

VERNEHMLASSUNGSBERICHT
DER REGIERUNG
BETREFFEND
DIE SCHAFFUNG EINES STRASSENGESETZES

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 15. Juni 2025

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stellen	5
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	9
2.1 Geltungsbereich	9
2.2 Landstrassen.....	10
2.3 Landstrassenplan.....	12
2.4 Bewilligungsverfahren.....	13
2.5 Enteignungsrechtliche Bestimmungen	16
2.6 Abgrenzungskriterium Finanzhaushaltsgesetz.....	25
2.7 Weitere Regelungsbereiche	29
3. Schwerpunkte der Vorlage	30
3.1 Landstrassen und Landstrassenplan	30
3.2 Bewilligungsverfahren für Strassenbauten.....	31
3.3 Anpassungen des Enteignungsrechts.....	33
3.4 Verfahrensschritte zwischen Projektierung und Realisierung.....	36
3.5 Schliessen von Regelungslücken	39
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	39
4.1 Allgemeines	39
4.2 Strassengesetz.....	39
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	62
6. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung.....	63
7. Regierungsvorlage	65

Beilage:

- Landstrassenplan

ZUSAMMENFASSUNG

In Liechtenstein gibt es bisher kein spezifisches Gesetz in Bezug auf Bau und Unterhalt von öffentlichen Strassen. Selbstredend werden diesbezüglich die jeweils anwendbaren Gesetze verschiedener Materien berücksichtigt, wie z.B. die Lärmschutzgesetzgebung oder das Behindertengleichstellungsgesetz. Daneben gibt es in vielen Bereichen auch eine jahrzehntelange unbestrittene Praxis. Dennoch ergeben sich immer wieder rechtliche Unklarheiten. Im Rechtsvergleich zeigt sich, dass Strassengesetze im Zusammenhang mit dem Strassenbau und dem Strassenunterhalt in unseren Nachbarländern seit Langem fester Bestandteil des öffentlichen Rechts sind, zum Beispiel auch in den Schweizer Kantonen.

Mit dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht strebt die Regierung an, eine klare Rechtsgrundlage in Bezug auf Bau, Unterhalt und Nutzung von Landstrassen zu schaffen. Neben der Regelung von verschiedenen Einzelthemen sollen Normen zu Sondernutzungen von Strassenflächen geschaffen werden, genauso wie Regeln zu Abgrenzungsfragen zwischen dem Land und den Werkeigentümern in Bezug auf Werkleitungen im Bereich unter der Strasse.

Als Schwerpunkt der Vorlage soll ein Baubewilligungsverfahren für Tiefbauten des Landes eingeführt werden. Dadurch soll unter anderem die Rechtssicherheit für betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und Behörden erhöht werden. Die Bewilligungspflicht soll allerdings nicht flächendeckend, sondern nur dort eingeführt werden, wo keine gebundenen Ausgaben gemäss Art. 3 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz vorliegen. Gemäss dieser Bestimmung gilt eine Ausgabe dann als gebunden, wenn in Bezug auf Umfang, Zeitpunkt oder andere wesentliche Modalitäten kein erheblicher Handlungsspielraum besteht. In diesen Fällen soll weiterhin ohne Bewilligungsverfahren gebaut werden können. Die Einführung von Bewilligungsverfahren auch für Bauprojekte im Rahmen von gebundenen Ausgaben würde zu einem erheblichen administrativen Mehraufwand führen, ohne dass in der Praxis in diesen Fällen ein Bedürfnis für ein Baubewilligungsverfahren erkennbar wäre.

Darüber hinaus soll durch Anpassungen der Enteignungsregeln für den Strassenbau auch die Realisierbarkeit von Projekten im Strassenbau erhöht werden. Neu soll die Regierung über Enteignungen und über die Höhe von Entschädigungen

entscheiden können, wobei diese Entscheidungen beim Verwaltungsgerichtshof angefochten werden könnten. Das Enteignungsverfahren soll abhängig von der Art der Ausgabe unterschiedlich ausgestaltet werden. Dort, wo der Landtag eine Ausgabe für ein konkretes Bauprojekt genehmigt, soll die Regierung als «ultima ratio» die Möglichkeit erhalten, ein Enteignungsverfahren durchzuführen. Insoweit gebundene Ausgaben betroffen sind und der Landtag nicht über das einzelne Projekt entscheidet, soll eine «Enteignungskommission» die Angelegenheit beurteilen und der Regierung eine Empfehlung abgeben, bevor diese entscheidet.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Amt für Tiefbau und Geoinformationen

Vaduz, 11. März 2025

LNR 2025-252

P

1. AUSGANGSLAGE

Liechtenstein kennt, anders als etwa die Schweizer Kantone und die österreichischen Bundesländer, kein Strassengesetz, das den Bau und Unterhalt von öffentlichen Strassen regelt. Obwohl Bau und Unterhalt von Landstrassen in vielen Bereichen problemlos funktionieren, treten immer wieder rechtliche Fragen auf. Mit diesem Gesetz sollen diese rechtlichen Unklarheiten behoben werden, um mehr Rechtssicherheit für Private und Behörden zu erlangen. Gleichzeitig sollen die neuen gesetzlichen Bestimmungen auf das erforderliche Minimum beschränkt werden. Insbesondere soll auf neue Regeln dort verzichtet werden, wo die bisherige Praxis funktioniert hat und neue Regeln im Verhältnis zum Nutzen mit unverhältnismässig hohem Mehraufwand verbunden wären.

Zunächst soll durch das Gesetz Klarheit darüber geschaffen werden, was als Landstrasse zu gelten hat und was nicht. Hier ergeben sich aus dem Umstand, dass die Erstellungs- und Unterhaltskosten von Landstrassen vom Land übernommen werden, immer wieder Diskussionen mit den Gemeinden, die zuweilen aus Kostengründen die Qualifikation als Landstrasse bevorzugen.

Für den Strassenbau gibt es, anders als im Bereich des Hochbaus, kein Baubewilligungsverfahren. Das bedeutet nicht, dass hier im rechtsfreien Raum agiert wird. Es gibt eine Vielzahl von Normen, die beim Bau oder Ausbau von Strassen zu berücksichtigen sind. Dazu zählen raumplanerische Vorgaben, die Eingriffsverfahren der Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere die Lärmschutznormen, die nachbarrechtlichen Regeln sowie die Bestimmungen zur Behindertengleichstellung.

Die Prüfung der relevanten Rechtsfragen soll für neue Strassen sowie für grössere Ausbauten künftig in einem Bewilligungsverfahren koordiniert werden. Dadurch kann einerseits die Rechtsposition der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer gestärkt und andererseits die Rechtssicherheit nicht nur für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, sondern auch für Behörden erhöht werden.

Die Eigentums- und Besitzverhältnisse des Landes an den Landstrassen sind in der Regel beschränkt auf die Strassenfläche selbst. Anders als zum Beispiel in vielen Schweizer Kantonen gibt es parallel zur Strassenfläche nur sehr punktuell Flächen, die dem Land gehören. In der Praxis bedeutet dies, dass für jegliche Vergrösserung, und sei sie noch so geringfügig, zusätzliche Landflächen erworben werden müssen. Da in Liechtenstein seit Jahrzehnten keine Enteignungsverfahren mehr stattgefunden haben und dies daher seitens der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer auch nicht befürchtet werden muss, ist das Land bei den entsprechenden Kaufverhandlungen alleine vom Entgegenkommen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer abhängig. So wurden verschiedene im öffentlichen Interesse liegende bauliche Anpassungen nicht realisiert bzw. sind pendent, weil die dafür erforderlichen, zum Teil geringen Landflächen nicht freihändig erworben werden konnten. Bei der verweigernden Haltung von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wird in der Praxis versucht, das Projekt dahingehend anzupassen, dass diese Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht betroffen sind. Zum Teil können die erforderlichen Flächen von anderen Nachbarn gekauft werden. Oft reicht allerdings die fehlende Zustimmung eines einzelnen Eigentümers bzw. einer einzelnen Eigentümerin, um einen Ausbau einer Strasse zu verhindern. In anderen Fällen wird es zur problematischen Realität, dass das Projekt nicht auf die ideale Art umgesetzt werden kann, sondern dass es dort realisiert wird, wo das Land erworben werden kann bzw. wo am wenigsten Widerstände seitens der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bestehen. Letztlich

bewirkt dies eine Benachteiligung von kooperativen Anwohnerinnen und Anwohnern und ein Abweichen von der idealen baulichen Lösung. Aufgrund dessen sollen die Voraussetzungen für Enteignungen neu geregelt werden.

Sowohl in Bezug auf das Baubewilligungsverfahren als auch in Bezug auf die neuen Enteignungsregeln sollen Unterscheidungen in Bezug auf die Tragweite und Grösse der Bauprojekte vorgenommen werden. Dadurch soll übermässiger formeller Aufwand für alle Beteiligten dort vermieden werden, wo er zur Erreichung der Ziele unter Berücksichtigung des Rechtsschutzes nicht erforderlich ist.

Die Vorlage soll darüber hinaus insbesondere dazu dienen, in der Praxis auftretende Abgrenzungsfragen zwischen Land, Werkeigentümern und Gemeinden sowie zwischen Land und Privaten zu klären.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

2.1 Geltungsbereich

Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält Regelungen für Landstrassen bzw. für öffentliche Strassen des Landes. Die Regelungen sind für Gemeindestrassen nicht anwendbar.

Vergleicht man diese Abgrenzung mit den Regelungen in den Strassengesetzen in den Nachbarkantonen Liechtensteins, ergibt sich folgendes Bild: Das Strassengesetz Graubünden (StrG GR) beschränkt sich auf die Regelung von Kantonsstrassen (Art. 1 Abs. 1) und überlässt Regelungen betreffend die Gemeindestrassen vollständig den Gemeinden. Der Kanton St. Gallen hingegen regelt neben den Kantonsstrassen auch die Gemeindestrassen, das Gesetz gilt «für öffentliche Strassen» schlechthin (Art.1 Abs. 1 StrG SG). Diesbezüglich lehnt sich diese Vorlage an der Lösung des Kantons Graubünden an. Die Einschränkung auf Landstrassen kann damit begründet werden, dass verschiedene Bestimmungen dieses Gesetzes in

der Praxis hauptsächlich Landstrassen tangieren und die Gemeindeautonomie nicht eingeschränkt werden soll.

2.2 Landstrassen

Das gegenständliche Gesetz ist für Landstrassen anwendbar. Eine Legaldefinition für «Landstrassen» in Abgrenzung zu «Gemeindestrassen» gibt es nicht. Es handelt sich um Strassen, die über die Zeit als Landstrassen qualifiziert wurden, und zwar nicht vom Gesetzgeber, sondern in der Praxis, zum Teil in Diskussionen zwischen Land und Gemeinden.

Landstrassen werden vom Land erstellt und unterhalten. Das Amt für Tiefbau und Geoinformation weist derzeit jene Strassen, die als Landstrassen betrachtet werden, im Geodatenportal als solche aus. Dieses Amt ist auch für Bau und Unterhalt der Landstrassen zuständig. Mit dem Bau und Unterhalt einher geht auch die Verantwortung für diese Verkehrsflächen in Bezug auf Verfügbarkeit und Sicherheit.

Wenn man eine materielle Qualifikation für Landstrassen suchen möchte, kommt letztlich allen eine Verbindungsfunktion zwischen den Gemeinden oder eine Umfahrfunktion einer Gemeinde zu. Dies gilt für die bestehenden Landstrassen und auch den geplanten Industriezubringer Vaduz-Triesen. Allerdings gibt es grosse Unterschiede, was die verkehrstechnische Bedeutung der Strasse aus Landessicht betrifft bzw. werden die Landstrassen in sehr unterschiedlichem Ausmass frequentiert. Auf eine abstrakte Definition einer «Landstrasse» soll in diesem Gesetz verzichtet werden, da jede Definition zu Abgrenzungsschwierigkeiten führen würde. Stattdessen soll der Landtag über die Qualifikation als Landstrasse mittels eines «Strassenplans» entscheiden.

Das Land strebt – wenn immer möglich – an, Eigentum an den Parzellen, auf denen die Landstrassen errichtet bzw. ausgebaut werden, zu erlangen. Heute stehen die Flächen der Landstrassen fast ausnahmslos im Eigentum des Landes. Es gibt

wenige Ausnahmen. In Bezug auf die entsprechenden Landflächen bestehen zum Teil dingliche Rechte, wie Wegrechte, oder die Nutzung erfolgt aufgrund der Widmung für die öffentliche Nutzung der Flächen oder diese stehen seit sehr langer Zeit in öffentlicher Nutzung. Gemäss dieser Vorlage gehören zu den Landstrassen auch sämtliche Nebenanlagen, wie Radstreifen, strassenbegleitende Radwege, Busspuren und Trottoirs.

Eigentrasse Radwege, also solche, die nicht strassenbegleitend geführt werden, sollen demgegenüber nicht als «Landstrassen» gemäss diesem Gesetz qualifizieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es aktuell keine längeren Abschnitte von eigentrasse Radwegen gibt, die auf Grundstücken des Landes liegen. Hier sind häufig die Flächen von Gemeinden betroffen, auch wenn die Radwege gemeindeübergreifend sind (z.B. Schwarz Strässle zwischen Schaan und Eschen). Bei eigentrasse Radwegen ist zu beachten, dass häufig eine Mischnutzung besteht, und neben dem Fahrradverkehr auch eine landwirtschaftliche oder zum Teil forstwirtschaftliche Nutzung besteht. Die Zuständigkeit des Landes für derartige Radwege und damit die Anwendbarkeit dieses Gesetzes erscheint daher nicht angezeigt.

Das Land Liechtenstein hat unabhängig davon ein grosses Interesse am Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Das Mobilitätskonzept 2030 beinhaltet deswegen unterschiedliche Massnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Beispielsweise wird aktuell an der Weiterentwicklung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes gearbeitet (Leitprojekt 7 des Mobilitätskonzepts 2030). Dieses wurde vernehmlasst und die entsprechende Frist für Rückmeldungen ist vor Kurzem abgelaufen. Nach Auswertung und Einarbeitung der Vernehmlassungseingaben soll das Konzept im

1. Halbjahr 2025 der Regierung zur finalen Beschlussfassung vorgelegt werden.¹ Die Förderung der Weiterentwicklung von Fahrradrouten zwischen den Gemeinden soll nicht dadurch erfolgen, dass das Land die erforderlichen Landflächen erwirbt und darauf Strassen baut und diese unterhält, sondern durch die Möglichkeit der Finanzierung des Ausbaus von Radwegen der Gemeinden seitens des Landes, soweit es aus Landessicht um wichtige Radrouten geht. Es sollen Radwege der Gemeinden bleiben, die auch für den Unterhalt zuständig sein sollen.

Darüber hinaus soll das Gesetz sinngemäss auch auf öffentliche Plätze angewendet werden.

Nicht zu den Strassen gemäss diesem Gesetz zählen zudem reine Fuss- und Wanderwege sowie Waldstrassen, die ex lege zum Wald gemäss Art. 2 Abs. 2 Bst. c Waldgesetz² zählen.

2.3 Landstrassenplan

Im Laufe der Zeit kam es immer wieder zu Diskussionen zwischen Land und Gemeinden, ob einzelne Strassen oder Strassenabschnitte als Land- oder Gemeindestrassen zu qualifizieren sind. Da Bau und Unterhalt von Landstrassen vom Land getragen werden und damit sehr hohe Kosten verbunden sind, bevorzugen die Gemeinden in der Regel die Qualifikation von Strassen als Landstrassen, selbst wenn sie letztlich auch den lokalen Einwohnerinnen und Einwohnern dienen. Letztmals wurde in den Jahren zwischen 2009 bis 2011 eine Anpassung zwischen Land- und Gemeindestrassen durchgeführt und zwar in der Gemeinde Eschen. Im Zuge dessen wurde die Verbindung zwischen Eschen und Schellenberg über Müssnen als Landstrasse qualifiziert. In der Folge hat das Land die gesamten Kosten der

¹ Weitere Informationen können unter nachfolgendem Link abgerufen werden: <https://www.regierung.li/medienportal-medium/16182/232769/1/medienmitteilung>.

² Waldgesetz vom 25. März 1991, LGBl 1991, Nr. 42.

Sanierung der Strasse von Eschen nach Schellenberg getragen. Demgegenüber wurde die Verbindung zwischen Eschen und Mauren über die Strasse Rosenbühler neu als Gemeindestrasse ausgewiesen.

Wie bereits ausgeführt, würde eine generell-abstrakte Definition einer «Landstrasse» wohl immer zu Abgrenzungsfragen führen. Aufgrund dessen schlägt die Regierung vor, dass der Landtag die entsprechende Qualifikation vornehmen und diese in einem Landstrassenplan festgelegt werden soll. Der Landstrassenplan soll integraler Teil des Gesetzes sein und liegt entsprechend diesem Vernehmlassungsbericht bei.

2.4 Bewilligungsverfahren

Während es für die Erstellung von Hochbauten ein spezifisches Bewilligungsverfahren gemäss Baugesetz gibt, existiert für die Erstellung von Tiefbauanlagen, insbesondere Strassen und Brücken, kein spezifisches Bewilligungsverfahren. Das bedeutet keineswegs, dass diese Projekte «im rechtsfreien Raum» realisiert werden können. Im Rahmen dieser Projekte sind sämtliche gesetzlichen Bestimmungen zu berücksichtigen, insbesondere aus den Bereichen Raumplanung, umweltrechtliche Eingriffsverfahren, Lärmschutznormen, nachbarrechtliche Regeln und Regeln der Behindertengleichstellung. Anders als bei einem Hochbauprojekt werden Projekte im Tiefbau nicht im Rahmen eines definierten Verfahrens den betroffenen Personen mit der Möglichkeit zur Erhebung einer Beschwerde vorgelegt. Bei Gesetzesverstössen im Konnex mit Tiefbauprojekten steht es den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern offen, die Einhaltung der Gesetze einfordern bzw. entsprechende Verfahren einleiten, beispielsweise ein Verfahren gemäss der Umweltgesetzgebung oder auch eine Aufsichtsbeschwerde.

Bei neuen Infrastrukturen oder Projekten mit einer grossen Tragweite kommt es vor, dass sich die privaten Personen bzw. die betroffenen Grundeigentümerinnen

und Grundeigentümer als Parteien im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen beteiligen.

Damit die von einem grossen Strassenprojekt betroffenen Personen im Rahmen eines definierten Verfahrens ihre rechtlichen Interessen wahrnehmen können, sieht dieser Gesetzesentwurf ein Bewilligungsverfahren vor. Dieses Bewilligungsverfahren im Strassengesetz orientiert sich dabei in seinen Grundzügen am Bewilligungsverfahren gemäss Baugesetz. Dennoch gibt es einige wesentliche Besonderheiten basierend auf der Tatsache, dass beim Strassenbau sowohl Bauherrschaft als auch Entscheidungsbehörde letztlich das Land Liechtenstein ist.

So ist zum Beispiel vorgesehen, dass die Regierung bei Projekten gemäss Art. 11 dieses Gesetzesentwurfes als Strassenbaubehörde bzw. als Bewilligungsbehörde fungiert, während das Amt für Tiefbau und Geoinformationen die Funktion der Bauherrschaft übernimmt. Das Amt für Tiefbau und Geoinformationen hat demzufolge bei der Regierung ein Baugesuch einzureichen, das den Anforderungen des Strassengesetzes genügen muss. Nach Prüfung des Baugesuchs verständigt die Regierung die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und leitet das Verständigungs- und Einspracheverfahren ein.

Allerdings soll dieses Verfahren keineswegs in allen Fällen erforderlich sein, sondern nur für neue Landstrassen gemäss diesem Gesetz und für Anpassungen des Bestandes von einer gewissen Tragweite. Strassenbauvorhaben, welche sich insbesondere auf den Ausbau von bestehenden Strasseninfrastrukturen beziehen, sollen weiterhin ohne Bewilligungsverfahren umgesetzt werden können. Dazu zählen zum Beispiel die Erstellung von Busbuchten und Wartekabinen oder Strassenaufweitungen zugunsten von Fussgängerinseln.

Der Verzicht auf ein Bewilligungsverfahren bei den oben erwähnten Beispielen lässt sich wie folgt begründen:

Die Aufrechterhaltung der Gebrauchsfähigkeit und Sicherheit von Landstrassen gehört zu den Aufgaben des Landes. Um dies sicherzustellen, muss kontinuierlich an der Infrastruktur gearbeitet werden. Im Zuge dessen müssen die sich verändernden Normen und Massstäbe berücksichtigt werden. Ein zeitgemässer und normgerechter Ausbau der Infrastruktur ist im Interesse der Öffentlichkeit. Dies gilt beispielsweise für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie das Aufweiten von Strassen zum Errichten von Fussgängerinseln, oder zur Verbesserung des ÖV-Angebots, wie das Errichten von Buswartekabinen. Hier ist auch zu berücksichtigen, dass für diese baulichen Tätigkeiten die erforderlichen Grundstücke seitens des Landes vorhanden sein müssen. Das heisst, es kann nur gebaut werden, wenn sich das Land die entsprechenden Flächen sichern konnte.

Derartige Anpassungen der Infrastruktur sind aufgrund der sicher verändernden Anforderungen notwendig und müssen im Interesse der Allgemeinheit möglich sein. In der Regel sind – abgesehen von den Immissionen aufgrund von baulichen Tätigkeiten – mit diesen Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur auch keine erheblichen Auswirkungen auf die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu erwarten. Entsprechend hat sich in diesen Bereichen auch nie ein Bedürfnis nach einem Bewilligungsverfahren ergeben, weder seitens der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, noch seitens der Behörden. Ein Bewilligungsverfahren auch für Bauten, deren Erstellungskosten als gebundene Ausgaben eingestuft werden, würde den administrativen Aufwand in diesem Bereich massiv erhöhen, ohne dass ein entsprechender Nutzen ersichtlich wäre. Aufgrund der dargestellten Ausgangslage erachtet die Regierung den bisherigen Rechtsschutz der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bei kleineren Projekten als genügend und auch seitens der Behörden besteht kein Bedürfnis nach mehr Rechtssicherheit.

Anders gestaltet sich die Situation insbesondere bei Neutrassierungen und bei grösseren Ausbauten von Landstrassen. In diesen Fällen soll das neue Bewilligungsverfahren zur Anwendung kommen.

Die Abgrenzung der Frage, ob eine Pflicht zur Durchführung eines Bauverfahrens gegeben ist oder nicht, soll dabei nach finanzhaushaltsrechtlichen Bestimmungen erfolgen (siehe dazu auch Kapitel 2.6 des vorliegenden Vernehmlassungsberichts).

2.5 Enteignungsrechtliche Bestimmungen

Um den Vorschlag der Regierung bezüglich einer Anpassung der enteignungsrechtlichen Regeln nachvollziehen zu können, sollen nachfolgend sowohl die Ausgangslage im Zeitpunkt des Entstehens des Gesetzes als auch die aktuellen praktischen Probleme, die das geltende Expropriationsrecht mit sich bringt, dargestellt werden.

Das liechtensteinische Enteignungsrecht ist im Gesetz vom 23. August 1887 über das Verfahren in Expropriationsfällen (ExprG)³ geregelt. Das Enteignungsrecht ist mittlerweile 138 Jahre alt und dadurch charakterisiert, dass es aus Akten der Legislative, Judikative und Exekutive besteht. Es handelt sich weder um ein Gerichts- noch um ein Verwaltungsverfahren, sondern um ein zusammengesetztes Verfahren, das vom Staatsgerichtshof als ein «Verfahren besonderer Art» bezeichnet wird.⁴

Die Aufgaben zwischen den Staatsorganen sind folgendermassen verteilt:

- Der Landtag stellt den Enteignungsfall fest und entscheidet damit über die Notwendigkeit einer Enteignung (§ 2 ExprG);

³ LGBl. 1887 Nr. 4, LR-Nr. 711.0.

⁴ StGH 1992/8 in: LES 3/93 Erw. 2; vgl. dazu auch Herbert Wille, Liechtensteinisches Verwaltungsrecht, LPS 38, Seite 118.

- die Regierung hat über den Umfang der zu enteignenden Objekte und über die Modalitäten der Expropriation (§ 3) sowie Fragen der zu leistenden Entschädigung (§§ 4 und 6 ExprG) zu entscheiden;
- das Landgericht hat bestimmte Funktionen bei der «Bewilligung» der von der Regierung festgesetzten Entschädigung zu erfüllen (§§ 7 und 8 ExprG).

Als ungewöhnlich erscheint bei dieser Normierung der Umstand, dass das Parlament in das Entscheidungsverfahren involviert ist, indem, wie erwähnt, der Landtag über die Notwendigkeit der Enteignung beschliesst. Er hat dabei das öffentliche Interesse und die Notwendigkeit der Enteignung zu prüfen.⁵ Es liegt auf der Hand, dass ein solche Kompetenzregelung das Gewaltenteilungsprinzip auf mehrfache Weise durchbricht. Gesetzgebende, rechtsprechende und vollziehende Funktionen werden vermischt. Diese eigentümliche Konstellation wird besser verständlich, wenn man den staatsrechtlich-historischen Kontext der Regelung in Betracht zieht.

Das Expropriationsgesetz des Jahres 1887 stammt aus der Zeit der konstitutionellen Monarchie, die dadurch geprägt war, dass alleiniger Inhaber der Staatsgewalt der Landesfürst war. Die Regierungsgewalt, die Exekutive, lag ganz in der Hand des Fürsten, der sie durch von ihm ernannte Beamte ausüben liess. Im Konstitutionalismus bildeten die Beamten und insbesondere der Landesverweser, der stets ein landesfremder Beamter war, die wichtigste Stütze der Macht des im Ausland residierenden Fürsten.⁶ Vor diesem Hintergrund ist nachvollziehbar, dass ein die Rechte der Bürgerinnen und Bürger so einschneidend treffender Akt wie eine Enteignung nicht in der alleinigen Zuständigkeit der (nicht-liechtensteinischen)

⁵ Vgl. Herbert Wille, aaO., Seite 188 f.

⁶ Michael Ritter, *Das liechtensteinische Beamtenrecht*, Bern 1992, Seite 39. Vgl. ferner Peter Geiger, *Geschichte des Fürstentums Liechtenstein 1848 bis 1866*, Jb 1970 Seite 292.

Exekutive liegen sollte. Der Landtag hatte denn auch im Jahre 1886 den Wunsch ausgedrückt, ein Enteignungsgesetz zu erhalten, das das Enteignungsrecht dem Parlament und nicht der Exekutive zuweist.⁷ Es brauchte ein liechtensteinisches Korrektiv und damit eine gewisse Absicherung, um im Falle einer Enteignung die Rechte der Landesangehörigen wirksam schützen zu können. Die Volksvertretung sollte darüber befinden, ob ein einzelner Bürger zur Abtretung seines Eigentums verpflichtet werden kann.⁸ Dies war auch insofern bedeutsam, als damals von einer unabhängigen gerichtlichen Kontrolle von Exekutiventscheidungen, wie wir sie heute kennen, nicht gesprochen werden konnte. Die die heutige Verfassung prägenden Grundsätze wie Demokratie und Rechtsstaatlichkeit, Gesetzmässigkeitsprinzip und Grundrechte waren nicht vorhanden oder sehr schwach ausgestaltet.

Der Staatsgerichtshof bezeichnet die Gewaltenteilung als «zentralen Grundsatz des Rechtsstaates».⁹ Dabei ist zu sehen, dass die Gewaltenteilung (auch) in Liechtenstein nicht in reiner Form umgesetzt ist. Die Verfassung kennt verschiedene Fälle der «Gewaltenverschränkung», etwa bei der Kontrolle des Gesetzgebers durch den Staatsgerichtshof (Art. 104 LV), die Kontrolle der Verwaltung durch den Verwaltungsgerichtshof (Art. 102 LV) sowie bei der Bestellung der Richter durch den Landtag und den Landesfürsten (Art. 96 und Art. 105 LV).¹⁰ Es ist denn auch festzustellen, dass die gesetzliche Regelung, wonach der Landtag über die Notwendigkeit von Enteignungen zu befinden hat, nicht als verfassungsrechtlich unzulässig zu betrachten ist. Die Verfassung weist zwar dem Landtag nicht ausdrücklich das Expropriationsrecht zu. Es ist jedoch anerkannt, dass es Aufgaben des Landtages geben kann, die in der Verfassung nicht erwähnt werden, sondern ihm

⁷ Ausführlich dazu Ivo Beck, Das Enteignungsrecht des Fürstentums Liechtenstein, Diss., Bern 1950, Seite 13 f.

⁸ AaO, S. 14.

⁹ StGH 2011/131, Erw. 3.2 mit Hinweisen auf ältere Rechtsprechung.

¹⁰ Peter Bussjäger, online Verfassungskommentar, verfassung.li, Kommentar zu Art. 2 LV, RZ 51.

vom Gesetzgeber zugewiesen sind.¹¹ Es ist somit verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn der Gesetzgeber den Landtag mit dem Enteignungsrecht be-
traut. Eine andere Frage ist indessen, ob es verfassungspolitisch und funktional
sinnvoll ist, das Parlament in das Verfahren der Enteignung in der geschilderten
Weise einzubeziehen.

Wie oben ausgeführt, sind die bei Schaffung des Enteignungsgesetzes im Jahre
1887 bestehenden, sehr valablen Gründe für den Einbezug des Landtages, nämlich
eine allein dem Fürsten verantwortliche Exekutive sowie mangelhafter Rechts-
schutz, heute nicht mehr gegeben.

Seit dem Bestehen der Verfassung von 1921 verfügt Liechtenstein über eine de-
mokratisch legitimierte Regierung, die bekanntlich im Einvernehmen zwischen
Landtag und Fürst bestellt wird (Art. 79 Abs. 2 LV). Die zwingend aus Staatsange-
hörigen zu bildende Regierung (Art. 79 Abs. 4 LV) ist dem Fürsten und dem Landtag
gegenüber politisch verantwortlich und kann von diesen auch abgesetzt werden
(Art. 80 LV). Dies ist Ausdruck der konstitutionellen Erbmonarchie auf demokrati-
scher und parlamentarischer Grundlage, in der die Staatsgewalt im Fürsten und im
Volke verankert ist (Art. 2 LV). Im modernen Rechtsstaat kommen dem Prinzip der
Gesetzmassigkeit staatlichen Handelns und dem Schutz der Grundrechte heraus-
ragende Bedeutung zu.

Dazu kommt, dass sich seit dem Jahre 1887 der Rechtsschutz der Bürgerinnen und
Bürger in entscheidender Weise verbessert hat. Liechtenstein verfügt insbeson-
dere über eine sehr gut ausgebaute Verwaltungsgerichtsbarkeit. Regierungsent-
scheidungen können mit Verwaltungsbeschwerde beim Verwaltungsgerichtshof
angefochten werden, dem eine umfassende Überprüfungsbefugnis

¹¹ Vgl. Peter Bussjäger, online Verfassungskommentar, verfassung.li, Art. 62 Rz. 28 f.

(einschliesslich Ermessensprüfung) zukommt (Art. 90 LVG). Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass auch nach der (am 1.1.2026 in Kraft tretenden) Justizreform der Oberste Gerichtshof, wenn er als Verwaltungsgerichtshof fungiert, mehrheitlich aus Landesangehörigen zu bestehen hat (Art. 102 Abs. 2 LV neu).¹² Wesentlich ist zudem, dass (auch) eine enteignungsrechtliche Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes mit Individualbeschwerde wegen Verletzung der verfassungsmässigen Rechte (etwa der Eigentumsgarantie) beim Staatsgerichtshof angefochten werden kann.

Die liechtensteinische Rechtsordnung räumt der Geltung der Grundrechte und dabei prominent der Eigentumsgarantie zu Recht einen hohen Stellenwert ein. Art. 34 LV garantiert die «Unverletzlichkeit des Privateigentums». Art. 35 LV sieht jedoch auch vor, dass dort, «wo es das öffentliche Wohl erheischt», eine Enteignung erfolgen kann. Dies selbstverständlich unter Entschädigung des betroffenen Eigentümers bzw. der betroffenen Eigentümerin.

Grundrechte können gemäss ständiger Rechtsprechung und unbestrittener Lehre nur unter strengen Voraussetzungen beschränkt werden. Der Eigentumsentzug ist nur zulässig, wenn er auf gesetzlicher Grundlage erfolgt, durch ein überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt ist und dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.¹³ Die Hürden für eine rechtmässige Enteignung sind zu Recht hoch. Es sollte jedoch als «ultima ratio» möglich sein, eine Enteignung auszusprechen.

Ein Enteignungsentscheid ist zweifellos eine exekutive Aufgabe und es stellt sich die Frage, ob es noch zeitgemäss ist, dass diese Aufgabe dem Parlament zugewiesen wird. In unseren Nachbarländern, und – soweit ersichtlich – auch in den

¹² LGBl. 2025 Nr. 15.

¹³ Vgl. Emanuel Schädler, online Verfassungskommentar, Kommentar zu Art. 34, Rz. 27.

anderen Ländern des europäischen Kontinents, liegen Enteignungsentscheide bei der Exekutive und nicht beim Gesetzgeber.

Es lässt sich selbstverständlich argumentieren, dass mit Blick auf die Bedeutung einer Enteignung weiterhin der Landtag über die Enteignung entscheiden soll. Man muss jedoch sehen, welche Auswirkungen dies in der Praxis hat. Die geltende Regelung führt nämlich dazu, dass praktisch keine Enteignungen ausgesprochen werden; aus den letzten Jahrzehnten sind gerade zwei Fälle dokumentiert.¹⁴ Die Gründe dafür liegen auf der Hand: In einem politischen System, in dem oft nur wenige Wählerstimmen eine Landtagswahl entscheiden können, ist es naturgemäss schwierig für das politische Organ Landtag, eine Einzelfallentscheidung zu treffen, die so stark in die Rechte Betroffener eingreift, auch wenn diese im «Rechtmittelstaat» bestens geschützt sind. Erwähnen kann man in diesem Zusammenhang auch den Fall der Hochspannungsleitung in Balzers, in dem sich der Landtag offenbar – und aus verständlichen Gründen – schwertut, zu einer Enteignungsentscheidung zu kommen.

Es sind mehrere Fälle bekannt, in denen sich einzelne Eigentümerinnen und Eigentümer jahrzehntelang wehrten oder wehren, etwa für den Bau eines Trottoirs (und damit für die Förderung der öffentlichen Sicherheit bspw. für Schulkinder), notwendige Bodenflächen herzugeben. Dies ist besonders dann stossend, wenn alle anderen betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einer Strasse ihren Boden zur Verfügung gestellt haben. Es tangiert die Rechtsgleichheit und das Fairnessprinzip, wenn die grosse Mehrheit im Sinne des Gemeinwesens Boden abgibt, Einzelne dies jedoch nicht tun. Dies, weil sie davon ausgehen können, dass

¹⁴ So hat der Regierungsvertreter bei der Behandlung des Verkehrsinfrastrukturberichts in der Landtagssitzung vom 8. November 2017 ausgeführt, dass es nur zwei Expropriationsfälle gibt, welche in den entsprechenden Datenbanken auffindbar sind. In der jüngeren Geschichte war dies der Fall von 1992, wo es um eine Enteignung für den Radweg Bendern-Ruggell ging. Der zweite Fall geht ins Jahr 1962 zurück (Landtags-Protokolle 2017, Seite 1548).

dies gefahrlos geschehen kann, weil – systembedingt – niemand die politischen Risiken einer Enteignung auf sich nehmen will, auch wenn dadurch unsolidarisches Verhalten belohnt wird.

Die Regierung ist der Ansicht, dass zumindest beim Bau von Strassen und dazugehörigen Annexbauten, wie Trottoirs oder Radstreifen, eine in der Praxis funktionierende Möglichkeit der Enteignung gegeben sein muss. Diese kann als allerletzte Möglichkeit notwendig werden, um ein starkes öffentliches Interesse durchsetzen zu können und Rechtsgleichheit unter den Betroffenen herzustellen.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass es aus Sicht der Regierung eine politische Diskussion und Entscheidung darüber braucht, ob Liechtenstein weiterhin ohne ein wirksames Enteignungsrecht auskommen will oder ob es nicht an der Zeit ist, eine Regelung über die Enteignung zu treffen, die in der Praxis – als «ultima ratio» – auch zu einer Enteignung führen kann.

Enteignungen dienen letztlich der Realisierung von staatlichen Infrastrukturen und damit der Allgemeinheit. Aufgrund der Standortgebundenheit von Verkehrswegen kann es zu Fällen kommen bei denen der Erwerb von Fremdf lächen unabdingbar ist. Enteignungen sind nur unter engen gesetzlichen Voraussetzungen möglich: Sie müssen aufgrund der öffentlichen Interessen erforderlich sein und diese müssen die Interessen der betroffenen Privatpersonen überwiegen (wenn es «das allgemeine Beste erheischt», § 1 ExprG).

Regierung und Verwaltung sind im Rahmen ihrer Tätigkeiten an Gesetze bzw. die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen gebunden. Entscheidungen der Regierung können durch den Verwaltungsgerichtshof als unabhängiges Gericht umfassend überprüft werden. Die Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs können von der betroffenen Partei zudem an den Staatsgerichtshof gezogen werden,

wenn ein Verstoß gegen verfassungsmässige Rechte, konkret zum Beispiel die Eigentumsgarantie, geltend gemacht wird.

Der Landtag ist demgegenüber ein rein politisches Organ, das in Vertretung des Volkes zusammen mit dem Landesfürsten für die Gesetzgebung zuständig ist. Der Landtag als Gesetzgebungsorgan übt keinerlei Verwaltungsaufgaben aus, abgesehen von der Verwaltung der eigenen Landtagsbelange.

Der Landtag als Gesetzgeber und als politisches Organ, das für die Entscheidungen im Rahmen der Gesetzgebung in rechtlicher Hinsicht keinerlei Verantwortung trägt, wird im Rahmen des Enteignungsgesetzes zu einem Organ zur Beurteilung von einer Verwaltungsfrage, nämlich der Frage, ob die öffentlichen Interessen an einer Enteignung die privaten Interessen überwiegen.

Regierung und Verwaltung sind dem Legalitätsprinzip verpflichtet. Bei der Beurteilung der Enteignungsfrage dürfen die Behörden keinerlei persönliche Interessen verfolgen und strenge Ausstandsregeln sind zu beachten. Demgegenüber ist es naturgemäss so, dass von einer Wählergruppe gewählte Landtagsabgeordnete ihnen richtig erscheinende politische Interessen verfolgen. Betroffene Personengruppen können dabei Einfluss nehmen und im Resultat kann das Ergebnis über die Frage der Enteignung auch von vielen Zufällen und Einflussnahmen durch Dritte abhängen.

Damit kann die Frage, ob Enteignungen in einem konkreten Fall durch den Landtag erfolgen oder nicht, letztlich nicht vorhergesagt werden. Dies mag auch der Grund dafür sein, dass seitens der Verwaltung während Jahrzehnten kaum entsprechende Anträge gestellt wurden. Das Risiko, an politischen – und aus Sicht der Regierung sachfremden – Erwägungen zu scheitern, scheint zu gross zu sein. Entsprechend wird das Projekt beendet oder versucht, den Weg des geringsten Widerstands zu gehen – zum Nachteil kooperativer Grundeigentümerinnen und

Grundeigentümer. Diese Ausgangslage ist nicht im Interesse der Weiterentwicklung der für die breite Öffentlichkeit erforderlichen Infrastruktur.

Der Regierung ist dabei wichtig, nochmals zu betonen, dass die Unverletzlichkeit des Privateigentums gemäss Art. 34 LV ein fundamentales Grundrecht darstellt und Enteignungen nur im Rahmen des Gesetzes und zweifellos nicht leichtfertig und ohne vorherige Suche nach anderen Lösungen erfolgen dürfen.

Die Regierung schlägt mit dieser Vorlage vor, dass in Bezug auf die Erstellung von Landstrassen besondere Regeln zur Enteignung geschaffen werden sollen. Neu soll unter bestimmten Voraussetzungen die Regierung über Enteignungen für den Bau von Landstrassen entscheiden können. Diesbezüglich soll es eine Fallunterscheidung geben, im Wesentlichen nach folgenden Kriterien:

- Liegt ein vom Landtag genehmigter Finanzbeschluss für ein konkretes Projekt – beispielsweise mittels Verpflichtungskredits – vor, erhält die Regierung auch den Auftrag zur Realisierung. Mit der Zustimmung des Landtags zum Projekt liegt letztlich auch die Zustimmung des Landtags vor, alles Notwendige zu tun, um das Projekt zu realisieren. Damit einher geht die Kompetenz der Regierung, Enteignungen auszusprechen, sofern die Grundstücke nicht freihändig erworben werden können.
- Ist zur Realisierung kein entsprechender Finanzbeschluss erforderlich, was bei gebundenen Ausgaben der Fall ist, kann die Regierung über eine allenfalls notwendig werdende Enteignung entscheiden. Allerdings ist im Vorfeld eine zu schaffende «Enteignungskommission»¹⁵ zu konsultieren.

¹⁵ Es handelt sich dabei um eine ständige Kommission, die im Zuge der Schaffung des Strassengesetzes geschaffen werden soll. Siehe dazu auch die Erläuterungen zu den Artikeln 19, 20 und 21 in Kapitel 4.2 des vorliegenden Berichts.

Die Frage, welches Verfahren zum Tragen kommt, soll sich nach den finanzhaushaltsgesetzlichen Bestimmungen richten, bzw. soll hier dasselbe Kriterium zur Abgrenzung herangezogen werden wie bei der Frage, ob ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden muss oder nicht.

Zudem soll für den Bau oder Ausbau von Landstrassen das Enteignungsverfahren dahingehend angepasst werden, dass die Regierung nicht nur für die Frage der Enteignung, sondern auch für die weiteren Verfahrensschritte bzw. die Bestimmung des Umfangs und der Höhe der Entschädigung zuständig ist. Entsprechend lägen sämtliche Verfahrensschritte bei der Regierung und diese Entscheidungen könnten beim Verwaltungsgerichtshof und nachfolgend mit Verfassungsbeschwerde beim Staatsgerichtshof angefochten werden.

2.6 Abgrenzungskriterium Finanzhaushaltsgesetz

Die gegenständliche Gesetzesvorlage sieht, wie bereits ausgeführt, in zwei Bereichen vor, dass die Anwendung von spezifischen Normen des Finanzhaushaltsgesetzes abhängen soll. Dies ist in folgenden Bereichen vorgesehen:

- Baubewilligungsverfahren für Landstrassen sind nur für neue Strassen und Strassenbauprojekte vorgesehen, deren Erstellungskosten als neue Ausgaben zu kategorisieren sind.
- Die Art des Enteignungsverfahrens hängt davon ab, ob der Landtag im Vorfeld einen Finanzbeschluss für dieses Projekt genehmigt hat oder ob dies nicht der Fall war.

Die Abgrenzung orientiert sich dabei am finanzhaushaltrechtlichen Kriterium, ob nach Art. 3 FHG eine gebundene Ausgabe vorliegt oder ob die Ausgabe als neu eingestuft wird.

Bei neuen Strassen und Infrastrukturprojekten mit wesentlichen Funktionalitätsänderungen handelt es sich um neue Ausgaben. Bei einmaligen neuen Ausgaben ab CHF 250'000 ist im jeweiligen Einzelfall ein Bericht und Antrag an den Landtag und dessen Zustimmung zu einem entsprechenden Finanzbeschluss erforderlich. Diese Beschlüsse sind ab CHF 500'000 referendumsfähig. Ein Bericht und Antrag kann erst erstellt werden, wenn das Projekt weit ausgearbeitet ist, da ansonsten keine relativ präzise Kostenschätzung erfolgen kann. Die Kostenschätzung wiederum ist eine Voraussetzung für die Erstellung des Bericht und Antrags. Das bedeutet, der Landtag entscheidet in Kenntnis des jeweiligen Projekts, ob die Finanzierung gewährt werden soll oder nicht. Durch seine Zustimmung zu dieser neuen Ausgabe signalisiert der Landtag, dass die Realisierung erfolgen soll.

Demgegenüber gilt eine Ausgabe in folgenden Fällen als gebunden (Art. 3 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz):

«Eine Ausgabe gilt als gebunden, wenn in Bezug auf Umfang, Zeitpunkt oder andere wesentliche Modalitäten kein erheblicher Handlungsspielraum besteht. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Ausgabe:

- a) aufgrund einer durch einen Rechtssatz erfolgten Finanzkompetenzdelegation durch den Landtag, die Regierung oder eine andere Instanz abschliessend beschlossen werden kann;*
- b) durch einen Rechtssatz, eine völkerrechtliche Verpflichtung oder eine Gerichtsentscheidung grundsätzlich und dem Umfang nach vorgeschrieben ist;*
- c) zur effizienten Erfüllung von gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsaufgaben zwingend erforderlich ist und namentlich der Beschaffung oder Erneuerung der für die Verwaltungstätigkeit erforderlichen personellen und sachlichen Mittel dient;*
- d) die Planungs- und Projektierungskosten zur Vorbereitung eines Projekts betrifft;*
- e) bei baulichen Massnahmen zur Erhaltung und zweckmässigen Nutzung der vorhandenen Bausubstanz des Werkes erforderlich ist, ohne dass eine wesentliche Zweckänderung erfolgt;*
- f) durch den Abschluss von Mietverträgen entsteht.»*

Für Infrastrukturprojekte ist insbesondere Bst. e massgebend. Gebundene Ausgaben liegen vor, wenn die Erhaltung der zweckmässigen Nutzung der vorhandenen

Bausubstanz des Werkes erforderlich ist, ohne dass eine wesentliche Zweckänderung erfolgt.

Folgende Fälle stellen beispielhaft gebundene Ausgaben dar:

- Erneuerung der Verkehrsfläche (Werterhalt);
- Verbreiterung von Strassen zur Erhöhung von Sicherheit und Anpassung an heutige Bedürfnisse;
- Optimierung von Knoten;
- Haltebuchten anstatt Fahrbahnhaltestellen aus verkehrlicher Sicht;
- Ausbau von Haltestellen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes;
- Anpassungen der Entwässerung am Strassenrand aufgrund von Gewässerschutzgesetz;
- Lärmschutzwände bei Überschreitungen von Normen;
- Strassenaufweitungen zur Erstellung von Fussgängerinseln.

Bei gebundenen Ausgaben beschliesst die Regierung im Rahmen der vom Landtag mit dem jährlichen Finanzgesetz genehmigten Voranschlagskredite über entsprechende Projekte. Die Regierung präsentiert dem Landtag jährlich im Verkehrsinfrastrukturbericht diejenigen Projekte, die als gebundene Ausgaben über Voranschlagskredite realisiert werden sollen.

Der Verzicht auf ein Baubewilligungsverfahren bei gebundenen Ausgaben lässt sich wie folgt begründen:

Bei bereits bestehenden Infrastrukturen, bei denen lediglich Ausbauten und Weiterentwicklungen im genannten Rahmen erfolgen, sind die Auswirkungen für die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wesentlich geringer als bei einem Neubau einer Strasse. Um die Funktion und Sicherheit der Strasse

dauerhaft gewährleisten zu können, sind Unterhaltsarbeiten bzw. Gesamterneuerungen am Ende der Lebensdauer von Strassen zwingend erforderlich.

Darüber hinaus entwickeln sich die Normen und Standards auch im Strassenbau kontinuierlich weiter und die Infrastruktur muss sukzessive an die sich verändernden Anforderungen angepasst werden. Nur so können die Gebrauchstauglichkeit sowie die Verkehrssicherheit dauerhaft sichergestellt werden. Plakativ muss man sich Landstrassen vor hundert Jahren vorstellen: Diese waren nicht geteert, wesentlich schmaler und es gab weder Trottoirs, Bushaltestellen noch Strassenentwässerungen. Örtlich waren viele dieser Landstrassen am gleichen Ort wie heute und schon damals waren es «Landstrassen». Dies zeigt auf, wie stark Entwicklungen über die Jahrzehnte die Ausgestaltung von Landstrassen beeinflusst haben.

Aufgrund dieser Ausgangslage soll bei gebundenen Ausgaben, die dem Erhalt und der Weiterentwicklung der Infrastruktur ohne Funktionalitätsänderung dienen, auch weiterhin kein Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden. Wie bereits erwähnt, müssen die einschlägigen Gesetze selbstverständlich auch hier von den Behörden berücksichtigt werden. In diesem Bereich würde sich gegenüber dem Status Quo nichts ändern.

Auch bei Enteignungsverfahren soll eine Unterscheidung abhängig von der Art der Ausgabe gemacht werden:

Bei neuen Infrastrukturprojekten, beispielsweise einer neuen Strasse, oder Funktionalitätsänderungen ist zwecks Einholung eines Finanzbeschlusses, meist in Form eines Verpflichtungskredits, beim Landtag zwingend ein Bericht und Antrag zu erstellen. Das heisst, dass der Landtag dieser neuen Infrastruktur explizit im Einzelfall zustimmen muss. Das Projekt ist zu diesem Zeitpunkt sehr detailliert, da für einen Bericht und Antrag ein Kostenvoranschlag vorliegen muss. Im Falle der Zustimmung zum Kredit gewährt der Landtag nicht nur die Finanzierung, sondern

er bringt damit auch zum Ausdruck, dass diese neue Strasse im öffentlichen Interesse ist. Die nachgelagerte Realisierung ist Aufgabe der Regierung bzw. der Verwaltung. Falls hier die erforderlichen Grundstücke bzw. dinglichen Rechte nicht freihändig erlangt werden können, soll die Enteignungskompetenz bei der Regierung liegen. Dies kann damit begründet werden, dass der Landtag als Volksvertretung dem konkreten Projekt zugestimmt hat und damit letztlich auch zum Ausdruck gebracht hat, dass die zu realisierende Infrastruktur im Interesse der Allgemeinheit liegt und letztlich durch Einzelpersonen nicht verhindert werden können soll.

Bei gebundenen Ausgaben geht es um Projekte zur Erhaltung der zweckmässigen Nutzung der vorhandenen Bausubstanz. In Bezug darauf ist keine explizite Zustimmung des Landtags zur konkreten Massnahme, sondern die Genehmigung der notwendigen Voranschlagskredite durch diesen, erforderlich. Die Genehmigung der Infrastrukturprojekte erfolgt im Rahmen des Budgets durch die Regierung. Hier geht es um die Anpassung der bestehenden Infrastrukturen an veränderte Anforderungen. Auch in diesen Fällen soll die Kompetenz zur Enteignung bei der Regierung liegen, diese muss aber zwingend im Vorfeld die Empfehlung einer zu bildenden fünfköpfigen Enteignungskommission berücksichtigen.

2.7 Weitere Regelungsbereiche

Zudem sollen mit dem neuen Strassengesetz Abgrenzungsfragen zwischen Land, Gemeinden und Werkeigentümern geklärt, sowie Regelungslücken beispielsweise betreffend Unterhalt, Schneeräumung oder Beleuchtung von Strassen geschlossen werden. Darüber hinaus soll die bisherige Praxis in diversen Bereichen normiert und es sollen einzelne neue Regelungen geschaffen werden. Beispielsweise sollen auch die gesetzlichen Voraussetzungen für die Finanzierung von Bepflanzungen auf Grundstücken im privaten Eigentum entlang von Landstrassen aus strassenraumgestalterischen und klimatechnischen Gründen geschaffen werden.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Landstrassen und Landstrassenplan

Das Strassengesetz gilt für alle Landstrassen, die öffentlich genutzt werden können. Eine formelle Definition für Landstrassen gibt es bislang nicht, die Qualifikation als Landstrasse hat sich in der Praxis entwickelt. Da bei Landstrassen sowohl die Erstellung als auch der Unterhalt vom Land finanziert werden, wird vorgeschlagen, dass der Landtag mittels eines Landstrassenplans klären bzw. bestätigen soll, was Landstrassen sind.

Zu den Landtrassen zählen auch die dazugehörenden Nebenanlagen, wie Busspuren, Fahrradstreifen und Trottoirs. Darüber hinaus soll das Gesetz auch auf öffentliche Plätze sinngemäss Anwendung finden.

Die betroffenen Strassen und Wege im Sinne des Strassengesetzes stehen der Allgemeinheit zur Verfügung und können im Rahmen der jeweiligen konkreten Vorgaben öffentlich genutzt werden.

In der Regel stehen die Landstrassen im Eigentum des Landes. Es gibt aber auch Teilflächen die aufgrund von grundrechtlichen Dienstbarkeiten oder vertraglichen Regeln genutzt werden können, oder die der öffentlichen Nutzung gewidmet sind oder seit vielen Jahren durch die Öffentlichkeit genutzt werden.

Daneben gibt es Strassen und Wege, welche sich im Eigentum des Landes befinden, die der öffentlichen Nutzung entzogen sind. Auf diese findet das Strassengesetz keine Anwendung. Dazu zählen insbesondere Parkplätze und Parkflächen oder Erschliessungen von Liegenschaften des Landes, welche nicht die Funktion einer öffentlichen Erschliessungsanlage haben. Ausgenommen vom Anwendungsbereich des Strassengesetzes sind auch Waldstrassen.

Das Gesetz ist auch für öffentliche Plätze des Landes anwendbar. Davon gibt es nur wenige. Neben dem Peter-Kaiser-Platz gibt es noch vereinzelte Ausstellplätze¹⁶, die als Plätze gemäss dieser Definition zu verstehen sind.

Das Strassengesetz gilt nicht für Gemeindestrassen. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gemeindeautonomie soll dieses Gesetz die Gemeindestrassen nicht tangieren. Gemeindestrassen werden von den Gemeinden erstellt und unterhalten und stehen somit im Verantwortungsbereich der Gemeinden.

Die verkehrsplanungsrechtlichen Grundlagen gemäss Kapitel II. Baugesetz bleiben vom Strassengesetz unberührt.

3.2 Bewilligungsverfahren für Strassenbauten

Bislang kennt das liechtensteinische Recht kein Bewilligungsverfahren für Tiefbauprojekte. Ein von einem Hochbauvorhaben losgelöstes Bauverfahren für Strassen oder Wege ist im liechtensteinischen Recht nicht vorhanden. Selbstverständlich erfolgt der Bau von Landstrassen nicht im rechtsfreien Raum. Die tangierten Gesetze müssen bei Tiefbauprojekten von den Behörden berücksichtigt werden.

Für Strassenbauten mit einer gewissen Tragweite, insbesondere für Strassenneubauten, sieht das vorliegende Gesetz neu ein Bewilligungsverfahren vor.

Das neue Bewilligungsverfahren in Art. 12 StrassenG verankert erstmals ein formelles Verfahren, in dem alle zu klären Rechtsfragen gebündelt bearbeitet werden, und sichert den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Rahmen dieses Verfahrens Rechtsschutz zu. Dabei orientiert sich das Verfahren in verschiedenen Bereichen an demjenigen gemäss Baugesetz. Die Regierung

¹⁶ Beispielsweise zählt der ehemalige Rastplatz zwischen Nendeln und Schaan, der heute als Buswendeplatz dient sowie einige wenige Parkplätze für die Allgemeinheit bereithält, dazu.

agiert als Strassenbaubehörde während dem Amt für Tiefbau und Geoinformationen die Rolle der Bauherrschaft zukommt, welches die Leitung des Strassenbauprojekts verantwortet. Gegen die Entscheidungen der Regierung ist Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof möglich.

Allerdings soll das Bewilligungsverfahren nicht für alle Strassenbauprojekte gelten. Die Unterscheidung zwischen bewilligungspflichtigen Bauvorhaben und nicht bewilligungspflichtigen Strassenbauvorhaben an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur soll an der finanzhaushaltsrechtlichen Unterscheidung zwischen neuen Ausgaben und gebundenen Ausgaben festgemacht werden. Bei gebundenen Ausgaben soll kein Baubewilligungsverfahren notwendig sein. In Bezug auf Infrastrukturprojekte ist insbesondere Art. 3 Abs. 2 Bst. e) Finanzhaushaltsgesetz massgeblich. Gebundene Ausgaben liegen vor, wenn die Erhaltung der zweckmässigen Nutzung der vorhandenen Bausubstanz des Werkes erforderlich ist, ohne dass eine wesentliche Zweckänderung erfolgt. Beispielhaft kann hier die Erneuerung von Verkehrsflächen zum Werterhalt, der Ausbau von Haltestellen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes und die Optimierung von Verkehrsknoten genannt werden.

Diese Projekte zeichnen sich dadurch aus, dass es um Anpassungen von bestehenden Infrastrukturen geht. Diese sind erforderlich, um die Gebrauchstauglichkeit und Verkehrssicherheit der Landstrassen in einem permanenten Prozess sicherzustellen. Die potentielle Beeinträchtigung der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist hier gering.

Aus Sicht der Regierung besteht in diesen Fällen kein Bedarf zur Einführung eines Baubewilligungsverfahrens. Ein entsprechendes Bedürfnis wurde auch nie an die Regierung herangetragen. Zur Vermeidung von zusätzlichem administrativem Aufwand ohne ein entsprechendes Bedürfnis in der Praxis soll das

Baubewilligungsverfahren nur dort zum Tragen kommen, wo die Finanzierung des Projekts einen Bericht und Antrag an den Landtag bzw. die Zustimmung des Landtags erfordert.

3.3 Anpassungen des Enteignungsrechts

Im Mai 2020 nahm der Landtag das Mobilitätskonzept 2030 der Regierung zur Kenntnis und genehmigte die Umsetzung der darin enthaltenen Leitprojekte. Im Mobilitätskonzept 2030 wird zur diesbezüglichen Problematik auf S. 83 Folgendes ausgeführt: *«Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen benötigen Grund. Dieser ist oftmals nicht im Eigentum der öffentlichen Hand. Besteht kein Wille, den eigenen Grund der öffentlichen Hand zu verkaufen, kann das Verkehrsinfrastrukturprojekt nur unter erschwerten Bedingungen realisiert werden.»*

Entsprechend dieser Problematik sieht das Mobilitätskonzept 2030 in Massnahme 3.16 eine Überarbeitung des Enteignungsverfahrens mit folgender Beschreibung vor (S. 83): *«Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887 mit Fokus auf eine vereinfachte und klar geregelte Enteignung zur Ermöglichung von Projekten im öffentlichen Interesse.»* Der Landtag hat im Rahmen der Besprechung des Mobilitätskonzepts in seiner Sitzung vom Mai 2020 sodann auch auf Antrag eines Abgeordneten die Regierung damit beauftragt, dem Landtag eine Teil- oder Totalrevision des Expropriationsgesetzes vorzulegen. Diesem Antrag wurde mit 19 Ja-Stimmen zugestimmt.¹⁷

Das Gesetz über das Verfahren in Expropriationsfällen datiert vom 27. August 1887. Während gemäss Kenntnisstand der Regierung Expropriationen in allen Nachbarstaaten eine Exekutivaufgabe darstellen, sieht das in Liechtenstein

¹⁷ Quelle: https://www.mobilitaet2030.li/download_file/124/317 oder im entsprechenden Landtagsprotokoll der Sitzung vom 7. Mai 2020: https://www.landtag.li/protokolle/default.aspx?lpid=697&id=9531&typ=eintrag&backurl=mode%3dlp%26prim%3d2020%26value%3d5%26tag%3d7&sh=resulttag07_05_2020-9531.

geltende Gesetz vor, dass die Entscheidung über die Notwendigkeit der Enteignung vom Landtag gefällt wird. Damit erhält diese Entscheidung einen starken politischen Charakter.

Seit der Inkraftsetzung des Gesetzes hat sich Liechtenstein fundamental verändert. Die verfassungsrechtliche Grundstruktur wurde geändert und der Rechtsschutz bezüglich Entscheidungen der Exekutive durch Einführung des Verwaltungsgerichtshofs massgeblich gestärkt. Im Jahre 1887 war Liechtenstein ein armer Agrarstaat mit etwas mehr als 9'000 Einwohnerinnen und Einwohnern.¹⁸ Heute ist Liechtenstein ein moderner Wirtschaftsstandort mit 40'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und über 20'000 Zupendlerinnen und Zupendlern täglich. Die Dichte der Bebauung und die Ansprüche an die Landflächen können nicht mit denjenigen zum Entstehungszeitpunkt des Gesetzes verglichen werden. Der Druck der verschiedenen Anspruchsgruppen auf die Nutzung von Flächen nimmt tendenziell zu. Das öffentliche Interesse an funktionierenden Landstrassen, die an die sich verändernden Anforderungen angepasst werden, ist hoch.

Aufgrund der fundamentalen Bedeutung von Grundeigentum in Liechtenstein ist sich die Regierung der politischen Tragweite der Diskussion des Expropriationsrechts bewusst. Gleichzeitig erachtet die Regierung eine Diskussion der bestehenden Regeln für zwingend erforderlich, damit in Zukunft für überwiegende öffentliche Interessen Lösungen möglich sind. Aus Sicht der Regierung wäre es politisch allerdings wohl problematisch, Enteignungen zukünftig völlig ausserhalb der politischen Kontrolle zu vollziehen, auch wenn dies in unseren Nachbarländern bzw. wohl international die Regel darstellt. Aufgrund dessen schlägt die Regierung vor,

¹⁸ Gemäss Volkszählung im Jahr 1880 (1901) betrug die Bevölkerung Liechtensteins 9'011 (9'926). Quelle: <https://www.llv.li/files/as/wohnbevölkerung-volkszählung-1812-1930.pdf>.

dass Enteignungen in Bezug auf Landstrassen nur unter bestimmten Bedingungen möglich sein sollen.

Für neue Strassen und Infrastrukturprojekte mit wesentlichen Funktionalitätsänderungen bedarf es der Zustimmung des Landtags auf Basis eines Bericht und Antrags zu einem konkreten Strassenprojekt. Sofern zur Realisierung des Projekts noch Grundeigentum erforderlich ist, soll als «ultima ratio» die Regierung ein Enteignungsverfahren durchführen können.

Projekte, deren Realisierungskosten als gebundene Ausgaben eingestuft werden, kann die Regierung demgegenüber ohne Zustimmung des Landtags realisieren. In diesem Fall soll eine vom Landtag zu bestellende Kommission über die Enteignung beraten und der Regierung eine Empfehlung abgeben.

Zudem soll sichergestellt werden, dass sämtliche Verfahrensschritte im Verwaltungsverfahren durchgeführt werden. D.h. dass neben dem Beschluss der Enteignung auch der Umfang und die Modalitäten derselben sowie die Festlegung der Entschädigungssumme von der Regierung entschieden werden sollen. Diese Entscheidungen können in der Folge beim Verwaltungsgerichtshof angefochten werden. Und selbstredend wäre auch hier eine Beschwerde beim Staatsgerichtshof möglich mit der Rüge der Verletzung verfassungsmässig garantierter Rechte.

Nachdem die Thematik der Enteignung politisch äusserst anspruchsvoll ist, hat die Regierung darauf verzichtet, unmittelbar eine Totalrevision des geltenden Expropriationsgesetzes vorzunehmen. In einem ersten Schritt soll im Rahmen dieser Vorlage der politische Wille in Bezug auf Enteignungen von Landstrassen beim Gesetzgeber abgeholt werden. Sollte die vorgeschlagene neue Kompetenzregelung für Strassenbauprojekte die Zustimmung des Gesetzgebers finden, könnte das Expropriationsrecht insgesamt einer Totalrevision mit analogen Lösungsansätzen

unterzogen werden; im gegenteiligen Fall müssten grundlegend andere Lösungen gesucht werden.

3.4 Verfahrensschritte zwischen Projektierung und Realisierung

Nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Verfahrensschritte¹⁹ zur Realisierung eines Projekts von der Genehmigung eines neuen Projekts durch die Regierung bis zum Bewilligungs- und allfälligen Enteignungsverfahren basierend auf einem vom Landtag bewilligten Verpflichtungskredit.

Abbildung 2 zeigt die Verfahrensschritte zur Realisierung eines Projekts, das mit gebundenen Mitteln realisiert wird und damit mit Mitteln aus dem vom Landtag verabschiedeten ordentlichen Budget (Finanzgesetz).

¹⁹ Dies bezieht sich auf die für die Enteignung notwendigen Schritte. Selbstverständlich finden im Vorfeld – je nach Projekt – die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung nach dem SUP-Gesetz, ein Verfahren nach dem UVP-Gesetz, diverse umweltrechtliche Verfahren sowie im Nachgang auch das notwendige Zonenplanverfahren auf Gemeindeebene statt.

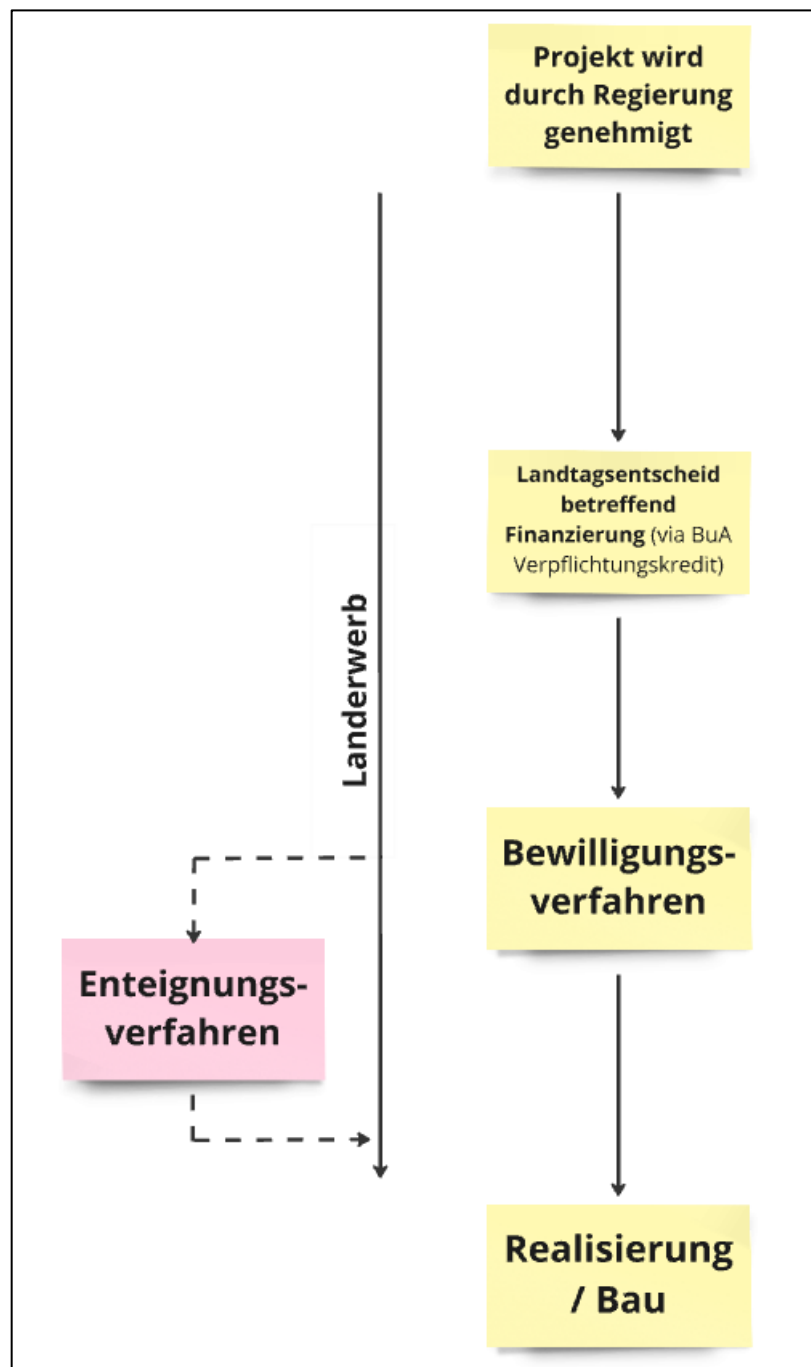


Abbildung 1: Verfahrensschritte für Projekte mit Mitteln aus einem Finanzbeschluss, bspw. Verpflichtungskredit, Quelle: Eigene Darstellung.

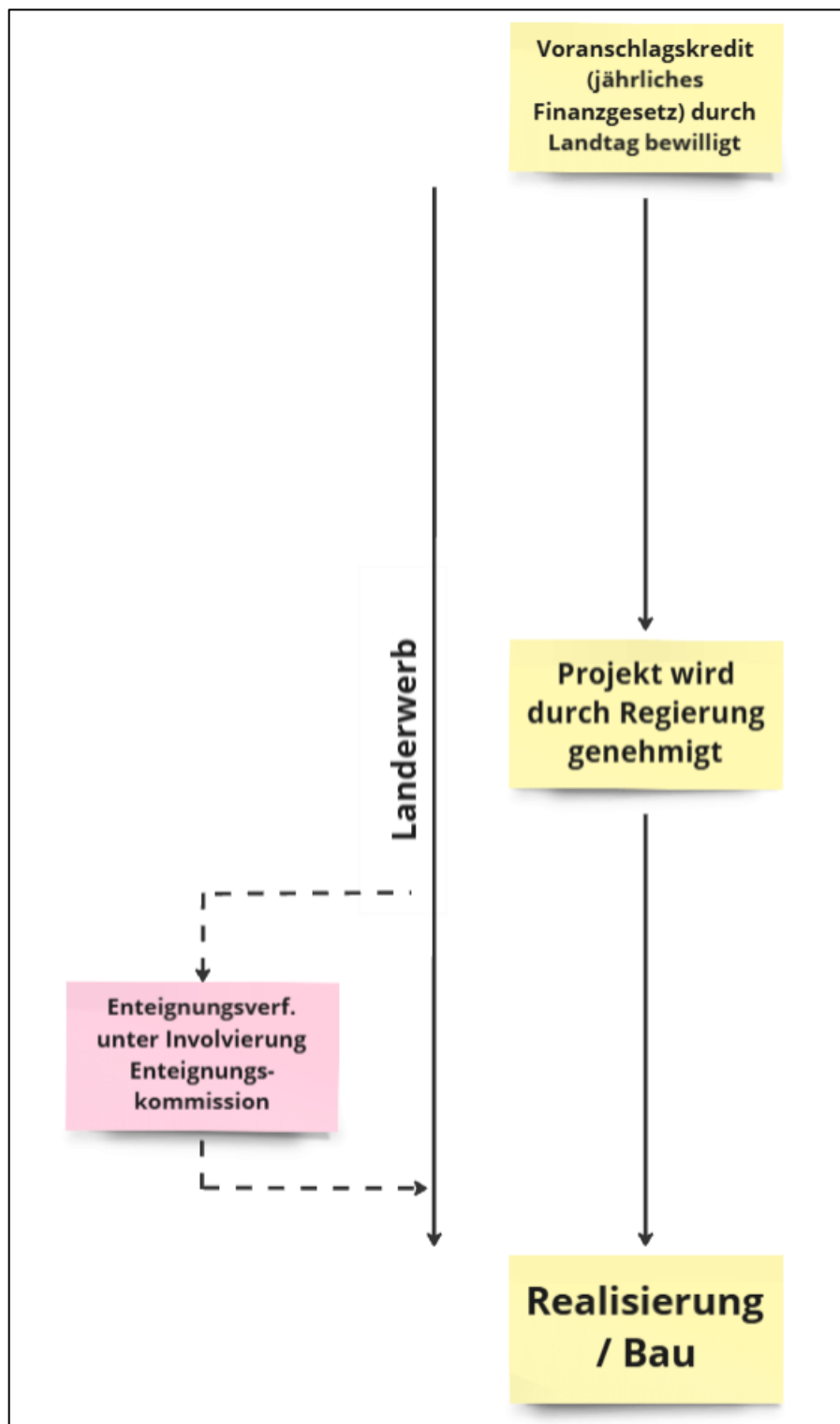


Abbildung 2: Verfahrensschritte für Projekt mit Mitteln aus Voranschlagskredit (jährliches Finanzgesetz),
Quelle: Eigene Darstellung.

3.5 Schliessen von Regelungslücken

Das Gesetz soll auch dazu dienen, verschiedene rechtliche Fragen zu klären. Zwar besteht in vielen Bereichen eine langjährige Praxis. Allerdings gibt es immer wieder Einzelfälle, die zu Diskussionen führen. Hier ist es angezeigt, durch gesetzliche Bestimmungen Klarheit zu schaffen und damit Rechtsunsicherheit von vornherein auszuschliessen.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

4.1 Allgemeines

Das Strassengesetz enthält neben Bestimmungen zum Anwendungsbereich und zum Landstrassenplan Regelungen zur Strassenbenutzung, zur Planung und zum Bau von Strassen, zum Landerwerb, zum Strassenunterhalt und zur Finanzierung. Das Gesetz orientiert sich im Kern an den Strassengesetzen der Kantone Graubünden und St. Gallen. Um den liechtensteinischen Voraussetzungen und landesspezifischen Rahmenbedingungen sowie dem Anspruch an eine möglichst schlanke Regelung Rechnung zu tragen, wurden diese Vorlagen massgeblich angepasst.

4.2 Strassengesetz

Zu Art. 1

Art. 1 definiert den Geltungsbereich des neu zu schaffenden Strassengesetzes.

Das Gesetz gilt für alle Strassen im Land, für die das Land die Verantwortung trägt und insofern die Hoheit ausübt und die von der Öffentlichkeit genutzt werden können. Auf andere Strassen findet das Strassengesetz keine Anwendung.

Als «Strasse» gelten Strassen und Wege, die als Verkehrsfläche dienen sowie dazugehörige Anlagen wie Trottoirs und insbesondere auch Fahrradwege. Ein

Fahrradweg im Sinne dieses Gesetzes sind Radwege, die der Strasse auf dem Grundstück der Landstrasse folgen.

Zu Art. 1 Abs. 1

Das Strassengesetz enthält Regelungen für alle öffentlichen Strassen des Landes bzw. für Landstrassen. Auf Gemeindestrassen und -wege findet das Strassengesetz keine direkte Anwendung. Allerdings beinhaltet das Gesetz auch Regelungen, die Zuständigkeiten im Verhältnis zu den Gemeinden präzisieren.

Das Gesetz ist auch nicht für Privatstrassen anwendbar.

Zu Art. 1 Abs. 2

Gemäss dieser Vorlage gehören zu den Landstrassen auch sämtliche Nebenanlagen wie Fahrbahnradstreifen und strassenbegleitende Fahrradwege, Busspuren, Trottoirs, Busbuchten, Wartekabinen und Ausstellplätze, sowie Abstellplätze für Lastwagen. Zu den Nebenanlagen gehören auch Mauern, Brücken, Entwässerungsbauwerke, technische Anlagen wie Lichtsignalanlagen. Dies entspricht der bisherigen Praxis bzw. werden diese Anlagen vom Land erstellt und unterhalten.

Nicht zu den Strassen gemäss diesem Gesetz zählen eigenständige Fuss- und Wanderwege sowie eigenständige Radwege. Es gibt aktuell keine Fusswege im Siedlungsgebiet, welche im Verantwortungsbereich des Landes liegen. Diese sind den Gemeinden zuzuordnen.

Darüber hinaus sind auch Waldstrassen vom Anwendungsbereich des Strassengesetzes ausgenommen. Sie zählen ex lege gemäss Art. 2 Abs. 2 Bst. c WaldG zum Wald.

Zu Art. 1 Abs. 3

Das Gesetz gilt gemäss Abs. 3 für öffentliche Plätze des Landes sinngemäss. Als öffentliche Plätze im Sinne dieses Gesetzes sind jene Plätze zu verstehen, die der

Verkehrsnutzung durch die Allgemeinheit gewidmet sind. Es gibt aktuell nur sehr wenige Plätze gemäss dieser Bestimmung in Liechtenstein. Der wichtigste Anwendungsfall ist der Peter-Kaiser-Platz in Vaduz, welcher allerdings nur sehr eingeschränkt für den Verkehr nutzbar ist. Zu diesen Plätzen zählen auch Parkplätze und Ausstellplätze, wie beispielsweise zwischen Nendeln und Schaan. Dieser ehemalige Rastplatz dient heute als Buswendeplatz und weist einige wenige Parkplätze für die Allgemeinheit aus.

Zu Art. 2 Abs. 1

Landstrassen sind all jene Strassen, über die das Land die Hoheit hat. Der Begriff «Hoheit» ist hier in Abgrenzung zur «Hoheit» von Gemeinden über Gemeindestrassen zu verstehen und bedeutet, dass das Land für die Erstellung und den Unterhalt der Landstrassen zuständig ist. Mit der Hoheit über die Landstrassen einher geht die Zuständigkeit bzw. die Verantwortung für die Verfügbarkeit und Sicherheit der Landstrassen durch das Land.

Aus dem Vorherigen ergibt sich, dass der Begriff «Hoheit» gemäss diesem Gesetz nicht im Sinne von «Hoheitsgebiet» zu verstehen ist. Dieses umfasst die Fläche des gesamten Landes.

Zu Art. 2 Abs. 2

Abs. 2 legt fest, dass Landstrassen in der Regel im Eigentum des Landes stehen.

Während dies weitgehend der Fall ist, gibt es auch Strassenabschnitte, die nicht im privatrechtlichen Eigentum des Landes stehen. Die Berechtigung zur Nutzung als Landstrasse beruht in diesen Fällen zum Teil auf privatrechtlichen Dienstbarkeiten zur Nutzung. Dies ist vor allem bei Trottoirs der Fall. Daneben gibt es auch Flächen im Bereich von Landstrassen, die über privaten Grund führen, der dem öffentlichen Gebrauch gewidmet worden ist oder seit Jahrzehnten oder länger öffentlich genutzt wird.

Zu Art. 3 Abs. 1

Diese Vorlage sieht keine abstrakte Definition von Landstrassen vor, sondern diese sollen mittels eines Planes konkret bestimmt werden. Somit soll der Landstrassenplan den Umfang des Landstrassennetzes festlegen.

Der Landstrassenplan bezeichnet die Linienführung der Landstrassen und ist nicht parzellenscharf. Der Plan sagt somit nichts über die Breite aus, und weist auch nicht aus, ob Nebenflächen gemäss Art. 1 Abs. 2 StrassenG vorliegen. Eine Anpassung ist daher primär bei Neutrassierungen oder einer allfälligen Rückgabe von Strassen an Gemeinden erforderlich.

Zu Art. 3 Abs. 2 und 3

Der Landstrassenplan wird vom Landtag erlassen und bildet als Anhang 1 einen integralen Bestandteil des Strassengesetzes. Damit entscheidet der Landtag in Bezug auf die aktuelle Ausgangslage über die Qualifikation als Landstrasse. Potentielle Konflikte zwischen Land und Gemeinden über die Qualifikation von Strassen als Land- oder Gemeindestrassen werden dadurch vom Landtag entschieden.

Nach dem Erlass durch den Landtag führt die Regierung den Landstrassenplan nach.

Zu Art. 4 Abs. 1

Mit der Übergabe von Strassen an den Verkehr gelten diese als dem Gemeingebrauch gewidmet. Ein spezieller Rechtsakt ist nicht erforderlich.

Als Gemeingebrauch gilt die bestimmungsgemässe und gemeinverträgliche Nutzung einer Strasse.²⁰

²⁰ Gemäss Art. 452 SR sind die nicht nachweislich im Privateigentum stehenden Strassen, Plätze und Brücken zum Gemeingebrauch bestimmte Sachen. Der Begriff des Gemeingebrauchs richtet sich nach Art. 452 Sachenrecht (SR)²⁰, der den Begriff wie folgt definiert:

Die bestimmungsgemässe und gemeinverträgliche Nutzung wird primär durch Vorgaben der Strassenverkehrsgesetzgebung, wie Normierungen von Fahrzeugen oder Verkehrsregeln präzisiert.

Zu Art. 4 Abs. 2

Der Gemeingebrauch kann von der Regierung permanent oder temporär aus öffentlichen oder privaten Interessen eingeschränkt werden, namentlich zur Sicherheit und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer, der Strasse sowie der Anwohnerinnen und Anwohner und für bauliche Tätigkeiten. Dies können Sperrungen aufgrund erfolgter oder drohender Naturereignisse wie Erdbeben, Überschwemmungen Schnee und Eisglätte sein. Darüber hinaus kann die Regierung den Gemeingebrauch temporär einschränken, wenn beispielsweise Baumassnahmen die Sperrung von Erschliessungsanlagen notwendig machen.

Zu Art. 5

Die Bestimmung knüpft an die in der verwaltungsrechtlichen Lehre und Rechtsprechung gebräuchlichen Kategorien „Gemeingebrauch – Gesteigerter Gemeingebrauch – Sondernutzung“ an. Auch das Sachenrecht kennt den Begriff des Gemeingebrauchs in Art. 452 und 453 (Sachen in Gemeingebrauch) und verwendet den Begriff der Konzession. Die Abgrenzung zwischen gesteigertem Gemeingebrauch und Sondernutzung gestaltet sich in der Praxis oft schwierig. Wichtigste Abgrenzungshilfe ist dabei die Dauer des gesteigerten Gebrauchs: ist dieser temporär, ist von gesteigertem Gemeingebrauch auszugehen; ist der gesteigerte Gebrauch auf Dauer ausgelegt, ist von einer langfristigen, besonders intensiven Benützung der Strasse und damit von einer konzessionspflichtigen Sondernutzung auszugehen.

«1) Die nicht nachweislich im Privateigentum stehenden Gewässer, Strassen, Plätze, Brücken und das der Kultur nicht fähige Land sind zum Gemeingebrauch bestimmte Sachen.

2) Sachen im Gemeingebrauch kann jedermann im ortsüblichen Umfang und im Rahmen der Rechtsordnung frei benützen.»

Zu Art. 5 Abs. 1

Gesteigerter Gemeingebrauch liegt vor, wenn die öffentliche Strasse oder ein öffentlicher Platz in einem Ausmass genutzt werden, das nicht mehr gemeinverträglich oder nicht mehr bestimmungsgemäss ist. Beispielhaft kann hier das Aufstellen von Bauinstallationen oder die Veranstaltung eines Fahrradrennens, eines Fasnachtsumzugs oder eines Festivals auf einer Strasse genannt werden.

Für gesteigerten Gemeingebrauch ist eine Bewilligung der Regierung erforderlich. Ob eine Gebrauchsart noch gemeinverträglich ist und nicht über die Zweckbestimmung hinausgreift, muss auf Grund der Umstände im Einzelfall beurteilt werden, wobei auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten abzustellen ist.

Die Regierung bzw. die von der Regierung bestimmte Amtsstelle muss die jeweilige Einschränkung in Bezug auf die Auswirkungen für den Gemeingebrauch prüfen und, sofern das Interesse der Einschränkung das öffentliche Interesse an der Nutzung überwiegt, eine Bewilligung erteilen.

Zu Art. 5 Abs. 2

Die langfristige, besonders intensive Benützung einer Strasse bedarf gemäss Abs. 2 einer Konzession der Regierung. Beispielsweise wäre dies der Fall bei einem Taxistand am Peter-Kaiser-Platz.

Zu Art. 5 Abs. 3

Bewilligungs- und Konzessionsnehmer sind gemäss Abs. 3 zum Kostenersatz für alle Kosten verpflichtet, die durch die Beanspruchung der Strasse entstehen. Es können Vorschuss- und Sicherheitsleistungen verlangt werden.

Zu Art. 5 Abs. 4

Gemäss Verursacherprinzip haben die Bewilligungs- bzw. Konzessionsnehmer alle Kosten zu ersetzen, die der gesteigerte Gemeingebrauch bzw. die Sondernutzung verursacht.

Bereits heute wird in der Praxis eine Nutzungsgebühr erhoben. Vom Amt für Tiefbau und Geoinformation wird im Rahmen der jeweils erforderlichen Signalisationsbewilligung, gestützt auf Art. 67 Abs. 1 Bst. o) der Bauverordnung, pauschal eine Summe von CHF 500 pro Monat festgelegt. Diese Gebühr ist sehr gering und steht je nach beanspruchter Fläche in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, die für die Allgemeinheit durch die Einschränkungen des öffentlichen Gebrauches entstehen. In der Praxis führt dies dazu, dass private Bauherrschaften prioritär anstreben, ihre Baustelleninstallationen auf Trottoirs und Radstreifen bzw. Strassenflächen oder Bushaltestellen anzubringen. Oftmals gäbe es andere Lösungen auf dem Baugrundstück selbst oder in der Nachbarschaft. Die Pauschalgebühr von CHF 500 wirkt als Einladung, den öffentlichen Bereich zu nutzen und den eigenen Garten zu schonen. Die Praxis der Behörden war hier gegenüber den Bauherren stets von Entgegenkommen geprägt, letztlich aber erfolgt dies immer auch zum Nachteil der Allgemeinheit.

Um für Baustelleninstallationen die Lösungssuche auf nicht-öffentlichem Grund zu fördern, soll im Strassenbereich eine von der Wichtigkeit der Strasse und der Beanspruchungsdauer abhängige Gebühr erhoben werden. So kann die Beanspruchung der Strasse, insbesondere der Trottoirs und Radstreifen, auf ein vernünftiges Minimum reduziert werden.

Zu Art. 5 Abs. 5

Ausnahmefahrzeuge sind solche, die aufgrund ihrer Länge, Höhe und Breite nicht jede Strasse nutzen können.

Ausnahmetransporte gemäss Abs. 5 werden gemäss Art. 76 Abs. 2 Verkehrsregelnverordnung vom Amt für Strassenverkehr bewilligt.

Allerdings gibt es derzeit keine gekennzeichneten, verifizierten Routen für Ausnahmefahrzeuge. Die Regierung soll die Ausnahmetransportrouten deshalb im Verordnungswege festlegen.

Zu Art. 6 Abs. 1

Abs. 1 verpflichtet die Allgemeinheit zu einer schonenden Nutzung der Strassen. Gestützt auf das Verursacherprinzip wird geregelt, dass die Kosten für die Wiederherstellung derjenige trägt, wer Strassen übermässig beschmutzt, abnutzt oder diese beschädigt.

Zu Art. 6 Abs. 2

Unter Werkleitungen sind sämtliche Rohrleitungen für die Beförderung von Wasser, Abwasser, gasförmigen und flüssigen Brenn- oder Treibstoffen, Kommunikationsleitungen (Glasfaser, Kupferkabel), Stromkabel sowie Fernwärmemedien zu verstehen.

Das Land stellt für die Werkleitungen den Strassenuntergrund zur Verfügung, sofern der erforderliche Raum vorhanden ist. Die Kosten für Bau und Unterhalt müssen vom Werkeigentümer übernommen werden.

Werkleitungen verlaufen häufig über- und untereinander. Die Bauarbeiten sind mit den beteiligten Werkleitungsbetreibern zu koordinieren. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, damit unterschiedliche Werkleitungen von den betroffenen Arbeiten nicht beschädigt werden und auch während der Bauzeit genutzt oder, falls notwendig, koordiniert abgeklemmt bzw. abgetrennt werden können. Im Rahmen der Kooperation soll auch sichergestellt werden, dass Werkleitungen im Idealfall zeitgleich saniert werden, um das mehrfache Aufbrechen von Strassen in kurzen Zeitabständen aufgrund verschiedener Werkleitungen zu verhindern. Im Übrigen gelten die einschlägigen Bestimmungen des Rohrleitungsgesetzes sowie des Kommunikationsgesetzes.

Zu Art. 6 Abs. 3

Die Verlegung von Werkleitungen im Strassenperimeter ist an eine Bewilligung geknüpft, die vom zuständigen Amt erteilt wird.

Dabei sind in Hauptverkehrsstrassen grabenlose Bauverfahren erforderlich, sofern die Arbeiten nicht im Zuge einer Strassensanierung erfolgen. Der Grabenaufbruch ist nur zulässig, wenn grabenlose Bauverfahren unmöglich oder unzumutbar sind.

Damit soll möglichst verhindert werden, dass Hauptverkehrsstrassen durch Grabenaufbrüche unbefahrbar werden. Dies führt regelmässig zu massiven Beeinträchtigungen des Strassenverkehrs.

Zu Art. 6 Abs. 4

Eine Gesamterneuerung einer Strasse liegt gemäss dieser Bestimmung dann vor, wenn nicht nur der Belag, sondern auch die gesamte Foundationsschicht der Strasse neu erstellt wird.

Bei diesen Gesamtstrassensanierungen sind die Werkeigentümer verpflichtet, ihre Leitungen zu erneuern und an zukünftige Anforderungen anzupassen. Damit soll erreicht werden, dass der Strassenbelag in neu sanierten Landstrassen innerhalb möglichst langer Zeit nicht mehr neu aufgebrochen werden muss. Dadurch sollen Flickstücke und Schwächungen an einem neuen Strassenbelag sowie Verkehrsunterbrüche vermieden werden.

In Bezug auf zukünftige Anforderungen sind sowohl die Dimensionierung der Leitungen als auch zukünftige Anschlüsse von Baufeldern zu berücksichtigen.

Zu Art. 6 Abs. 5

Bei dieser Bestimmung wird das Verursacherprinzip insofern aufgeweicht, als dass der Werkeigentümer verpflichtet wird, seine Leitung auf seine Kosten anzupassen, wenn dies die Bauarbeiten an der Strasse notwendig machen. Die Berechtigung

zur Nutzung der entsprechenden Flächen unter den Landstrassen bewirkt die Kostenübernahme von Anpassungen bei erforderlichen Bauarbeiten an der Strasse.

Der Werkeigentümer ist zudem zur Übernahme von Mehrkosten des Landes verpflichtet, wenn diese auf Werkleitungen zurückzuführen sind.

Zu Art. 6 Abs. 6

Das Verursacherprinzip gilt auch im Verhältnis zwischen den Werkeigentümern. Dies bedeutet, dass jener Werkeigentümer, der Bauarbeiten an seinen Werkleitungen verursacht und durch jene Bauarbeiten Kosten bei den anderen Werkeigentümern verursacht, den anderen Werkeigentümern diese Kosten ersetzen muss.

Zu Art. 7 Abs. 1 und 2

Unter Strassenanstösserinnen und Strassenanstössern sind jene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu verstehen, deren Grundstücke unmittelbar an eine Landstrasse grenzen oder in einem derartigen Naheverhältnis zur betreffenden Strasse stehen, dass auch sie von zu dulddenden Beeinträchtigungen des Art. 7 Abs. 1 betroffen sein können.

Mit diesem Gesetz sollen bestimmte Duldungspflichten verankert werden. Dies gilt für Duldungen von Einwirkungen auf das Grundstück und für die Duldung von anderen Nachteilen.

Art. 7 Abs. 1 Bst. a) sieht vor, dass Signale, Strassenbeleuchtungen und andere Verkehrseinrichtungen, wenn der Standort dies erfordert, auf dem Grundstück angebracht werden können. Unter anderen Verkehrseinrichtungen sind Verkehrstafeln, Lichtsignalanlagen, Leitschranken oder Absturzsicherungen zu verstehen.

Abs. 1 Bst. b) enthält eine analoge Regelung für Schneeablagerungen.

Darüber hinaus müssen gemäss Bst. c) Immissionen geduldet werden, die mit dem Strassenbau und Betrieb einhergehen. Selbstredend sind dabei umweltrechtliche Bestimmungen wie beispielsweise der Lärmschutz zu berücksichtigen. Darüber hinaus besteht auch eine Duldungspflicht für Umwegfahrten und auch für finanzielle Nachteile aufgrund einer vorübergehend erschwerten Erreichbarkeit.

Da das Grundeigentum des Landes in der Regel nicht über die eigentliche Strassenfläche hinausgeht, sind diese Duldungspflichten unumgänglich.

Allerdings kann ein erheblicher Schaden, der durch die direkte Beanspruchung des Grundeigentümers bzw. der Grundeigentümerin entsteht, im konkreten zu einem Entschädigungsanspruch führen. Allfällige Ansprüche sind nach den Regeln des Schadenersatzrechts geltend zu machen. Ob der Schaden als erheblich zu betrachten ist, muss im Einzelfall beurteilt werden.

Zu Art. 8

Art. 8 regelt die zentralen Grundsätze für den Bau von Landstrassen. So sollen neue Strassen grundsätzlich nur gebaut werden, wenn die bestehende Strasseninfrastruktur zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreicht. Ausserdem sind Umwelt, Ortsbild und Landschaft bei der Planung und dem Bau möglichst zu schonen.

Als Grundsatz wird zudem festgehalten, dass nicht nur technische, sondern auch wirtschaftliche Aspekte sowie die Anforderungen an die Sicherheit beim Strassenbau berücksichtigt werden müssen.

Zu Art. 9

Das Strassenbauprogramm umfasst die geplanten Neu- und Ausbauten der bestehenden Strasseninfrastruktur des Landes im Sinne des Strassengesetzes.

Es bietet sich an, das Strassenbauprogramm dem Landtag im jährlich zu erstellenden Verkehrsinfrastrukturbericht zur Kenntnis zu bringen. Dieser Bericht dient auch als detaillierte Grundlage für die Budgetdebatte im Landtag.

Zu Art. 10

Für Strassenbauprojekte, welche als neue Ausgaben einzustufen sind, soll ein Bewilligungsverfahren eingeführt werden. Damit sollen die rechtlichen Fragestellungen in einem Verfahren gebündelt werden.

Zur Abgrenzung der Frage, ob ein Bewilligungsverfahren durchgeführt werden muss oder nicht, soll Art. 3 Finanzhaushaltsgesetz herangezogen werden. Damit würde eine Bewilligungspflicht dann vorliegen, wenn die Ausgaben für ein Verkehrsprojekt als neue Ausgaben gelten. In solchen Fällen hat der Landtag aufgrund eines Berichts und Antrags mittels Finanzbeschluss über die Finanzierung des Projekts zu entscheiden.

Bei gebundenen Ausgaben wäre im Gegensatz zu neuen Ausgaben keine Bewilligung einzuholen.

Eine Ausgabe gilt gemäss Art. 3 Abs. 2 FHG als gebunden, wenn in Bezug auf Umfang, Zeitpunkt oder andere wesentliche Modalitäten kein erheblicher Handlungsspielraum besteht. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Ausgabe gemäss Art. 3 Abs. 2 Bst. e) bei baulichen Massnahmen zur Erhaltung und zweckmässigen Nutzung der vorhandenen Bausubstanz des Werkes erforderlich ist, ohne dass eine wesentliche Zweckänderung erfolgt.

Gebundene Ausgaben beziehen sich somit immer auf bereits bestehende Infrastrukturen. Neue Strassen können somit nie als gebundene Ausgabe finanziert werden. Gebundene Ausgaben dienen dem Werterhalt und der Optimierung und Anpassung der Infrastrukturen an veränderte Anforderungen ohne wesentliche Funktionalitätsänderung.

Bei gebundenen Ausgaben erfolgt die Projektfreigabe im Rahmen der vom Landtag genehmigten Voranschlagskredite durch die Regierung.

Zu Art. 11

Bei Bewilligungsverfahren für Landstrassen besteht die spezielle Situation, dass sowohl die Bauherrschaft als auch die über das Verfahren entscheidende Stelle Exekutivorgane sind. In diesem Kontext sieht dieses Gesetz vor, dass das Amt für Tiefbau und Geoinformation als Bauherrschaft agieren soll, während als Strassenbaubehörde die Regierung vorgesehen ist. Das Amt für Tiefbau und Geoinformation hat somit ein entsprechendes Baugesuch vorzubereiten und bei der Regierung einzureichen.

Zu Art. 12, 13

Die Bestimmungen 12 und 13 orientieren sich an den Artikeln 75 und 76 BauG. Jene umschreiben die Voraussetzungen für das Baugesuch bei Hochbauprojekten (Art 75 BauG) bzw. verpflichten die Bauherrschaft zur Profilierung (Art. 76 BauG).

Zu Art. 14

Das Verständigungs- und Einspracheverfahren orientiert sich am Bewilligungsverfahren gemäss Art. 77 BauG.

Betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Sinne des Strassengesetzes sind jene Eigentümerinnen und Eigentümer, über deren Grundstück die Strasse verlaufen soll sowie die Eigentümerinnen und Eigentümer der benachbarten Grundstücke, soweit die jeweiligen rechtlichen Interessen reichen.

Im Verhältnis zum Strassenanstösser in Art. 7 zur Duldungspflicht ist der Begriff des Grundeigentümers in Art. 14 des Strassengesetzes somit weiter gefasst.

Zu Art. 15

Die Regierung als Strassenbaubehörde erteilt die Baubewilligung, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen eingehalten wurden. Gemäss Art. 25 können die Entscheidungen der Regierung beim VGH angefochten werden. Diese Entscheidungen könnten auch an den Staatsgerichtshof gezogen werden mit der Rüge der Verletzung verfassungsmässiger Rechte.

Die Baubewilligung erlischt, wenn nicht binnen fünf Jahren nach Eintritt der Rechtskraft mit der Ausführung des Projekts begonnen wird. Vergaberechtliche Verfahren und insbesondere auch allfällige Enteignungsverfahren hemmen diese fünfjährige Frist entsprechend.

Während für Hochbauten das Eigentum an der Liegenschaft (oder ein Baurecht oder die Zustimmung des Eigentümers bzw. der Eigentümerin) gemäss Art. 51 Abs. 1 Bst. b BauV eine Voraussetzung der Bewilligung darstellt, soll im Bereich von Strassenbauten das Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden können, ohne dass das Eigentum des Landes an den entsprechenden Flächen erforderlich ist. Anders als beim Hochbau sind in Bezug auf Landtrassen unter Umständen Verhandlungen mit mehreren Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zur Erlangung der für den Bau erforderlichen Flächen notwendig. Es wäre sinnwidrig, wenn das Land zuerst die Flächen erwerben würde und dann allenfalls keine Baubewilligung für die Strasse erhalten würde. Aufgrund dessen soll das Baubewilligungsverfahren vor dem Vorliegen des Nachweises des Eigentums durchgeführt werden können.

In der Praxis strebt das Land dort, wo Infrastrukturen gebaut oder erweitert werden sollen, den freihändigen Erwerb von Grundstücken an, insbesondere im Rahmen von ausgewiesenen Mobilitätskorridoren oder für den Bau von Trottoirs oder Buswartehäuschen. Dabei handelt es sich in der Regel um Verkehrsinfrastrukturprojekte, die unter die gebundenen Ausgaben des Art. 3 FHG iVm Art. 5 FHV fallen.

In diesen Fällen ist kein Bewilligungsverfahren nach dem Strassengesetz notwendig.

Zu Art. 16

In Anlehnung an die Übernahme der Gefahrenkarte im Zonenplan der jeweiligen Gemeinde (Art. 44 Abs. 1 Bst. c WaldG iVm Art. 1 Abs. 1 WaldV) sind bewilligte Strassenbauvorhaben bzw. solche für die ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt wurde im betreffenden Zonenplan nachzuführen. Nicht bewilligungspflichtige Bauvorhaben bzw. solche Bauvorhaben, welche mit gebundenen Mitteln finanziert werden können, sollen nach ihrer Fertigstellung im Zonenplan nachgeführt werden. Hier ist insbesondere an die Erstellung von Trottoirs oder die punktuelle Verbreiterung einer Strasse zur Erstellung einer Fussgängerinsel zu denken.

Zu Art. 17

Art. 34, 78 und 82 BauG finden auch im Strassenbau sinngemäss Anwendung.

Art. 34 BauG beinhaltet die Pflicht von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Verfügungsberechtigten, das Betreten und die vorübergehende Benützung fremder Grundstücke und Bauwerke dulden zu lassen, wenn es der Herstellung der nach diesem Gesetz erforderlichen Pläne sowie zur Durchführung von Bauvorhaben einschliesslich zur Beförderung von Baumaterialien notwendig ist und wenn diese Arbeiten auf andere Weise nicht oder nur unter unverhältnismässig hohen Mehrkosten durchgeführt werden können. Die Benützung hat auf möglichst schonende Weise zu erfolgen.

Art. 78 BauG regelt das Koordinationsverfahren der unterschiedlichen Stellen. Die Baubehörde sorgt bei bewilligungspflichtigen Bauvorhaben, die durch mehrere Stellen zu prüfen sind, für eine ausreichende Koordination der Verfahren und Beurteilungen und für eine widerspruchsfreie Gesamtentscheidung. In der Praxis ergeben sich im Koordinationsverfahren nach Art. 78 BauG zuweilen

unterschiedliche bzw. divergierende Ergebnisse abhängig von den Fragestellungen der einzelnen Amtsstellen.

In der Regel legt die Baubehörde die Resultate der Stellungnahmen der im Koordinationsverfahren eingebundenen Amtsstellen der Entscheidung über das Baugesuch zu Grunde. Die Baubehörde kann aber immer von den Stellungnahmen/Entscheidungen abweichen, wenn sie selbst der Auffassung ist, dass diese inhaltlich unrichtig oder die ablehnende Entscheidung unbegründet ist. Letztlich ist die entscheidungsbefugte Stelle (im Bauverfahren nach BauG das Amt für Hochbau und Raumplanung, im Bewilligungsverfahren nach Strassengesetz wäre dies die Regierung) nicht an die Stellungnahmen der einbezogenen Amtsstellen gebunden. Diese Entscheidungskompetenz der Baubehörde im Falle divergierender Rechtsauffassungen der beteiligten Stellen im Bereich des Hochbaus wurde mehrfach höchstgerichtlich bestätigt.²¹

Art. 82 BauG bestimmt, dass für die Ausführung von Bauvorhaben die genehmigten Pläne sowie die verfügten Bedingungen und Auflagen verbindlich sind. Dies gilt sinngemäss für die bewilligungspflichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte gemäss Strassengesetz.

Zu Art. 18

Grundsätzlich sind die für den Bau, Betrieb und den Unterhalt erforderlichen dinglichen Rechte an Grundstücken nach Möglichkeit freihändig zu erwerben.

Kann für konkrete Bauvorhaben keine Einigung mit dem betreffenden Grundeigentümer oder der betreffenden Grundeigentümerin erzielt werden, sind Alternativen für die Realisierung zu prüfen. Falls es keine aus fachlicher Sicht gleichwertigen Alternativen gibt oder diese gleichwertigen Alternativen andere

²¹ Beispielsweise: VHG 2019/145, VGH 2014/45, VGH 2013/096, VGH 2013/056, VGH 2018/091.

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in gleicher Weise belasten würden, kann ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden.

Eine Enteignung darf jedoch nur als «ultima ratio» erfolgen. Jede Enteignung setzt voraus, dass das öffentliche Interesse die Enteignung erfordert und der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt ist.

Bei Enteignungen ist das Gesetz über das Verfahren in Expropriationsfällen (Expropriationsgesetz) anwendbar, soweit dieses Gesetz nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

Das Verfahren der Enteignung für Strassenbauten folgt damit grundsätzlich dem Expropriationsgesetz. Abweichend geregelt werden die Zuständigkeiten: Gemäss Art.18 Abs. 4 obliegen Aufgaben, die gemäss Expropriationsgesetz dem Landtag zugewiesen sind, der Regierung. Dies sind die in § 2, § 3, § 6 Abs. 2 und 3 sowie § 9 Abs. 4 ExprG genannten Funktionen. Zudem sollen die gemäss Expropriationsgesetz dem Landgericht zugewiesene Aufgaben vom Verwaltungsgerichtshof wahrgenommen werden. Dies sind die in § 6 Abs. 2, §7, § 8 Abs. 1 sowie § 9 Abs. 1 und 3 ExprG genannten Funktionen.

Vorbemerkung zu Art. 19, 20 und 21

Da eine Expropriation einen massiven Eingriff in die grundrechtlich geschützte Eigentumsgarantie darstellt, darf eine solche nicht leichtfertig vorgenommen werden. Bislang ist gemäss Expropriationsgesetz der Landtag dafür verantwortlich zu entscheiden, ob eine Expropriation zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, oder nicht.

Aufgrund der in Kapitel 2.5 des vorliegenden Vernehmlassungsberichts dargestellten Gründe soll diese Entscheidung in Zukunft von der Verwaltung bzw. gemäss Art. 21 von der Regierung gefällt werden können. Um der Bedeutung des Eingriffs

Rechnung zu tragen, sollen bestimmte Kontrollmechanismen zum Schutz der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vorgesehen werden.

Dabei sind zwei Fälle zu unterscheiden:

Wenn der Landtag aufgrund eines Bericht und Antrags der Regierung mittels Finanzbeschluss einen Strassenneubau genehmigt, liegt diesem ein weitgehend finalisiertes Bauprojekt als Grundlage für den Kredit vor. Mit der Genehmigung des Verpflichtungskredits durch den Landtag, der bei einer Summe über CHF 500'000 zudem referendumsfähig wäre, erhält die Regierung implizit den Auftrag, diese Strasse im öffentlichen Interesse zu bauen. Sollten die Grundstücke für die Realisierung nicht bereits im Eigentum des Landes sein oder einvernehmlich erlangt werden können, können nach erfolglosen Gesprächen zum freihändigen Erwerb der Grundstücke die allenfalls erforderlichen Enteignungsverfahren seitens der Regierung eingeleitet werden.

Die entsprechenden Entscheidungen der Regierung können beim VGH angefochten werden und dessen Urteile können mittels Verfassungsbeschwerde an den Staatsgerichtshof gezogen werden.

Anders verhält sich die Situation dann, wenn der Landtag keine explizite Zustimmung zu einem konkreten Projekt erteilt. Dass ist immer dann der Fall, wenn das Projekt als gebundene Ausgabe eingestuft wird (Art. 3 Abs. 1 FHG). Hier handelt es sich, der finanzhaushaltsrechtlichen Logik entsprechend, um Projekte zur Erhaltung und zweckmässigen Nutzung der bestehenden Infrastruktur ohne wesentliche Änderung der Funktionalität.

Um Bedenken betreffend der Kompetenzverschiebung an die Regierung vorzubeugen, soll in diesen Fällen eine vom Landtag gewählte Kommission die Situation begutachten. Der gegenständliche Gesetzesentwurf sieht gemäss Art. 20 Abs. 4 vor, dass die Enteignungskommission nach erfolgter fachlicher Prüfung eine

begründete schriftliche Empfehlung zur Frage der Enteignung zu Händen der Regierung ausspricht.

Art. 21 bestimmt, dass über die für Strassenbauten notwendigen Enteignungen die Regierung entscheidet, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen für die mit der Durchführung der Projekte verbundenen Ausgaben im konkreten Fall gegeben sind. Die Regierung darf dabei von der Empfehlung der Enteignungskommission nur dann abweichen, wenn dies durch triftige Gründe, namentlich ein gewichtiges öffentliches Interesse, gerechtfertigt ist.

Zu Art. 19

Die Enteignungskommission besteht aus dem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern. Zudem ist vorgesehen, dass sämtliche Mitglieder der Enteignungskommission auch über einen Stellvertreter verfügen müssen, um im Falle des gesetzlichen Ausstands der einzelnen Mitglieder (vgl. die gesetzlichen Ausstandregeln in Abschnitt II. LVG) oder anderer Ausstandsgründe wie Krankheit einen Ersatz aufweisen zu können.

Zu den Mitgliedern der Enteignungskommission zählt zwingend ein Mitglied der amtlichen Schätzungskommission, allerdings nicht der Vorsitzende dieser Kommission, da dieser im Rahmen eines Enteignungsverfahrens allenfalls in der Folge Aufgaben der Schätzung wahrnehmen müsste. Anders als für andere Mitglieder gibt es für den Vorsitzenden keinen Stellvertreter gemäss Schätzungsgesetz.

Ein weiteres Mitglied der Kommission muss zwingend Fachkenntnisse im Bereich Tiefbau aufweisen.

Es obliegt dem Landtag, den Vorsitzenden und die weiteren Mitglieder und deren Stellvertreter für eine Amtszeit von 4 Jahren zu wählen. Eine einmalige Wiederwahl ist möglich.

Zu Art. 20

Die Enteignungskommission wird nur in Fällen befasst, in denen eine Enteignung Projekte betrifft, die als gebundene Ausgaben (Art. 3 Abs. 2 FHG) eingestuft werden. Strassenbauprojekte, die nach finanzhaushaltsrechtlichen Bestimmungen (Art. 3 Abs. 3 FHG) als «neue Ausgaben» gelten, benötigen einen Finanzbeschluss des Landtages. Eine Involvierung der Enteignungskommission scheint in solchen Fällen nicht angezeigt zu sein, da der Landtag über die Realisierung des Projekts entscheidet und damit implizit auch die Bedeutung des Projekts und der Realisierung zustimmt.

Die Enteignungskommission beurteilt auf Ersuchen der Regierung, ob für die Realisierung eines bestimmten Strassenbauvorhabens eine Enteignung erforderlich ist. Sie prüft insbesondere, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer Enteignung gegeben ist und ob diese dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.

Die von einer Enteignung betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer haben das Recht, die persönliche Anhörung durch die Enteignungskommission zu verlangen. Sie haben aber auch das Recht, sich (nur) schriftlich zur Thematik zu äussern.

Die Enteignungskommission spricht nach erfolgter fachlicher Prüfung eine begründete schriftliche Empfehlung zur Frage der Enteignung zu Handen der Regierung aus.

Zu Art. 21

Es obliegt der Regierung, in der Frage der Enteignung die Entscheidung zu treffen. Diese Kompetenz hat die Regierung bei allen Strassenbauprojekten inne, unabhängig davon, ob sie durch gebundene oder neue Ausgaben eingestuft werden. Bei den gebundenen Ausgaben wird die Enteignungskommission befasst. Art. 21 stellt dabei sicher, dass die Regierung nur in begründeten Fällen von der

Empfehlung der Enteignungskommission abweichen kann. Dies ist nur bei Vorliegen eines triftigen Grundes namentlich eines gewichtigen öffentlichen Interesses möglich.

Zu Art. 22, 23

Das Land sorgt für den Unterhalt der unter seiner Hoheit stehenden Strassen. Dazu zählen alle zu Erhaltung und Betrieb der Strassen erforderlichen Massnahmen.

Land und Gemeinden steht es unabhängig davon frei, betreffend den Strassenunterhalt abweichende Regelungen zu treffen. Dies ist in der Praxis beispielsweise aufgrund von geeigneten Wendepunkten für die Schneeräumungsfahrzeuge oder die Abtretung der Gehsteigräumung aufgrund von Synergien im Maschineneinsatz sinnvoll.

Eine Sonderregelung ist für die Beleuchtung der Landstrassen innerorts erforderlich. Dafür sind aufgrund der bestehenden Praxis bereits heute die Gemeinden zuständig.

Zu Art. 24 Abs. 1

Art. 24 regelt verschiedene Aspekte der Kostentragung und hält in Abs. 1 als Grundsatz fest, dass die Kosten für Bau und Unterhalt der Landstrassen das Land trägt.

Zu Art. 24 Abs. 2

Von Bedeutung ist in diesem Kontext das Leitprojekt 7 des Mobilitätskonzepts 2030 der Regierung, welches eine Überarbeitung des Radroutenkonzepts vorsieht. In der Zwischenzeit wurde das überarbeitete Konzept vernehmlasst, und es soll in der ersten Jahreshälfte 2025 von der Regierung verabschiedet werden. Es enthält neben diversen anderen Massnahmen auch einen Plan für einen weitgehenden zukünftigen Ausbau der Radweginfrastruktur. Das vorliegende Gesetz soll der Regierung die Möglichkeit geben, Radwege, die seitens der Gemeinden erstellt

werden, mitzufinanzieren. Dabei sollen nur diejenigen Radwege finanziert werden, welche aus Sicht des Landes zentrale Radrouten darstellen. Einen Rechtsanspruch auf Finanzierung seitens der Gemeinden gibt es nicht. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Trassen für Radwege oft den Gemeinden gehören. Ausbauten im Hinblick auf den Radverkehr können Verbreiterungen, Anpassungen der Linienführung oder Belagsarbeiten umfassen. Um dennoch den Ausbau von Fahrradwegen voranzutreiben, soll die Möglichkeit bestehen, dass die Erstellung der Infrastruktur bzw. der Bau seitens des Landes finanziert wird. Nach Fertigstellung soll der Unterhalt der Anlage als Gemeinderadweg bzw. als Gemeindeverkehrsanlage von der Gemeinde übernommen werden. Oft sind es Feldwege, die nicht nur von Fahrradfahrern, sondern auch von Landwirten mit schweren Traktoren genutzt werden, was im Bezug für die Unterhaltskosten massgebend ist und deshalb bei den Gemeinden verbleiben soll.

Mit der hier zu schaffenden gesetzlichen Grundlage könnte die Regierung derartige Projekte im Rahmen des jeweiligen vom Landtag bewilligten Budgets genehmigen. Dem Landtag werden im Hinblick auf die jährliche Budgetdebatte die zentralen Projekte jeweils im Verkehrsinfrastrukturbericht präsentiert.

Zu Art. 24 Abs. 3

Das Land hat sich zu den Massnahmen und Zielen der Klimastrategie 2050 verpflichtet. Im Bereich des Strassenbaus stellt die Begrünung des Strassenraums eine klimaschutztechnische Massnahme dar.

Da das Land in der Regel neben dem eigentlichen Strassenraum über keine Flächen verfügt und die Bepflanzungsmöglichkeiten des Strassenraums aufgrund von Leitungen oft kaum gegeben sind, soll die Möglichkeit geschaffen werden, die angrenzenden Parzellen zu bepflanzen, sofern die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer damit einverstanden sind. Die Kosten würden in diesen

Fällen vom Land übernommen. Mit Begrünungen können auch gestalterische Verbesserungen des Strassenraums erlangt werden.

Zu Art. 24 Abs. 4

Diese Regelung bildet die bisherige Praxis ab. Die Gemeinden übernehmen die Kosten für besondere Gestaltungskonzepte, die auf Wunsch der Gemeinden umgesetzt werden. Hier ist zum Beispiel an spezielle Pflästerungen, Begrünungskonzepte und Rabatten an Landstrassen zu denken.

Zu Art. 25

In dieser Bestimmung werden die Rechtsmittelmöglichkeiten gegen die Entscheidungen des Amtes für Tiefbau und Geoinformation und der Regierung aufgeführt.

Gegen die Entscheidungen des Amtes für Tiefbau und Geoinformation kann innert 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde an die Regierung erhoben werden.

Gegen Entscheidungen der Regierung kann innert 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Auf diese Verfahren ist das Landesverwaltungsverfahrensgesetz anwendbar.

Zu Art. 26

Die Regierung erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen. Sie kann die ihr in diesem Gesetz übertragenen Aufgaben und Befugnisse untergeordneten Amtsstellen übertragen. Die Regierung plant, insbesondere Bewilligungen für den gesteigerten Gemeingebrauch gemäss Art. 5 StrassenG oder Bewilligungen im Zusammenhang mit Werkleitungen gemäss Art. 6 StrassenG dem Amt für Tiefbau und Geoinformation zu übertragen.

Zu Art. 27

Bereits laufende Strassenbauprojekte sind nach bisherigem Recht zu behandeln. Als laufendes Strassenbauprojekt zählt ein Bauvorhaben, für welches bei

Inkraftsetzung des Gesetzes bereits ein Finanzbeschluss für die Finanzierung vorliegt. Dies bedeutet, dass für laufende Projekte, die als gebundene Ausgaben eingestuft werden, das neue Recht zur Anwendung kommt.

Zu VIII. Aufhebung des bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 12. Juni 1969 über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen wurde in seinem über 40-jährigen Bestehen nie angewendet. Während es sich ausschliesslich auf im Gesetz nicht näher definierte Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen beschränkt, ist das Gesetz insgesamt weder zeitgemäss noch auf die modernen, im BauG verankerten raumplanerischen und baurechtlichen Bestimmungen und Grundsätze abgestimmt. Das Gesetz vom 12. Juni 1969 über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen ist darum ersatzlos aufzuheben.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Die neuen Regeln in Bezug auf Enteignungen tangieren zwar das verfassungsmässig gewährleistete Recht der Eigentumsgarantie. Enteignungen nach diesem Recht können jedoch weiterhin nur unter Einhaltung der allgemeinen Regeln für Einschränkungen verfassungsmässig gewährleisteter Rechte vorgenommen werden. Diesbezüglich ist neben dem öffentlichen Interesse und dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit auch eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Diese neue gesetzliche Grundlage würde mit diesem Gesetz geschaffen. Die neue Zuständigkeitsregelung führt somit zu keinen Verletzungen der verfassungsmässigen Grundsätze. Weitere Ausführungen dazu finden sich im Kapitel 2.5 des vorliegenden Vernehmlassungsberichts.

6. AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Betroffenes Ziel	Relevante Unterziele	Zu erwartende Auswirkungen durch die Regierungsvorlage
SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur	9.1	Das Strassengesetz unterstützt die Errichtung von hochwertiger, verlässlicher, nachhaltiger und widerstandsfähiger Infrastruktur, einschliesslich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur.

7. **REGIERUNGSVORLAGE**

Strassengesetz

vom ...

(StrassenG)

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Geltungsbereich

- 1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Strassen des Landes.
- 2) Strassen im Sinne dieses Gesetzes sind auch strassenbegleitende Fahrradwege sowie dem Verkehr dienende Nebenflächen, insbesondere Trottoirs sowie Anlagen für den öffentlichen Verkehr, sofern keine besonderen Bestimmungen gelten. Waldstrassen, Fuss- und Wanderwege gelten nicht als Strassen im Sinne dieses Gesetzes.
- 3) Dieses Gesetz wird auf öffentliche Plätze des Landes sinngemäss angewendet.

Art. 2

Landstrassen

- 1) Das Land hat die Hoheit über die Landstrassen.
- 2) Landstrassen stehen in der Regel im Eigentum des Landes.

Art. 3

Landstrassenplan

- 1) Der Landstrassenplan legt den Umfang des Landstrassennetzes fest.
- 2) Der Landstrassenplan wird vom Landtag erlassen.
- 3) Die Regierung führt den Landstrassenplan nach Massgabe der vom Landtag bewilligten Mittel für Strassenprojekte nach.

II. Strassenbenutzung

Art. 4

Gemeingebrauch

1) Die Strassen gelten mit der Übergabe an den Verkehr als dem Gemeingebrauch gewidmet. Als Gemeingebrauch gilt die bestimmungsgemässe und gemeinverträgliche Nutzung.

2) Der Gemeingebrauch kann von der Regierung aus öffentlichen oder privaten Interessen eingeschränkt werden, insbesondere zur Sicherheit und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer, der Strasse sowie der Anwohner und für bauliche Tätigkeiten.

Art. 5

Gesteigerter Gemeingebrauch; Sondernutzung

1) Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung oder Beanspruchung der Strasse bedarf einer Bewilligung der Regierung.

2) Für die langfristige, besonders intensive Benützung einer Strasse ist eine Konzession der Regierung erforderlich.

3) Die Bewilligungs- und Konzessionsnehmer haben alle Kosten zu ersetzen, die dem Land durch die Beanspruchung der Strasse entstehen. Sie können zu Vorschuss- und Sicherheitsleistungen verpflichtet werden.

4) Für die über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung von Strassen, insbesondere für private Bauarbeiten kann eine Nutzungsgebühr verlangt werden. Die Regierung bestimmt das Nähere mit Verordnung.

5) Für Transporte zur Güterbeförderung durch Ausnahmefahrzeuge (Art. 25 VTS) werden Ausnahmetransportrouten festgelegt. Die Regierung bestimmt das Nähere mit Verordnung.

Art. 6

Verursacherprinzip - Werkleitungen

1) Strassen sind schonend zu benutzen. Wer eine Strasse übermässig beschmutzt oder abnutzt oder sie beschädigt, trägt die Kosten der Wiederherstellung.

2) Das Land stellt für Werkleitungen den Strassenuntergrund zur Verfügung, sofern der erforderliche Raum vorhanden ist und der Werkleitungseigentümer die durch Bau und Unterhalt entstehenden Kosten übernimmt. Die Bauarbeiten sind in zeitlicher Hinsicht zu koordinieren und haben in Absprache mit dem Land und den beteiligten Werkleitungsbetreibern zu erfolgen.

3) Das Verlegen von Werkleitungen im Strassenperimeter bedarf einer Bewilligung durch die Regierung. In Hauptverkehrsstrassen sind, sofern die Arbeiten nicht im Zuge einer Strassensanierung erfolgen, grabenlose Bauverfahren erforderlich. Strassenaufbrüche können von der Regierung genehmigt werden, wenn grabenlose Bauverfahren unmöglich oder unzumutbar sind.

4) Die Werkleitungseigentümer sind bei Strassengesamterneuerungen verpflichtet, die Werkleitungen zu erneuern und auf die zukünftigen Anforderungen anzupassen.

5) Erfordern Bauarbeiten an einer Strasse eine Anpassung der Werkleitungen, ist der Werkleitungseigentümer verpflichtet, die Leitung auf eigene Kosten anzupassen. Verursacht die Rücksichtnahme auf Leitungen Mehrkosten beim Bau

oder Unterhalt der Strasse, trägt der Werkeigentümer gemäss Verursacherprinzip diese Mehrkosten.

6) Das Verursacherprinzip gilt auch im Verhältnis zwischen den Werkeigentümern.

Art. 7

Duldungspflicht und Schadenersatz

1) Strassenanstösser haben zu dulden:

- a) Signale, Strassenbeleuchtungen und andere Verkehrseinrichtungen, wenn der Standort wegen der Verkehrssicherheit geboten ist;
- b) im Zuge der Schneeräumung anfallende Ablagerung von Schnee und Salzresten auf ihrem Grundstück;
- c) beim Strassenbau entstehende Immissionen sowie Umleitungen und Umwegfahrten und damit allenfalls verbundene finanzielle Nachteile aufgrund der erschwerten Erreichbarkeit.

2) Entsteht durch die direkte Beanspruchung des Grundeigentums erheblicher Schaden, so kann eine Entschädigung ausgerichtet werden.

III. Planung und Bau der Strassen

Art. 8

Grundsatz

- 1) Neue Strassen können gebaut werden, wenn die bestehende Strasseninfrastruktur zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreicht.
- 2) Strassen sind unter möglicher Schonung von Umwelt, Ortsbild und Landschaft zu planen und zu bauen.
- 3) Die technischen Rahmenbedingungen, die Wirtschaftlichkeit sowie die Anforderungen an die Sicherheit sind zu berücksichtigen.

Art. 9

Strassenbauprogramm des Landes

- 1) Die Regierung erstellt das Strassenbauprogramm für Neu- und Umbauten sowie für die Erneuerung von Strassen.
- 2) Das Strassenbauprogramm wird dem Landtag zur Kenntnis gebracht.

Art. 10

Bewilligungspflicht

- 1) Neu- und Ausbauten von Strassen (Strassenbauten) unterliegen grundsätzlich der Bewilligungspflicht.
- 2) Von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind Strassenbauten, für welche die Ausgaben nach Art. 3 FHG als gebunden gelten.

Art. 11

Strassenbaubehörde; Bauherrschaft

Strassenbaubehörde für Landstrassen ist die Regierung. Bauherrschaft für Strassenbauten des Landes ist das Amt für Tiefbau und Geoinformationen.

Art. 12

Strassenbaugesuch

1) Für bewilligungspflichtige Strassenbauvorhaben ist vor Baubeginn das Strassenbaugesuch der Bauherrschaft bei der Strassenbaubehörde einzureichen.

2) Das Strassenbaugesuch hat alle wesentlichen Informationen über Art, Lage, Umfang, Nutzung und Bauweise der geplanten Strassenbaute zu enthalten. Inhalt, Masstab und Form der aufgrund dieses Gesetzes erforderlichen Unterlagen, insbesondere der Pläne, der Berechnungen und Beschriebe, werden durch Verordnung festgelegt.

3) Sofern es für die Beurteilung des Bauvorhabens notwendig ist, kann die Strassenbaubehörde die Vorlage zusätzlicher Unterlagen verlangen.

Art. 13

Profilierung

1) Gleichzeitig mit der Einreichung des Strassenbaugesuchs sind in angemessenem Umfang Profile aufzustellen, welche die künftige Raumbeanspruchung der Strassenbaute abbilden.

2) Die Strassenbaubehörde kann aus triftigen Gründen Erleichterungen für die Profilierung gestatten.

3) Die Profile dürfen vor der rechtskräftigen Erledigung des Strassenbaugesuchs nur mit Zustimmung der Strassenbaubehörde beseitigt werden. Nach Abschluss des Bewilligungsverfahrens sind die Profile zu entfernen.

Art. 14

Verständigungs- und Einspracheverfahren

1) Die Strassenbaubehörde benachrichtigt die betroffenen Grundeigentümer schriftlich und macht sie auf ihr Einspracherecht aufmerksam.

2) Die betroffenen Grundeigentümer können ihre Einsprachen innert 14 Tagen schriftlich und begründet bei der Strassenbaubehörde erheben, soweit:

- a) mit rechtswidrigen Auswirkungen auf ihr Grundstück bezüglich der Erschliessung oder Naturgefahren zu rechnen ist; oder
- b) übermässige und das ortsübliche Ausmass überschreitende Immissionen zu erwarten sind.

3) Die Strassenbaubehörde holt je nach Einsprachegrund eine Stellungnahme der zuständigen Amts- oder Fachstelle oder von sonstigen Experten und der betroffenen Gemeinde ein. Nach Vorliegen der Stellungnahmen beraumt die Strassenbaubehörde unverzüglich die Einigungsverhandlung an.

4) Kommt in der Einigungsverhandlung keine gütliche Einigung zustande, so entscheidet die Strassenbaubehörde.

Art. 15

Baubewilligung

1) Die Strassenbaubehörde erteilt die Baubewilligung, wenn das Bauvorhaben den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

2) Die Baubewilligung erlischt, wenn nicht binnen fünf Jahren nach Eintritt ihrer Rechtskraft mit der Ausführung des Projekts begonnen wird. Diese Frist verlängert sich um die Dauer allfälliger vergaberechtlicher oder enteignungsrechtlicher Verfahren.

Art. 16

Nachführung im Zonenplan

Bewilligte Strassenbauvorhaben sind im betreffenden Zonenplan nachzuführen. Nicht bewilligungspflichtige Strassenbauvorhaben im Sinne von Art. 10 Abs. 2 sind nach ihrer Fertigstellung im betreffenden Zonenplan nachzuführen.

Art. 17

Anwendbare Bestimmungen

Die folgenden baurechtlichen Bestimmungen sind sinngemäss anwendbar:

- a) Art. 34 BauG betreffend die vorübergehende Benützung fremder Grundstücke;
- b) Art. 78 BauG betreffend das Koordinationsverfahren;
- c) Art. 82 BauG betreffend die Bauausführung und Planänderung.

IV. Landerwerb

Art. 18

Abtretung dinglicher Rechte

1) Die für den Bau, Betrieb und den Unterhalt erforderlichen dinglichen Rechte an Grundstücken werden nach Möglichkeit freihändig erworben.

2) Ist ein freihändiger Erwerb nicht möglich, können private Rechte enteignet werden, sofern es das öffentliche Interesse gebietet und der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt ist.

3) Das Gesetz über das Verfahren in Expropriationsfällen (Expropriationsgesetz) ist anwendbar, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

4) Bei Anwendung dieses Gesetzes obliegen Aufgaben, die gemäss Expropriationsgesetz dem Landtag zugewiesen sind (§ 2, § 3, § 6 Abs.2 und 3 sowie § 9 Abs. 4), der Regierung; gemäss Expropriationsgesetz dem Landgericht zugewiesene Aufgaben (§ 6 Abs. 2, §7, § 8 Abs. 1 sowie § 9 Abs. 1 und 3) obliegen dem Verwaltungsgerichtshof.

Art. 19

Enteignungskommission

a) Bestellung und Zusammensetzung

1) Die Enteignungskommission wird vom Landtag auf vier Jahre gewählt. Sie besteht aus fünf Mitgliedern und ebenso vielen Ersatzmitgliedern. Der Landtag bestimmt den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter.

2) Ein Mitglied und ein Ersatzmitglied wird aus dem Kreis der Schätzungskommission gewählt, wobei der Vorsitzende der Schätzungskommission nicht in die Enteignungskommission wählbar ist. Mindestens ein Mitglied und dessen Stellvertreter müssen Fachkenntnisse im Bereich Tiefbau aufweisen.

Art. 20

b) Aufgaben

1) Die Enteignungskommission wird befasst in Fällen, in denen eine Enteignung Projekte betrifft, die als gebundene Ausgaben (Art. 3 FHG) eingestuft werden.

2) Die Enteignungskommission beurteilt auf Ersuchen der Regierung, ob für die Realisierung eines bestimmten Strassenbauvorhabens eine Enteignung erforderlich ist. Sie prüft insbesondere, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer Enteignung gegeben ist und ob diese dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.

3) Die von einer Enteignung betroffenen Eigentümer haben das Recht, die persönliche Anhörung durch die Enteignungskommission zu verlangen. Sie können das rechtliche Gehör aber auch auf schriftlichem Wege wahrnehmen.

4) Die Enteignungskommission spricht nach erfolgter fachlicher Prüfung eine begründete schriftliche Empfehlung zur Frage der Enteignung zu Handen der Regierung aus.

Art. 21

Entscheidung über die Enteignung

Über die für Strassenbauten notwendigen Enteignungen entscheidet die Regierung, sofern die Rechtsgrundlage für die mit der Durchführung der Projekte verbundenen Ausgaben gegeben ist (Art. 3 FHG). Die Regierung darf von der Empfehlung der Enteignungskommission nur abweichen, wenn dies durch triftige Gründe, namentlich ein gewichtiges öffentliches Interesse, gerechtfertigt ist.

V. Strassenunterhalt

Art. 22

Zuständigkeit

Das Land ist für den Unterhalt der unter seiner Hoheit stehenden Strassen zuständig.

Art. 23

Unterhalt

1) Als Strassenunterhalt gelten die zu Erhaltung und zum Betrieb der Strassen erforderlichen Massnahmen.

2) Land und Gemeinden können betreffend Unterhalt abweichende Regelungen treffen.

3) Für die Beleuchtung der Landstrassen innerorts sind die Gemeinden zuständig.

VI. Finanzierung

Art. 24

Kostentragung

1) Das Land trägt die Kosten für Bau und Unterhalt der unter seiner Hoheit stehenden Strassen.

2) Das Land kann mit den Gemeinden mit Vereinbarung eine abweichende Kostentragungsregelung treffen. Insbesondere kann das Land die Kosten für die Errichtung neuer Radwege der Gemeinden ganz oder teilweise übernehmen.

3) Das Land kann zur Gestaltung des Strassenraums und aus klimaschutz-technischen Überlegungen die Kosten für die Bepflanzung auf den Landstrassen angrenzenden Parzellen übernehmen.

4) Besondere Gestaltungskonzepte, die von der Normbauweise abweichen, sind von jenem Hoheitsträger zu finanzieren, der diese besonderen Gestaltungskonzepte wünscht.

VI. Rechtsschutz

Art. 25

Beschwerden

1) Gegen die Entscheidungen des Amtes für Tiefbau und Geoinformation kann innert 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde an die Regierung erhoben werden.

2) Gegen Entscheidungen der Regierung kann innert 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 26

Durchführungsverordnungen

1) Die Regierung ist mit der Durchführung dieses Gesetzes beauftragt. Sie erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen.

2) Die Regierung kann mit Verordnung die ihr in diesem Gesetz übertragenen Aufgaben und Befugnisse untergeordneten Amtsstellen übertragen.

Art. 27

Übergangsbestimmungen

Laufende Projekte, die vom Landtag mittels Finanzbeschluss genehmigt worden sind, sind nach bisherigem Recht zu behandeln.



VIII. Aufhebung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 12. Juni 1969, LGBl Nr. 39, 1969, über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen wird aufgehoben.

IX. Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft, anderenfalls am Tag nach der Kundmachung.

Legende

-  Landstrassen
-  Gemeindegrenzen

