen im Privateigentum bedarf es zusätzlich der Zustimmung der Strasseneigentümerschaft (Abs. 3).

Die Bewilligung ist zu befristen und kann mit Auflagen und Bedingungen (wie beispielsweise die Reinigung der Strasse nach einer Veranstaltung, Verkehrsdienst) versehen werden (Abs. 4).

Die Bewilligung kann unter gewissen Voraussetzungen ohne Anspruch auf Entschädigung geändert oder entzogen werden (Abs. 5). Dies ist möglich, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind (wie beispielsweise Änderung des Zwecks der Veranstaltung) oder wenn während einer Veranstaltung Vorschriften, Bedingungen oder Auflagen nicht eingehalten werden.

Art. 58 Sondernutzung

Wird eine öffentliche Strasse nicht bestimmungsgemäss genutzt (wie beispielsweise Installationsflächen für Baustellen, temporärer Lagerplatz, Umschlagplätze) und die berechtigte Person nutzt eine Strasse ausschliesslich für ihre Zwecke, liegt eine Sondernutzung vor (Abs. 1).

In solchen Fällen hat die Strassenverwaltungsinstanz für die Sondernutzung eine Konzession zu erteilen (Abs. 2). Konzessionen sind zeitlich auf eine längere Dauer angelegt. Voraussetzung dafür ist, dass der Erteilung nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Bei öffentlichen Strassen im Privateigentum ist für die Konzessionserteilung die Zustimmung der Strasseneigentümerschaft nötig (Abs. 3).

Auch die Konzession für die Sondernutzung ist zeitlich zu befristen und kann mit Auflagen und Bedingungen versehen werden (Abs. 4).

Die Bewilligung kann jederzeit widerrufen werden, wenn dies das öffentliche Interesse erfordert. Wird die Sondernutzung widerrufen, ist dies in der Regel entschädigungspflichtig. Kann keine Einigung bezüglich der Höhe der Entschädigung erzielt werden, kommen die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes zur Anwendung.

Art. 59 Gemeinsame Bestimmungen zum gesteigerten Gemeingebrauch und zur Sondernutzung 1. Gesuch

Wer ein Strassenstück zum gesteigerten Gemeingebrauch oder zur Sondernutzung nutzen will, hat bei der Strassenverwaltungsinstanz ein Gesuch einzureichen (Abs. 2). Darin sind Art und Nutzungsumfang aufzuführen (Abs. 1). Der Regierungsrat legt in der Verordnung fest, welche erforderlichen Unterlagen dem Gesuch für den gesteigerten Gemeingebrauch oder dem Sondergebrauch beizulegen sind (Abs. 3).

Art. 60 2. Bauten und Anlagen

Bewilligte und konzessionierte Bauten und Anlagen auf öffentlichen Strassen sind im Eigentum der Berechtigten. Diese sind verpflichtet die Unterlagen zu unterhalten, alle Mehrkosten zu tragen, welche wegen der Anlagen entstehen und allfällige Verlegungskosten der Anlagen infolge Strassenbaues oder -unterhalt zu tragen (Abs. 1).

Art. 61 3. Sicherheitsleistungen, Vorschüsse

Um die Gebühren für die Bewilligung oder Konzession vor deren Erteilung sicherzustellen, können von den Berechtigten Sicherheiten oder Vorschüsse eingefordert werden.

Art. 62 Konzessionsgebühren 1. Grundsatz

Die Konzessionsgebühren bestehen jeweils aus einer einmaligen Gebühr für die Erteilung der Konzession und einer jährlich wiederkehrenden Konzessionsgebühr (Abs. 1).

Abs. 2 legt die Gebührensprende für die langfristige Benützung von kantonalen Strassen, Plätzen und Wegen sowie deren Untergrund (Konzession) fest. Dabei wird zwischen der einmaligen Konzessionsgebühr und den wiederkehrenden Konzessionsgebühren (in der Regel jährlich) unterschieden.

Für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (zB. Fahrbahnhaltestellen, Wendeplätze) werden keine Gebühren erhoben.

Art. 63 2. Kriterien

Der Rahmen für die Konzessionsgebühren orientiert sich insbesondere an der Bedeutung der Strassennutzung (Haupt- oder Erschliessungsstrasse), die Art der Nutzung, die Intensität (wie stark ist die Einschränkung in der Nutzung der Strasse) der Umfang und die Dauer der Nutzung bzw. Beeinträchtigung und der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Berechtigten (Unternehmen, Privatperson, Landwirt).

Hier ein paar Beispiele für Sondernutzungen, welche die Bedeutung der Kriterien aufzeigen:

- Grabarbeiten in der Strasse zur Sanierung oder Ergänzung des Leitungsnetzes (Graben-aufbruch);
- Unterstossung der Strasse (Gebühr für Beanspruchung von öffentlichem Grund);
- Anker in Strassenparzelle.

Art. 64 3. Herabsetzung, Erlass

Im Einzelfall können Konzessionsgebühren erlassen oder reduziert werden (Abs. 1). Dies ist möglich, wenn die Nutzungsdauer oder -intensität gering ist, den Berechtigten nur unwesentliche wirtschaftliche Vorteile erwachsen (der Aufwand des Berechtigten im Zusammenhang mit der Sondernutzung ist grösser als der effektive Nutzen), gemeinnützige Zwecke damit verfolgt werden oder für Nutzungen, welche im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen (wie beispielsweise Holzschlag oder -lagerung, Installationsplatz für Naturgefahrenbaustelle).

Art. 65 Bewilligungspflicht für Kreuzungen, Knoten, Einmündungen und Zufahrten sowie Unter- oder Überquerungen

Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit der Nutzung von öffentlichen Strassen. Werden diese aufgrund von Zufahrten, Einmündungen, Kreuzungen, Unter- oder Überquerung baulich oder auch nur faktisch tangiert, untersteht dies der Bewilligungspflicht (Abs. 1). Betrifft dies eine Kantonsstrasse ist die Baudirektion für das Bewilligungsverfahren zuständig, bei allen übrigen öffentlichen Strassen der Gemeinderat. Letzteres bedeutet, dass bei der Zufahrt einer Privatstrasse in eine andere Privatstrasse kein strassenbaurechtliches Bewilligungsverfahren erforderlich ist. Bei Veränderungen der Strassen im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens PBG werden Sonderbewilligungen für Strassenbauten dort koordiniert. Die Bewilligung wird durch die Strassenverwaltungsinstanz erteilt (Abs. 2).

Art. 66 Leitungen

Leitungen zur Versorgung und Entsorgung, die sich ausserhalb des Grundstücks befinden, dem sie dienen, gehören, wo es nicht anders geordnet ist, der Eigentümerschaft des Werks und zum Werk, von dem sie ausgehen oder dem sie zugeführt werden (Art. 676 Abs. 1 ZGB).

Grundsätzlich ist die Eigentümerschaft des Bodens, mit dem ein Objekt wie Leitungen verbunden sind, zufolge Akzession grundsätzlich deren Eigentümer. In Durchbrechung des Akzessionsprinzips kann durch ein Baurecht Sondereigentum an Leitungen begründet werden. Dieses lässt sich aufgrund einer Durchleitungsdienstbarkeit oder mittels einer Sondernutzungskonzession begründen (vgl. Thomas Geiser / Stephan Wolf, Basler Kommentar zum Zivilgesetzbuch II, 7. Auflage, Basel 2023, N1 zu Art. 676).

Leitungen sind Zugehör des Werkes, von dem sie ausgehen. Damit wird jedoch allein das Eigentumsverhältnis geregelt. In Abs. 2 und Abs. 3 von Art. 676 ZGB werden die Entstehungsmodalitäten von Leitungsdienstbarkeiten geregelt. Das Privatrecht beantwortet damit die Frage, wer Eigentümer einer Leitung ist und welche Vorkehren zu treffen sind, um eine Leitung in fremdem Grund und Boden platzieren zu dürfen. Es ist somit dem öffentlichen Recht vorbehalten, die Kostenfolge zu regeln, wenn im Rahmen eines Strassenbauprojektes Leitungen betroffen sind, weil diese verlegt werden müssen. Grundsätzlich gehen die Kosten für solche Verlegungsarbeiten nicht zu Lasten des Strassenbaus. Die Eigentümerschaft der Leitungen

(Werk) hat aufgrund dieser Konstellation allein das Recht, diese im Grund und Boden der Strasseneigentümerschaft einzubauen. Ergibt sich nun, dass eine Änderung der Strassenanlage inklusive Verlegung von Leitungen ansteht, so gehen die Kosten im Zusammenhang mit der Anpassung der Leitungen zu Lasten der Eigentümerschaft der Leitungen (Abs. 2). Ergibt sich indes, dass stattdessen die Änderung der Strassenanlage auf die Leitungen Rücksicht nimmt und werden damit Mehrkosten beim Bau der Strasse verursacht, so trägt die Eigentümerschaft der Leitungen diese Mehrkosten (Abs. 3). Vorbehalten bleiben anderweitige Vereinbarungen (Abs. 4).

In Abs. 1 ist festgelegt, dass Leitungen möglichst ausserhalb von Strassen zu verlegen sind. Dieser Grundsatz gilt für alle Leitungen. Es sind dies namentlich private Leitungen für Wasser und Abwasser, Strom- bzw. Datenleitungen (z.B. Swisscom) oder Gas- bzw. Wärmeleitungen.

Art. 67 Parkieren auf öffentlichem Grund

1. zeitlich beschränktes Parkieren

Diese beiden Bestimmungen befassen sich mit dem Parkieren auf öffentlichem Grund. Als öffentlicher Grund im Sinne dieser Bestimmungen gilt nicht nur das Parkieren auf Parkplätzen im Eigentum des Kantons oder der Gemeinden. Zusätzlich zu den kantons- und gemeindeeigenen Parkplätzen können auch Private ihre Parkplätze dem Kanton oder den Gemeinden für die öffentliche Parkierung und Bewirtschaftung übergeben, so dass sie analog zu den kantons- oder gemeindeeigenen Parkplätzen öffentlich genutzt werden können. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Parkplätze und deren Bewirtschaftung im öffentlichen Interesse sind. Die Bedingungen dieser Nutzungsübertragung werden zwischen Kanton oder der Gemeinde einerseits und den Privaten andererseits in einer Vereinbarung geregelt. Es ist zudem ein entsprechendes Dauerparkierreglement dafür zu erstellen.

Das zeitlich beschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund richtet sich nach dem kantonalen Strassenverkehrsgesetz. Das Dauerparkieren hingegen als Spezialfall der Sondernutzung auf öffentlichen Strassen wird im vorliegenden Strassengesetz geregelt. Dies, weil die entsprechenden Parkplätze von der Öffentlichkeit (gegen die Bezahlung der entsprechenden Gebühr) nicht mehr für ein zeitlich beschränktes Parkieren genutzt werden können. Das Dauerparkieren ist deshalb separat im Strassengesetz und nicht im Strassenverkehrsrecht zu regeln. In begründeten Fällen können einzelne Parkplätze in der Regel für mindestens einen Monat als Dauerparkieren gegen eine Gebühr zur Verfügung gestellt werden. Die gesetzliche Grundlage für die Erhebung einer Gebühr für das regelmässige oder dauernde Parkieren auf öffentlichem Grund war vormals in Art. 65 Abs. 3 StrG gegeben und ist neu in Art. 68 enthalten. Demnach soll die Abgabe angemessen sein. Dabei ist somit wiederum das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip zu beachten, wobei selbstverständlich auch die Rechtsgleichheit nicht verletzt werden darf.

Art. 68 2. Dauerparkieren

Was das Dauerparkieren betrifft, hat der Kanton in seinem Reglement betreffend das Parkieren von Motorfahrzeugen auf kantonseigenen oder vom Kanton gemieteten Liegenschaften (Parkplatzreglement, NG 651.112) teilweise Gebrauch gemacht (vgl. dessen § 8).

Daneben existiert auch noch der Sondergebrauch, bei dem die Parkierungsfläche nicht zum Parkieren von Fahrzeugen, sondern zu anderen Zwecken (z.B. das Abstellen eines Baukrans oder das Lagern von Material oder aber die Benutzung von Strassen und Parkplatzflächen für Märkte, Ausstellungen oder dergleichen) genutzt wird. Dieser Sachverhalt wird – je nach Intensität und Umfang der Nutzung – in den Vorschriften der Art. 56 ff. über den gesteigerten Gemeingebrauch oder die Sondernutzung geregelt.

Art. 69 Beschädigung und Verunreinigung von Strassen

Abs. 1 nimmt die Strassenbenützendenden insofern in die Pflicht, als Strassen nicht beschädigt, übermässig abgenutzt und verunreinigt werden dürfen. Diese Bestimmung bildet die

Grundlage für Sanktionen. Werden Strassen beschädigt, übermässig abgenutzt oder verschmutzt, so sind diese von den Verursacherinnen und Verursachern wieder in Stand zu stellen (vgl. Abs. 2). Kommen die Verursacherinnen und Verursacher dieser Verpflichtung nicht nach, kann die Strassenverwaltungsinstanz die Verunreinigung ohne Voranzeige auf Kosten der Verursacherinnen oder Verursacher beseitigen oder bei Bedarf durch Dritte (Unternehmung) beseitigen lassen (Abs. 3).

Art. 70 Verkehrsunterbrechungen

Auf öffentlichen Strassen ergeben sich Verkehrsunterbrechungen aufgrund von Naturereignissen, Bau- oder Unterhaltsarbeiten, Veranstaltungen oder ähnlicher Gründe. In diesen Fällen darf der Verkehr auf andere Strassen umgeleitet werden (Abs. 1). So kann beispielsweise bei einem Unterbruch der Strasse, wie durch ein Unwetter, der Verkehr auf eine Neben- beziehungsweise Privatstrasse umgeleitet werden. Von Verkehrsunterbrechungen betroffene Verkehrsteilnehmende sowie Anstösserinnen und Anstösser haben wie bereits heute keinen Anspruch auf Entschädigung für die damit verbundenen Umtriebe. So haben beispielsweise Verkehrsteilnehmende, welche durch Verkehrsunterbrechungen und allfälligen Umleitungen eine längere Fahrzeit haben oder einer Gewichtbeschränkung unterliegen, keinen Entschädigungsanspruch (Abs. 2). Das Gleiche gilt für Anstösserinnen und Anstösser, deren Erreichbarkeit durch Verkehrsunterbrechungen erschwert oder temporär unterbrochen ist. Insbesondere haben auch Besitzerinnen und Besitzer von Ladenlokalen an öffentlichen Strassen keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn die Zufahrt oder Parkierung ihrer Kunden erschwert ist.

Art. 71 Umleitungen

Umleitungen sind vom Strasseneigentümer betroffener Strassen zu dulden (Abs. 1). Das öffentliche Interesse an einer Umleitung zur Sicherstellung der Erschliessung wird hier höher gewichtet als die Interessen der betroffenen Strasseneigentümerschaft. Treten aufgrund der Umleitung Schäden an der betroffenen Strasse auf, hat diese die Verursacherin oder der Verursacher zu tragen (Abs. 2).

8. Öffentliche Strassen und angrenzendes Grundeigentum

Art. 72 Duldungspflicht

1. während der Dauer von Bau und Unterhalt

Im Zusammenhang mit dem Bau und Unterhalt von Strassen und Velowegen haben die Anstösserinnen und Anstösser Eingriffe in das Grundeigentum zu dulden (Abs. 1), wenn namentlich folgende Bedingungen erfüllt werden: Eingriffe ins Grundeigentum können nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand vermieden werden, Vorkehren zur Abwendung von unmittelbar drohenden Gefahren (wie beispielsweise Hochwasser) oder das Anbringen von Strassenbestandteilen wie Signalisation, Beleuchtung, Strassentafel und dergleichen oder für die Ableitung des Wassers.

Art. 73 2. für die Erstellung von Anlagen

Die Grundeigentümerschaft hat von Kanton, Gemeinden oder Unternehmen der Wasser- bzw. Energieversorgung im öffentlichen Interesse das unentgeltliche Anbringen von Zeichen und Einrichtungen, wie beispielsweise Strassentafeln, Verkehrssignale oder Hydranten zu dulden (Abs. 1). Bezüglich Art und Standort der Anbringung sind die Anliegen der Grundeigentümerschaft soweit möglich, zu berücksichtigen (Abs. 2). Es ist selbstredend, dass die Kosten für die Erstellung, den Unterhalt, die Verlegung, Anpassung oder Entfernung der Zeichen und Einrichtungen vom Berechtigten getragen werden (Abs. 3).

Art. 74 Wasserableitung auf Strassen

Es ist nicht erlaubt, Wasser aus der eigenen Parzelle auf Strassen abzuleiten. Der vom Himmel fallende Niederschlag auf die Strassen wird auch dort abgeleitet. Die Entwässerung der Strassen wird entsprechend dimensioniert. Die Ableitung von Oberflächenwasser der angrenzenden Flächen ist nicht erlaubt, weil dadurch zusätzliche Entwässerungsbauwerke notwendig werden.

Art. 75 Strassenentwässerung

1. Grundsätze

Das von Strassen, Plätzen und Wegen abfliessende Wasser (Niederschlagswasser) muss von den betroffenen Grundstücken aufgenommen werden (Entwässerung über die Schulter). Mit dieser Bestimmung wird dem Strassenwasser eine höhere Priorisierung eingeräumt als dem Wasser aus privaten Parzellen. Die Strasseneigentümerschaft hat das Strassenabwasser, welches durch den Abrieb der Pneus und anderen Verunreinigungen verschmutzt ist, in Entwässerungsanlagen zu fassen und in Reinigungsanlagen abzuleiten (Abs. 2), wenn gewisse Bedingungen erfüllt sind. Diese künstliche Entwässerung der Strassen wird notwendig, wenn auf den Nachbargrundstücken der Strassen zur Aufnahme des Meteorwassers künstliche Durchleitungsanlagen notwendig wären oder anstossende Kulturen durch Schmutzwasser beeinträchtigt würden und eine künstliche Entwässerung unverhältnismässig aufwendig ist.

Art. 76 2. künstliche Entwässerung

Aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung haben sich in den letzten Jahren die Anforderungen an die Strassenentwässerung im Zusammenhang mit dem Bau und Unterhalt von Strassen erheblich erhöht. Dies führte in diversen Fällen zu Mehraufwendungen. Die Grundlagen für die Massnahmen zur umweltgerechten Ableitung und Entsorgung waren bisher im Strassengesetz nicht explizit aufgeführt. Im Rahmen der vorliegenden Revision wird die kantonale Strassengesetzgebung entsprechend der Umweltschutzgesetzgebung und der bereits vollzogenen rechtskonformen Praxis ergänzt.

In dieser Vorschrift werden Vorgaben zur künstlichen Entwässerung gemacht. Die Entwässerungsanlagen (Rohrleitungen, Abscheider, Einlaufschächte, SABAs) sind Bestandteil der entwässerten Strasse und von deren Strasseneigentümerschaft zu unterhalten (Abs. 2). Die Durchleitung der Anlage durch privates Grundeigentum ist zu dulden, wobei der dabei erstandene Schaden zu vergüten ist (Abs. 1). Die Eigentümerschaft einer Strassenabwasserleitung muss das Strassenabwasser übernehmen, wenn die Anlage dafür geeignet ist und aus Sicht des Gewässerschutzes keine bessere Lösung möglich ist. Die Strasseneigentümerschaft bezahlt für die Einleitung die einmaligen und wiederkehrenden Gebühren gemäss den entsprechenden kommunalen Reglementen (Ziff. 3). Die Einlaufschächte und Ableitungen bis zur öffentlichen Strassenabwasserleitung sind von der Strasseneigentümerschaft zu bauen und zu unterhalten (Abs. 2).

Art. 77 3. Einleitung von Niederschlagsabwasser

Leiten Dritte ihr Niederschlagsabwasser in die Strassenentwässerungsanlagen (wie beispielsweise von Vorplätzen), so benötigen diese eine Bewilligung der Strassenverwaltungsinstanz (Abs. 1). Die Bewilligung für die Einleitung ist in der Regel kostenpflichtig (Abs. 2). Damit wird dem Verursacherprinzip nachgelebt, um die Kosten für den zusätzlichen Bau und Unterhalt der Entwässerungsanlagen decken zu können.

Art. 78 Sichtfelder, Lichtraumprofile

1. allgemein

Im Rahmen der Verkehrsplanung existieren Normen und Empfehlungen für die Ausgestaltung von Einmündungen in vortrittsberechtigte Strassen für verschiedene Fahrzeuge (Lastwagen, Personenwagen). Sichtfelder legen die massgebenden Sichtwinkel und Sichtweiten am

Einmündungspunkt fest (Abs. 1). Die Sichtwinkel hängen dabei von der Geometrie der jeweiligen Einmündung ab und haben Vorgaben zu erfüllen. Die Sichtweiten hängen im Wesentlichen von der Geschwindigkeit und dem Fahrzeugtyp ab.

Bei Grundstückzufahrten ist die Grundeigentümerschaft für die Einhaltung der Sichtfelder verantwortlich. Die Sichtdreiecke dürfen ohne Zustimmung der Nachbarschaft nicht über deren Parzelle gelegt werden. Bei Zufahrtsstrassen haben die angrenzenden Grundeigentümerschaften die Sichtdreiecke auf ihrem Grund und Boden zu dulden und sind verpflichtet diese freizuhalten.

Für Sichtfelder bezeichnet der Regierungsrat die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) als verbindlich (vgl. § 11 nStrV).

Das Lichtraumprofil umschreibt die Begrenzung des Raums (Höhe und Breite) oberhalb der Strassenfahrbahn, die gegeben sein muss, um eine sichere und ganzheitliche Nutzung der Verkehrsfläche zu gewährleisten (Abs. 2). Je nach Funktion und Dimension der Strasse ergeben sich unterschiedliche Lichtraumprofile. Auch unterschiedliche Fahrzeuge (Personenwagen, Motorrad, Lastwagen, Traktor und dergleichen) erfordern unterschiedliche Lichtraumprofile. Um die Strasse sicher benutzen zu können, muss das Lichtraumprofil jederzeit eingehalten werden.

Art. 79 2. Gewährleistung, Wiederherstellung

Aufgrund des allgemeinen Sicherheitsbedürfnisses im Strassenverkehr sind sowohl das Lichtraumprofil als auch die Sichtfelder jederzeit zu gewährleisten. Abweichungen vom normalen Lichtraumprofil kann die Strassenverwaltungsinstanz gestatten, wenn dadurch die Verkehrssicherheit nicht tangiert ist (Abs. 1).

Ist die Einhaltung des Lichtraumprofils kurzzeitig nicht gewährleistet, ist die mangelbehaftete Situation so kurz wie möglich zu halten (beispielsweise im Zusammenhang mit Unterhalts- oder Umzugsarbeiten und dergleichen). Für diese Gewährleistung ist die Strasseneigentümerschaft verantwortlich. Wird das Lichtraumprofil nicht (mehr) eingehalten, hat sie nach entsprechendem Hinweis durch die Strassenverwaltungsinstanz auf ihre Kosten für die Wiederherstellung des ordnungsgemässen Zustandes besorgt zu sein (Abs. 2). Kommt die Strasseneigentümerschaft ihrer Verpflichtung zur Wiederherstellung des minimalen Lichtraumprofils oder der hinreichenden Sichtfelder nicht nach und belässt die Situation ordnungswidrig, kann die Strassenverwaltungsinstanz die Wiederherstellung selbst vornehmen oder Dritte damit beauftragen. Die Kosten dafür gehen zu Lasten der Strasseneigentümerschaft (Abs. 3). Unterlässt die Strassenverwaltungsinstanz ihrerseits die Wiederherstellung, kann die Strassenaufsichtsinstanz auf deren Kosten die Wiederherstellung im Sinne einer Ersatzvornahme selbst vornehmen oder durch einen Dritten vornehmen lassen (Abs. 4).

Art. 80 Abstände **1. Bauten und Anlagen**

Die Abstände für Bauten und Anlagen richten sich generell nach den Vorschriften der Planungs- und Baugesetzgebung, sei dies nun gegenüber dem Wald, gegenüber Eisenbahnanlagen oder gegenüber von Gewässern. Es ist deshalb wenig konsistent, wenn die Vorschriften über die Strassenabstände bei Bauten und Anlagen – wie bis anhin – im Strassengesetz festgehalten würden. In dieser Vorschrift wird deshalb deklaratorisch darauf verwiesen, dass sich die Abstände für Bauten und Anlagen entlang von öffentlichen Strassen und Velowegen nach dem Planungs- und Baugesetz richten.

Art. 81 2. Einfriedungen

Das EG ZGB regelt in Ausführung von Art. 52 des Schlusstitels des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB) zum einen die Zuständigkeit und das Verfahren der durch das Zivilgesetzbuch bezeichneten Behörden und Ämter (Abs. 1). Darüber hinaus enthält es die dem

kantonales Recht vorbehaltenen Bestimmungen, so unter anderem zum Nachbarrecht im Sachenrecht (vgl. die Art. 84 ff. EG ZGB). In Bezug auf die Pflicht und die Art von Einfriedigungen bleibt das kantonale Recht vorbehalten (Art. 697 ZGB). Dieser Vorbehalt bezieht sich jedoch auf das Nachbarrecht.

Die Einfriedigung ist ein von Menschenhand geschaffenes, somit künstlich hergestelltes Objekt wie beispielsweise ein Zaun, eine Bretter- oder Eisenbahnschwellenwand, eine Mauer, ein Graben oder eine «lebende Hecke», sofern die einzelnen Pflanzen gesetzt oder versetzt worden sind. Sie dient dem Abschluss der einen gegenüber der anderen, benachbarten Liegenschaft und kann verschiedene Zwecke aufweisen, wie Fernhalten von fremden Personen und Tieren, Schutz vor Wind und weiteren natürlichen Einwirkungen, Verhinderung des Entlaufens von Kindern, Haus- und Nutztieren. Oftmals wird mit der Einfriedigung auch eine Abgrenzung des Grundstücks bezweckt, weshalb sie entlang der Verbindungslinie zwischen zwei Grenzzeichen angelegt wird (vgl. Thomas Geiser / Stephan Wolf, Basler Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch II, 2023, 7. Auflage, N1 zu Art. 693, nachfolgend als «BSK» bezeichnet).

Das Recht zur Einfriedigung bestimmter Grundstücke kann auch durch kantonales öffentliches Recht (beispielsweise in der Bau-, Strassen- sowie Natur- und Heimatschutzgesetzgebung) ausgeschlossen oder eingeschränkt sein (vgl. Geiser / Wolf, BSK, N9 zu Art. 693). In der Nidwaldner Strassengesetzgebung wird dazu bestimmt, dass die Einfriedigung nicht dem Strasseneigentümer obliegt, sondern den Anstösserinnen und Anstössern. Es besteht jedoch keine Einfriedigungspflicht. Je nach Bedürfnis der Anstösserinnen und Anstössern können sie darauf verzichten oder – auf eigene Kosten – eine Einfriedigung erstellen. Einfriedigungen entlang von öffentlichen Strassen sind daher Sache der Anstösserinnen und Anstösser, sofern keine andere Vereinbarung mit der Strasseneigentümerschaft besteht (Abs. 1).

Das Nidwaldner EG ZGB regelt in den Art. 92 ff. Vorschriften über die Einfriedigungen, dabei unter anderem auch Vorschriften über Einfriedigungen entlang von öffentlichen Strassen (vgl. Art. 93). Als solche sind sie jedoch nicht Inhalt des privatrechtlichen Nachbarrechts, sondern Teil der öffentlichen Vorschriften über Strassen. Damit steht im Ergebnis fest, dass Art. 93 EG ZGB dort aufzuheben (vgl. die Ausführungen zur Schlussbestimmung von Art. 95) und sachgerecht ins Strassengesetz zu überführen ist (vgl. im Besonderen auch Art. 93 Abs. 3 EG ZGB, wonach bezüglich der Höhe von Einfriedigungen entlang von öffentlichen Strassen bereits heute die Bestimmungen des Strassengesetzes massgebend sind).

Feste Einfriedigungen entlang von Strassen sind zulässig, wenn dabei die Verkehrssicherheit gewährleistet ist (Abs. 2). Der Regierungsrat legt in einer Verordnung die Abstände und Höhe sowie deren Beschaffenheit von Einfriedigungen entlang von öffentlichen Strassen fest (Abs. 3).

Art. 82 3. Bäume und Sträucher

Der Regierungsrat legt in einer Verordnung die Abstände von Bäumen und Sträuchern entlang von öffentlichen Strassen fest (Abs. 1). Diese Massnahme dient der Verkehrssicherheit. Damit wird sichergestellt, dass die Sicht der Strassenbenützer nicht unnötig eingeschränkt wird. Die Strassenverwaltungsinstanz kann Ausnahmen für die Abstände unter gewissen Bedingungen bewilligen (Abs. 2). Das gilt für Bepflanzungen, welche aus strassenbau- und verkehrstechnischen Gründen angelegt werden, oder wenn die Abstände zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes nicht eingehalten werden.

9. Strafbestimmungen

Art. 83 Strafbarkeit

Aus dem Grundsatz der Legalität wird nicht zuletzt im Strafrecht das Bestimmtheitsgebot abgeleitet («nulla poena sine lege certa»). Eine Strafnorm muss hinreichend bestimmt sein. Welche Anforderungen daran zu stellen sind, hängt unter anderem von der Komplexität der

Regelungsmaterie und der angedrohten Strafe ab. Ein Gesetz ist so präzise zu formulieren, dass Bürgerinnen und Bürger ihr Verhalten danach richten und die Folgen eines bestimmten Verhaltens mit einem den Umständen entsprechenden Grad an Gewissheit erkennen können (vgl. BGE 138 IV 13, E. 4.1).

Art. 84 StrG bestimmte äusserst allgemein, dass Widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes und der sich darauf stützenden Erlasse und Verfügungen mit Busse bestraft werden. Damit vermag diese Strafbestimmung den obgenannten Anforderungen nicht zu genügen und ist somit inhaltlich grundsätzlich zu revidieren und zu präzisieren (Abs. 2).

Grundsätzlich sind sowohl vorsätzliche wie auch fahrlässige Widerhandlungen strafbar.

Gestützt auf Art. 335 Abs. 1 des Schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB, SR 311.0) sind die Kantone befugt, unter anderem Widerhandlungen gegen das kantonale Verwaltungsrecht zu sanktionieren und mit Bussen zu belegen. Bestimmt es das Gesetz nicht anders, so ist der Höchstbetrag der Busse Fr. 10'000.- (Art. 106 Abs. 1 StGB). Der Bundesgesetzgeber ermöglicht somit dem kantonalen Gesetzgeber vom ordentlichen Bussenrahmen abzuweichen. Widerhandlungen gegen das Strassengesetz sollen mit Bussen bis maximal Fr. 20'000, in besonders schweren Fällen und im Wiederholungsfall mit Bussen bis maximal Fr. 50'000.- bestraft werden können (Abs. 1). Zum Vergleich: das kantonale Planungs- und Baugesetz PGB sieht Bussen bis Fr. 100'000.- und bei schweren Fällen bzw. Rückfall bis Fr. 200'000.- vor.

Art. 84 Verantwortlichkeit des Unternehmens

Diese Vorschrift stimmt mit der Regelung von Art. 171 Abs. 4 PBG überein. Strafbar sind grundsätzlich diejenigen Personen, die für ein Unternehmen (juristische Person beziehungsweise Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft) gehandelt haben oder hätten handeln müssen. Da diese oft nicht ermittelt werden können bzw. zuweilen unklar bleibt, wer für Widerhandlungen zur Verantwortung gezogen werden kann, soll in diesen Fällen die juristische Person beziehungsweise die Gesellschaft zur Bezahlung der Busse verurteilt werden.

Art. 85 Verjährung

Die neue Strassengesetzgebung beinhaltet ausschliesslich Übertretungen. Deren Strafverfolgung verjährt nach drei Jahren. Dies entspricht der Verjährungsfrist für Übertretungen des Bundesgesetzgebers (vgl. Art. 109 StGB). Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem der Täter die strafbare Tätigkeit ausführt. Wenn der Täter die strafbare Tätigkeit zu verschiedenen Zeiten ausführt, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Tag, an dem er die letzte Tätigkeit ausführt. Dauert das strafbare Verhalten an, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Tag, an dem dieses Verhalten aufhört (vgl. Art. 98 StGB).

Art. 86 Anzeigepflicht

Diese Bestimmung entspricht weitgehend dem Inhalt von Art. 173 PBG. Eine Anzeigeverpflichtung besteht nur dann, wenn die Widerhandlung nicht geringfügig ist. Ein Anzeigerecht besteht hingegen grundsätzlich immer, wenn eine Rechtsverletzung vorliegt. Um aber nicht jede Bagatelle zur Anzeige bringen zu müssen, hat der Gesetzgeber eine Abwägung von Legalitäts- und Opportunitätsprinzip vorgenommen. Eine Verpflichtung zur Strafanzeige bei nicht geringfügigen Straftaten soll letztlich verhindern, dass sich Vollzugsinstanzen wegen Begünstigung strafbar machen.

Art. 87 Mitteilungspflicht, Mitteilungsrecht

Diese Vorschrift entspricht anderen kantonalen Vorschriften im Zusammenhang mit Mitteilungspflichten und Mitteilungsrechten, wie beispielsweise Art. 150 GewG (NG 631.1).

10. Vollzugsbestimmungen

Art. 88 Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes

Diese Vorschrift entspricht anderen kantonalen Vorschriften im Zusammenhang mit der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes, wie beispielsweise Art. 167 PBG.

Art. 89 Anmerkung im Grundbuch

Das Gemeinwesen oder ein anderer Träger einer öffentlichen Aufgabe muss eine für ein bestimmtes Grundstück verfügte Eigentumsbeschränkung des öffentlichen Rechts, die dem Eigentümer eine dauerhafte Nutzungs- oder Verfügungsbeschränkung oder grundstücksbezogene Pflicht auferlegt, im Grundbuch anmerken lassen (Art. 962 Abs. 1 ZGB). Der Bundesrat legt fest, in welchen Gebieten des kantonalen Rechts die Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch angemerkt werden müssen.

Der Bundesrat hat von dieser Kompetenz in der eidgenössischen Grundbuchverordnung (GBV, SR 211.432.1) Gebrauch gemacht und in Art. 129 Abs. 1 GBV diverse Rechtsgebiete festgelegt; es sind dies der Natur-, Heimat- und Umweltschutz, mit Ausnahme der Altlasten und der belasteten Standorte, das Wasserrecht und der Wasserbau, der Strassenbau und die Strassenpolizei, die Förderung des Wohnungsbaus sowie die Förderung der Land- und Forstwirtschaft, die amtliche Vermessung, die Baugesetzgebung und das Enteignungsrecht.

Bei öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen, die im Grundbuch angemerkt werden sollen und gleichzeitig Gegenstand des Katasters der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen sind, besteht die Anmerkung im Grundbuch in einem Hinweis auf den Kataster (Art. 129 Abs. 2 GBV). Die Kantone können Anmerkungen aus weiteren Rechtsgebieten vorsehen (Art. 129 Abs. 3 GBV).

Gemäss diesen bundesrechtlichen Vorgaben müssen gestützt auf die Strassengesetzgebung verfügte Nutzungsbeschränkungen, Bedingungen und Auflagen mit länger dauernder Wirkung im Grundbuch angemerkt werden (Abs. 1). Dieser kantonale Anmerkungsstatbestand bedarf der Genehmigung des Bundes (vgl. Art. 962 Abs. 2 ZGB).

In der Regel werden öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen in Zusammenhang mit Gesuchen von Privaten angeordnet. Mit solchen Eigentumsbeschränkungen können einerseits öffentliche Interessen und andererseits aber auch das Verhältnismässigkeitsprinzip sichergestellt werden. Dank solchen Eigentumsbeschränkungen müssen Gesuche nicht vollständig abgewiesen werden, nur weil öffentliche Interessen tangiert werden. Meist stehen die Eigentumsbeschränkungen deshalb auch im Interesse der Grundeigentümerschaft. Insofern ist eine Überbindung der Kosten für die Anmerkung in diesen Fällen sachgerecht. Sofern eine Anmerkung aber nicht aufgrund eines Gesuchs der Grundeigentümerschaft ausgelöst wird, erscheint die Kostenüberbindung fragwürdig zu sein. Ist die anordnende Instanz die Verursacherin einer Anmerkung, hat sie die Kosten für die Eintragung zu übernehmen (Abs. 2).

Erweist sich eine Anmerkung im Laufe der Zeit als gegenstandslos, mit anderen Worten ist die Voraussetzung für eine Anmerkung dahingefallen, hat diejenige Instanz, welche die Anmerkung veranlasst hat, beim Grundbuch, um deren Löschung zu ersuchen (Abs. 3).

Art. 90 Vollzug

Auf Verordnungsstufe sind Teile der gesetzlichen Bestimmungen noch zu präzisieren beziehungsweise zu ergänzen. Ohne gesetzliche Grundlage ist der Regierungsrat nicht befugt, entsprechende Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung zu erlassen. Deshalb wird der Regierungsrat im Gesetz dazu ausdrücklich ermächtigt.

11. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 91 Übergangsbestimmungen 1. bestehende Kantonsstrassen

Strassen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes als Kantonsstrassen gelten, verbleiben bis zu einer anderslautenden Entscheidung des Landrates als Kantonsstrassen (Art. 18 nStrG) Kantonsstrassen, auch wenn sie allenfalls die neue Definition einer Kantonsstrasse von Art. 11 nicht mehr erfüllen. Diese Übergangsbestimmung stellt sicher, dass mit dem Inkrafttreten des nStrG nicht automatisch gewisse heutige Kantonsstrassen ex lege die Qualifikation als Kantonsstrasse verlieren.

Art. 92 2. Überführung des Eigentums an Trottoirs entlang von Kantonsstrassen

Aufgrund der Neuregelung der Eigentumsverhältnisse an den Trottoirs entlang von Kantonsstrassen innerorts – das Eigentum der Trottoirs geht mit dieser Revision von den Gemeinden an den Kanton über – ist der Eigentumsübergang von Gesetzes wegen ausdrücklich anzuordnen. Abs. 1 sieht daher vor, dass das Eigentum an den Trottoirs entlang von Kantonsstrassen innerorts mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes auf den Kanton übergeht. Der Eigentumsübergang erfolgt aufgrund einer Anmeldung des Kantons oder der betroffenen Gemeinde beim Grundbuchamt und ist gebührenfrei (Abs. 5).

Es ist davon auszugehen, dass sich der Inhalt von Parzellen mit Trottoirs entlang von Kantonsstrassen innerorts nicht immer nur in Trottoirbestandteilen erschöpft. Vielmehr können solche Grundstücke über die Trottoirs hinaus weitere Parzellenteile wie Vorplätze, Plätze oder dergleichen beinhalten. Bei solchen Grundstücken sind die als Trottoir zu qualifizierenden Flächenbestandteile, soweit es sich nicht nur um andere marginale Bestandteile handelt, vorgängig von denjenigen Parzellenteilen abzuparzellieren, denen keine Trottoirqualität zukommt. Letztlich sind allein die Trottoirs an den Kanton zu übertragen (Abs. 4).

Der Eigentumsübergang erfolgt grundsätzlich entschädigungslos, soweit feststeht, dass sich die Trottoirs in einem werkmängelfreien Zustand befinden. Ist dies allerdings nicht der Fall, schuldet die abtretende Gemeinde dem Kanton mit der Übertragung eine angemessene Entschädigung (Abs. 2). Können die Parteien sich nicht auf eine angemessene Entschädigung einigen, so hat der Regierungsrat darüber in einer anfechtbaren Verfügung zu entscheiden (Abs. 3).

Bis Ende 2023 wären an Bushaltestellen die Anforderungen an den hindernisfreien Zugang gemäss den Bestimmungen des Bundes (VAböV) und den einschlägigen Normen (insbesondere SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum») umzusetzen gewesen. Diese Verpflichtung obliegt im Kanton Nidwalden für Bushaltestellen entlang von Kantonsstrassen innerorts den Gemeinden. Nicht alle Gemeinden haben jedoch diesen Auftrag bis Ende Jahr 2023 umgesetzt. Damit Gemeinden, welche dieser Pflicht (noch) nicht nachgekommen sind, an Kantonsstrassen innerorts nicht bevorteilt werden gegenüber denjenigen Gemeinden, die ihre Bushaltestellen bereits saniert haben, bestimmt Abs. 2 Ziff. 2, dass die Gemeinden den Kanton für bauliche Massnahmen an Strassen für Buslinien nach der Behindertengleichstellungsgesetzgebung zu entschädigen haben, wenn sie diese Handlungen nicht bereits auf eigene Kosten vorgenommen haben. Stattdessen führt diese Massnahmen der Kanton durch, dies allerdings auf Kosten der betroffenen Gemeinde.

Art. 93 2. Strassennutzung a) konzessionspflichtige Nutzungen, Meldepflicht

Es ist nicht ausgeschlossen, dass gewisse Formen der Strassennutzung neu konzessionspflichtig werden. Betroffenen Personen ist in solchen Fällen genügend Zeit einzuräumen, um ein entsprechendes Konzessionsgesuch einzureichen. Sie haben binnen eines Jahres ein Konzessionsgesuch einreichen. Reichen sie das Gesuch rechtzeitig und ordnungsgemäss ein, können sie die Strasse bis zum rechtskräftigen Abschluss des Konzessionsverfahrens ohne

Konzession weiter nutzen. Für Personen, welche das Gesuch nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäss einreichen, verfällt die Nutzung der Strasse nach dem ersten Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Personen bevorzugt werden, die korrekt und fristgerecht ein Konzessionsgesuch einreichen.

Art. 94 b) Konzessionsgebühren

Abs. 1 knüpft die Konzessionsgebühren an den Bestand der Konzession. Ist über diese noch nicht entschieden, sind die Vorschriften über die Konzessionsgebühren für die hängigen Verfahren anwendbar.

Abs. 2 regelt eine Ausnahme. Mit den neurechtlichen Vorschriften können Nutzungen von Strassen, die bisher unter dem geltenden Recht weder konzessions- noch bewilligungspflichtig waren, was auch keine Gebührenfolge hatte, nach dem neuen Recht konzessions- oder bewilligungspflichtig sein. In diesen Fällen haben die Nutzenden, um eine Konzession oder eine Bewilligung zu ersuchen. Für die erste Konzessionsdauer ist jedoch keine Konzessionsgebühren geschuldet, dies im Gegensatz zur Verwaltungsgebühr, die dennoch zu entrichten ist.

Art. 95 c) altrechtliche Konzessionen und Bewilligungen

Abs. 1 hält fest, dass bestehende (gültige) Konzessionen und Bewilligungen weiterhin ihre Gültigkeit haben. Erst nach dem Ablauf der Konzessions- oder Bewilligungsdauer werden neurechtliche Konzessionen oder Bewilligungen ausgestellt.

Konzessionen und Bewilligungen können grundsätzlich nur im rechtmässigen Umfange des Strassengesetzes erteilt werden. Es kann jedoch ausnahmsweise vorkommen, dass nach dem geltenden Gesetz erteilte Konzessionen und Bewilligungen den zulässigen Umfang gemäss Strassengesetz überschreiten. Gestützt auf Abs. 2 kann die neurechtliche Konzession in solchen Fällen ausnahmsweise dennoch im Umfang der altrechtlichen (rechtswidrigen) Verleihung oder Bewilligung zugestanden werden, sofern dieser Umstand nicht wesentlichen öffentlichen Interessen widerspricht. Es dürfte sich hierbei aufgrund der Vollzugspraxis lediglich um Einzelfälle handeln.

Art. 96 3. kommunale Strassenvorschriften

Die meisten Gemeinden verfügen bereits heute über ein Strassenreglement nach der aktuellen Strassengesetzgebung. Art. 51 verpflichtet nun die Gemeinden dazu, ihr kommunales Strassennetz zu evaluieren und dabei vor allem die öffentlichen Strassen im Privateigentum zu bestimmen. Hierfür ist ein Strassenverzeichnis zu erlassen. Je nach dem öffentlichen Interesse an dieser Strassenkategorie stehen der Strasseneigentümerschaft Beiträge für den baulichen Unterhalt und Erneuerungen zu, dies weil diese Strassen Teil des öffentlichen Strassennetzes sind.

Mit einem Verzeichnis bestehender Strassen und ihrer Zuordnung zu den einzelnen Strassenkategorien bezwecken die Gemeinden insbesondere Rechtssicherheit und Gleichbehandlung der privaten Strasseneigentümerschaft, dies vor allem im Hinblick auf die Gewährung von kommunalen Beiträgen an die Eigentümerinnen und Eigentümer von öffentlichen Strassen im Privateigentum. Nach erfolgter Vervollständigung des Strassenverzeichnisses ist dieses öffentlich aufzulegen. Gegen die Zuordnung von Strassen zu einzelnen Strassenkategorien besteht die Einwendungsmöglichkeit.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beginnt die Verpflichtung der Gemeinden, jeweils ein kommunales Strassenverzeichnis zu erarbeiten und öffentlich aufzulegen. Diese Arbeiten erfordern genügend Zeit. Den Gemeinden wird hierzu eine Frist von fünf Jahren eingeräumt (Abs. 1). Diese ist als ausreichend zu qualifizieren, so dass kaum damit zu rechnen ist, dass die Frist ungenutzt verstreicht und der Regierungsrat somit eine Ersatzvornahme anzuordnen hat. Bestehende kommunale Strassenvorschriften bleiben bis zum Inkrafttreten der neuen Vorschriften in Kraft (Abs. 2).

Art. 97 4. hängige Verfahren

Bei Verfahren, die beim Inkrafttreten der neuen Strassengesetzgebung hängig sind, stellt sich die Frage, ob das bisherige oder das neue Recht anwendbar ist (Bestimmung des intertemporalen Rechts). Diese Frage ist in den Übergangsbestimmungen dieses Erlasses ausdrücklich zu beantworten. Ansonsten können sich bei der Anwendung und Auslegung erhebliche Probleme ergeben.

Bei der Definition der Übergangsbestimmungen sind vor allem zwei Aspekte zu berücksichtigen. Zum einen haben die betroffenen Personen ein Interesse daran, dass ihr Vertrauen auf die Weitergeltung des bisherigen Rechts geschützt wird. So hat der Kanton Nidwalden beispielsweise in der neuen Planungs- und Baugesetzgebung vorgesehen, dass bei allen hängigen Verfahren das bisherige Recht anwendbar ist. Eine solche Vorschrift erscheint auf den ersten Blick einfach und bestechend. Sie hat aber ebenso ihre rechtlichen Tücken. Die Hängigkeit eines Verfahrens kann nicht immer einfach festgestellt werden. Dies gilt vor allem dann, wenn ein Verfahren nicht aufgrund eines Gesuches einer betroffenen Person eingeleitet wird, sondern durch die Behörde. Hierbei kann oft unklar sein, ab welchem Zeitpunkt das Verfahren effektiv hängig war. Zum anderen besteht ein offenkundiges öffentliches Interesse daran, dass das neue Recht möglichst bald und umfassend zur Anwendung gelangt.

In der neuen Strassengesetzgebung wird in Analogie zur kantonalen Gewässergesetzgebung (GewG, NG 631.1) ein Mittelweg gewählt. Grundsätzlich gilt das neue Recht. Bei Verfahren, in denen aber bereits eine öffentliche Auflage mit Einwendungsmöglichkeit erfolgt ist, ist noch das bisherige Recht anwendbar. Umso mehr gilt daher das bisherige Recht auch für Rechtsmittelverfahren, dies unabhängig davon, ob eine öffentliche Auflage erfolgt ist. Voraussetzung ist, dass dem Rechtsmittelverfahren ein Entscheid nach dem bisherigen Recht zu Grunde liegt. Mit einer solchen Regelung wird das Vertrauen der betroffenen Personen in die Weitergeltung des bisherigen Rechts geschützt. Gleichzeitig entfaltet das neue Recht binnen angemessener Frist Geltung.

II.

1. Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch

Art. 91 ff. EG ZGB regeln die Vorschriften über Einfriedungen. Diese betreffen einerseits Einfriedungen zwischen zwei (Privat-)Grundstücken (vgl. Art. 92). Andererseits sind aber auch Einfriedungen entlang von öffentlichen Strassen (vgl. Art. 93) betroffen. Während erstere Regelung eine privatrechtliche Regelung des Nachbarrechts darstellt und zu Recht im EG ZGB aufgeführt ist, sind die Vorschriften über Einfriedungen entlang von öffentlichen Strassen nach Art. 93 im EG ZGB nicht sachgerecht. Sie sind daher an dieser Stelle aufzuheben und – zusammen mit anderen Vorschriften für Einfriedungen entlang von öffentlichen Strassen – ins Strassengesetz (vgl. Art. 88 ff.) zu überführen.

Eine Änderung beziehungsweise eine Anpassung von Art. 117 Abs. 1 EG ZGB ist nicht erforderlich. Dessen Ziff. 8 regelt, dass ein gesetzliches, allen eingetragenen Belastungen vorgehendes Grundpfandrecht ohne Eintragung unter anderem für die gestützt auf die kantonale Gesetzgebung geschuldeten Beiträge an die Kosten der Erstellung, des Ausbaus und des Betriebs von Strassen auf die Dauer von zehn Jahren seit ihrer Fälligkeit besteht.

Im Ergebnis steht daher fest, dass Art. 93 EG ZGB aufzuheben und systematisch korrekt in die Strassengesetzgebung zu überführen ist.

2. Planungs- und Baugesetz

Das Planungs- und Baugesetz regelt zum einen die ordentlichen Abstände von neu zu erstellenden oder zu ändernden Anlagen oder Bauten zu den (Nachbar-)Parzellengrenzen und zu anderen Gebäuden (vgl. Art. 110 – 117 PBG).

Darüber hinaus regeln Art. 118 ff. PBG weitere (spezialrechtliche) Abstände spezieller Natur, sofern gewisse Gegebenheiten vorliegen. So sind Abstände gegenüber von Strassen (Art. 119 PBG), gegenüber dem Wald (Art. 120), gegenüber Gewässerräumen / Gewässern (Art. 121 und Art. 122a PBG) oder gegenüber Bahnlinien (Art. 123 PBG) einzuhalten. Diese «anderen» Abstände (vgl. dazu den Titel vor Art. 118 PBG) verbindet in gesetzestechnischer Hinsicht zum einen, dass unter Art. 118 Abs. 1 Ziff. 1 – 4 PBG für jeden dieser Abstände die Messweise festgelegt wird. In den jeweiligen Abstandsvorschriften selbst werden zudem die Abstände in masslicher Hinsicht festgelegt. Letztlich ergeben sich aus den «anderen» Abstandsvorschriften auch entsprechende Ausnahmevorschriften (vgl. Art. 120 Abs. 2 PBG [Wald] und Art. 122 Abs. 1 und Art. 122a PBG i.V.m. Art. 122 Abs. 1 [Gewässerräume / Gewässer]).

Für Abstände gegenüber Bahnlinien bestehen keine Ausnahmevorschriften. Verbleibt sodann noch die Ausnahmeregelung im Zusammenhang mit den ordentlichen Strassenabständen. Art. 120 Abs. 3 PBG verweist bezüglich Herabsetzung oder Aufhebung von Strassenabständen im Sinne von Ausnahmevorschriften auf Art. 28 Abs. 3 StrG. Die Strassenabstände nach der Planungs- und Baugesetzgebung können nach dieser Vorschrift durch den Gemeinderat, bei Kantonsstrassen mit Genehmigung der Direktion herabgesetzt oder aufgehoben werden, wenn es zum Schutze bestehender oder für die planerische Gestaltung neuer Ortskerne erforderlich ist (Ziff. 1); im Rahmen von Gestaltungsplänen herabgesetzt werden, sofern es die Gestaltung erfordert und die Verkehrssicherheit und die Verkehrsentwicklung nicht beeinträchtigt werden (Ziff. 2) oder herabgesetzt werden, wenn die Verkehrssicherheit und die Verkehrsentwicklung nicht beeinträchtigt werden (Ziff. 3).

Im Sinne einer konsistenten Regelung aller Abstandsvorschriften im Zusammenhang mit der Erstellung beziehungsweise der Änderung von Bauten und Anlagen nach den eidgenössischen Vorschriften über die Raumplanung und den kantonale Bestimmungen der Planungs- und Baugesetzgebung sind sämtliche massgebenden Bestimmungen wie die Messweise, die masslichen Abstände und letztlich auch die Ausnahmen von den ordentlichen Abständen – wie bereits gegenwärtig grossmehrheitlich der Fall – direkt im Planungs- und Baugesetz aufzuführen. Dies beruht konsequenterweise im Umstand, dass neue oder zu ändernde Bauten und Anlagen die Grundlage für die Befolgung der ordentlichen und speziellen Abstandsvorschriften bilden. Art. 28 Abs. 3 StrG ist daher sachgerecht und inhaltlich unverändert ins Planungs- und Baugesetz zu überführen (Art. 119a Abs. 3 PBG).

Art. 18 Ziff. 1 (messweise), Art. 119 (Strassenabstand / 1. Grundsatz) und Art. 109 (Ausnahme) sind daher entsprechend anzupassen, so dass auch die Vorschriften zum Strassenabstand systematisch korrekt durch die Planungs- und Baugesetzgebung erfasst werden.

3. Verkehrsgesetz

Aufgrund des Umstandes, dass Strassen nach dem Strassengesetz nicht nur den eigentlichen Strassenkörper, sondern darüber hinaus auch weiteren Bauten, Anlagen und dergleichen umfassen (vgl. § 1 nStrV), sind neben Haltestellen auch Haltebuchten und Bushäuschen für Buslinien entlang von Kantons- oder Gemeindestrassen als Strassenbestandteile zu qualifizieren. Damit einher geht auch die Erkenntnis, dass sich deren Bau und Einrichtung nicht nach den baurechtlichen Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes richtet oder dem Verkehrsgesetz richtet, sondern allein nach der Strassengesetzgebung.

4. Markt- und Reisendengesetz

Art. 9 Abs. 2 MRG bestimmt gegenwärtig, dass sich die Bewilligung für den Sondergebrauch an öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen nach der Planungs- und Baugesetzgebung sowie der Strassengesetzgebung richtet. Materielle Vorschriften über den Sondergebrauch (und den gesteigerten Gemeingebrauch) sind gegenwärtig allein in der Strassengesetzgebung, nicht aber in der Planungs- und Baugesetzgebung enthalten. Dies wird auch inskünftig der Fall sein. Der Verweis ist daher ausschliesslich auf die Strassengesetzgebung zu beschränken.

Art. 9 Abs. 2 MRG bezieht sich gegenwärtig allein auf den Sondergebrauch. Einen solchen nehmen die Personen, die ein Reisengewerbe betreiben, in der Regel jedoch nicht in Anspruch. Vielmehr betrifft dies den gesteigerten Gemeingebrauch. Der Inhalt von Art. 9 Abs. 2 MRG ist daher auf diese Gebrauchsart zu erweitern, so dass diese Vorschrift sowohl den gesteigerten Gemeingebrauch als auch den Sondergebrauch umfasst.

III.

Aufhebung bisherigen Rechts

Das neue kantonale Strassengesetz ersetzt das von der Landsgemeinde am 24. April 1966 verabschiedete Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG), so dass dieses aufgehoben werden kann.

Die Vollziehungsverordnung vom 9. Juli 1966 zum Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenverordnung, StrV) stellt eine altrechtliche, landrätliche Verordnung dar. Als solche kann sie durch den Landrat zusammen mit dem Erlass des Strassengesetzes aufgehoben werden. Die neue Strassenverordnung erlässt nach Massgabe von Art. 64 Abs. 1 KV der Regierungsrat.

Am 1. Juli 1983 hat der Landrat die Ausbaunorm von Kantonsstrassen beschlossen, die beidseitig von einem Radstreifen begleitet sind (NG 622.13). Diese sind zum einen vierzig Jahre alt. Zum anderen bestehen für solche Standards Ausbaunormalien von Fachbehörden. Dieser Landratsbeschluss kann daher ersatzlos aufgehoben werden.

In der Nidwaldner Gesetzessammlung wurde unter anderem auch der Landratsbeschluss vom 19. November 2008 betreffend die Genehmigung des kantonalen Radwegkonzepts (NG 622.131; A 2008, 2311) aufgenommen. Das kantonale Radwegnetz – und damit inhaltlich das Radwegkonzept – wird neu in den kantonalen Richtplan überführt. Diesen erlässt der Landrat (Art. 12 Abs. 1 PBG). Der Beschluss vom 19. November 2008 betreffend die Genehmigung des kantonalen Radwegkonzepts kann jedoch erst aufgehoben werden, wenn das Radwegkonzept vollständig in den kantonalen Richtplan überführt worden ist. Dies wird jedoch nicht bereits mit dem Erlass des Strassengesetz, sondern separat erfolgen. Daher kann dieser Beschluss erst mit der Anpassung des Richtplanes aufgehoben werden.

IV.

Referendum, Inkrafttreten

Das vom Landrat zu erlassende Strassengesetz unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Art. 52a Abs. 1 Ziff. 1 KV (Abs. 1).

Sobald die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen oder aber eine allfällige Abstimmung von den Stimmberechtigten angenommen worden ist, mithin der massgebende Erlass rechtsgültig geworden ist, stellt dies der Regierungsrat mit separatem Beschluss fest und bestimmt gleichzeitig den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Erlasses. Zudem kann in der Regel der Regierungsrat im selben Zeitpunkt auch die nötige (Strassen-)Verordnung zum (Strassen-)Gesetz erlassen und auf den gleichen Zeitpunkt deren Inkrafttreten mit dem (Strassen-)Gesetz. Es ist beabsichtigt, die neue Strassengesetzgebung auf den 1. Januar 2026 in Kraft zu setzen (vgl. Abs. 2).

5.2 Strassenverordnung (zur Information)

§ 1 Strassenbestandteile

Entspricht inhaltlich der geltenden Vorschrift von § 1 StrV. Diese wurde ergänzt, ohne dass dafür ein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird.

§ 2 Fachstelle für Velowege

Fachstelle für den Veloverkehr nach dieser Gesetzgebung ist das Amt, das heisst das Amt für Mobilität (vgl. dazu auch Abs. 1 lit. b Ziff. 3 des Anhangs § A1-3 der kantonalen Regierungsratsverordnung [RRV, NG 152.11]).

§ 3 Änderung von Strassenkategorien

Die Übertragung von Grundeigentum an Strassen nach den Art. 17 – 20 nStrG erfolgt aufgrund der Neukategorisierung von Strassen. Insofern vollziehen Gemeinwesen beziehungsweise im Falle von Art. 20 nStrG auch Private die Strassengesetzgebung. Hierfür soll den Betroffenen keine Gebührenpflicht zukommen (Abs. 1). Zudem wird geregelt, wer in diesen Fällen die Anmeldung des Eigentumsüberganges vorzunehmen hat.

§ 4 Generelle Projekte

Detaillierte Auflistung der Unterlagen, die im Hinblick auf die Auflage eines generellen Projekts erforderlich und einem diesbezüglichen Gesuch fallweise beizulegen sind.

§ 5 Regelquerschnitt

Im Strassenbau gibt der Regelquerschnitt die Breiten und Anordnungen von Stand-, Fahr-, Überhol- und Trennstreifen sowie Bankette zueinander an. Er wird entsprechend dem prognostizierten Verkehrsaufkommen und der angestrebten Qualität des Verkehrsablaufs festgelegt und hat insofern Normcharakter.

§ 6 Strassenbauprojekte

Detaillierte Auflistung der Unterlagen, die im Hinblick auf die Auflage eines Strassenbauprojektes erforderlich und einem diesbezüglichen Gesuch beizulegen sind.

§ 7 Unterhalt und Erneuerung

Die Abgrenzung der einzelnen Bereiche im Strassenwesen kann oft nicht klar vorgenommen werden. Während dies beim betrieblichen Unterhalt noch nachvollziehbar ist, bieten baulicher Unterhalt, Erneuerung und Bau teils nicht zu unterschätzende Abgrenzungsprobleme. Um diesem Umstand etwas entgegenzuwirken, wird in dieser Bestimmung eine vor allem beispielhafte Aufzählung vorgenommen.

§ 8 Strassenreglement

Eine besondere Funktion kommt den öffentlichen Strassen im Privateigentum im Sinne von Art. 13 zu. Sie sind einerseits öffentlich befahrbar, stehen andererseits aber in privatem Eigentum. Die öffentlichen Strassen im Privateigentum sind zunächst zu klassifizieren (4 Klassen: 0, I, II und III). Besteht kein oder nur ein geringes Interesse an der öffentlichen Befahrbarkeit einer Strasse, ist diese der Klasse 0 zuzuweisen. Das gilt namentlich für Sackgassen, wo in der Regel nur ein privates Interesse der Anstösserinnen und Anstösser an deren Benützung besteht. Ist mit der öffentlichen Befahrbarkeit einer öffentlichen Privatstrasse nicht nur ein geringes, sondern mindestens ein mässiges und damit ein hinreichendes öffentliches Interesse

verbunden, ist sie entsprechend zu klassifizieren, was zur Beitragsberechtigung an die Unterhaltskosten führt.

§ 9 Strassenverzeichnis

Das Strassenverzeichnis weist diverse Bestandteile auf, welche die Zuteilung, Länge und Eigentümerschaft der Strasse sowie deren Anfangs- und Endpunkt wiedergeben.

§ 10 Gesuch um gesteigerten Gemeingebrauch oder Sondernutzung

Detaillierte Auflistung der Unterlagen, die einem Gesuch um gesteigerten Gemeingebrauch oder Sondernutzung beizulegen sind, um die Nutzung auch entsprechend beurteilen zu können.

§ 11 Sichtfelder, Lichtraumprofile

Gestützt auf Art. 3 werden die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) für Sichtfelder und Lichtraumprofile in der Verordnung als verbindlich erklärt.

§ 12 Einfriedungen, Stützmauern

Es wird ein Sicherheitszuschlag vorgesehen, der aus Sicherheitsgründen dafür sorgt, dass Einfriedungen und Stützmauern nicht unmittelbar an Strassen grenzen dürfen (Abs. 1). Dieser Abstand beträgt innerorts und ausserorts 30 cm (Abs. 2).

Festlegung des massgebenden Abstandes von Einfriedungen entlang von Kantons- und Gemeindestrassen. Hinter dem Sicherheitszuschlag dürfen maximal Einfriedungen von 1.50 m erstellt werden. Fallen diese höher aus, müssen sie zusätzlich um die Hälfte der Mehrhöhe Abstand einhalten (Abs. 3).

Um Personen, die öffentliche Strassen und Wege nutzen, vor Verletzungen zu schützen, sind gefährliche Einfriedungen untersagt, dies sind vor allem Stacheldrahtzäune und dergleichen (Abs. 4).

§ 13 Bäume, Sträucher

Entlang von Kantons- und Gemeindestrassen werden nur für den Ausserortsbereich spezielle Vorschriften in die Verordnung aufgenommen. Denn innerorts genügt die Begrenzung des Strassenraumes durch das ohnehin geltende Lichtraumprofil, für das die Normen des VSS verbindlich sind (vgl. § 12).

1. Kantonale Nationalstrassenverordnung

Neuer zutreffender Verweis auf die massgebenden Vorschriften des nStrG.

2. Kantonale Umweltschutzverordnung

Neuer zutreffender Verweis auf die massgebende Vorschrift des nStrG.

Inkrafttreten

Die Inkraftsetzung der Strassenverordnung kann frühestens nach unbenutztem Ablauf der Referendumsfrist des Strassengesetzes beziehungsweise nach einer allfälligen Annahme des Gesetzes in einer Referendumsabstimmung erfolgen. Zudem ist durch die Vollzugsorgane zu klären, ob der Kanton oder die Gemeinden eine Vorlaufzeit für allfällige Anpassungsarbeiten benötigen. Erst dann ist die neue Strassengesetzgebung – Strassengesetz und Strassenverordnung gemeinsam auf denselben Termin – in Kraft zu setzen. Voraussichtlicher Termin für das Inkrafttreten ist der 1. Januar 2026.

6 Auswirkungen der Vorlage

6.1 auf den Kanton

Die Kantonsstrassen im Kanton Nidwalden weisen eine Länge von insgesamt 73 km auf. Davon liegen 24 km (oder rund 33 %) im Innerortsbereich, welcher durch die Signale Ortsbeginn und Ortsende (vgl. Art. 1 Abs. 4 SSV i.V.m. Signal Nr. 4.27 - 4.30 je nach Strassentypus [Haupt-/Nebenstrasse]) abgegrenzt wird. Trottoirs entlang von Kantonsstrassen innerorts standen bislang im Eigentum der Gemeinden und wurden demzufolge auch von ihnen erstellt. Auch der bauliche Unterhalt dieser Flächen war bisher Aufgabe der Gemeinden. Zudem waren die Gemeinden auch für die Businfrastrukturen (Haltekanten, Bushäuschen etc.) im Innerortsbereich zuständig. Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Anpassungen in der Strassengesetzgebung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ausweitung des Strassenraums innerorts

Wie vorstehend ausgeführt, soll der Strassenraum ausgeweitet werden. Während heute innerorts lediglich die Fahrbahn zur Kantonsstrasse gehört, soll neu auch das Trottoir und die Businfrastruktur dem Strassenraum zugerechnet werden. Um dies umzusetzen, übernimmt der Kanton die Trottoirs von den Gemeinden innerorts entlang von Kantonsstrassen zu Eigentum und ist künftig für deren Betrieb und Unterhalt verantwortlich.

Dies führt zu folgenden Kosten:

1. Übernahme Trottoirs innerorts:

Total gehen 65'413 m² Trottoirfläche innerorts an den Kanton über. Die Trottoirs gehen prinzipiell im instandgesetzten Zustand und unentgeltlich an den Kanton über. Wird das Trottoirs dem Kanton in unsaniertem Zustand übergeben, ist dieses auf Kosten der Gemeinde instandzustellen. Damit entstehen für den Kanton keine zusätzlichen Kosten.

2. Laufende Kosten für den Betrieb und Unterhalt der Trottoirs innerorts:

Mit der Übernahme der Trottoirs innerorts übernimmt der Kanton auch den Betrieb und Unterhalt derselben. Das Strasseninspektorat hat die jährlichen Aufwendungen dafür abgeschätzt. Die jährlichen Betriebskosten für die zusätzlichen Trottoirflächen werden auf rund Fr. 160'000.- (Personal- und Sachaufwendungen) geschätzt.

3. Künftiger baulicher Unterhalt der Trottoirs innerorts:

Mit der Übernahme der Trottoirs werden diese auch instandgesetzt (siehe oben). Nach rund 20 Jahren dürfte wiederum ein baulicher Unterhalt in der Grössenordnung von rund 2 Millionen Franken für sämtliche Trottoirs, welche von den Gemeinden übernommen wurden, anfallen. Die Kosten für diesen baulichen Unterhalt der abgetretenen Trottoirs gehen somit künftig zu Lasten des Kantons. Es ist davon auszugehen, dass der bauliche Unterhalt der Trottoirs im Rahmen anderer Bauprojekte (BGK, Erneuerung Werkleitungen, Erhöhung Verkehrssicherheit, Förderung Langsamverkehr) an Kantonsstrassen abgewickelt werden kann. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten reduziert werden.

Neuer Kostenteiler bei Kantonsstrassen innerorts

In den letzten Jahren sind in zahlreichen Gemeinden Kantonsstrassenabschnitte innerorts saniert und Knoten umgestaltet worden (vgl. Kreisel Schürmatt und Mühlematt [NSV] in Stansstad beziehungsweise Buochs). Dabei kamen zwischen Kanton, Gemeinde und Privaten vereinbarte Kostenteiler zur Anwendung. Eine Strassenraumanpassung wurde kürzlich in Oberdorf abgeschlossen. Aktuell in der Planungsphase sind weitere Projekte in Ennetmoos, Buochs und Dallenwil. In den nächsten Jahren sind in den Gemeinden Hergiswil, Wolfenschiessen, Ennetbürgen und Stansstad (Obbürgen) zusätzliche Strassenraumanpassungen bei Kantonsstrassen innerorts vorgesehen. In der Annahme, dass in der näheren Zukunft in fünf Gemeinden Strassenraumanpassungen erfolgen und pro Projekt mit durchschnittlich

2 Millionen Franken zu rechnen ist, würden Gesamtkosten von rund 10 Millionen Franken anfallen. Bei einer Kostenbeteiligung der Gemeinden von pauschal 35 % würden dem Kanton Kosten von rund 6,5 Millionen Franken verbleiben. Ein Vergleich mit den Kosten, wie sie gemäss aktuellem Strassengesetz anfallen würden, ist nur schwer durchführbar. Als Beispiel kann die Sanierung der Kantonsstrassen im Dorfzentrum von Buochs aufgeführt werden. Bei diesem Betriebs- und Gestaltungskonzept beträgt der Gemeindeanteil an den Strassenbaukosten ohne Kosten für die Trinkwasser- und Schmutzwasserleitung rund 33% (Anteil Gemeinde 2,143 Mio. Franken, Anteil Kanton 4,247 Mio. Franken).

Die Bestimmung des Kostenteilers gemäss dem aktuellen Strassengesetz ist erfahrungsgemäss aufwändig und aus Sicht der Gemeinden zum Teil nicht transparent. Mit der Revision des Strassengesetzes soll ein einfach anwendbarer Kostenanteil (Pauschalierung) zur Anwendung kommen. Wie bisher soll der grösste Teil der Kosten vom Kanton übernommen werden. Hingegen ist es sachgerecht, wenn sich die Gemeinden wie bisher am Nutzen der Strassenraumanpassung (Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit und dergleichen) beteiligen. Vorgeschlagen wird daher, dass sich bei einer Strassenraumanpassung im Innerortsbereich der Kantonsstrassen die Gemeinden pauschal mit einem Anteil von 35 % der Projekt-Bruttokosten zu partizipieren haben. Werden im Rahmen der Strassenraumanpassung aus kostenökonomischen Gründen gleichzeitig auch noch Werkleitungen für Wasser oder Abwasser in der Kantonsstrasse saniert oder erweitert, gehen die Kosten für diesen Teil der Arbeiten wie bisher aufgrund der gesetzlich vorgesehenen Kostenpflicht der Gemeinden zu deren Lasten. In diesen 35 % soll ein «Standard-Betriebs- und Gestaltungskonzept», welches vom Kanton vorgegeben wird, wie beispielsweise Eingangstore, Querungshilfen für Fussverkehr sowie Platzgestaltungen, enthalten sein. Melden Gemeinden weitere Wünsche wie eine hochwertige Materialisierung (Pflästerungen, offene Rinnengestaltung oder dergleichen) an, gehen diese Mehrkosten ausschliesslich zu ihren Lasten.

6.2 auf die Gemeinden

Die Gemeinden sind und bleiben Eigentümerinnen des kommunalen Strassennetzes. Dieses haben sie zu erstellen und in der Folge auch zu unterhalten. Dabei ist zu vermerken, dass sich dieses Netz aufgrund der Verdichtung im bestehenden Siedlungsraum (vgl. RPG) inskünftig voraussichtlich nur noch marginal verändern wird. Das Hauptaugenmerk liegt bei den Gemeindestrassen somit beim Unterhalt und Erhalt der kommunalen Strassen.

Es ist neu vorgesehen, dass die Trottoirs entlang der Kantonsstrassen innerorts, die bis anhin im Eigentum der Gemeinden standen, wie im Übrigen in allen anderen Kantonen auch, sachgerecht an den Kanton übergehen. Die Gemeinden sind somit nur noch für die Trottoirs entlang ihrer Gemeindestrassen verantwortlich. Dies führt somit zu einer deutlichen finanziellen Entlastung bei den Gemeinden. Da ein Teil der Innerortsstrecken im Kanton bereits umgestaltet worden ist, sind nicht alle Gemeinden von der Änderung gleich betroffen.

An die Kosten von Strassenbauprojekten der Kantonsstrassen haben sich die Gemeinden inskünftig neu mit einem fixen Anteil (35 %) zu beteiligen. Dies stellt gegenüber der heutigen Praxis eine deutliche Vereinfachung bei der Berechnung dar.

Die aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes notwendigen Anpassungen im Zusammenhang mit Bushaltekanten, welche grundsätzlich bis am 1. Januar 2024 umzusetzen wären, sind noch von den Gemeinden zu finanzieren. Damit soll eine Ungleichbehandlung zwischen denjenigen Gemeinden, die dieser Verpflichtung nachgekommen sind und denjenigen Gemeinden, in denen dieses Vorhaben noch offen ist, vermieden werden. Ansonsten würden diejenigen Gemeinden bessergestellt, welche die erforderlichen Sanierungen bis zur Inkraftsetzung des neuen Strassengesetzes noch nicht getätigt haben (vgl. die Übergangsbestimmung zur Überführung des Eigentums an Trottoirs entlang von Kantonsstrassen).

Inskünftig haben alle Gemeinden zwingend ein Strassenverzeichnis zu erlassen. Damit wird verfügt, welche Strassen in einer Gemeinde als Privatstrassen (ohne kommunale Beiträge) oder als öffentliche Strassen im Privateigentum (mit kommunalen Beiträgen für den Unterhalt)

gelten. Die Höhe der Beiträge an die öffentlichen Strassen im Privateigentum richtet sich dabei nach dem öffentlichen Interesse an dieser Strasse.

6.3 auf Private

Private erfahren im Zusammenhang mit der Regelung von Verfahren und Zuständigkeiten keine wesentlichen zusätzlichen Einschränkungen. Die Einwendungsmöglichkeiten bleiben in allen Verfahren gewährt, im Rahmen der Beurteilung des generellen Projekts auch in erweiterter Masse.

Private werden vor allem durch die Bestimmungen, welche die Benutzung der Strassen ausserhalb des Strassenverkehrsrechts regeln, betroffen. Hier bringt die Revision einige Klarstellungen mit sich. So wird ausdrücklich geregelt, dass auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs kein Rechtsanspruch besteht. Des Weiteren sind dem Strassengesetz neue Vorschriften im Zusammenhang mit der Beschädigung und Verunreinigung von Strassen durch Strassenbenützerinnen und -benützer zu entnehmen.

7 Terminplan

| | |
|--|------------------------------|
| Verabschiedung Vorlage durch Regierungsrat zu Händen der externen Vernehmlassung | 12. November 2024 |
| Orientierung BUL | 25. November 2024 |
| Externe Vernehmlassung | November 2024 – Februar 2025 |
| Auswertung VN / Bereinigung BD / RD | März / April 2025 |
| Verabschiedung Vorlage durch Regierungsrat an Landrat | Mai 2025 |
| 1. Kommissionssitzung BUL | 3. Quartal 2025 |
| 2. Kommissionssitzung BUL | 3. Quartal 2025 |
| 1. Lesung Landrat | 4. Quartal 2025 |
| 2. Lesung Landrat | 4. Quartal 2025 |
| Referendumsfrist | 1. Quartal 2026 |
| Inkrafttreten | 3. Quartal 2026 |

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Res Schmid

Landschreiber; lic. iur.

Armin Eberli