

Erläuterungen zum Gesetz für das Befahren von Alp-, Güter und Waldstrassen durch Motorfahrzeuge der Gemeinde Safiental

Hinweis: Die kartographischen Pläne im Original sind in der Gemeindeverwaltung aufgelegt.

I. Einleitung

Der Bau von Alp-, Güter- und Waldstrassen wurde in der Regel mit Beiträgen der öffentlichen Hand unterstützt. Mit diesen Beiträgen entsteht die Auflage, die Strassenbenützung und die Beschränkungen zu regeln. Die geregelte Strassenbenützung ist essenziell für die zukünftige Auslösung von Beiträge für den Bau und Unterhalt von Alp-, Güter- und Waldstrasse. Diese Beiträge sind für die Gemeinde zur Finanzierung des sehr umfangreichen Strassennetzes von zentraler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund muss von Seite der Gemeinde der übergeordneten Gesetzgebung die nötige Beachtung geschenkt werden.

Weiter ist die Gemeinde Safiental mittels Fusionsvertrag aufgefordert, die vier bisherigen Gesetze «so rasch als möglich» zu vereinheitlichen.

Im Jahr 2020 wurde eine Kommission gegründet, welche das Gesetz und die Strassenzuteilung gemeinsam ausgearbeitet haben. Im weiteren Schritt wurde der Entwurf gemeinsam mit Experten beurteilt und ergänzt.

Um die Fahrbewilligungen zu regeln wird eine Lösung mit Digitalparking AG angestrebt. Digitalparking ist in der Branche ein bewährter Partner und bietet eine massgeschneiderte Lösung für die Gemeinde Safiental an. Gegenüber Konkurrenten ist vor allem der Firmenstandort Schweiz und die Erfahrungswerte von umliegenden Gemeinden zu erwähnen.

Zusätzlich zum Gesetz erlässt der Gemeindevorstand ein Reglement, welches zur Regelung des Unterhaltes der Alp-, Güter-, und Waldstrassen in der Gemeinde Safiental dient. Das Reglement wurde bereits formuliert und dient zur Kenntnis im Anhang der aufgelegten Akten zu Handen der Gemeindeversammlung.

Damit die Strassenzuteilung und die Bewilligungspraxis flexibel nach aktuellem Bedarf angepasst werden kann, liegen Änderungen des Anhangs in der Kompetenz des Gemeindevorstands.

Die Regelung für das Befahren von Alp-, Güter- und Waldstrassen ist anspruchsvoll und komplex. Der Gemeindevorstand war deshalb bestrebt den Spielraum der übergeordneten Gesetzgebung zugunsten der Einwohnerschaft und Gäste auszuschöpfen.

Es gilt auch zu bedenken, dass Gemeindegesetze, die den aktuellen Bedürfnissen nicht mehr Rechnung tragen, im Rahmen der übergeordneten Gesetzgebung, revidiert und angepasst werden können.

Die Strassen Gemeindestrassen werden einheitlich und unabhängig ihres Zwecks beurteilt. Dies ist durch den Art. 34 im kantonalen Waldgesetz (Siehe Lit. III Art. 1a) möglich und durch externe Prüfung bestätigt.

Mit Annahme des Gesetz entsteht folgender Verfahrensablauf:

Für die geplanten Signalisationen werden von der Gemeindebehörde bei der Kantonspolizei rechtswirksame Genehmigungen für die einzelnen Strassen und Standorte eingeholt. Nach Vorliegen der kantonalen Genehmigung erfolgt eine öffentliche Bekanntmachung und die Möglichkeit zur Stellungnahme der Bevölkerung innert 30 Tagen. Erfolgt aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen eine Änderung der ursprünglich beabsichtigten und vom Kanton bereits genehmigten Verkehrsanordnung, ist eine neuerliche Genehmigung des Kantons erforderlich. Anschliessend erfolgt nach Eintritt der Rechtskraft das Anbringen der Signalisation, worauf die Verkehrsregelung ihre Wirkung entfalten kann.

Nachfolgend die einzelnen Ausführungen zum Gesetzesentwurf.

II. Gesetzliche Grundlagen

1. Bundesrecht

- Bundesverfassung (BV; SR 101), Art. 82 Abs. 3
- Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG; SR 741.01), Art. 3 Abs. 2, 3 und 4
- Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11), Art. 1
- Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)
- Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272)
- Bundesgesetz über den Wald (WaG; SR 921.0), Art. 15
- Verordnung über den Wald (WaV; SR 921.01), Art. 13
- Obligationenrecht (OR; SR 220), Art. 58
- Schweizerische Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0)

2. Kantonales Recht

- Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100), Art. 7, 8, 19

- Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (RVzEGzSVG; BR 870.110)
- Kantonales Waldgesetz (KWaG; BR 920.100), Art. 34
- Kantonale Waldverordnung (KWaV; BR 920.110), Art. 26-28
- Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100)
- Einführungsgesetz zur Strafprozessordnung (EGzStPO, BR 350.100)

III. **Allgemeine Bemerkungen zu Fahrverboten und Verkehrsbeschränkungen**

1. **Waldgesetzgebung**

a) Fahrverbote

Seit Inkrafttreten des kantonalen Waldgesetzes per 1. Januar 1996 fand bezüglich Waldstrassen eine eigentliche Abkehr vom bisherigen System statt. Bisher hatten die Gemeinden die Möglichkeit, aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes gewisse Alp-, Wald- und Feldstrassen für den allgemeinen Verkehr zu sperren. Aufgrund des eidgenössischen Waldgesetzes gilt nun für alle Waldstrassen ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge ausser zu forstlichen Zwecken. Der Bund hat in der Waldverordnung (WaV) Ausnahmen für die Erfüllung militärischer und anderer öffentlicher Aufgaben vorgesehen.

Zudem hat er die Kantone ermächtigt, weitere Ausnahmen zuzulassen. **Der Kanton hat in Art. 34 des kantonalen Waldgesetzes Ausnahmen für** landwirtschaftliche Zwecke sowie zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben festgelegt. Ausserdem hat er die Gemeinden ermächtigt, weitere Ausnahmen zuzulassen.

b) Vollzug

Der Vollzug der ganzen Angelegenheit obliegt den Gemeinden (Art. 34 Abs. 4 KWaG). Diese müssen deshalb nach der kommunalen Zuständigkeitsordnung ein Reglement erlassen, in dem die Ausnahmen festgelegt werden und für die Signalisation besorgt sein. Das Verfahren für die Signalisation richtet sich nach Ziff. II. 5.

2. **Strassenverkehrsgesetzgebung**

a) Fahrverbote

Die Kantone können den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht von Bundesrechts wegen dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagen oder zeitlich beschränken (Art. 3 Abs. 3 SVG).

Durchgangsstrassen sind gemäss Begriffsumschreibung von Art. 110 Abs. 1 SSV die Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen. Auf diesen Strassen,

welche sich aus den Anhängen 1 und 2 der Durchgangsstrassenverordnung ergeben, sind der Kanton und die Gemeinden nicht befugt, den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vollständig zu untersagen oder zeitlich zu begrenzen. Hauptstrassen im Sinne von Durchgangsstrassen sind darüber hinaus auch diejenigen, welchen von den Kantonen bzw. Gemeinden innerhalb von Städten und Ortschaften mit dem Signal "Hauptstrasse" (3.03) gekennzeichnet sind (VPB 51.51, E.5). Bezüglich der nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffneten Strassen im Sinne der obstehenden verkehrsrechtlichen Begriffsumschreibung, stehen die Kantone im Genuss der „ursprünglichen kantonalen Strassenhoheit“ und haben nur die Schranken des Bundesverfassungsrechts zu beachten; dies kommt in Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG zum Ausdruck (vgl. BGE 100 IV 65). Als Gründe für solche Beschränkungen fallen etwa in Betracht: ein den Anforderungen des Verkehrs nicht genügender Strassenzustand, Schutz eines Erholungsgebietes vor den Nachteilen des Verkehrs, planerische Neuordnung eines Quartiers, Wegfall des Bedarfs wegen Errichtung anderer Verkehrswege. Auf Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht geöffnet sind, können die Kantone zeitlich beschränkte oder unbeschränkte Fahrverbote erlassen. Zu den ersteren zählen vorab Fahrverbote während alljährlich wiederkehrenden Ereignissen, so während bestimmten Tageszeiten (Nachtfahrverbote in der Nähe eines Spitals, in einem Kurort) oder über das Wochenende; zu den letzteren dauernde allgemeine Fahrverbote (z.B. Schliessung der Kunkelsstrasse, BGE vom 17.3.1976, ZBI 1976, 351). Dabei kann die Benutzung einem beschränkten Personenkreis gestattet werden, der aus besonderen Gründen auf eine Zufahrt angewiesen ist, vgl. Art. 17 Abs. 3 SSV.

Die Benützung solcher mit Fahrverboten belegten Strassen im Dienste des Bundes (z.B. Post, Militär) bleibt vorbehalten (Art. 82 Abs. 1 BV, Art. 3 Abs. 3 SVG). Unmassgeblich ist dabei, ob bundeseigene Fahrzeuge verwendet werden; der Zweck der Fahrt rechtfertigt die Benützung (vgl. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Bern 2002, S. 41 ff.).

b) Funktionelle Verkehrsbeschränkungen

Die Kantone können gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG auch andere Beschränkungen und Anordnungen erlassen, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen erlassene Beschränkungen nennt die Praxis „funktionelle“ Verkehrsbeschränkungen.

Im Gegensatz zu den Fahrverboten nach Art. 3 Abs. 3 SVG können Massnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG auch auf Hauptstrassen angeordnet werden.

Die Sicherheit des Verkehrs dürfte wohl primärer Grund für verkehrspolizeiliche Beschränkungen sein. Diese braucht nicht in besonderem Masse gefährdet zu sein, um das Ergreifen einer Massnahme zu rechtfertigen.

Der Erleichterung oder der Regelung des Verkehrs dienen etwa Parkierungsvorschriften.

Dem Schutz der Strasse dienende Verkehrsbeschränkungen liegen etwa vor bei gewichtsbeschränkter Zulassung von Fahrzeugen, die den besonderen Verhältnissen einer Strasse, deren Anlage, baulichem Zustand und ihrer Stellung im Verkehrsnetz Rechnung trägt.

Die Generalklausel „andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe“ verweist zum einen die Massnahme generell in den Bereich der lokalen Gebundenheit, zum andern beschränkt sie auch die aufgrund darauf erlassenen Massnahmen auf Besonderheiten der örtlichen Verhältnisse.

Als zulässig sind etwa erklärt worden: Parkierungsverbot, das dem Schutz vor Nachtlärm dient; Verbot des Lastwagenverkehrs in einer Ortschaft, um die zu starke Erschütterung von Häusern und damit deren (weitere) Schädigung zu vermeiden. Auch aus Gründen des Natur- und Heimatschutzes können derartige Verkehrsbeschränkungen erlassen werden. Zur Berücksichtigung besonderer Interessen können solchen Beschränkungen Ausnahmeregelungen beigefügt werden.

c) Delegation an die Gemeinden

Der Kanton Graubünden hat von der Möglichkeit gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG Gebrauch gemacht, die Regelung des örtlichen Verkehrs auf Gemeindestrassen den Gemeinden zu übertragen (Art. 7 Abs. 1 EGzSVG). Diese Delegation zur Regelung des örtlichen Verkehrs gilt auch für die auf Alp- und Feldstrassen und, soweit durch die Waldgesetzgebung nicht bereits Vorgaben bestehen, für die Waldstrassen.

Ausgenommen von der Delegation sind die Anordnungen von abweichenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG, für welche auf allen Kantons- und Gemeindestrassen das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit (Art. 7 Abs. 1 EGzSVG, Art. 2 lit. b RVzEGzSVG) zuständig ist.

Soweit die örtliche Verkehrsregelung mit Vorschriften- und Vortrittssignalen erfolgt, bedarf die Gemeinde einer vorgängigen Genehmigung der Kantonspolizei (Art. 7

Abs. 2 EGzSVG i.V.m. Art. 4 Abs. 1 lit. c RVzEGzSVG). Bei den übrigen Verkehrsanordnungen genügt deren Zustimmung (Art. 7 Abs. 1 EGzSVG). Die Delegationsmöglichkeit gemäss Art. 7 Abs. 3 EGzSVG wurde bspw. für die Stadt Chur angewendet.

3. Gebühren

Art. 82 Abs. 3 BV bestimmt in grundsätzlicher Hinsicht, dass für den Verkehr auf öffentlichen Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung von jedermann benützt werden können, keine Gebühren erhoben werden dürfen (Grundsatz der Strassenfreiheit). Zweck dieser Regelung ist der Ausschluss jeder fiskalischen Behinderung des Verkehrs auf den im Gemeingebrauch stehenden öffentlichen Strassen (BGE vom 17.3.1976, ZBI 1976, 355).

Art. 105 Abs. 1 Satz 2 SVG, wonach kantonale Durchgangsgebühren nicht zulässig sind, kommt nebst der Garantie von Art. 82 Abs. 3 BV keine selbständige Bedeutung zu. Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind und die mit einem vollständigen oder zeitlich beschränkten Fahrverbot belegt sind, können einem beschränktem Personenkreis, der aus besonderen Gründen auf eine Zufahrt angewiesen ist, zur Benützung geöffnet werden (vgl. Art. 17 Abs. 3 SSV). Eine allfällige Gebührenpflicht für solche Ausnahmebewilligungen verstösst nicht gegen Art. 82 Abs. 3 BV, wenn die Strasse ihrer Zweckbestimmung nach nicht der Öffentlichkeit zugänglich ist. Massgebend sind vielmehr die allgemeinen Regeln über die Erhebung von Benutzungsgebühren öffentlicher Sachen (siehe Schaffhauser, a.a.O. S. 32 ff. und S. 42 f.). Die Höhe der Gebühren darf sich nur im Rahmen einer sog. „Kanzleigebür“ bewegen

4. Hinweise zur Unterhaltungspflicht für öffentliche Strassen und Signalisationspflicht

- 4.1 Die öffentlichen Strassen unterstehen der Werkeigentümerhaftung von Art. 58 OR. Gemäss Art. 1 Abs. 2 VRV sind alle Strassen öffentlich, die nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen. Somit werden auch Gemeindestrassen, die mit einem Fahrverbot oder anderen Beschränkungen belegt sind, vom Begriff der Öffentlichkeit erfasst. Die Frage nach den Grenzen der Unterhaltungspflicht ist auch dann nach Art. 58 OR zu entscheiden, wenn das Gemeinwesen Eigentümer ist oder die Herrschaft über die Strasse ausübt (vgl. BGE 121 III 448 ff.).
- 4.2 Um mängelfrei zu sein, muss eine Strasse "entsprechend" **ihrem Zweck und ihrer Funktion** so beschaffen sein, dass ihre sichere Benützung gewährleistet ist. Massgebendes Kriterium für die Beurteilung der Mangelhaftigkeit ist somit die Zweckbestimmung der einzelnen Strasse (vgl. BGE 126 III 113, E. 2a/cc; 123 III

306, E. 3b/aa).

Bei Alp-, Forst- und Güterwegen liegt die Zweckbestimmung bei deren Erstellung nicht darin, sie einem unbeschränkten Verkehr zu überlassen. Sie werden vielmehr für die Erschliessung und Bewirtschaftung der Alpen, Maiensässe, Wälder und für die Bebauung der landwirtschaftlichen Güter erstellt.

Die Werkeigentümerhaftung für Strassen ist nur gegeben, wenn diese einen Mangel aufweisen. Eine Strasse muss so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benützern hinreichende Sicherheit bietet (vgl. BGE 103 II 243). Die Anforderungen in Bezug auf Anlage und Unterhalt dürfen jedoch nicht zu hoch gestellt werden, zumal etwa auch die Kantone nicht verpflichtet sind, ihre Strassen stets zu perfekten, autobahnähnlichen Gebilden umzubauen (vgl. BGE 130 III 736, 743).

Es ist in jedem Einzelfall die Frage nach der technischen, zeitlichen und finanziellen Zumutbarkeit von Unterhaltungspflichten zu stellen. So dürfen an die technische Anlage eines Flurweges nicht allzu hohe Anforderungen gestellt werden. Ebenso müssen die finanziellen Aufwendungen der Gemeinde für solche Flurwege in einem vernünftigen Verhältnis stehen zu den Gesamtausgaben. In engem Zusammenhang damit steht die Frage der Sorgfalt des Strassenbenützers. Grösstenteils sind Unfälle auf Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Strassenverhältnisse gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG und auf Nichtbeherrschen des Fahrzeuges gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG und nicht auf den mangelhaften Unterhalt der Strasse zurückzuführen. In diesen Fällen entfällt selbstverständlich die Werkeigentümerhaftung der Gemeinde.

5. Verfahren für Aufstellen der Signalisation mit eintreten des Gesetz

- 5.1. **Fahrverbote** und **funktionelle Verkehrsbeschränkungen** sind von der zuständigen Behörde zu erlassen. Im Kanton Graubünden sind gemäss Art. 7 Abs. 1 EGzSVG die Gemeinden dafür zuständig, soweit es örtliche Verkehrsregelungen auf Gemeindestrassen betrifft. Die Kantonspolizei steht den Gemeinden beratend zur Seite. Mit der jeweiligen Zustimmung durch die Kantonspolizei (Art. 7 Abs. 1 EGzSVG) wird eine einheitliche Signalisation gewährleistet.
- 5.2. Der durch die Gemeinde einzuholende Genehmigungsentscheid der Kantonspolizei ist unabdingbare Voraussetzung, damit das Verkehrssignal überhaupt Rechtswirkungen entfalten kann. Wird die kantonale Genehmigung verweigert, ist dies der Gemeinde in einer anfechtbaren Verfügung mitzuteilen. Die Gemeinde ist diesfalls zur Beschwerde an das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit (Art. 28 ff. VRG) berechtigt. Ein negativer Departementsentscheid kann von der Gemeinde an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden (Art. 49 Abs. 1 lit. c VRG).

- 5.3. Nach Vorliegen der kantonalen Genehmigung erfolgt eine öffentliche Bekanntmachung (öffentliche Auflage, öffentlicher Anschlag, Publikation im kommunalen Publikationsorgan) in der Gemeinde und die Möglichkeit zur Stellungnahme der Bevölkerung innert 30 Tagen. Sinn und Zweck dieses Verfahrensablaufs besteht darin, Meinungsverschiedenheiten über geplante Verkehrsanordnungen nach Möglichkeit bereits auf Gemeindeebene und vor dem politischen Entscheid und dessen Publikation zu bereinigen. Dieses Verfahren ersetzt das Einspracheverfahren gemäss aArt. 25 Abs. 5 GAV zum SVG. Erfolgt aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen eine Änderung der ursprünglich beabsichtigten und vom Kanton bereits genehmigten Verkehrsanordnung, ist eine neuerliche Genehmigung des Kantons erforderlich. Erst wenn die 30-tägige Frist abgelaufen ist und keine Stellungnahmen eingegangen sind oder nur positive oder nur solche, die keine Berücksichtigung fanden, erfolgt der eigentliche politische Entscheid der Gemeinde. Die gemeindeinterne Zuständigkeit richtet sich nach der jeweiligen Gemeindeverfassung. Diese kann dafür den Gemeindevorstand, den Gemeinderat oder auch die Gemeindeversammlung legitimieren. Der Beschluss der Gemeinde betreffend Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen ist zu publizieren, womit den bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 107 Abs. 1 SSV) nachgelebt wird. Der publizierte Beschluss ist mit einer entsprechenden Rechtsmittelbelehrung ans Verwaltungsgericht (Art. 49 Abs. 1 lit. a VRG) zu versehen.
- 5.4. Anschliessend erfolgt nach Eintritt der Rechtskraft das Anbringen der Signalisation, worauf die Verkehrsregelung ihre Wirkung entfalten kann.

6. Vollzug

- 6.1. Das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit bestimmt laut Art. 19 Abs. 2 EGzSVG, welche Gemeinden bzw. welche Gemeindefunktionäre in welchem Umfang zur Anwendung des Ordnungsbussenverfahrens im Strassenverkehr ermächtigt werden können. D.h. die ermächtigten Gemeinden können Ordnungsbussen nach eidgenössischem OBG im Rahmen der Ermächtigung erheben. Da es sich dabei um bundesrechtliche Übertretungen handelt, welche seit dem 1. Januar 2011 zwingend nach den Verfahrensregeln der schweizerischen Strafprozessordnung verfolgt werden müssen (Art. 1 StPO) sind die Gemeinden aber für das ordentliche Verfahren nicht mehr zuständig. Hierfür ist die Angelegenheit der Staatsanwaltschaft zu überweisen (Art. 44 Abs. 3 EGzStPO e contrario). Für alle anderen Gemeinden ergeben sich bei SVG- Übertretungen keine Zuständigkeiten mehr. Analoges ergibt sich aus der Waldgesetzgebung (Art. 60 und 61 KWaG).
- 6.2. Die Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen nach kantonalem Recht durch

die Gemeinden wurde weder im EGzSVG und im KWaG ausdrücklich vorgesehen (Art. 44 Abs. 1 EGzStPO), weshalb dies der ordentlichen Strafbehörde obliegt.

- 6.3. Die Gemeinden können allerdings Widerhandlungen gegen kommunales Recht als Übertretung ahnden, sofern diese nicht bereits nach eidgenössischem oder kantonalem Recht unter Strafe gestellt sind. Solches ist in einem generell abstrakten Erlass durch die Gemeinde zu regeln. Die Zuständigkeit zum Erlass von kommunalen Strafbestimmungen richtet sich nach dem kantonalen Gemeindegesetz (Art. 4 Abs. 1 EGzStPO). Das Verfahren zur Verfolgung und Beurteilung von Straftaten nach kommunalem Recht richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz, soweit sie nicht von Jugendlichen im Sinn des Jugendstrafgesetzes verübt worden sind oder besondere Verfahrensvorschriften bestehen. Das Verfahren gegen Jugendliche richtet sich nach der Jugendstrafprozessordnung (Art. 4 Abs. 2 EGzStPO). Die Gemeinden können ebenfalls ein Ordnungsbussenverfahren vorsehen (Art. 4 Abs. 3 EGzStPO).

Die Gemeinden können sich darüber hinaus den allfälligen Entzug einer Ausnahmebewilligung vorbehalten.

IV. Hinweise zu den einzelnen Artikeln des Gesetz

1. Zu den einzelnen Artikeln

Art. 1

Im Artikel 1 wird die Verkehrsbeschränkung für Gemeindestrassen, namentlich Alp-, Güter- und Waldstrassen geregelt.

Art. 2 - 3

Mittels Artikel 2 werden Strassen mit Bewilligungen definiert und finden im Anhang die kartographische Darstellung. Die Strassen bedürfen einer Bewilligung gemäss Lit. II des Gesetz über das Befahren von Alp-, Güter- und Waldstrassen der Gemeinde Safiental mit Motorfahrzeugen.

Mit Artikel 3 werden alle Strassen ohne Fahrverbot geregelt. Die genannten Strassen bezwecken eine öffentliche Gemeindestrasse und stehen dem Motorfahrzeugverkehr offen.

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, wird die Kompetenz für Nutzungsanpassungen, also Strasseneinteilung, dem Gemeindevorstand übertragen.

Art. 4

Die bewilligungsfreie Benützung mit Motorfahrzeugen von Strassen, welche mit

einem Fahrverbot belegt sind, wird durch die übergeordnete Gesetzgebung geregelt. Wo angezeigt wurde die bewilligungsfreie Benützung mit gemeindespezifischen Bedürfnissen erweitert (z.B. Abs. n. Losholz).

o) Der Artikel erlaubt Landeigentümern die Zufahrt zum Land- oder Hauseigentum zur Kontrolle von Leitungen, Liegenschaften oder/und Kulturland. Entsprechendes Eigentum sowie die Notwendigkeit müssen nachgewiesen werden. Missbräuchliche Fahrten werden gebüsst. Grundsätzlich sind Fahrten für Zufahrt zu Ihrer Liegenschaft in Art. 5b) geregelt.

Art. 5

Für die Zulassung dieser Ausnahmefahrten auf mit Fahrverbot belegten kommunalen Strassen sind die Gemeindebehörden zuständig. Zwingend ist eine solche Ausnahme nur für Fahrten im Sinne von Art. 8 EGzSVG vorgeschrieben. Dieser Artikel hält in Abs. 1 ausdrücklich fest, dass auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten öffentlichen Strassen die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft durch den Strasseneigentümer zu bewilligen ist, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt.

In Übereinstimmung mit den Materialien und der Rechtsprechung wird der Ferienhausbesitzer nicht von Art. 8 Abs. 1 EGzSVG erfasst. Da der Ferienhausbesitzer in der Regel weder Wohnsitz noch Geschäft im Sinne der oben genannten Bestimmung hat, hat er keinen Anspruch auf freie Zufahrt (PVG 1969, S. 77 Erw. 4).

Weitere Bewilligungspflichtige Fahrten definieren Lieferanten, Berufsleute zur Ausübung ihrer Erwerbtätigkeit und gehbehinderten Personen.

Touristische Fahrten sind mit Annahme des Gesetz in jedem Fall bewilligungspflichtig. Die Bewilligung kann auf verschiedene Dauer angesetzt werden. Die Gebühr erhebt sich den weiter unten unter Art. 7. aufgeführten Kosten.

Art. 6

Mit einem schriftlich begründeten Gesuch kann der Gemeindevorstand für einzelne Strassenabschnitte Ausnahmebewilligungen erteilen. Die Ausnahmebewilligungen richten sich an in Lit. II nicht aufgeführte Zwecke.

Art. 7

Gemäss Art. 8 Abs. 2 EGzSVG ist die Gemeinde befugt, für die Ausstellung von Fahrbewilligungen zum Befahren mit Fahrverbot belegten Gemeindestrassen eine Gebühr zu erheben.

Bei der Gebührenerhebung sind nachfolgende Grundsätze zu beachten:

Die Gebühr darf nicht den Zweck verfolgen, die Erhebung von Gebühren aus fiskalischen Interessen zu sichern. Deshalb darf sich die Höhe der Gebühren nur im Rahmen einer sog. „Kanzleigebühr“ bewegen. Die Kanzleigebühr wird vom Bundesgericht folgendermassen umschrieben:

„Die Kanzleigebühr ist eine Abgabe für eine einfache, keinen besonderen Prüfungs- oder Kontrollaufwand erfordernde Tätigkeit der Verwaltung. Sie hat sich dementsprechend in bescheidenem Rahmen zu halten. Amtshandlungen, die eine technisch, rechtlich oder sonst eingehende Prüfung verlangen und deshalb regelmässig mehr Zeit oder ein qualifiziertes Personal oder mehrere Personen in Anspruch nehmen, fallen nicht darunter“ (siehe Imoden/Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, 5. Auflage, Band II, S. 778). Eine Gebühr von Fr. 10.-- für die Tagesbewilligung resp. von Fr. 100.-- für die Jahresbewilligung ist u.E. gerechtfertigt. Die Gebührentarife sollten aber nicht wesentlich über diese Ansätze hinausgehen.

Die Gemeindestrasse, für deren Befahren eine Gebühr erhoben wird, darf im Rahmen ihrer Zweckbestimmung nicht der Öffentlichkeit zugänglich sein, d.h. die Benützung darf nur einem beschränkten Personenkreis gestattet sein. Diese Voraussetzung dürfte bei Alp-, Wald- und Feldstrassen, auch aufgrund ihrer technischen Beschaffenheit, durchwegs gegeben sein. Eine Ausnahme besteht dort, wo die Waldstrasse die Funktion einer Gemeindestrasse hat (Art. 2).

Aus Gründen der Rechtsgleichheit müssen für Gemeindeeinwohner und für Auswärtige die gleichen Gebührenansätze gelten.

Um dem Gebot der Rechtsgleichheit zu entsprechen, dürfen ungleiche Tatbestände nicht rechtlich gleichbehandelt werden. Im Rahmen des generellen Gemeindeerlasses gemäss Art. 8 Abs. 2 EGzSVG können die Gemeinden deshalb Benutzungsgruppen, bei denen verschiedene Voraussetzungen gegeben sind, ungleich behandeln. Vorausgesetzt ist dabei jedoch, dass Angehörige gleicher Gruppen gleichbehandelt werden.

Zu Abs. h

„Unterhaltsbeiträge“, d.h. über eine blosser Kanzleigebühr hinausgehende, nach Massgabe des effektiven Aufwandes für den Strassenunterhalt berechnete Abgaben, dürfen gemäss eindeutiger Vorschrift in Art. 8 Abs. 3 EGzSVG nur erhoben werden, wenn sich die Bewilligung auf „schwere Motorwagen“ bezieht (Gesamtgewicht über 3500 kg) und auch dann nur soweit, als sie zur Deckung der hierdurch zusätzlich verursachten Strassenunterhaltskosten notwendig sind (vgl. PVG 1969, S. 79).

Motorfahräder (E-Bikes mit Nummer, Stand 30.05.2023) erhalten eine Gratisbewilligung. Dies ist im Gemeindegebiet vor allem der Fall bei der Fahrradstrecke Tomülpass der Fall.

Im Gesetz wird definiert, dass die Gemeindeverwaltung Bewilligungen ausstellen darf. Weiter wird festgelegt, dass man Verkaufsstellen definieren kann. Damit Bewilligungen durch Digitalparking AG abgesetzt werden dürfen, wird die Applikation erwähnt. Die Bewilligung wird im System auf Fahrzeugnummer hinterlegt und ist nicht übertragbar. Nach Bedarf kann eine Vignette zur sinnvollen Nutzung eingeführt werden, wobei dies keinen Einfluss auf die Hinterlegung der Fahrzeugnummer bedingt.

Art. 8 – 11

Bezwecken allgemeine Vorschriften und Vollzugsbestimmungen.

Art. 12

Wird in der Botschaft in Lit. III unter Artikel 4 und 5 bereits ausführlich erwähnt.

Art. 13

Mit Erlass dieses Gesetz werden alle bisherigen Gesetze über das Befahren der Gemeindestrassen der vier ehemaligen Gemeinden ersetzt. Damit wird der Zweck gemäss Einleitung, der Vereinheitlichung, Sorge getragen.

Das Bewilligungsverfahren tritt erst nach erfolgreicher Publikation gemäss Art. 12 auf den einzelnen Strassen ein. Die Hinterlegung mittels Applikation kann entsprechend für das darauffolgende Jahr angewendet werden.

Safien Platz, 20.05.2023

Gemeindevorstand