

**Vortrag**  
**der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)**  
**an den Regierungsrat**  
**zur Strassenverordnung**

***Entwurf für die Vernehmlassung***

---

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG / ALLGEMEINES.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ERFÜLLUNG PARLAMENTARISCHER VORSTÖSSE .....</b>	<b>3</b>
	<i>Motion Haas .....</i>	<i>3</i>
<b>3</b>	<b>ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>4</b>
3.1	1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....	4
3.2	LANDERWERB, ENTEIGNUNG, EIGENTUMSBESCHRÄNKUNGEN .....	7
3.3	KANTONSSTRASSEN.....	7
3.4	ÜBRIGE STRASSEN UND WEGE .....	10
3.4.1	<i>Strassen.....</i>	<i>10</i>
3.4.2	<i>Fuss- und Wanderwege.....</i>	<i>11</i>
3.5	FINANZIERUNG VON KANTONS- UND GEMEINDESTRASSEN SOWIE BEITRÄGE .....	13
3.6	STRASSEN BENUTZUNG.....	14
3.7	VERKEHRSMASSNAHMEN.....	15
3.7.1	<i>Geltungsbereich.....</i>	<i>15</i>
3.7.2	<i>Anordnungen .....</i>	<i>15</i>

---

3.7.3	<i>Signalisation</i> .....	18
3.8	ÖFFENTLICHE STRASSEN UND BENACHBARTES GRUNDEIGENTUM.....	19
3.9	ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN .....	20
3.10	ANHANG: VERSORGUNGSROUTEN.....	21
<b>4</b>	<b>AUSWIRKUNGEN</b> .....	<b>21</b>
4.1	VORBEMERKUNG .....	21
4.2	PERSONELLE AUSWIRKUNGEN .....	21
4.3	FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN.....	21
4.4	AUSWIRKUNGEN AUF DIE GEMEINDEN .....	21
4.5	AUSWIRKUNGEN AUF DIE WIRTSCHAFT.....	21
4.5.1	<i>Beschäftigungswirkungen</i> .....	21
4.5.2	<i>Kostenfolgen für die Wirtschaft</i> .....	21
4.5.3	<i>Regelungsbedarf und administrativer Zusatzaufwand für die Wirtschaft</i> .....	22
<b>5</b>	<b>ERGEBNIS DES VERNEHMLASSUNGSVERFAHRENS</b> .....	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>ANTRAG</b> .....	<b>22</b>

---

---

## 1 Einleitung / Allgemeines

Die Strassenverordnung (SV) enthält die Ausführungsbestimmungen zum Strassengesetz (SG), zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)<sup>1</sup> sowie zum Strassenverkehrsgesetz (SVG)<sup>2</sup>. Die Bestimmungen über die Anordnung und Signalisation von Verkehrsmassnahmen, die bisher in einer eigenständigen Verordnung enthaltenen sind<sup>3</sup>, werden soweit nötig in die SV integriert.

## 2 Erfüllung parlamentarischer Vorstösse

### Motion Haas

Die Motion Haas M 229/03 vom 15.09.2003 betreffend Abstandsvorschriften für Strassenreklamen wurde am 24.06.2004 als Postulat überwiesen. Es verlangt, dass auf Reklamen längs öffentlicher Strassen lediglich die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr Anwendung finden. Die Rechtslage hat sich in der Zwischenzeit geändert: Seit dem 1. März 2006 enthält das Bundesrecht keine Abstandsvorschriften mehr für Strassenreklamen.<sup>4</sup> Es untersagt Strassenreklamen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten (Art. 96 SSV) und es schreibt vor, dass Strassenreklamen grundsätzlich bewilligungspflichtig sind (Art. 99 SSV). Das Strassengesetz (SG) statuiert in Art. 73 einen ähnlichen Grundsatz: Öffentliche Strassen dürfen nicht durch Bauten, Anlagen usw. beeinträchtigt werden. Diese allgemeine Bestimmung wird präzisiert durch die Strassenabstände (Art. 76 SG). Reklamen dürfen nur ausserhalb von Strassen aufgestellt werden und dürfen die Sicherheit der Strassen nicht beeinträchtigen. Sie müssen einen Abstand von 1 m (parallel zur Strasse) und von 3 m (in einem anderen Winkel zur Strasse) einhalten. Firmenanschriften müssen das Lichtraumprofil einhalten (Art. 61 SV).

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704)

<sup>2</sup> Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

<sup>3</sup> Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassensignalisation (KSSV; BSG 761.151)

<sup>4</sup> vgl. Art. 97 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) in der Fassung vom 17. August 2005, in Kraft seit 1. März 2006

---

### **3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

#### **3.1 1. Allgemeine Bestimmungen**

##### **Artikel 1 Bestandteile der öffentlichen Strasse (Art. 5 SG)**

Art. 5 SG umschreibt allgemein, aus welchen Bestandteilen eine Strasse bestehen kann, damit sie ihre Funktionen erfüllen kann:

Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten und Anlagen, die insbesondere aus technischen, betrieblichen, gestalterischen, umweltrechtlichen oder aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der öffentlichen Sicherheit innerhalb und ausserhalb der Strasse nötig sind.

Artikel 1 SV enthält eine illustrative Aufzählung der Bestandteile.

Was Bestandteil der jeweiligen Strasse ist, ergibt sich in der Regel aus dem Strassenplan (Art. 28 SG) und bei Gemeindestrassen aus der Überbauungsordnung (Art. 43 Abs. 1 SG) oder der Baubewilligung (Art. 43 Abs. 2 SG).

##### **Artikel 2 Gemeindestrassen (Art. 8 SG)**

Art. 8 SG lautet: Gemeindestrassen dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde, erschliessen die Baugebiete, stellen die Verbindung zu den Kantonsstrassen her und dienen dem lokalen Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden.

Der Begriff der Gemeinde nach dem Gemeindegesetz umfasst verschiedene Arten von Gemeinden. Art. 2 SV erklärt – in Übereinstimmung mit dem GG<sup>5</sup> -, welchen Gemeindearten Hoheit und Eigentum über Gemeindestrassen zukommen kann. Die Regelung entspricht dem bisherigen Recht<sup>6</sup>.

##### **Artikel 3 Register der Gemeindestrassen (Art. 10 SG)**

Keine Bemerkung.

---

<sup>5</sup> Gemeindegesetz vom 16. März 1998 (GG, BSG 170.11)

<sup>6</sup> Art. 9 Abs. 1 des Gesetzes vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenbaugesetz, SBG; BSG 732.11)

---

#### **Artikel 4 Strassennamen**

Absätze 1 und 2: Art. 12 des Dekrets über die Gebäudeversicherung lautet:

<sup>1</sup> Die Gebäude sind zu nummerieren.

<sup>2</sup> Die Gebäudeversicherung bestimmt, wer für die Nummerierung der Gebäude verantwortlich ist und wer die Kosten hierfür zu tragen hat.

Da die Gemeinden für die Strassennamen zuständig sind, macht es Sinn, ihnen auch die Nummerierung der Gebäude an diesen Strassen<sup>7</sup> zu übertragen. Dabei ist eine Zusammenarbeit mit der Gebäudeversicherung nötig, damit diese ihre Aufgaben erfüllen kann (vgl. Art. 12. Abs. 1 des Dekrets über die Gebäudeversicherung<sup>8</sup>)

#### **Artikel 5 Vermarkung**

Absatz 1: Art. 11 SG weist das Eigentum an den Strassen für Kantonsstrassen dem Kanton, für Gemeindestrassen der jeweiligen Gemeinde zu. Art. 5 SV verlangt gestützt auf Art. 11 Abs. 2 SG, dass diesem Umstand grundbuchlich Rechnung getragen wird, was die Vermessung der Strasse und die Bildung einer Strassenparzelle verlangt. Bei gebogenen Parzellengrenzen, z.B. in Kurven, reicht die Vermessung, eine Vermarkung der Linie ist – wie bereits heute - nicht nötig.

Absatz 2: Einzelne Strassenbestandteile können auch mit Dienstbarkeiten gesichert werden, denn Art. 11 Abs. 3 SG verlangt nur "in der Regel", dass alle Strassenbestandteile auf dem Strassengrundstück stehen.

Absatz 3: Kreuzen sich verschiedene Strassen, so wird die höher eingereichte durchgehend vermarkt. Da Bahnanlagen auf Bundesrecht basieren, werden sie bei Kreuzungen mit kantonalen oder kommunalen Strassen durchgehend vermarkt.

#### **Artikel 6 Änderung von Hoheit und Eigentum (Art. 12, 27 SG)**

---

<sup>7</sup> Die SNV-Norm 612040 „Gebäudeadressen“ definiert mit dem Begriff der Lokalisation die Elemente, die mit einem Namen zu versehen sind (Strassen oder Wege, Plätze, benannte Gebiete wie Weiler oder Höfe)

<sup>8</sup> Dekret über die Gebäudeversicherung vom 3. Februar 1971 (BSG 873.111)

---

Abs. 2: Änderungen der Strasseneinreihung erfolgen mit dem Strassennetzplan und werden dort als Verfügung (des Regierungsrates) ausgestaltet. Der Übergang erfolgt werkmängelfrei. Wenn nötig verfügt die Aufsichtsbehörde vorher die Herstellung des werkmängelfreien Zustandes.

**Artikel 7 Konfliktlösung in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit (Art. 14 SG)**

Keine Bemerkung.

**Artikel 8 Partnerschaftliche Koordination von Bauarbeiten an Kantons- und Gemeindestrassen**

Keine Bemerkung.

**Artikel 9 Verkehrsmanagement (Art. 15 SG)**

Keine Bemerkung.

**Artikel 10 Versorgungsrouten, Bezeichnung (Art. 16 SG)**

Diese Bestimmung ersetzt die bisherige kantonale Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte<sup>9</sup>. Die vorgeschriebenen Normen und Merkmale (Absatz 4) entsprechen den VSS- und SIA-Normalien<sup>10</sup>.

Fahrzeugbewilligungen für die Durchführung von Ausnahmetransporten erteilt die kantonale Polizei- und Militärdirektion.

**Artikel 11 Versorgungsrouten, Offenhaltung**

Keine Bemerkung.

**Artikel 12 Historische Verkehrswege**

---

<sup>9</sup> Verordnung vom 19. Dez. 1979 (BSG 732.123.31)

<sup>10</sup> SN Nr. 640 201 Geometrisches Normalprofil (Edition 1992) mit Verweis auf den Bericht der VSS Arbeitsgruppe 21 "Ausnahmetransporte"

---

Der Schutz historischer Verkehrswege stützt sich für Bundesaufgaben auf Art. 3 ff. des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz<sup>11</sup> sowie auf das künftige Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) mit der entsprechenden Verordnung<sup>12</sup>.

Für kantonale Aufgaben wie die Erteilung von Baubewilligungen in der Bauzone sowie die Richt- und Nutzungsplanung bilden Art. 10 ff. des Baugesetzes<sup>13</sup> und Art. 13e Bauverordnung<sup>14</sup> die Rechtsgrundlage. Die Wirkung des künftigen Bundesinventars IVS für kantonale Aufgaben ist in Art. 13e Abs. 4 BauV umschrieben.

Betrifft ein Bauvorhaben einen historischen Verkehrsweg gemäss (künftigem) Bundesinventar, so ist die zuständige Fachstelle der BVE, hier also das Tiefbauamt, anzuhören (Art. 14 BauV).

### **3.2 Landerwerb, Enteignung, Eigentumsbeschränkungen**

#### **Artikel 13 Landerwerb (Art. 17 ff. SG)**

Keine Bemerkung.

### **3.3 Kantonsstrassen**

#### **Artikel 14 Bewilligungsfreie Strassenvorhaben (Art. 28 Abs. 2 SG)**

Braucht es für einen Verkehrsversuch eine signalisatorische Massnahme, z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder ein Fahrverbot, so ist die Bewilligung einer solchen

---

<sup>11</sup> Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur und Heimatschutz (NHG; SR 451)

<sup>12</sup> Verordnung über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS, SR 451.13; liegt im Februar 2008 erst im Entwurf vor). Der Entwurf des Bundesinventars IVS ist einsehbar unter <http://ivs-gis.admin.ch/>

<sup>13</sup> vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

<sup>14</sup> vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

---

Massnahme vorbehalten. Versuche mit Verkehrsmassnahmen dürfen höchstens für ein Jahr angeordnet werden<sup>15</sup>.

#### **Artikel 15 Ordentliches Strassenplanverfahren (Art. 29 SG)**

Zur Regelung des Sachverhalts, wenn die Erschliessung eines Vorhabens auch eine Anpassung an einer Kantonsstrasse nötig macht, s. Vortrag zu Art. 28 SV.

#### **Artikel 16 Vereinfachtes Strassenplanverfahren für kleine Vorhaben (Art. 30 SG)**

Das vereinfachte Verfahren ist für die zahlreichen kleinen baulichen Massnahmen gedacht, die für die Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer kaum spürbare Auswirkungen haben, jedoch für die gute Funktion der Strasse wichtig sind.

Massgebendes Kriterium für die Aufnahme eines Vorhabens in die Liste der kleinen Vorhaben soll sein, ob das Strassenbauvorhaben so unbedeutend ist, dass regelmässig kein Interesse an der Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens besteht. Ist der Kreis der Einspracheberechtigten nicht eindeutig bestimmbar oder sind wesentliche öffentliche Interessen berührt, so steht das vereinfachte Verfahren nicht zur Verfügung (Art. 30 Abs. 3 SG).

Liegt das kleine Vorhaben – wie häufig – im Perimeter eines bestehenden Strassenplans, so bedeutet die Bewilligung im vereinfachten Planverfahren gleichzeitig die Änderung des bestehenden Strassenplans.

#### **Artikel 17 Änderungen vor dem Erlass des Strassenplans (Art. 31 SG)**

Diese Bestimmung präzisiert Art. 31 SG. Die Vorschrift lehnt sich an Art. 60 BauG an (Planerlassverfahren). Die Einsprachefrist beträgt stets 30 Tage.

#### **Artikel 18 Regelungen des Strassenplans (Art. 34, 35 SG)**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 19 Baustandard, Ziel und Prozess (Art. 39 SG)**

Keine Bemerkung.

---

<sup>15</sup> Art. 107 Abs. 2bis SSV

---

## **Artikel 20 Referenzstandard**

Buchstabe d – g: „DTV“ bedeutet durchschnittlicher täglicher Verkehr.

## **Artikel 21 Prozessschritte**

Keine Bemerkung.

## **Artikel 22 Abweichung vom Referenzstandard**

Keine Bemerkung.

## **Artikel 23 Standard für den betrieblichen Unterhalt (Art. 39, 40 SG)**

Keine Bemerkung.

## **Artikel 24 Winterdienst (Art. 40 SG)**

Keine Bemerkung.

## **Artikel 25 Erteilung von Bewilligungen auf Kantonsstrassen innerorts (Art. 38 Abs. 1 SG)**

Soweit eine Kantonsstrasse innerorts verläuft, prägt sie das Ortsbild der Gemeinde mit. Sondernutzung und gesteigerter Gemeingebrauch wird auf den Kantonsstrassen die Ausnahme sein, weil die Strasse ja vor allem für die Erfüllung qualifizierter Verkehrsbedürfnisse da ist (Art. 25 SG, Kategorien A – C). Gesuche für Umzüge und dergleichen sind aber nicht auszuschliessen. Da solche Veranstaltungen die Haltung einer Gemeinde insbesondere in verkehrs- oder polizeipolitischen Fragen betreffen kann, erteilt der Kanton eine solche Bewilligung grundsätzlich nur mit Zustimmung der Gemeinde. Die Signalisationsbewilligung der Kantonspolizei ist vorbehalten.

Die Nutzung einer Kantonsstrasse als Strassencafé oder dergleichen, wie sie in Städten und anderen Gemeinden zum Bild der Gemeindestrassen und –plätze gehört, kann ausgeschlossen werden. Soll eine Gemeindestrasse an den Kanton abgetreten werden (Art. 25 Abs. 4 Bst. b i.V.m Art. 12 SG), so wird der Verlauf der Strassenparzelle vor der Abtretung so geregelt, dass der Kantonsstrasse nur die für ihre Funktion nötige Fläche verbleibt, und

---

dass Flächen, die sich für eine Sondernutzung eignen, der Gemeinde oder Privaten zugeschlagen werden.

### **3.4 Übrige Strassen und Wege**

#### 3.4.1 Strassen

##### **Artikel 26 Bewilligungsfreie Strassenvorhaben (Art. 43 Abs. 3 SG)**

Keine Bemerkung

##### **Artikel 27 Bewilligungsverfahren (Art. 43 Abs. 2 SG)**

Die Voraussetzungen für das Baubewilligungsverfahren für Gemeindestrassen entsprechen den Voraussetzungen für das vereinfachte Verfahren für Kantonsstrassen (Art. 16).

##### **Artikel 28 Änderung einer Kantonsstrasse mit einer kommunalen Überbauungsordnung**

Es gibt kommunale Strassenvorhaben, die nur bewilligt werden können, wenn gleichzeitig eine Anpassung an einer Kantonsstrasse vorgenommen wird. So kann die Gemeinde mit einer Überbauungsordnung ein verkehrintensives Vorhaben planen, dessen Erschließung den Bau eines Kreisverkehrsplatzes an einer Kantonsstrasse oder die Erstellung einer Einspurstrecke auf der Kantonsstrasse bedingt. Bei engem sachlichem Zusammenhang der Vorhaben, d.h. wenn das eine ohne das andere nicht realisiert werden kann, und sofern der Eingriff in die Kantonsstrasse nicht die Dimension eines eigenständigen Vorhabens annimmt, werden die Verfahren koordiniert und es wird ein Gesamtentscheid erlassen. Eine Überbauungsordnung für eine Strasse und das Strassenplanverfahren für Kantonsstrassen sind ja nicht nur Plan- sondern auch Bewilligungsverfahren, so dass das KoG<sup>16</sup> grundsätzlich gilt. Das KoG ist also anwendbar, wenn z.B. eine kommunale Überbauungsordnung einen einfachen Kreisverkehrsplatz oder einen zusätzlichen Kreisarm auf einer Kantonsstrasse bedingt, wenn eine Überbauungsordnung die Kantonsstrasse im Einmündungsbereich tangiert oder wenn eine Einspurstrecke auf einer Kantonsstrasse geschaffen werden muss. In solchen Fällen ist das kommunale Nutzungsplanverfahren das

---

<sup>16</sup> Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

---

Leitverfahren. Das Tiefbauamt, das den Kanton als Eigentümerin der Kantonsstrasse vertritt, muss allerdings zustimmen.

Ein komplizierter Kreisverkehrsplatz (wie der Wankdorfkreisel), die Verlegung einer Kantonsstrasse über eine grössere Strecke hinweg oder die Errichtung einer Brücke stellt hingegen je ein eigenständiges Vorhaben dar, dessen Bewilligungsverfahren nicht im Sinne des KoG ins Leitverfahren des Hauptvorhabens integriert werden darf, sondern separat und eigenständig geführt werden muss. Gemeinde und Kanton haben in einem solchen Fall die beiden Verfahren zeitlich und sachlich aufeinander abzustimmen.

### 3.4.2 Fuss- und Wanderwege

#### **Artikel 29 Kantonaler Sachplan, Inhalt und Wirkung (Art. 44 SG)**

Allgemeines: Mit dem Strassengesetz und dieser Verordnung ist ein Systemwechsel verbunden: Der bisherige Wanderwegrichtplan wird aufgeteilt in einen kantonalen Sachplan des Wanderrouthenetzes mit den Hauptwanderwegen und in die kommunalen Ergänzungsnetze, die in kommunalen Richt- oder Nutzungsplänen bezeichnet werden. Beide zusammen bilden das kantonale Netz nach Bundesrecht<sup>17</sup>, das vom Kanton signalisiert wird (Art. 44 SG).

Absatz 1: Diese Bestimmung präzisiert den Inhalt des künftigen kantonalen Sachplanes. Der Sachplan stellt nicht das "Inventar aller Wanderwege" dar, sondern das Netz der Hauptwanderwegen. Von den rund 10'000 km Wanderwegen wird also nur der wichtigste Teil als Hauptwanderweg in den Sachplan aufgenommen.

Absatz 2 nennt die Kriterien, nach denen die Hauptwanderwegen ausgewählt werden. Der Absatz stellt klar, dass nicht alle Wanderwege, die eine der Anforderungen erfüllen, ins Netz der Hauptwanderwegen aufgenommen werden müssen.

#### **Artikel 30 Kantonaler Sachplan, Zuständigkeit und Verfahren**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 31 Kommunale Planung (Art. 44 Abs. 2 SG)**

---

<sup>17</sup> Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)

---

Absatz 1: Die kommunale Planung enthält neben dem Hinweis auf das Wanderwegnetz gemäss kantonalem Sachplan das eigene "Ergänzungsnetz" an Fuss- und Wanderwegen. Es soll unterschieden werden zwischen Fusswegen (Art. 2 FWG, in der Regel im Siedlungsgebiet) und Wanderwegen (Art. 3 FWG, in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes).

Absatz 3: Das kommunale Ergänzungsnetz an Wanderwegen wird vom Kanton wie die Hauptwanderrouen markiert (Art. 44 SG). Der Kanton markiert aber nur Wanderwege, die den bundesrechtlichen Anforderungen genügen, weshalb er die Qualitätsanforderungen an Wanderwege bestimmt. Wanderwege, die den bundesrechtlichen Anforderungen genügen, geniessen Schutz gegen erhebliche Eingriffe, wie beispielsweise die Aufhebung, Sperrung, das Befahren durch bedeutenden Strassenverkehr oder den Einbau ungeeigneter Beläge. Was die Gemeinden also in kommunalen Plänen als Wanderweg ausscheiden, ist dann bis zur Änderung des Plans auch gegen erhebliche Eingriffe geschützt.

### **Artikel 32 Wirkung der Planungen**

Keine Bemerkung.

### **Artikel 33 Überprüfung der Planungen**

Die Netzpläne sind nur dann von Nutzen, wenn sie regelmässig veränderten Verhältnissen angepasst werden. Vgl. dazu Art. 4 Abs. 1b FWG.

### **Artikel 34 Freie Begehbarkeit**

Die Bestimmung entspricht Art. 19 der bisherigen Einführungsverordnung zum Fuss- und Wanderweggesetz des Bundes<sup>18</sup>.

Die Gemeinden sorgen zu diesem Zweck für die rechtliche Sicherung des öffentlichen Zugangs, indem sie die Fuss- und Wanderwege dem Gemeingebrauch widmen (Art. 13 SG) und im Bereich von Privatstrassen die erforderlichen dinglichen Rechte erwerben.

### **Artikel 35 Kantonale Fachstelle**

---

<sup>18</sup> Verordnung vom 27. April 1988 zur vorläufigen Regelung der Einführung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege im Kanton Bern (EV/FWG; BSG 705.111)

---

Die zuständige Stelle ist das Tiefbauamt (Art. 12 OrV BVE)<sup>19</sup>.

### **Artikel 36 Zusammenarbeit**

Die Bestimmung entspricht Art. 4 der bisherigen Einführungsverordnung zum Fuss- und Wanderweggesetz des Bundes (EV/FWG). Dem Verein „Berner Wanderwegen“ BWW soll die Markierung der Wanderwege übertragen werden (Art. 87 SG).

### **Artikel 37 Erhebliche Eingriffe ins Fuss- und Wanderwegnetz**

Im Unterschied zu Art. 7 und 8 der EV/FWG wird nicht mehr ein eigenständiges, vor dem Tiefbauamt durchzuführendes Bewilligungsverfahren für nicht baubewilligungspflichtige "erhebliche Eingriffe in das Fuss- und Wanderwegnetz" geschaffen, sondern solche Eingriffe werden generell als baubewilligungspflichtig erklärt. Damit entfällt die Unterscheidung in baubewilligungspflichtige und nicht baubewilligungspflichtige Eingriffe. In jedem Fall braucht es also für diese Eingriffe eine Baubewilligung, sofern der Eingriff nicht im Rahmen eines Nutzungsplanverfahrens (Strassenplan für Kantonsstrassen, kommunale Überbauungsordnung für Gemeindestrassen) bewilligt wird (Art. 7 FWG).

Erhebliche Eingriffe im Sinne des Bundesrechts sind etwa die Beeinträchtigung der freien Begehrbarkeit, die Unterbrechung, die Öffnung für den allgemeinen Fahrverkehr und die Verwendung ungeeigneter Beläge.

## **3.5 Finanzierung von Kantons- und Gemeindestrassen sowie Beiträge**

### **Artikel 38 Gemeindeanteil an der LSVA und an der Motorfahrzeugsteuer (Art. 51 SG)**

Absatz 2: Dieser Text ist noch nicht definitiv, Rückweisung von Art. 51 Abs. 2 SG in die zweite Lesung des Grossen Rates in der Junisession 2008.

Absätze 1 und 3: Der Verteilungsschlüssel entspricht dem bisherigen Verteilungsschlüssel (Art. 13a und 13c SFD<sup>20</sup>).

---

<sup>19</sup> Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 152.221.191)

<sup>20</sup> Strassenfinanzierungsdekret vom 12. Februar 1985 (SFD; BSG 732.123.42)

---

### **Artikel 39 Objektkredite des Grossen Rates (Art. 55 SG)**

Keine Bemerkung.

### **Artikel 40 Voranschlagskredit für den betrieblichen Unterhalt (Art. 58 SG)**

Absatz 1 definiert den betrieblichen Unterhalt. Die Definition entspricht der VSS-Norm zum Erhaltungsmanagement<sup>21</sup> und damit den allgemein üblichen Unterscheidungen.

### **Artikel 41 Beiträge an Park-and-ride- sowie Bike-and-ride -Anlagen (Art. 61 SG)**

Allgemeines: Ob eine Anlage Kantonsbeiträge erhält, hängt von ihrer Aufnahme im Strassennetzplan ab. Ist dies der Fall, so besteht ein Anspruch auf Beiträge im Umfang von 40% der anrechenbaren Kosten (Art. 24 Abs. 4 Bst. c i.V.m. Art. 61 SG).

Absatz 2: Die abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen bestimmen sich nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr<sup>22</sup>.

Die bestehende Arbeitshilfe<sup>23</sup> wird angepasst werden.

## **3.6 Strassenbenutzung**

### **Artikel 42 Schlittelwege**

Keine Bemerkung.

### **Artikel 43 Abstellen von Fahrzeugen**

Keine Bemerkung.

---

<sup>21</sup> SN 640 900a, Ziff. 4.7

<sup>22</sup> Gesetz vom 11. Juni 2002 über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG; BSG 731.2)

<sup>23</sup> Baubewilligungs-, Plangenehmigungs- und Beitragsverfahren für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, herausgegeben von der Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Juli 1995, Nr. 95.4 d

---

### 3.7 Verkehrsmassnahmen

Im Rahmen der strategischen Aufgabenüberprüfung (SAR) wurden die Aufgaben des Produkts "Signalisation und Markierung" vom Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) zum Tiefbauamt (TBA) verschoben. In der April-Session 2004 verabschiedete der Grosse Rat das Gesetz über die Umsetzung der SAR-Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der BVE in einer Lesung. Seither ist die BVE zuständig, das Strassenverkehrsrecht im Bereich der Strassensignalisation und Markierung zu vollziehen. In einem ersten Schritt wurden daher die entsprechenden Bestimmungen aus der Strassenpolizeiverordnung<sup>24</sup> entfernt und in die neue KSSV übernommen. Diese Bestimmungen werden nun in die SV überführt und die KSSV wird aufgehoben. Die Strassenpolizeiverordnung wurde mit dem Erlass der StrVV<sup>25</sup> aufgehoben. Im Kapitel Verkehrsmassnahmen der SV werden also die Vollzugsbestimmungen zu Strassensignalisation und Markierung geregelt, während die StrVV alle übrigen Vollzugsbestimmungen zum Strassenverkehrsrecht des Bundes und des Kantons enthält. Darunter fällt u.a. das Ausstellen von Parkkarten<sup>26</sup>.

#### 3.7.1 Geltungsbereich

##### **Artikel 44 Geltungsbereich**

Der strassenbaurechtliche Begriff der öffentlichen Strassen meint alle Strassen, Wege und Plätze, die dem Gemeingebrauch offen stehen (Art. 4 Abs. 1 SG). Er deckt sich nicht genau mit dem strassenverkehrsrechtlichen Begriff. Dieser bezeichnet als öffentlich alle Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 2 VRV<sup>27</sup>). Da die Bestimmungen dieses Abschnittes dem Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes dienen, ist für sie der Begriff nach Art. 1 Abs. 2 VRV massgebend.

#### 3.7.2 Anordnungen

---

<sup>24</sup> Verordnung vom 11. Januar 1978 über die Strassenpolizei und Strassensignalisation (Strassenpolizeiverordnung)

<sup>25</sup> Strassenverkehrsverordnung vom 20. Oktober 2004 (StrVV; BSG 761.111)

<sup>26</sup> Art. 64aff. StrVV

<sup>27</sup> Verkehrsregelverordnung des Bundes vom 13.11.1962 (VRV, SR 741.11)

---

## **Artikel 45 Anordnung von Verkehrsmassnahmen**

Absatz 1: Hier wird die Zuständigkeit für die Anordnung von Verkehrsmassnahmen generell geregelt.

Nicht alle Verkehrsmassnahmen werden allerdings auf dem Verfügungsweg erlassen - einzelne werden mehr oder weniger formlos von den zuständigen Behörden erlassen (vgl. Art. 107 Abs. 3 SSV). Für Verfügungen gelten die Regeln des allgemeinen Verwaltungsrechts (vgl. zu den Verfahrensgrundsätzen Art. 1 ff. VRPG<sup>28</sup>).

Absätze 3 und 4: Unter Umständen muss eine Verkehrsanordnung sofort aber nur vorübergehend getroffen werden. Für diesen Fall sind die Polizeiorgane befugt, die Anordnung sofort und ohne Verfügung der nach Art. 46 ff. zuständigen Stelle zu treffen. Muss die vorübergehende Verkehrsmassnahme länger als acht Tage beibehalten werden, so muss sie von der zuständigen Behörde verfügt oder angeordnet werden.

## **Artikel 46 Kantonsstrassen**

Allgemein: Das Bundesamt für Strassen verfügt die Massnahmen der örtlichen Verkehrsregelung auf den Nationalstrassen<sup>29</sup>. Die Kantone können solche Massnahmen auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse treffen, soweit diese im Zusammenhang mit der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes stehen und nicht länger als ein Jahr dauern<sup>30</sup>.

Absatz 2: Gemeint sind namentlich Mitberichte der Kantonspolizei (vgl. für den Neu- oder Ausbau von Strassen etwa Art. 107 Abs. 6 SSV).

## **Artikel 47 Gemeinde- und Privatstrassen**

Absatz 1: Die Ortspolizeibehörde ist zuständig für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen inkl. Einmündungen, auch wenn diese – teilweise – auf Privatstrassen liegen sollten (Buchstabe a). Sie ist aber auch zuständig für Verkehrsmassnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümer und Eigentümerinnen, wenn die Massnahme für die Verkehrssicherheit nötig ist. Die Privaten haben Anspruch auf rechtliches Gehör. Die übr-

---

<sup>28</sup> Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

<sup>29</sup> Art. 2 Abs. 3bis SVG

<sup>30</sup> Art. 110 Abs. 2 SSV

---

gen Anordnungen sind Sache der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer und erfolgen auch auf deren Kosten (z.B. richterliche Fahrverbote).

#### **Artikel 48 Wegweisung**

Allgemein: Zur Wegweisung besteht eine Information der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern<sup>31</sup>

Absatz 2: Die kantonale Zuständigkeit dient der Vereinheitlichung und damit der allgemeinen Verständlichkeit und Klarheit der Wegweisung.

Absatz 3: Die Möglichkeit, privaten Organisationen Signalisationsaufgaben zu übertragen, stützt sich auf Art. 115 Abs. 3 SSV. Sache des Kantons ist es, die für Weisungen zuständige Behörde zu bezeichnen. Diese Bezeichnung erfolgt mit diesem Abs. 3.

Absätze 4 und 5: Bei Betriebswegweisern müssen die Gemeindebehörden die im Interesse der Übersicht vorgesehenen Regeln des Abs. 5 beachten. Diese Regeln, die auf allen Strassen gelten, verdeutlichen die Vorschriften der SSV. Ein öffentliches Interesse an einem Betriebswegweiser besteht dann, wenn die Bedingungen von Art. 54 Abs. 4 SSV erfüllt sind, so insbesondere bei schwerer Auffindbarkeit häufig aufgesuchter Ziele.

#### **Artikel 49 Bewilligung für motorfahrzeugfreie Tage**

Absatz 2: Eine Bewilligung für motorfahrzeugfreie Tage darf die gute Funktion des Verkehrssystems nicht beeinträchtigen. Deshalb müssen die Auswirkungen der befristeten Sperrung von Verkehrsachsen namentlich von der Kantonspolizei sorgfältig geprüft werden. Eine Bewilligung darf die Interessen der Öffentlichkeit und der Strassenanstösser an der Benützbarkeit der Verkehrswege nicht wesentlich beeinträchtigen.

Absatz 3: Zur Bewilligungspraxis des kantonalen Tiefbauamtes existiert eine Arbeitshilfe<sup>32</sup>, die auch angibt, welche Unterlagen einzureichen sind.

#### **Artikel 50 Ausnahmewilligungen**

Keine Bemerkung

---

<sup>31</sup> BSIG Nr. 7/761.151/4.1

<sup>32</sup> Arbeitshilfe "Örtliche/regionale motorfahrzeugfreie Tage", aktueller Stand 2005

---

### 3.7.3 Signalisation

#### **Artikel 51 Begriff**

Die Begriffsdefinition wurde unverändert aus der bisherigen KSSV übernommen.

#### **Artikel 52 Zuständigkeit für Anbringung und Unterhalt**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 53 Baustellen**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 54 Kosten**

Absatz 2 Buchstabe b: Vom Grundsatz der Kostentragung durch den Strasseneigentümer gibt es zwei Ausnahmen:

Wer durch Hinzufügen einer neuen Verzweigung oder Ausfahrt eine Signalisation verursacht, trägt auch die darauf zurückzuführenden Kosten (Verursacherprinzip). Auch Dritte, in deren überwiegendem Interesse die Signalisation erfolgt, wie für Betriebswegweiser, Hotels oder Parkplätze, tragen die Kosten selber (Interessenprinzip).

Möglich und vorteilhaft vor allem bei komplizierten Verhältnissen und Sonderfällen sind natürlich vertragliche Regelungen.

#### **Artikel 55 Entfernung**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 56 Aufsicht**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 57 Ersatzvornahme**

Keine Bemerkung.

---

### **3.8 Öffentliche Strassen und benachbartes Grundeigentum**

#### **Artikel 58 Bauten im Strassenabstand (Art. 76 SG)**

Vorbemerkung zu den Bestimmungen über den Strassenabstand:

Die Abstandsbestimmungen gelten grundsätzlich nur für neue Bauten, Einfriedungen, Pflanzen und Strassenreklamen. Art. 59 Abs. 3 über die Höchsthöhe an unübersichtlichen Strassenstellen gilt auch für bestehende Pflanzen. Diese Bestimmung kann durch einfaches Zurückschneiden eingehalten werden.

Absatz 1: Art. 58 listet gestützt auf Art. 76 Abs. 2 SG jene Bauten und Anlagen auf, die in der Regel weder die Verkehrssicherheit beeinträchtigen noch den Ausbau der Strasse erschweren und für die deshalb der Regierungsrat einen geringeren als den vom Gesetz vorgesehenen Strassenabstand festlegen kann. Es besteht ein Anspruch auf Bewilligung der erwähnten Anlagen, sofern im konkreten Fall Strassenfunktion und -sicherheit nicht beeinträchtigt werden. Andere Anlagen im Strassenabstand sind nur mit einer Ausnahmebewilligung gemäss Art. 76 des Strassengesetzes zulässig. Diese Nutzung des Bauverbotsstreifens entspricht dem Verhältnismässigkeitsprinzip und dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung. Zu beachten ist aber Art. 78 SG über die Strassenverbreiterung im Bauverbotsstreifen. Ein späteres Raumbedürfnis für Strassenverbreiterungen bleibt also vorbehalten.

Absätze 2 und 3: Die Bestimmungen verdeutlichen die Anforderung des Strassengesetzes, wonach mit den geringeren Abständen die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden darf: Ein Hinausragen von Fahrzeugen beispielsweise in Gehwege oder Strassen würde den Verkehr gefährden.

#### **Artikel 59 Einfriedungen, Zäune (Art. 76 SG)**

Der Randtitel „Einfriedungen, Zäune“ erlaubt es, im Erlasstext ausschliesslich den Begriff der „Einfriedung“ zu verwenden mit der Folge, dass damit auch Zäune gemeint sind.

„Lebende“ Einfriedungen wie Hecken werden in Art. 60 über die Pflanzen mit Verweis auf die Vorschriften über Einfriedungen geregelt. Für sie gelten also die gleichen Abstände wie für Einfriedungen.

---

Absatz 5: Einfriedungen müssen den Beanspruchungen des Verkehrs und des Strassenunterhalts, insbesondere der Schneeräumung, standhalten. Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Art. 62 SBG.

#### **Artikel 60 Pflanzen (Art. 76 SG)**

Absatz 4: Sondernormen wie die Schutzvorschriften von Art. 10 Abs. 1 Bst. c und d BauG müssen vorbehalten bleiben. Geschützte Pflanzungen müssen also nicht entfernt werden, damit der Strassenabstand eingehalten werden kann. Letztlich wird eine Interessenabwägung zwischen Natur- und Landschaftsschutz und Sicherheit nötig sein.

#### **Artikel 61 Strassenreklamen (Art. 76 SG)**

Allgemeines: Der Grosse Rat hat am 24. Juni 2004 das Postulat Haas (M 229/2003) überwiesen. Danach sollte auf kantonale Strassenabstandsvorschriften für Strassenreklamen verzichtet werden. Die Abstandsvorschriften des Bundesrechts sowie die kantonalen und kommunalen Ästhetikvorschriften hätten genügt. Da das Strassenverkehrsrecht des Bundes inzwischen keine Abstandsvorschriften mehr vorsieht, erscheinen kantonale Vorschriften aus Sicherheitsgründen aber nach wie vor sinnvoll. Sie stützen sich hier auf Art. 76 Abs. 3 SG, der den Regierungsrat ermächtigt, für Strassenreklamen geringere Abstände vorzusehen.

#### **Artikel 62 Gemeindevorschriften (Art. 76 SG)**

Keine Bemerkung.

#### **Artikel 63 Leistungsvereinbarung zu Nationalstrassen (Art. 86 SG)**

Keine Bemerkung.

### **3.9 Übergangs- und Schlussbestimmungen**

#### **Artikel 64 Vorläufige Bezeichnung des Fusswegnetzes**

Die Übergangsbestimmung legt fest, was Bestandteil des Fuss- und Wanderwegnetzes gemäss FWG ist, solange kein Fusswegnetzplan besteht.

---

## **Artikel 65 Änderung von Erlassen**

Keine Bemerkung.

## **Artikel 66 Aufhebung von Erlassen**

Die drei Verordnungen wurden soweit noch nötig in die neue Strassenverordnung eingebaut.

### **3.10 Anhang: Versorgungsrouten**

Der Anhang führt Art. 10 SV aus.

## **4 Auswirkungen**

### **4.1 Vorbemerkung**

Von der SV gehen keine Wirkungen aus, die nicht bereits im SG angelegt sind.

### **4.2 Personelle Auswirkungen**

Keine

### **4.3 Finanzielle Auswirkungen**

Keine

### **4.4 Auswirkungen auf die Gemeinden**

Keine

### **4.5 Auswirkungen auf die Wirtschaft**

#### **4.5.1 Beschäftigungswirkungen**

Keine

#### **4.5.2 Kostenfolgen für die Wirtschaft**

Keine

---

4.5.3 Regelungsbedarf und administrativer Zusatzaufwand für die Wirtschaft

Keine

## **5 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

## **6 Antrag**

Gestützt auf die obigen Ausführungen beantragen wir Ihnen, der vorliegenden Verordnung zuzustimmen.

Bern,

BAU-, VERKEHRS- UND

ENERGIEDIREKTION

Die Direktorin

B. Egger-Jenzer

Regierungspräsidentin