

# Entwurf eines neuen Strassengesetzes für den Kanton St. Gallen [Fortsetzung]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **43 (1927)**

Heft 12

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581963>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

an Hauptbezugsländern zu nennen Griechenland und die Vereinigten Staaten. (Schluß folgt.)

## Entwurf eines neuen Straßengesetzes für den Kanton St. Gallen.

(Korrespondenz.)

(Fortsetzung.)

### Revisionsbestrebungen.

Veränderte wirtschaftliche Verhältnisse, moderne Anschauungen und manche Härten, die sich teils aus der wirtschaftlichen Lage, teils aus einer Anwendung des Gesetzes ergaben, die bei dessen Erlaß nicht gewollt sein mochte, haben zur Wünschbarkeit einer Revision des Gesetzes geführt. Bezügliche Begehren sind mit mehr oder weniger Nachdruck schon seit Jahren gestellt worden. So hat namentlich eine aus verschiedenen Teilen des Kantons beschickte Interessentenversammlung vom 30. Mai 1916, die vor allem an den Perimeterverhältnissen Kritik übte, mit Entschiedenheit eine baldige Änderung der gesetzlichen Vorschriften über das Straßenwesen verlangt. Im gleichen Sinne hat sich auch die Staatswirtschaftliche Kommission in ihrem Bericht vom 23. Oktober 1916 ausgesprochen, und anlässlich der Behandlung dieses Berichtes im Großen Räte haben auch Mitglieder des Kantonsrates die gestellten Revisionsbegehren unterstützt.

Das Baudepartement hat hierauf schon im Jahre 1916 den Entwurf für ein neues Straßengesetz ausgearbeitet. In den Monaten März bis Mai 1917 wurde er von einer Expertenkommission, in der alle interessierten Kreise, die Gemeindebehörden, die Techniker, die Juristen, die Stadt und das Land, nach Möglichkeit vertreten waren, durchberaten und hierauf im Mai 1917, den Ergebnissen dieser Beratung entsprechend, in einzelnen Punkten abgeändert. Nachher ist die Vorlage sämtlichen Gemeinderäten und einer Reihe interessierter Verbände (unter anderem dem Haus- und Grundeigentümergebund, dem Ingenieur- und Architektenverein, dem Juristenverein) zur Vernehmlassung und Anbringung allfälliger Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge unterbreitet worden. Diese Vorschläge, die sehr spärlich und langsam eingingen, sind sodann, soweit sie vom zuständigen Departement als gut befunden wurden, berücksichtigt worden.

Inzwischen war die Zeit gekommen, in der die, mit den Revisionsarbeiten betrauten Organe mit den durch die allgemeine Notlage bedingten außerordentlichen Amtsgeschäften überaus stark belastet waren, was zur Folge hatte, daß jene Arbeiten nicht mehr so rege wie bisher gefördert werden konnten. Dazu kam, daß der Regierungsrat auch nicht mehr stark auf den Abschluß der Gesetzesrevision drängte, weil anderweitige, dringendere gesetzgeberische Aufgaben zu erfüllen waren, und weil man sich sagen mußte, daß mit einem neuen Straßengesetz auch wieder vermehrte Lasten des Staates und der Gemeinden verbunden sein würden, die ohne vermehrte Deckungsmittel nicht übernommen werden könnten. Durch die in der Novembersession 1921 erfolgte Ablehnung einer Motion von Herrn Kantonsrat Koller, die eine möglichst baldige Gesetzesrevision verlangte, hat der Große Rat damals sein Einverständnis mit der vom Regierungsrat in dieser Frage eingenommenen Haltung bekundet.

In der Begründung der erneuten Motion vom Mai 1926 hat deren Urheber verlangt, daß die im geltenden Gesetz enthaltenen „Kautschulparagrafen“ verschwinden sollen und sich die Revision insbesondere auf folgende Punkte zu beziehen habe: vermehrtes Mitspracherecht der Anstößer bei neu zu erstellenden Straßen, nähere Umschreibung der verschiedenen Straßenklassen, erträglichere Gestaltung der Beitragspflicht, Ausbau des Rekursverfahrens und Erstreckung der Zahlungsfristen für die Bei-

träge der Anstößer. Vom Motionssteller wurde namentlich auch Kritik geübt an der bisherigen Praxis der Behörden, die sich mit dem Willen des Gesetzgebers oft nicht decke. In dieser Hinsicht wurde namentlich hingewiesen auf die Klassifikation neu zu erstellender Straßen, sowie auf das Maß der Heranziehung des Grundbesitzes bei der Erstellung und der Korrektur von Gemeinde- und Staatsstraßen.

Es mag sein, daß man dem vom Gesetzgeber in das Gesetz hineingelegten Willen, der mangels einer straffen Systematik und einer klaren Ausdruckweise allerdings oft nur schwer zu erkennen ist, in der Praxis nicht mehr gerecht wurde. Der Bogen mag oft zu straff gespannt worden sein. Wenn so zutage getretene Übelstände einerseits durch mangelhafte Anwendung des Gesetzes verursacht wurden, so tragen andererseits auch die positiven Vorschriften der Gesetzgebung selbst Schuld. Es sind im Gesetz insbesondere ungenügende Handhaben gegeben, mit denen sich der Private gegen unbillige Maßnahmen rechtzeitig schützen kann. Diese Handhaben zu verbessern, muß daher eine erste Aufgabe der Gesetzesrevision sein. Sie soll namentlich erfüllt werden durch eine bessere Regelung der Verfahrensvorschriften, und zwar nicht bloß bezüglich des Perimeterverfahrens, sondern vor allem auch für das Verfahren bei der Auflage der Bau- und Korrektionspläne. Sodann muß, abgesehen von der Abänderung einer Reihe materieller Vorschriften, dafür gesorgt werden, daß das vom Gesetzgeber Gewollte nachher auch in der Praxis angewendet wird. Das kann schon beim Erlaß des Gesetzes wenigstens zum großen Teil dadurch erreicht werden, daß dieses so aufgebaut und verfaßt wird, daß der Wille des Gesetzgebers möglichst klar und eindeutig aus dem Gesetz selbst hervorgeht.

Hier muß allerdings auch betont werden, daß an den Übelständen, wie sie sich namentlich zur Zeit der ersten Revisionsbegehren, vor 10 bis 15 Jahren auswirkten, nicht bloß die geltende Gesetzgebung und deren praktische Anwendung Schuld waren, sondern in mindestens dem gleichen Maße auch die damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse und das während der früheren Hochkonjunktur von vielen Bodeneigentümern selbst geübte Verhalten. Es muß festgestellt werden, daß damals die Behörden von allen Seiten und mit allen Mitteln gedrängt wurden, in mehr oder weniger zu Bauzwecken geeigneten Gebieten Straße um Straße zu erstellen. Mit dem Augenblick, in dem die Hochbaukrise einsetzte, und in der Zeit des nun schon während Jahren dauernden Darniederliegens der Bautätigkeit waren und sind die Grundeigentümer nicht mehr in der Lage, aus den im Boden und in den Straßen festgelegten Kapitalien den entsprechenden Nutzen zu ziehen. Die durch die Erstellung der Straßen geschaffenen Mehrwerte, die von den Grundeigentümern ganz oder doch teilweise durch die Perimeterbeiträge auszugleichen waren, konnten bis jetzt oft nicht realisiert werden. Damit war für die nicht kapitalkräftigen Grundeigentümer und namentlich für die Bodenspekulanten, die ihren noch nicht bestrafte Boden zu teuer gekauft oder ihn mit Hypotheken zu schwer belastet hatten, eine fatale Lage geschaffen. Die durch diese wirtschaftlichen Verhältnisse und das Verhalten der Bodeneigentümer verursachten Übelstände, können begreiflicherweise durch ein geändertes Gesetz nur zum kleinsten Teile beseitigt werden.

### Der Revisionsentwurf.

#### Vorbemerkung.

Im Hinblick auf die oben angetönten Mängel der geltenden Straßengesetzgebung in Form und Inhalt war es gegeben, eine Totalrevision und nicht etwa bloß eine teilweise Abänderung und Ergänzung der bestehenden Vorschriften durchzuführen. Hierbei war leitender Gedanke,

das hergebrachte Gute in das neue Gesetz herüberzunehmen und Neuerungen nur da vorzusehen, wo sie sich auf Grund der gemachten Erfahrungen, der veränderten Verhältnisse und Anschauungen notwendig und wünschbar erwiesen. Absichtlich wurde davon abgesehen, Bestimmungen aus gesetzlichen Erlassen anderer Kantone zu übernehmen. Vielmehr wurde auf dem einheitlichen Recht aufgebaut und dieses weiterentwickelt. Altes und Neues wurde in einen einheitlichen Guß zu bringen versucht, wobei auf eine möglichst Vollständigkeit der Bestimmungen und eine straffe Systematik ein besonderes Augenmerk gerichtet wurde.

Der Revisionsentwurf zählt 123 Artikel und zerfällt in folgende sechs Abschnitte:

- I. Einteilung der Straßen und Wege.
- II. Öffentliche Straßen und Wege.
- III. Wasserabzugsrichtungen, Anlagen und andere dem öffentlichen Verkehr dienende Einrichtungen.
- IV. Güterstraßen.
- V. Automobil- und Fahrradabgaben.
- VI. Verschiedene Vorschriften.

Während der erste und die Abschnitte III, IV, V und VI verhältnismäßig wenige Vorschriften enthalten, macht notwendigerweise der Abschnitt „Öffentliche Straßen und Wege den hauptsächlichsten Teil des Gesetzes aus. Er zerfällt in folgende sechs Unterabschnitte: A. Bau und Korrektur. B. Klassenänderung und Aufhebung bestehender Straßen und Wege. C. Beschaffenheit der Straßen und Wege. D. Unterhalt. E. Straßenpolizeiliche Vorschriften. F. Sondernutzungen an Straßen, Wegen und Plätzen.

Um auch die Systematik innerhalb der einzelnen Abschnitte und Unterabschnitte klar zum Ausdruck zu bringen und damit die Übersichtlichkeit über die ganze Materie zu fördern und das Zurechtfinden im Gesetz zu erleichtern, sind die einzelnen Artikel, ähnlich wie beim Schweizerischen Zivilgesetz und im kantonalen Einführungsgesetz zu diesen geschehen ist, mit den Inhalt des Artikels kurz andeutenden Randbemerkungen (sog. Marginalien) versehen worden, die ebenfalls Gesetzeskraft besitzen und daher bei der Interpretation des Gesetzes mit zu berücksichtigen sind. Allzulange Artikel wurden nach Möglichkeit vermieden. In Anlehnung an die äußere Form des Zivilgesetzbuches wurde darauf geachtet, daß kein Artikel mehr als drei Absätze und jeder Absatz nur einen einzigen Satz enthält.

## I. Einteilung der Straßen und Wege.

Art. 1 des Entwurfes enthält eine Zusammenstellung der im Kanton St. Gallen überhaupt möglichen Straßen und Wege. Es wird nach dem rechtlichen Charakter der Verkehrswege unterschieden zwischen:

- A. Öffentlichen Straßen und Wegen,
- B. Güterstraßen und
- C. Privaten Fahr- und Fußwegen.

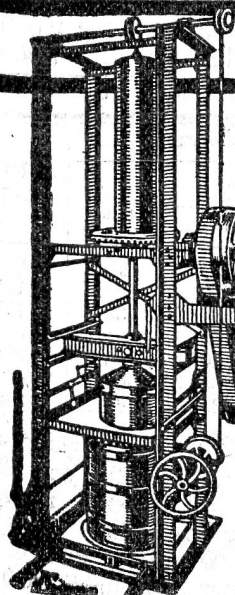
Zu den öffentlichen Straßen und Wegen gehören:

1. Die Staatsstraßen.
2. Die Gemeindestraßen und Gemeindewege und
3. Die Nebenstraßen und Nebenwege.

Die folgenden Artikel des I. Abschnittes führen aus, welche der bestehenden Straßen zu den einzelnen angeführten Straßentypen gehören und was für Grundsätze für die Einteilung neuer Straßen maßgebend sein sollen. Inbezug auf die Zuteilung der bestehenden Straßen ist neu, daß zu den Gemeindestraßen und Gemeindewegen nicht nur die bisherigen Gemeindestraßen, sondern auch jene Nebenstraßen und öffentlichen Fußwege zu zählen sind, die bisher von den politischen Gemeinden auf ihre eigenen Kosten unterhalten werden. Dadurch soll die heutige Regelwidrigkeit, daß Straßen, die tatsächlich wie Gemeindestraßen behandelt werden, dennoch als Nebenstraßen bezeichnet sind, beseitigt werden.

Als leitender Gesichtspunkt, der bei der Klassifikation neuer Straßen maßgebend sein soll, wurde im Entwurf das Bedürfnis, das durch die neue Straße zu befriedigen ist, angenommen. Ist sie für den allgemeinen Verkehr innerhalb der Gemeinde oder zwischen mehreren Gemeinden notwendig, so muß sie als Gemeindestraße klassifiziert werden; liegt sie dagegen im Bedürfnis eines engeren Gebietskreises oder bloß der anstoßenden Grundstücke, so soll die Straße Nebenstraße sein. Letzteres ist z. B. immer dann der Fall, wenn eine Straße zum Zwecke der Erschließung von Bauland erstellt werden muß. Nun ist selbstverständlich, daß eine solche Straße nachher, wenn sie erstellt ist, in der Regel in größerem oder kleinerem Maße auch dem allgemeinen Verkehr zudienen vermag. Wenn sie jedoch für diesen Verkehr nicht notwendig ist, sondern in erster Linie einem engeren Gebietskreis zudient, muß sie als Nebenstraße erstellt werden. Übrigens ist schon hier zu bemerken, daß die Frage der Klassifikation als Gemeinde- oder Nebenstraße gemäß dem Entwurf für die nachherige Regelung der Straßenbaukosten grundsätzlich von keiner Bedeutung mehr ist.

2591



## Graber's patentierte Spezialmaschinen

und Modelle  
zur Fabrikation tadelloser  
Zementwaren.

Anerkannt einfach  
aber praktisch  
zur rationellen Fabrikation  
unentbehrlich.

**J. Graber & Co.**  
Maschinenfabrik  
Winterthur-Veltheim

Der gleiche Einteilungsgrund, wie für die Gemeinde- und Nebenstraßen, ist auch maßgebend für die öffentlichen Fußwege. Nach dem Entwurf soll es nicht mehr nur eine Klasse der öffentlichen Fußwege geben, für deren Neuerstellung und Korrektur die für Nebenstraßen aufgestellten Bestimmungen entsprechende Anwendung finden, sondern Gemeindegasse und Nebenwege, wobei für sie entweder die Vorschriften für Gemeindestraßen oder diejenigen für Nebenstraßen Geltung haben. Diese Regelung entspricht ohne Zweifel den tatsächlichen Verhältnissen eher als die heutige, die unter Umständen sehr unbillig und auch schon in der bisherigen Praxis zu Ausnahmen führen mußte.

Hinsichtlich der Klassifikation einer neuen Straße als Staatsstraße gilt nach Entwurf als begleitendes objektives Moment, daß sie als Hauptverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr eines ganzen Landesteiles notwendig sei. Weil die Erstellung neuer Staatsstraßen ausschließlich von den Beschlüssen des Großen Rates abhängt, könnte man sich fragen, ob es überhaupt notwendig sei, eine objektive Charakterisierung der Staatsstraßen in das Gesetz aufzunehmen. Der Regierungsrat glaubt indessen, diese Frage bejahen zu sollen, um auch im Gesetz der zuständigen Behörde eine allgemeine Wegleitung für die Erstellung neuer und die Übernahme bestehender Straßen als Staatsstraßen an die Hand zu geben und um die wichtigste Straßenklasse auch im Gesetz kurz zu charakterisieren.

Die Güterstraßen sind, entsprechend ihrem bisherigen rechtlichen Charakter, in der Klassifikation zwischen die öffentlichen Straßen einerseits und die privaten Straßen andererseits eingereiht worden. Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß sie weder öffentliche, d. h. dem allgemeinen Verkehr offenstehende Straßen sind, noch als Privatstraßen angesehen werden dürfen, über die deren Eigentümer — allfällige Privatrechte dritter vorbehalten — frei schalten und walten können, sondern in der Mitte zwischen beiden stehen als Straßen, die zwar in bezug auf Bau und Unterhalt dem öffentlichen Recht unterstellt sind, nicht aber dem öffentlichen Verkehr, sondern lediglich einer beschränkten Anzahl von Grundstücken zudienen. Diese brauchen nicht notwendig landwirtschaftlicher Art zu sein, obwohl die Regel sein wird, daß eine Güterstraße entweder Feld-, Wiesen-, Wald- oder Alpstraße ist. Indessen kann die Güterstraße grundsätzlich Grundstücken jeglicher Art und Zweckbestimmung zudienen, also auch gewerblich, industriell oder zu Bauzwecken verwendeten Grundstücken. Sodann wird die Regel bilden, daß an einer Güterstraße mehrere Grundstücke beteiligt sind, doch soll nicht ausgeschlossen sein, daß eine Güterstraße unter Umständen auch für ein einzelnes Grundstück erstellt werde. Dagegen ist in jedem Fall Voraussetzung für das Vorhandensein einer Güterstraße, daß eine wirkliche Straße mit eigentlicher, sichtbarer Fahrbahn vorliege und nicht etwa nur ein über ein Grundstück führendes bloßes Fahrrecht. Im Sinne von Art. 8 und 116 des Entwurfs werden die Gemeinderäte sämtliche Güterstraßen in der Gemeinde als solche bezeichnen und ins Straßenklassifikationsregister aufzunehmen haben, was schon wegen der grundbuchlichen Regelung notwendig ist. Anstände bei der Klassifikation entscheidet endgültig der Regierungsrat. (Fortsetzung folgt.)

### Die Verlegung von Leitungen für Gas, Wasser und elektrischen Strom in neue Strassen.

(Korrespondenz.)

Bei Neuerstellung von Straßen entsteht für die Werkleiter wie für die Straßenaufsichtsbehörde immer die Frage, sollen die Leitungen für Gas, Wasser und elek-

trischen Strom vorsorglich eingelegt oder erst dann erstellt werden, wenn und soweit hierfür ein Bedürfnis vorliegt, d. h. wenn an der neuen Straße Bauten entstehen. Die Werkleiter werden nicht gerne vorzeitig das Anlagekapital durch Erstellung von neuen Leitungen erhöhen, von denen sie nicht nur keinen Nutzen, sondern nur vermehrte Unterhalt und vermehrte Verluste haben. Umgekehrt wollen die Straßenbauer es wenn immer möglich vermeiden, daß die Straßen bald nach der Fertigstellung für die Leitungen wieder aufgebrochen werden. In den letzten Jahren kamen zwei weitere Umstände hinzu, die für beide Standpunkte noch erschwerend in Betracht fallen: Für die Werkleiter die Tatsache, daß durch die weiträumigen Bauweisen, verbunden mit dem Flachbau (weniger Wohnungen im gleichen Haus), die Kosten der Hauptleitungen, gemessen mit der Zahl der angeschlossenen Wohnungen, verhältnismäßig viel größer geworden sind, abgesehen von der allgemeinen Zunahme der Baukosten. Für die Straßenbauer die andere Tatsache, daß die Fahrbahnbefestigungen heute viel dauerhafter hergestellt werden (Walzung, Teerfrotter- und andere Hartbeläge) und darum viel höher zu stehen kommen.

Ein Ausweg kann darin gefunden werden, daß man mit den Liegenschaftsbesitzern, deren Bauland durch eine neue Straße aufgeschlossen wird, einen Vertrag abschließt. In diesem werden die mutmaßlichen Erstellungskosten der Hauptleitungen für Gas, Wasser und elektrischen Strom festgelegt, z. B. Fr. 6000.— für die Gas-, Fr. 9000.— für die Wasser- und Fr. 7000.— für die elektrische Leitung. Der endgültige Betrag der Abrechnung ist von den Besitzern alljährlich mit 10 % zu verzinsen und zu tilgen, wobei man für die Verzinsung den üblichen Ansaß, für die Abschreibung den Rest in Anrechnung bringt. Von dieser jährlichen Verpflichtung kommt ein Fünftel der Einnahmen aus Gas, Wasser und elektrischem Strom, die in den an diesen neuen Leitungen angeschlossenen Häusern gemacht werden, in Abzug. Die eingangs erwähnten 10 % werden immer von den ursprünglichen Anlagekosten berechnet, daneben die Abschreibung in der Weise berücksichtigt, daß der Betreffende „Zins“ stets von der um die Abschreibungen verminderten Restsumme berechnet und der verbleibende Betrag für die Abschreibung verwendet wird. Bei gleichbleibenden Einnahmen für Gas, Wasser und elektrischem Strom steigt demnach die Abschreibung, womit eine rasche Tilgung der Schuld gesichert ist.

Eine Zusammenstellung wird die Art der Berechnung verdeutlichen.

Abrechnungskosten:	Gashauptleitung	Fr. 6,000.—
	Wasserhauptleitung	„ 9,000.—
	Elektr. Kabel	„ 7,000.—
	<b>Zusammen</b>	<b>Fr. 22,000.—</b>

Jahr	10%	20 % der Einnahmen aus G., W. und El.	Garantie-barzahlung	hier von		Restsumme	
				Zins %	Abschreibung Betrag		
1921	Fr. 2,200	Fr. 140	Fr. 2,040	6	Fr. 1,320.—	Fr. 880.—	Fr. 21,120.—
1922	2,200	180	2,020	6	1,267.20	933.—	20,177.—
1923	2,200	240	1,960	5 1/2	1,109.75	1,091.25	19,068.75
1924	2,200	300	1,900	5 1/2	1,140.75	1,150.25	17,918.50
1925	2,200	600	1,600	5	895.95	1,304.05	16,614.45
1926	2,200	800	1,400	5	830.70	1,369.30	15,245.15

Augenscheinlich machen die Werke damit immer noch kein gutes Geschäft; denn der Reingewinn aus Gas, Wasser und elektrischem Strom beträgt wohl nirgends 20 % der Einnahmen. Aber im allgemeinen ist es ein gerechter Ausweg für sämtliche Beteiligte: Einmal erhalten die Werke wenigstens einen Teil ihrer Einbuße