

Bundesblatt

111. Jahrgang

Bern, den 23. Juli 1959

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

7863

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Nationalstrassen

(Von 3. Juli 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nationalstrassen mit folgender Botschaft zu unterbreiten.

Allgemeines

Am 6. Juli 1958 haben Volk und Stände mit überwältigendem Mehr dem Gegenvorschlag der Bundesversammlung zum Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes zugestimmt und die drei vorgeschlagenen Artikel 36bis, 36ter und 37 zum Verfassungsrecht erhoben. Diese neuen Strassenbauartikel der Bundesverfassung übertragen dem Bunde die Kompetenz, auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherzustellen, und sie legen die wichtigsten Grundsätze und Ziele fest, welche durch die Ausführungsgesetzgebung zu verwirklichen sind.

Bereits im Frühjahr 1957 unterbreitete die Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes dem Departement den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nationalstrassen, der von der Kommission auf der Grundlage ihres seinerzeitigen Vorschlages für eine Teilrevision der Bundesverfassung ausgearbeitet worden war. Dieser Vorschlag ermöglichte es dem Bundesrat, schon in seinem Bericht über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BBl 1957, II, 817) die wichtigsten Grundsätze bekanntzugeben, die der künftigen Ausführungsgesetzgebung das Gepräge geben dürften.

Gleichzeitig mit der parlamentarischen Behandlung der Verfassungsvorlage wurde der Gesetzesentwurf der Planungskommission durch das Eidgenössische Oberbauinspektorat unter Beizug einer kleinen Expertengruppe und nach Einholung eines Rechtsgutachtens von Herrn Dr. jur. F. Hess, des Kommentators des eidgenössischen Enteignungsrechtes, über besondere enteignungsrechtliche Fragen, überprüft und in Zusammenarbeit mit allen interessierten Bundesstellen zu einem Departementsentwurf umgearbeitet. Im November 1958 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Departement des Innern, diesen Gesetzesentwurf den Kantonen, politischen Parteien und interessierten Verbänden zur Vernehmlassung zu unterbreiten.

Alle befragten Kantone, Parteien und Verbände haben der im Gesetzesentwurf gewählten Grundkonzeption über die Projektierung, den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der Nationalstrassen zugestimmt, ja der Gesetzesentwurf wurde vielerorts als ausgewogene und gute Rechtsgrundlage bezeichnet. Neben mannigfaltigen, zum Teil wertvollen und aufschlussreichen Änderungsanträgen der begrüßten Kantone, Parteien und Verbände zu den verschiedensten Artikeln der Vorlage ist seitens der Kantone und der Schweizerischen Baudirektorenkonferenz übereinstimmend gerügt worden, der Entwurf enthalte zu viele und zu schwerfällig ausgestaltete Auflage- und Einspracheverfahren. Demgegenüber wurde von anderer Seite unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass das Nationalstrassengesetz, das im Interesse der Verwirklichung dieser Strassenzüge ganz bedeutende Eingriffe in das Grundeigentum Dritter ermögliche, ein genügend ausgestaltetes Rechtsschutzverfahren aufweisen müsse.

Da somit zu zahlreichen Gesetzesbestimmungen Fragen aufgeworfen wurden, die nochmals nach verschiedenen Richtungen hin zu überprüfen waren, und weil es sich hierbei grösstenteils um Probleme handelte, die insbesondere die Kantone als künftige Bauherren der Nationalstrassen betreffen oder aber das anliegende Grundeigentum oder die Strassenbenützer im weitesten Sinne interessieren, hielt es das Eidgenössische Departement des Innern für sachdienlich, die wichtigsten der aufgeworfenen Fragen nochmals einem kleinen Kreis von Fachleuten zur Diskussion vorzulegen. Es ermächtigte daher das Eidgenössische Oberbauinspektorat, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die aus den Vorstehern von sechs kantonalen Baudirektionen, aus Juristen, Fachleuten des Strassenbau- und des Meliorationswesens und aus einem Vertreter der Strassenverkehrsverbände gebildet worden ist. Diese Arbeitsgruppe hat den Gesetzesentwurf in Kenntnis der wesentlichsten Anträge aus dem Vernehmlassungsverfahren in zwei Sitzungen durchberaten und zuhänden des Eidgenössischen Departements des Innern ihre Vorschläge für dessen Bereinigung unterbreitet. So beantragte sie, insbesondere dem Wunsche der Kantone auf Vereinfachung der Verfahrensvorschriften zu entsprechen, ohne dass dadurch praktisch eine Schmälerung des Rechtsschutzes der Grundeigentümer in Kauf zu nehmen sei. Auch wurde vielfach geäußerten Wünschen der Kantone auf vermehrte Anpassung des Gesetzesentwurfes an die kantonale Baugesetzgebung statt-

gegeben. Schliesslich konnte die Kommission mit geringfügigen Änderungen verschiedener Artikel zahlreichen andern Begehren, die im Vernehmlassungsverfahren gestellt worden sind, Rechnung tragen, was fast durchwegs zu einer weiteren Vereinfachung des Entwurfes führte.

In ihren Vernehmlassungen haben die Kantone Waadt und Genf neben verschiedenen materiellen Abänderungsanträgen zu bestimmten Artikeln eine wesentlich andere, nach den einzelnen Materien zu gliedernde Systematik des Gesetzesentwurfes vorgeschlagen. Bei der Ausarbeitung des Entwurfes durch die Planungskommission und bei der Überarbeitung der Vorlage durch das Eidgenössische Departement des Innern sind verschiedene Aufbauformen des Gesetzesentwurfes geprüft worden. Mit diesen Stellen ist die Arbeitsgruppe zur Überzeugung gelangt, dass die systematische Gliederung der Gesetzesmaterie nach dem chronologischen Ablauf des Strassenbaues – Planung, Projektierung, Bau, Unterhalt – am klarsten wirkt. Da die Systematik des Gesetzesentwurfes im übrigen von keiner andern Seite bemängelt worden ist, hielt die Arbeitsgruppe an der Fassung des Departementsentwurfes fest.

Soweit es uns möglich war, ist der vorliegende Gesetzesentwurf über die Nationalstrassen unter Berücksichtigung der Anträge, die im Vernehmlassungsverfahren und von der erwähnten Arbeitsgruppe gestellt worden sind, bereinigt worden. Er soll nachstehend im einzelnen wie folgt erläutert werden.

Erläuterung der Vorlage

Der vorliegende Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nationalstrassen gliedert sich in fünf Abschnitte, einen Abschnitt mit allgemeinen Bestimmungen, Abschnitte über den Bau und Unterhalt der Strassen sowie über deren Finanzierung, einen Abschnitt mit den Strafbestimmungen und endlich einen Abschnitt mit den Ausführungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen.

Dem eben umrissenen Inhalt des Gesetzes entsprechend, erscheint der umfassende Titel der Vorlage: «Bundesgesetz über die Nationalstrassen» gegeben.

Im Ingress des Entwurfes werden neben den neu in die Bundesverfassung aufgenommenen Artikeln 36*bis*, 36*ter* und 37, welche die eigentliche rechtliche Grundlage zum Erlass des Gesetzes liefern, auch die Artikel 23 und 64*bis* der Bundesverfassung angeführt. Artikel 23 der Bundesverfassung wird als allgemeine Rechtsgrundlage für die Enteignung angerufen; wohl könnte das Recht zur Enteignung aus dem neuen Artikel 36*bis* der Bundesverfassung selbst abgeleitet werden; in dieser Frage sollen aber keine Zweifel bestehen. Artikel 64*bis* der Bundesverfassung dient als Grundlage für die strafrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes.

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

I. Begriff und Arten der Nationalstrassen (Art. 1–4)

Der Gesetzesentwurf bezeichnet als Nationalstrassen die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die durch Be-

schluss der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erhoben worden sind. Der von Artikel 36bis der Bundesverfassung übernommene allgemeine Begriff der «Strassenverbindung» soll hierbei die Auffassung des Gesetzgebers verdeutlichen, dass nicht nur die grossen Durchgangsstrassen, sondern insbesondere auch städtische Expreßstrassen, welche die verschiedenen Äste der Autobahnen durch das Gebiet der grossen Städte miteinander verbinden werden, zu Nationalstrassen erklärt werden können, sofern sie – nach dem Ermessen der Bundesversammlung – von gesamtschweizerischer Bedeutung sind (Art. 1, Abs. 1).

Die Nationalstrassen gliedern sich in Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse (Art. 1, Abs. 2); die Strassen erster und zweiter Klasse entsprechen gemeinhin dem Begriff der Autobahnen. Nationalstrassen erster Klasse sind demnach Strassen von höchster Ausbauform und Leistungsfähigkeit. Sie weisen die folgenden vier Begriffsmerkmale auf, sie

- stehen allein dem Motorfahrzeugverkehr offen;
- sind nur an besonderen Anschlußstellen zugänglich;
- weisen für beide Verkehrsrichtungen getrennte Fahrbahnen auf und
- werden nicht höhengleich gekreuzt (Art. 2).

Den Nationalstrassen zweiter Klasse sind mindestens folgende Merkmale eigen, sie

- stehen ausschliesslich dem Verkehr mit Motorfahrzeugen offen;
- sind nur an besonders ausgebildeten Anschlusspunkten zugänglich und
- werden in der Regel nicht höhengleich gekreuzt.

Von den Nationalstrassen erster Klasse unterscheiden sich diese Strassen somit dadurch, dass ihnen mindestens ein Begriffsmerkmal jener Verkehrsadern fehlt; so verfügen sie eventuell nicht über getrennte Fahrbahnen für die beiden Verkehrsrichtungen. Auch können sie, insbesondere in der Form von städtischen Expreßstrassen, höhengleiche Kreuzungen aufweisen, die jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit baulich einwandfrei auszugestalten sind. Dieser Strassentyp wird in jenen Fällen vorgesehen, wo aus strassenbaupolitischen Überlegungen oder wegen mangelnder Ausbauwürdigkeit der bestehenden Strassen Neuanlagen erstellt werden müssen, vierspurige Autobahnen aber aus wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Gründen nicht in Betracht fallen. Zu dieser Strassenart gehören auch die sogenannten halben Autobahnen, die aus Gründen fehlender Autobahnreife zunächst nur zweispurig erstellt werden, wobei aber die Möglichkeit des späteren Vollausbauens schon bei der Projektierung berücksichtigt wird (Art. 3).

Nationalstrassen dritter Klasse stehen nicht nur dem Motorfahrzeugverkehr, sondern auch andern Strassenbenützern offen. Artikel 4 des Gesetzesentwurfes behält der zuständigen Behörde somit die Befugnis vor, gegebenenfalls gewissen Kategorien von Strassenbenützern den Zutritt zu diesen Verkehrswegen zu verbieten, insbesondere dann, wenn dem lokalen oder regionalen Verkehr parallel laufende alte Strassenzüge offenstehen. Auch die Nationalstrassen

dritter Klasse sind möglichst leistungsfähig zu gestalten. So sollen, wo es die Verhältnisse gestatten und erfordern, Radfahrwege erstellt, Ortsdurchfahrten vermieden und niveaugleiche Kreuzungen ausgeschaltet werden. Der seitliche Zugang zu diesen Strassen kann durch den Bundesrat, insbesondere bei Neuanlagen, auf bestimmte Anschlußstellen beschränkt werden.

In den Artikeln 2 bis 4 des Gesetzesentwurfes werden richtigerweise nur die wichtigsten Begriffsmerkmale der Nationalstrassen aufgezählt. Die genauen Abmessungen dieser Strassen und ihre bautechnische Gestaltung, die sich im Laufe der Zeit mit der fortschreitenden Technik ändern mögen, sollen demgegenüber in Normalien festgelegt werden, die durch den Bundesrat zu genehmigen und als integrierenden Bestandteil der Ausführungsverordnung zu erklären sind.

II. Gestaltungsgrundsätze (Art. 5)

Als oberste Richtlinie für die zur Projektierung des Nationalstrassennetzes zuständigen Stellen stellt der Gesetzesentwurf den Grundsatz auf, dass die Nationalstrassen hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen haben; insbesondere sollen sie einen sicheren und kostensparenden Verkehr ermöglichen. Allein, zur Erreichung dieses Zieles darf nicht über andere schutzwürdige Interessen, wie – um nur einige wenige Gesichtspunkte zu nennen – die Interessen der Landwirtschaft, der Landesverteidigung oder die ideellen Belange des Natur- und Heimatschutzes, hinweggeschritten werden. Widersprechende Interessen sind vielmehr gegeneinander abzuwägen. Es sei freilich festgestellt, dass der Berücksichtigung dieser letzteren Interessen gewisse Grenzen gesetzt sind, ist doch der Bau beispielsweise einer Autobahn in erster Linie eine technische Aufgabe. Zwar besteht in Nicht-Fachkreisen oft die Meinung, technischen Schwierigkeiten sei beim Entscheid über verschiedene Trasseführungen kein grosses Gewicht mehr beizumessen, indem die heutige Strassenbautechnik diese Schwierigkeiten ohne weiteres überwinden werde. Wenn dies auch bis zu einem gewissen Grade zutreffen mag, darf doch nicht ausser acht gelassen werden, dass die durch die Aufgabe vorgeschriebene Verbindung zweier Punkte durch eine Verkehrslinie, wie alle Ingenieuraufgaben, mit geringstem wirtschaftlichem Aufwand zu lösen versucht werden muss. Es bedarf schon schwerwiegender Gründe, wenn eine Autobahn nicht in die leichteste, von der Natur vorgezeichnete Linie gelegt, sondern durch topographisch lebhaft bewegtes, teilweise sogar recht schwieriges Gelände geführt werden soll. Der Nachweis einer solchen Notwendigkeit wird in den meisten Fällen nicht erbracht werden können, weshalb die wirtschaftlichen Grundregeln der Ingenieurkunst zu befolgen sind.

III. Umgrenzung des Werkes (Art. 6 und 7)

Bauwerke, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Nationalstrassen gehören, bilden Bestandteile dieser Strassen. Der Gesetzesentwurf beschränkt sich darauf, stichwortartig die einzelnen Bestandteilgruppen aufzuzählen. Zu den Nationalstrassen gehören somit je nach ihrer Ausbauf orm:

- der Strassenkörper, in der Hauptsache bestehend aus dem Unterbau, dem Oberbau mit dem Belag, Entwässerungsanlagen, Mittelstreifen, seitlichen Abstellstreifen und Banketten;
- Kunstbauten, wie Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern;
- Anschlüsse, d.h. Bauwerke zur kreuzungsfreien Verbindung wichtiger Strassen mit den Nationalstrassen;
- Rastplätze und Parkplätze an landschaftlich gegebenen Punkten;
- Signale, Wegweiser, Ankündigungen, touristische Hinweistafeln und Markierungen;
- Einrichtungen für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, vor allem Beleuchtungsanlagen, Ventilationseinrichtungen in Tunneln und Materialdepots.

Böschungen sollen nach dem Gesetzesentwurf dann Bestandteil der Nationalstrassen bilden, wenn sie zufolge ihrer Steilheit von den Anstössern nicht mehr rationell, d.h. in der Regel unter Einsatz von Maschinen, bewirtschaftet werden können (Art. 6).

Wo der seitliche Zutritt zu den Nationalstrassen verboten ist, bilden diese Strassen, also vornehmlich die Autobahnen, ein in sich geschlossenes Verkehrsnetz. Da sie als Strassen des motorisierten Schnellverkehrs abseits der Ortschaften liegen und der Verkehrsteilnehmer nicht genötigt sein soll, sie zu verlassen, um sein Motorfahrzeug mit den nötigen Treib- und Schmierstoffen zu versehen, um kleine Erfrischungen einzunehmen oder sich mit dem üblichen Reisebedarf an Rauchwaren, Zeitungen und dergleichen zu versorgen, erscheint es notwendig, entlang den Autobahnen eine Mindestzahl von Tankstellen sowie eventuell damit verbundenen Kiosken oder Erfrischungsräumen einfachster Art zu errichten (Art. 7).

Die Zulassung einer den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Anzahl von Tankstellen erscheint, gestützt auf die Erfahrungen des Auslandes, unerlässlich. Stehen an den Autobahnen keine derartigen Anlagen zur Verfügung, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass auf offener Strecke Fahrzeuge mit Treibstoffpannen stehen bleiben. Pannenfahrzeuge auf Autobahnen schaffen zusätzliche Gefahrenquellen, die nach Möglichkeit auszuschalten sind. Zwar schliesst die Zulassung einer beschränkten Zahl von Tankstellen an Autobahnen die Gefahr von Treibstoffpannen nicht aus; sie wird diese aber erfahrungsgemäss stark vermindern. Freilich bringen auch diese Anlagen selbst wegen ihrer Zu- und Wegfahrten dem Autobahnverkehr gewisse Gefahren. In Abwägung der Vor- und Nachteile sprechen indessen mehr Gründe für die Erstellung einer Mindestzahl von Tankstellen. Der Gesetzgeber hat deshalb die Möglichkeit der Zulassung solcher Nebenanlagen an den Nationalstrassen zumindest ins Auge zu fassen und die erforderlichen rechtlichen Dispositionen zu treffen.

Anders liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Errichtung von Gaststätten an Autobahnen. Die Schweiz verfügt über eine grosse Zahl von Hotels, Gasthäusern und Restaurants. Diese sind über das ganze Land verteilt; es gibt prak-

tisch keine grössere Ortschaft ohne gute oder doch befriedigende Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten. Ein Bedürfnis für die Erstellung neuer Gaststätten an den Autobahnen dürfte daher praktisch nicht bestehen; das angestammte Hotel- und Gastwirtschaftsgewerbe soll durch derartige neue Betriebe nicht unnötig konkurrenziert werden.

Gemäss Artikel 7 des Gesetzesentwurfes sind allfällige Nebenanlagen an Nationalstrassen nach den vom Bundesrat aufzustellenden Grundsätzen anzuordnen und – aus Gründen der Sicherheit sowie einer flüssigen Abwicklung des Verkehrs – nach einheitlichen Normalien auszugestalten. Vorbehältlich der Genehmigung der Bauprojekte dieser Anlagen durch die zuständigen Bundesbehörden im Rahmen der Genehmigung der generellen und der Ausführungsprojekte für den Strassenbau (Art. 19 und 26 des Gesetzesentwurfes) sind die Kantone zur Erteilung der erforderlichen Rechte für den Bau, die Erweiterung und den Betrieb der Nebenanlagen zuständig. Der Gesetzesentwurf präjudiziert zudem die Art des Betriebes der vorgesehenen Nebenanlagen in keiner Weise. So können diese im Baurecht erstellt und von den privaten Berechtigten betrieben werden; es bleibt aber dem Strasseneigentümer auch die Möglichkeit gewahrt, die Nebenanlagen beispielsweise selbst zu errichten und an private Unternehmungen zu verpachten.

Es darf in diesem Zusammenhang festgestellt werden, dass im Vernehmlassungsverfahren über den Gesetzesentwurf in der Frage der Errichtung von Nebenanlagen an Nationalstrassen die Meinung aller interessierten Kreise übereinstimmend dahin gelaute hat, bei der Zulassung derartiger Betriebe sei grösste Zurückhaltung zu üben. Da wir im Interesse der Verkehrssicherheit und der Vermeidung jedes überflüssigen Landverbrauches dieselben Ziele verfolgen, erscheint die in Artikel 7 des Gesetzesentwurfes getroffene Regelung der Materie und die zur Ausgestaltung dieses Rechtsinstituts in der Vollziehungsverordnung begleitende Auslegung des Artikels voll gerechtfertigt.

IV. Eigentum (Art. 8)

Die Nationalstrassen stehen grundsätzlich unter der Hoheit und im Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie liegen. Will ein Kanton entsprechend dem geltenden kantonalen Recht im Strassenwesen das Eigentum an innerstädtischen Nationalstrassen den entsprechenden Stadtgemeinden übertragen, so hat er diese Regelung in den kantonalen Ausführungsbestimmungen zum Nationalstrassengesetz ausdrücklich zu treffen, und er hat zu bestimmen, inwieweit die Stadtgemeinden im Einvernehmen mit dem Kanton die dem letzteren durch das Nationalstrassengesetz übertragenen Aufgaben zu erfüllen haben.

Der Eigentümer der Nationalstrasse trägt die Werkhaftung. Er kann bei einer durch die Erstellung einer Neuanlage bedingten Preisgabe der alten Nationalstrasse über diese verfügen.

Zweiter Abschnitt

Bau und Unterhalt der Nationalstrassen und Betrieb der technischen Einrichtungen und Nebenanlagen**A. Bau***I. Planung (Art. 9–11)*

Die verkehrspolitische Frage, welche Landesteile oder Städte einer Verbindung durch Nationalstrassen bedürfen und welche allgemeinen Linienführungen und Strassenarten in Betracht fallen, ist durch die Planung abzuklären (Art. 9). Die Planung findet ihren Ausdruck in Vorprojekten im Maßstab 1:25 000. Diese lassen den Zusammenhang mit dem gesamtschweizerischen Strassennetz erkennen und ermöglichen den Vergleich verschiedener Varianten mit Hilfe der Verkehrsanalyse und der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Das Vorprojekt umfasst Situationspläne im genannten Maßstab, Längenprofile 1:25 000/2500, Bericht und Kostenschätzung.

Da die Nationalstrassen vorab gesamtschweizerischen Interessen dienen sollen und diese Interessen in erster Linie bei der über die Kantonsgrenzen hinausreichenden Planung der Strassen wahrzunehmen sind, sollen die Planungsarbeiten von einer Bundesstelle, nämlich von dem in Eidgenössisches Amt für Strassen- und Flussbau umzubenennenden Oberbauinspektorat, in enger Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und den betreffenden Kantonen ausgeführt werden (Art. 10). Dank der umfassenden Vorarbeiten der Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes ist die Planung des künftigen schweizerischen Nationalstrassennetzes schon weitgehend abgeschlossen. Durch wissenschaftlich-ingenieurmässige Untersuchungsmethoden hat die Planungskommission ein Nationalstrassennetz entworfen, das die gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse des Landes befriedigen dürfte. Die Kommission hat dieses Strassennetz in Plänen im Massstab 1:25 000 dargestellt, den Kantonen und interessierten Fachverbänden zur Vernehmlassung zugehen lassen und in der Folge bereinigt. Es wird nun Sache der zuständigen Bundesbehörden sein, das vorgeschlagene Strassennetz zu überprüfen und dessen Verwirklichung zu beantragen.

Den Abschluss der Planungsarbeit bildet der Entscheid der Bundesversammlung darüber, welche Strassenzüge als Verkehrsverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung zu erklären sind und welche allgemeinen Linienführungen und Ausbauförmungen diese Strassen aufzuweisen haben (Art. 11, Abs. 1). Diese Entscheidungen der eidgenössischen Räte sollen in der Form eines Beschlusses der Bundesversammlung gefasst werden und endgültig sein. Da es sich im Zeitpunkt des beginnenden schweizerischen Autobahnbaues für die Bundesversammlung darum handeln wird, ein begrenztes schweizerisches Nationalstrassennetz in seiner Gesamtheit festzulegen, beabsichtigen wir, Ihnen zu gegebener Zeit eine entsprechende Gesamtvorlage zu unterbreiten.

Von grosser Bedeutung ist die Zuständigkeit des Bundesrates, entsprechend der Dringlichkeit der Verwirklichung der einzelnen Nationalstrassenzüge, das

generelle Bauprogramm für das Nationalstrassennetz festzulegen oder – wenn dies aus Gründen der Konjunkturlage erforderlich sein sollte – den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Da die Verwirklichung der Bauprogramme für die Nationalstrassen in hohem Masse von den finanziellen und technischen Möglichkeiten der Kantone abhängig sein wird, sind diese vor der Festlegung des Bauprogrammes durch den Bundesrat anzuhören (Art. 11, Abs. 2).

II. Generelle Projektierung (Art. 12–19)

Die durch die Bundesversammlung zur Verwirklichung bezeichneten Trassen der Nationalstrassen sind in generellen Projekten darzustellen und weiter zu entwickeln. Das generelle Projekt soll so genau ausgearbeitet und in dem in Artikel 18 des Gesetzesentwurfes verlangten Bereinigungsverfahren derart festgelegt werden, dass nachträglich keine wesentlichen Verschiebungen der Linienführung, der Anschlußstellen und der Kreuzungsbauwerke mehr zu erwarten sind. Das generelle Projekt umfasst Situationspläne im Maßstab 1:5000 (eventuell 1:2500), aus denen insbesondere auch die vorgesehenen Nebenanlagen sowie allfällige Park- und Rastplätze ersichtlich sein sollen, Längenprofile 1:5000/500, Pläne der grösseren Bauobjekte im Maßstab 1:500, charakteristische Querprofile 1:200, Angaben über geotechnische Bodenuntersuchungen sowie einen Bericht und Kostenvoranschlag (Art. 12).

Wie die Planung ist auch die generelle Projektierung durch eine Bundesstelle, das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau, in enger Zusammenarbeit insbesondere mit den kantonalen Behörden oder durch ihre Vermittlung mit den Städten auszuführen (Art. 13). Diese Zuständigkeitsordnung schliesst indessen ohne weiteres die Befugnis des Bundesamtes in sich, die generelle Projektierung der Nationalstrassen – unter seiner Oberleitung – Kantonen oder privaten Ingenieurbureaux zu überlassen, denn dieses Amt wäre ausserstande, die gegenwärtig in ihrer Gesamtheit zu fördernde Projektierungsarbeit am schweizerischen Nationalstrassennetz allein zu bewältigen. In dieser Weise ist denn auch schon im Rahmen der Arbeiten der Planungskommission vorgegangen worden.

Im Bestreben, schon im Stadium der Projektierung das für den Strassenbau in Betracht fallende Land vor Überbauung freizuhalten, ermächtigt der Gesetzesentwurf das Eidgenössische Departement des Innern, im Einvernehmen mit den Kantonen im Gebiete der künftigen Nationalstrassen-Trassen Projektierungszonen festzulegen, mit der Wirkung, dass innerhalb dieser Zonen die Erstellung von Neubauten oder die Vornahme wertvermehrender Umbauten an bestehenden Gebäulichkeiten bewilligungspflichtig werden (Art. 14, Abs. 1 und 2). Wohl wird mit dieser Massnahme in erster Linie die Freihaltung des erforderlichen Strassenraumes bezweckt, die Beschränkung des Grundeigentums erschwert aber ganz natürlich auch die Verfügung über das Grundeigentum an sich. In der Absicht, den Kantonen und dem Bunde die erforderlichen Rechtsmittel in die Hand zu geben, um gegebenenfalls auch noch andere, für den Strassenbau nachteilige Verfügungen über das Grundeigentum zu verhindern, ermächtigt Artikel 14,

Absatz 2 des Gesetzesentwurfes den Bundesrat, weitere den künftigen Landerwerb erschwerende rechtliche und tatsächliche Verfügungen zu nennen, die bewilligungspflichtig sein und damit unter die Kontrolle der zuständigen kantonalen Behörden gestellt werden sollen. Insbesondere auf Grund derartiger Bestimmungen könnte das Auftreten unerwünschter Grundstücksspekulationen im Zusammenhang mit dem Landerwerb für den Bau von Nationalstrassen bekämpft werden, wobei es dem Bundesrat anheimgestellt bliebe, diejenigen Anordnungen zu treffen, die sich nach den gegebenen Verhältnissen als die wirksamsten erweisen. Die Aufnahme dieser Kompetenzvorschrift in den Gesetzesentwurf kann mithin bereits als Erfüllung der am 9. Juni 1958 von Herrn Nationalrat Doswald eingereichten Motion über die Bekämpfung der Grundstücksspekulation beim Bau von Nationalstrassen gewertet werden.

Da sich die Errichtung von Projektierungszonen unter Umständen als einschneidende Beschränkung der Verfügung über das Grundeigentum erweisen kann, sollen diese namentlich in bezug auf ihre räumliche Ausdehnung massvoll festgelegt werden. Stehen den Kantonen überdies auf Grund ihrer Baugesetzgebung zur Verwirklichung der oben erwähnten Ziele eigene Rechtsmittel zur Verfügung, so wird das Departement des Innern auf die Festlegung von Projektierungszonen verzichten. In dieser Meinung ist Artikel 14 des Gesetzesentwurfes als Kann-Vorschrift gefasst, und es wird ausdrücklich das vorherige Anhören der betreffenden Kantone vorausgesetzt. Könnte demnach zwischen einem Kanton und dem Eidgenössischen Departement des Innern keine Einigung erzielt werden, hätte der Bundesrat zu entscheiden. Andererseits können Verfügungen des Eidgenössischen Departements des Innern über die Festlegung von Projektierungszonen mit der Beschwerde gemäss Artikel 124, Buchstabe a des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege an den Bundesrat weitergezogen werden.

Im Sinne einer Orientierung der Öffentlichkeit sollen die Projektierungszonen in den Gemeinden durch die amtlichen Publikationsorgane öffentlich bekanntgegeben werden, und die in einem allfälligen Beschwerdeverfahren bereinigten Zonenpläne sind bei den Gemeindeverwaltungen jedermann, der ein Interesse nachzuweisen vermag, zur Einsichtnahme offenzuhalten (Art. 14, Abs. 3).

Über Gesuche um Bewilligung baulicher Massnahmen innerhalb der Projektierungszonen entscheiden grundsätzlich die von den Kantonen bezeichneten Behörden, in der Regel wohl die ordentlichen Baupolizeibehörden, die heute schon zur Erteilung von Baubewilligungen aller Art zuständig sind. Da jedoch bereits nach geltendem Recht Bauvorhaben von Eisenbahnen nicht der kantonalen Baupolizeihochheit, sondern der Plangenehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde des Bundes unterstehen (Art. 18 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957), bestimmt Artikel 15, Absatz 2 ganz allgemein, dass der Bundesrat über Baugesuche von Bundesstellen und Eisenbahnen zu befinden habe. Bewilligungen zur Erstellung von Neubauten oder von Umbauten, die eine Wertvermehrung der Liegenschaft zur Folge haben, können erteilt werden,

wenn Gewähr dafür besteht, dass die vorgesehenen baulichen Massnahmen den künftigen Strassenbau nicht erschweren oder verteuern, sei es, dass die Strasse aus topographischen Gründen eine bestimmte Liegenschaft sicher nicht berühren wird, oder dass vertraglich ausbedungen werden konnte, der durch die bauliche Veränderung entstehende Mehrwert falle bei einem späteren Erwerb der Besetzung durch den Strassenbau ausser Betracht (Mehrwertrevers) (Art. 15, Abs. 1).

Die Projektierungszonen sind durch das Eidgenössischen Departement des Innern aufzuheben oder einzuschränken, sobald die Gewissheit besteht, dass die durch sie gesicherten Varianten einer Linienführung nicht oder nicht in diesem Bereiche der Sperrzone ausgeführt werden. Sie fallen ohne weiteres mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien (Art. 26/27 des Gesetzesentwurfes) oder aber spätestens mit dem Ablauf von fünf Jahren seit ihrer Festsetzung dahin (Art. 16).

Nach der herrschenden Rechtsauffassung begründen öffentlichrechtliche Beschränkungen des Grundeigentums nur dann eine Entschädigungspflicht, wenn eine solche gesetzlich vorgesehen ist. Das Bundesgericht hat indessen bei Fehlen einer gesetzlichen Grundlage eine Entschädigungspflicht auch in jenen Fällen angenommen, wo der Eingriff in das Grundeigentum in seiner Wirkung einer Enteignung gleichkommt (materielle Enteignung). Diesen Tatbestand hat es jedoch generell als nicht erfüllt betrachtet, wenn die Eigentumsbeschränkung weniger als fünf bis sieben Jahre dauerte. Da Artikel 16 des Gesetzesentwurfes die Rechtskraft der Projektierungszonen auf höchstens fünf Jahre beschränkt, hat sich Artikel 17 diesen von der Gerichtspraxis entwickelten Grundsatz zu eigen gemacht, wenn er bestimmt, dass die Beschränkung des Grundeigentums durch Projektierungszonen keine staatliche Entschädigungspflicht begründe.

Nach Abschluss der Projektierungsarbeiten unterbreitet das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau den Kantonen die generellen Strassenprojekte zur Vernehmlassung, und diese laden die durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme ein. Dieses Vorgehen bezweckt, die Linienführung der Strassen zu bereinigen und, wenn immer möglich, endgültig festzulegen (Art. 18, Abs. 1). An der endgültigen Festlegung der Trasseführung im Stadium der generellen Projektierung besteht ein zweifaches Interesse: aufbauend auf die generellen Projekte sind in der Folge die Ausführungsprojekte auszuarbeiten. Da die Detailprojektierung sehr umfassend, zeitraubend und kostspielig ist, liesse es sich nicht verantworten, diese Arbeiten für Linienführungen zu beginnen, die an sich noch fraglich sind und nach Abschluss der Projektierungsarbeiten eventuell aus Gründen unüberwindbarer Widerstände in den durchfahrenen Gebieten wieder preisgegeben werden müssen. Aber auch für die Ausarbeitung von Projekten für Landumlegungen, die im Zusammenhang mit dem Strassenbau notwendig werden, ist die Kenntnis der endgültigen Linienführung der neuen Strassen in einem möglichst frühen Zeitpunkt erwünscht.

Entsprechend der Vielfalt der kantonalen Gepflogenheiten stellt es der Gesetzesentwurf den Kantonen frei, über die Art zu befinden, wie die Stellung-

nahme der Gemeinden zu den generellen Projekten einzuholen ist, ob die Ansichtsausserung des Gemeinderates oder der Gemeindeversammlung genügt, oder ob die Projekte in den Gemeinden förmlich aufgelegt und damit allen Grundeigentümern zur Kenntnis gebracht werden sollen.

Auf Grund der eingelangten Vernehmlassungen sind die generellen Projekte in der Folge in enger Zusammenarbeit zwischen der projektierenden Bundesstelle, den Kantonen und Gemeinden zu überarbeiten und zu bereinigen (Art. 18, Abs. 2). Die in diesem Verfahren festgelegten generellen Strassenprojekte sind dem Bundesrat alsdann zur Genehmigung vorzulegen mit der Wirkung, dass künftige Einsprachen gegen die Linienführung der Strassen in der Grosszahl der Fälle nicht mehr berücksichtigt werden dürften (Art. 19).

III. Ausführung (Art. 20–46)

1. Ausarbeitung und Bereinigung der Ausführungsprojekte

Nach der Genehmigung der generellen Strassenbauprojekte durch den Bundesrat sind die Ausführungsprojekte auszuarbeiten. Diese haben Aufschluss zu geben über Art, Umfang und Lage des Werkes, und sie sollen detaillierte Angaben über die technische Ausgestaltung der Strassen sowie der zugehörigen Nebenanlagen enthalten. Die Detailprojekte umfassen somit Situationspläne im Maßstab 1:1000 (eventuell 1:500), Längenprofile 1:1000/100, Detailpläne für Kunstbauten entsprechend der Grösse der Objekte, Querprofile im Maßstab 1:100, Landerwerbs- und Baulinienpläne, Absteckungspläne, Ergebnisse der geotechnischen Bodenuntersuchungen, Bericht und Kostenvoranschlag.

Da die Interessen des Bundes an der Gestaltung des Nationalstrassennetzes durch die Beschlüsse höchster Bundesbehörden über die Planung und die generellen Strassenprojekte eindeutig festgelegt sind, überlässt der Gesetzesentwurf die Ausarbeitung der Ausführungsprojekte den Kantonen. Er bestimmt jedoch, dass diese Aufgabe in enger Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau sowie den interessierten Bundesstellen auszuführen ist. An dieser Projektierung dürften beispielsweise die Eisenbahnunternehmungen und die PTT-Verwaltung interessiert sein. Gemäss Artikel 18 des neuen Eisenbahngesetzes bedürfen Bauvorhaben Dritter, welche dem Bahnbetrieb dienende Grundstücke beanspruchen oder die Sicherheit der Bahn und ihres Betriebes oder den Ausbau von Bahnanlagen beeinträchtigen könnten, der Genehmigung der eidgenössischen Aufsichtsbehörden im Eisenbahnwesen. Kreuzungen zwischen Nationalstrassen und Bahnen, bzw. Über- oder Unterführungen sowie Parallelführungen von Nationalstrassen längs Bahnlinien sind daher schon im Stadium der Projektierung mit den zuständigen Eisenbahnunternehmungen gemeinsam zu behandeln. Das auf Grund der Gesetzgebung über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen der PTT-Verwaltung eingeräumte Recht auf Benützung von Strassen zur Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien (Art. 5 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902) wird durch den vorliegenden Gesetzesentwurf nicht berührt. Zweifellos werden beim Bau von Autobahnen vielerorts Leitungen irgendwelcher Art gekreuzt werden.

Es kann nicht fraglich sein, dass der Strassenbau diese bestehenden Leitungen in technisch zweckmässiger und einwandfreier Weise durch die Autobahnanlage hindurchführen muss, sofern wenigstens nicht andere Lösungen möglich sind. In vielen Fällen wird es aber auch nötig oder wünschbar sein, gleichzeitig mit dem Bau von Nationalstrassen neue Leitungskreuzungen zu erstellen oder Kabelleitungen längs diesen Strassen zu verlegen. Sofern bei der Projektierung und Erstellung derartiger Leitungsanlagen auf die technischen Besonderheiten des modernen Strassenbauwerkes Rücksicht genommen wird, die verschiedenen Bauvorgänge des Strassen- und Leitungsbaues genau aufeinander abgestimmt werden und schliesslich Beeinträchtigungen des späteren Strassenverkehrs durch Unterhaltsarbeiten an den Kabelleitungen dank einer zweckmässigen Anlage derselben nicht zu befürchten sind, ist gegen derartige Leitungsverlegungen grundsätzlich nichts einzuwenden. Immer setzen diese aber eine frühzeitige Fühlungnahme der PTT-Verwaltung mit den zuständigen Stellen der Strassenprojektierung voraus.

Wird die Ausarbeitung von Ausführungsprojekten in besonderen Fällen, gestützt auf Artikel 8 des Gesetzesentwurfes, Städten übertragen, so liegt auch diesen – durch Vermittlung der Kantone – die erforderliche Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachinstanz des Bundes ob (Art. 20, Abs. 1).

Da die Ausführungsprojekte zugleich Auflageprojekte im Sinne von Artikel 24 des Gesetzesentwurfes, insbesondere aber Werkpläne gemäss Artikel 27, Absatz 1 des eidgenössischen Enteignungsgesetzes für ein allfällig nachfolgendes Enteignungsverfahren sein sollen, sind von Bundes wegen Vorschriften über die Beschaffenheit der Pläne und die Art ihrer Ausführung (Format, Maßstab, Ausführung der Zeichnungen) zu erlassen. Der Gesetzesentwurf überträgt diese Aufgabe dem Bundesrat (Art. 20, Abs. 2).

Im Interesse der Verkehrssicherheit, des Schutzes der Anwohner vor Lärm und andern Einwirkungen des Motorfahrzeugverkehrs sowie zur Ermöglichung eines künftigen Ausbaues der Nationalstrassen haben die zur Ausarbeitung der Ausführungsprojekte zuständigen kantonalen Stellen beidseits der projektierten Strassen Baulinien festzusetzen, deren Abstände nach bundesrechtlichen Richtlinien zu bemessen sind (Art. 21, Abs. 1). Die rechtskräftige Festlegung der Baulinien bewirkt, dass in den durch diese Linien begrenzten Zonen keine Neubauten errichtet werden dürfen. Aber auch über den blossen Unterhalt hinausgehende Umgestaltungen bestehender Gebäulichkeiten, die innerhalb der festgesetzten Baulinien liegen oder von diesen angeschnitten werden, sind untersagt, mit dem Zweck, die Überalterung und in der Folge die vorzeitige Entfernung dieser Bauten zu fördern (Art. 21, Abs. 2). In besonderen Fällen, namentlich wohl dann, wenn weder die Interessen der Verkehrssicherheit, der Wohnhygiene oder des weiteren Strassenausbaues (Mehrwertrevers) noch Vorschriften des eventuell strengeren kantonalen Baulinienrechtes entgegenstehen, können Ausnahmen von dem grundsätzlichen Bau- und Umbauverbot bewilligt werden. Über derartige Gesuche entscheiden – wie bei den Projektierungszonen – die von den Kantonen als zuständig bezeichneten Behörden, bzw. der Bundesrat. Zur Ausübung des Oberaufsichtsrechtes durch die zuständige Bundesbehörde ist die

Erteilung einer Baubewilligung dem Eidgenössischen Departement des Innern zur Genehmigung vorzulegen. Werden durch eine Baubewilligung die nach Artikel 21, Absatz 1 des Gesetzesentwurfes zu wahren öffentlichen Interessen verletzt, so ist das Eidgenössische Departement des Innern befugt, die Genehmigung der Bewilligung zu verweigern, womit die vom Kanton erteilte Baubewilligung keine Rechtswirksamkeit erlangt. Dieser letztere Entscheid des Eidgenössischen Departements des Innern kann indessen nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege durch Beschwerde an den Bundesrat angefochten werden (Art. 22).

Nach der Rechtssprechung des Bundesgerichts begründen Beschränkungen des Grundeigentums durch Baulinien nur dann einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommen. Artikel 23, Absatz 1 des Gesetzesentwurfes hat diesen von der Gerichtspraxis entwickelten Rechtssatz übernommen. Sogenannte materielle Enteignung wird vom Bundesgericht in der Regel dann angenommen, wenn dem Eigentümer ein bisher rechtmässig ausgeübter oder wirtschaftlich verwerteter Gebrauch der Sache untersagt wird, oder wenn das Verbot die Benützung der Sache in ausserordentlich hohem und empfindlichem Masse einschränkt und dabei ausnahmsweise ein einzelner oder einzelne wenige Eigentümer so betroffen werden, dass sie ein allzu grosses Opfer zugunsten des Gemeinwesens bringen müssten, sofern sie keine Entschädigung erhielten (BGE 69, I, 241 ff.). Bei Baulinien mit Abständen, die bis heute auch für wichtige Strassenzüge üblich waren, handelte es sich im allgemeinen um blosse Eigentumsbeschränkungen, für die der gesetzliche Ausschluss der Entschädigungspflicht keine Verletzung der Eigentumsgarantie mit sich brachte. Wo ein Grundstück entweder ganz zwischen die Baulinie fiel oder durch diese so durchschnitten wurde, dass eine Überbauung der freibleibenden Abschnitte nicht mehr möglich war, mag das Recht, die ganze Liegenschaft dem Kanton oder der Gemeinde heimzuschlagen, als Korrektiv genügt haben. Bei Baulinienabständen von 40 bis 50 m besteht in vermehrtem Masse die Möglichkeit, dass selbständig überbaubare Flächen grösserer Parzellen mit einem Bauverbot belastet werden, ohne dass die Überbauung des ausserhalb der Baulinie verbleibenden Grundstücksteiles verunmöglicht würde und damit – nach der Mehrzahl der kantonalen Rechte – das Heimschlagsrecht ausgeübt werden könnte. Für baureifes Land in Baugebieten würde sich das Bauverbot, wenn keine Entschädigung dafür zu leisten wäre und auch das Heimschlagsrecht nicht ausgeübt werden könnte, unter Umständen nach dem Grund, dem Mass und der Tiefe des Eingriffes als materielle Enteignung qualifizieren. Dagegen dürfte eine materielle Enteignung durch Baulinienziehung bei landwirtschaftlich genutztem Boden in rein landwirtschaftlichem Gebiet wohl auch in Zukunft ausser Betracht fallen.

Im Zusammenhang mit der Entschädigungsleistung für Eigentumsbeschränkungen durch Baulinien ist sodann eine Klarstellung der Frage erwünscht, welcher Zeitpunkt für die Bemessung der Entschädigung massgebend sei. Dabei ist richtigerweise auf das Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung abzustellen.

Artikel 27 des Gesetzesentwurfes bestimmt, dass die durch das Eidgenössische Departement des Innern mit dem Ausführungsprojekt für den Strassenbau genehmigten Baulinien mit der öffentlichen Bekanntmachung der Baulinienpläne in den Gemeinden rechtswirksam werden, weshalb dieser Zeitpunkt für die Bemessung der Entschädigung entscheidend sein soll (Art. 23, Abs. 2). Nach Artikel 23, Absatz 3 des Gesetzesentwurfes wird das Verfahren für die Festsetzung der Entschädigung durch eine schriftliche Forderungsanmeldung des Betroffenen beim Kanton ausgelöst. Die Frist von fünf Jahren zur Einreichung der Forderungsanmeldung darf für die Beurteilung der Auswirkungen der Eigentumsbeschränkung als vollauf genügend angesehen werden. Wollte man die zehnjährige Verjährungsfrist des Obligationenrechtes übernehmen, müsste es Schwierigkeiten bereiten, den Verkehrswert eines Grundstückes unmittelbar vor und nach Erlass der Eigentumsbeschränkung einigermaßen zuverlässig festzustellen. Eine solche Frist würde die Dinge auch allzulange in der Schwebe lassen.

Dem von einer öffentlichen Eigentumsbeschränkung Betroffenen steht heute zur Geltendmachung allfälliger Schadenersatzforderungen in der Regel der Weg des ordentlichen Zivilprozessverfahrens offen. Wie beim eigentlichen Expropriationsprozess handelt es sich hier aber nicht um privatrechtliche Forderungen, sondern – da sie in einem Hoheitsakt ihren Ursprung haben – um solche öffentlichrechtlicher Natur. Grundsätzlich rechtfertigt es sich deshalb, über diese im gleichen Verfahren zu entscheiden, das für Forderungen über formelle Enteignungen statuiert wird. Kann daher zwischen dem Kanton und dem Grundeigentümer oder dinglich Berechtigten über den Entschädigungsanspruch an sich oder die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielt werden, ist sowohl der Kanton wie auch der Betroffene befugt, die Einleitung des in Artikel 57 ff. des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung vorgesehenen Schätzungsverfahrens zu verlangen.

Im Bestreben, schon im Projektbereinigungs- und -genehmigungsverfahren auf die Bedürfnisse eines allfällig nachfolgenden Enteignungsverfahrens Rücksicht zu nehmen und den Erfordernissen des dortigen Planauflege- und Plan-genehmigungsverfahrens gerecht zu werden, folgt dieses Verfahren dem im eidgenössischen Enteignungsgesetz vorgezeichneten Gang. So haben die Kantone die Ausführungsprojekte mit Einschluss der Baulinienpläne in den Gemeinden öffentlich aufzulegen; die durch den Strassenbau bedingten Veränderungen im Gelände sind durch Aussteckungen und, wenn die Einwirkungen auf die Nachbargrundstücke sowie auf öffentliche Wege und Einrichtungen anders nicht beurteilt werden können, durch Aufstellen von Profilen offenkundig zu machen (Art. 24).

Innerhalb der Auflagefrist von dreissig Tagen können bei den von den Kantonen bezeichneten Behörden schriftlich begründete Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt oder die in diesem Projekt festgelegten Baulinien eingereicht werden (Art. 25, Abs. 1). Über die eingelangten Einsprachen entscheiden die von den Kantonen bezeichneten Behörden; d.h. es bleibt der kantonalen Gesetzgebung vorbehalten, einen angemessenen Instanzenzug zu eröffnen (Art. 25, Abs. 2).

Die im Einspracheverfahren bereinigten Ausführungsprojekte und Baulinienpläne werden durch das Eidgenössische Departement des Innern genehmigt. Mit dem Genehmigungsakt sind die Projekte zur Bauausführung freigegeben (Art. 26, Abs. 1). Hat der Entscheid des Eidgenössischen Departements des Innern Ergänzungen oder Abänderungen der Ausführungsprojekte oder der Baulinienpläne zur Folge, so sind die bereinigten Planunterlagen zur Durchführung eines neuen Einspracheverfahrens erneut öffentlich aufzulegen. Berührt die Projekt- oder Planbereinigung verhältnismässig wenig Einspracheberechtignte, so kann das Verfahren insofern vereinfacht werden, als die Planänderungen lediglich den Betroffenen unter Einräumung einer neuen Einsprachefrist von dreissig Tagen mitzuteilen sind (Art. 26, Abs. 2).

Allgemein ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass kantonale Entscheidungen über allfällige Gesuche für die Erstellung von Bauten innerhalb von Projektierungszonen oder von Baulinien wie auch die Entscheidungen über Einsprachen gegen die Ausführungsprojekte mit den – freilich beschränkten – Rechtsmitteln des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege an die zuständigen Bundesinstanzen weitergezogen werden können. Der Gesetzesentwurf über die Nationalstrassen lässt somit zu Recht die gesetzliche Rechtspflege des Bundes unangetastet. Demgegenüber haben wir – entgegen verschiedenen Anträgen im Vernehmlassungsverfahren – auch davon abgesehen, gegen einzelne Entscheidungen, die auf Grund des Nationalstrassengesetzes zu treffen sind, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde einzuführen. Der weitere Ausbau unseres Rechtsstaates soll nicht Stück für Stück über den Erlass von Spezialgesetzen vorgenommen, sondern gegebenenfalls auf dem Wege einer Revision der Gesetzgebung über die Bundesrechtspflege verwirklicht werden. Sollte anlässlich einer derartigen Revision die allgemeine Verwaltungsgerichtsbarkeit eingeführt werden, wäre in jenem Zeitpunkt zu prüfen, welche Entscheidungen, die gestützt auf das Nationalstrassengesetz getroffen werden, der Verwaltungsgerichtsbarkeit zu unterstellen sind.

Im Sinne einer Orientierung der Öffentlichkeit sind die mit den Ausführungsprojekten genehmigten Baulinien in den amtlichen Publikationsorganen der Gemeinden öffentlich bekanntzumachen und die Pläne auf den Gemeindeverwaltungen allen Interessierten zur Einsicht offen zu halten (Art. 27). Freilich steht es den Kantonen gemäss Artikel 962 des Zivilgesetzbuches frei, vorzuschreiben, dass öffentlichrechtliche Beschränkungen des Grundeigentums wie insbesondere Baulinien im Grundbuch anzumerken sind. Von Bundes wegen besteht kein Grund, die Anmerkung von Baulinien im Grundbuch vorzuschreiben, weil die Tatsache, dass längs Nationalstrassen Baulinien gezogen sind, künftighin allgemein bekannt sein wird. Es erscheint somit entbehrlich, das Grundbuch mit derartigen Hinweisen zu belasten. Daher verpflichtet der Gesetzesentwurf die Kantone lediglich, die Publizität der Baulinien an Nationalstrassen durch das obenerwähnte Verfahren sicherzustellen. Das Recht derjenigen Kantone, die für Beschränkungen des Grundeigentums eine Anmerkung im Grundbuch verlangen, bleibt damit ungeschmälert.

2. Landerwerb

Ausgehend von Artikel 36^{bis}, Absatz 3 der Bundesverfassung, der die Verwirklichung des Nationalstrassennetzes an die Bedingung einer grösstmöglichen Schonung der land- und forstwirtschaftlichen Kulturfäche sowie der durchfahrenen Baugebiete knüpft, schlägt der Gesetzesentwurf hinsichtlich des Landerwerbes für den Strassenbau neue Wege ein. Wohl stellt der Entwurf in Artikel 28 die drei Landerwerbsarten – freihändiger Erwerb, Erwerb im Landumlegungs- oder im Enteignungsverfahren – einander als gleichwertig gegenüber; die ausführliche Behandlung des Landerwerbes im Wege des Landumlegungsverfahrens verdeutlicht indessen die Auffassung des Gesetzgebers, dass der für den Strassenbau erforderliche Gebietsstreifen vornehmlich in diesem Verfahren, also unter gleichzeitiger möglichstster Behebung der durch die Anlage der Nationalstrassen entstehenden Nachteile in der Verwendung und Bewirtschaftung des umliegenden Bodens, zu beschaffen ist. Insbesondere sollen bei diesem Vorgehen Enteignungen weitmöglichst vermieden werden.

Das Landumlegungsverfahren in der Form der landwirtschaftlichen Güterzusammenlegung, der Waldzusammenlegung oder der Umlegung von Bauland (sog. Zonenexpropriation) ist – in einem geeigneten Perimeter der zu erstellenden Strasse – namentlich dann zu wählen, wenn dieses Verfahren im Interesse des Strassenbaues selbst liegt oder aber für die Erhaltung einer wirtschaftlichen Bodennutzung notwendig ist (Art. 29, Abs. 1). Hierbei kann das für den Strassenbau erforderliche Land auf verschiedene Arten ausgeschieden werden: einmal durch Einwerfen von Grundstücken in das Landumlegungsunternehmen, die von der öffentlichen Hand zum Zwecke des Abtausches erworben wurden oder bereits im Eigentum des Gemeinwesens stehen und für den Abtausch geeignet erscheinen. Sodann kann das erforderliche Bauland durch einen angemessenen, eventuell prozentualen Abzug von dem im Landumlegungsverfahren erfassten Grundeigentum bereitgestellt werden, womit der Landverlust praktisch auf einen grösseren Kreis von Grundeigentümern verteilt wird. Schliesslich sollen durch diese Aufzählung andere Rechtsbehelfe der kantonalen Landumlegungsgesetzgebung zum Erwerb des notwendigen Strassenbaulandes nicht ausgeschlossen sein. Werden beispielsweise durch Entwässerungen, die aus strassenbautechnischen Gründen notwendig sind, anstossende landwirtschaftlich genutzte Grundstücke verbessert und damit aufgewertet, so können nach der Landumlegungsgesetzgebung einzelner Kantone die entstandenen Mehrwerte dem Strassenbau in Form von Landzuweisungen gutgeschrieben werden. Derartige Rechtsbehelfe, wie auch die Vorschriften einzelner Kantone über die Umlegung von Bauland in städtischen Gebieten behält Artikel 29, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes ausdrücklich vor.

Verständlicherweise führen landwirtschaftliche Güterzusammenlegungen nur dann zu einem befriedigenden Ergebnis, wenn die Gesamtheit der durch den Perimeter erfassten Grundeigentümer an der Umlegung beteiligt ist. In diesem Sinne verpflichtet denn auch der durch das Landwirtschaftsgesetz revidierte Artikel 703 des Zivilgesetzbuches im konkreten Falle allfällige Gegner einer Güter-

zusammenlegung, zu einer solchen Hand zu bieten, wenn diese nur durch Mitwirkung aller beteiligten Eigentümer durchgeführt werden kann und die Mehrheit der Grundeigentümer dem Unternehmen zugestimmt hat. Freilich wird es verschiedentlich vorkommen, dass gewisse Grundstücke, wie beispielsweise Industrieland oder Landhausbesitzungen, nicht in ein Zusammenlegungsunternehmen einbezogen werden können; diese bleiben daher von der Güterzusammenlegung unberührt. Bei Landumlegungen im Zusammenhang mit dem Bau von Nationalstrassen ist indessen ein Sonderfall in dem Sinne denkbar, dass eine derartige Liegenschaft ganz oder teilweise auf dem künftigen Strassengebiet liegt; das Grundstück wird wohl für den Strassenbau beansprucht, ohne dass es aber möglich wäre, dem Grundeigentümer im Landabtausch einen entsprechenden Ersatz zu bieten. Auch kann der Wert der Liegenschaft nicht in dem für die Güterzusammenlegung üblichen Bonitierungsverfahren ermittelt werden. Es entspricht daher einem Gebot der Gerechtigkeit, für diesen Sonderfall die ordentliche Enteignung vorzusehen und insbesondere dem Grundeigentümer das Recht einzuräumen, die Einleitung des Enteignungsverfahrens zu verlangen (Art. 29, Abs. 3).

Der Landerwerb und damit die Wahl des in jedem konkreten Falle geeigneten Landerwerbsverfahrens fallen in die Zuständigkeit der Kantone (Art. 30, Abs. 1). Diese werden jedoch von Bundes wegen verpflichtet, innerhalb der Rahmenbestimmungen der Artikel 31 bis 35 des Gesetzesentwurfes und – soweit diese anwendbar sind – der einschlägigen Vorschriften der Landwirtschafts- und der eidgenössischen Forstgesetzgebung das Verfahren für die landwirtschaftlichen Güterzusammenlegungen, die Waldzusammenlegungen und die Umlegung von Bauland zu ordnen (Art. 30, Abs. 2).

Werden zum Zwecke des Landerwerbes oder im Interesse einer wirtschaftlichen Bodennutzung längs Nationalstrassen Güter- oder Waldzusammenlegungen in Aussicht genommen, sind, wenn möglich, gleichzeitig mit den generellen Projekten für den Strassenbau auch die erforderlichen Vorprojekte für die Zusammenlegung im Maßstab 1:5000 auszuarbeiten. Diese Projekte haben insbesondere den Umfang der Zusammenlegung, d.h. die in die Umlegung einzubeziehenden Grundstücke zu bezeichnen und, in Berücksichtigung der Strassenanlage, das erforderliche neue Wegnetz sowie die wichtigsten wasserbaulichen Anlagen darzustellen (Art. 31, Abs. 1). Die generellen Zusammenlegungsprojekte sind von den Kantonen auszuarbeiten. Im Sinne einer bestmöglichen Koordinierung der Arbeiten an den Vorprojekten für die Zusammenlegung und den Strassenbauprojekten übt das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Meliorationsamt oder andern interessierten Bundesstellen, wie beispielsweise der Eidgenössischen Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei, in dieser Sache die Oberaufsicht aus (Art. 31, Abs. 2).

Da die notwendig erachteten Güter- und Waldzusammenlegungen längs den neu zu errichtenden Nationalstrassen vielfach den Anstoss zu längst fälligen allgemeinen Zusammenlegungen geben dürften, kann erwartet werden, dass diese

durch die beteiligten Grundeigentümer in vielen Fällen auf der Grundlage von Artikel 703 des Zivilgesetzbuches freiwillig beschlossen werden; denn es ist eine Erfahrungstatsache, dass bei Zusammenlegungen weit bessere Resultate zu erzielen sind, wenn die Umlegung nicht nur auf einen relativ engen Perimeter beiderseits der neuen Strassen beschränkt, sondern auf eine natürliche Umgrenzung wie einen ganzen Gemeindebann ausgedehnt wird: der durch den Strassenbau bedingte Landverlust kann durch eine bessere Güterzusammenlegung und damit eine rationellere Bewirtschaftung der Güter weitgehend wettgemacht werden, Über- und Unterführungen lassen sich auf ein Minimum beschränken, und es kann ein zweckmässiges, in erster Linie dem landwirtschaftlichen Verkehr dienendes Nebenstrassennetz geschaffen werden. Schliesslich lässt sich auch die Frage von Umsiedlungen nur im Rahmen einer Gesamtgüterzusammenlegung lösen. Damit sich nun die Grundeigentümer darüber schlüssig werden können, ob sie bloss einer Güter- oder Waldzusammenlegung in einem beschränkten, durch den Strassenbau bedingten Perimeter zustimmen oder sich zu einer Gesamtgüterzusammenlegung entschliessen wollen, verhält Artikel 32 des Gesetzesentwurfes die Kantone zur Provozierung eines diesbezüglichen Beschlusses der Grundeigentümer innerhalb einer angemessenen Frist. Hierbei ist der nach Artikel 36 des Gesetzesentwurfes vorgesehene Entscheid über die vom Strassenbau zu übernehmenden Kosten der Zusammenlegung bekanntzumachen.

Damit das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau und die Subventionsbehörden in der Lage sind, die bereinigten Landumlegungsprojekte (Neuzuteilungsentwürfe) darauf hin zu prüfen, ob sie den Interessen des Strassenbaues einerseits und den Subventionsvorschriften anderseits entsprechen, verpflichtet der Gesetzesentwurf die Kantone in einer weiteren Rahmenbestimmung, dem Bunde die Neuzuteilungsentwürfe zur Genehmigung einzureichen. Während die Subventionsbehörden die Entwürfe insbesondere hinsichtlich des vorgesehenen Zusammenlegungsgrades überprüfen dürften, hat das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau darüber zu wachen, dass die projektierten Landumlegungen eine Bewirtschaftung der Güter möglichst ohne Überschreiten der Autobahnen gestatten, wodurch die Erstellung von Wegunter- oder -überführungen auf das Notwendigste beschränkt werden kann (Art. 33).

Liegt die Durchführung von Güter- und Waldzusammenlegungen oder von Umlegungen in Baugebieten im besonderen Interesse des Strassenbaues (Ausscheidung des Strassenbaulandes), so ermächtigt der Gesetzesentwurf die Kantone, derartige Landumlegungen zu verfügen (Art. 34).

Angesichts der Tatsache, dass die Landumlegungsverfahren in der Regel sehr lange Zeit beanspruchen werden, überträgt Artikel 35 des Gesetzesentwurfes der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde die Befugnis, die vorzeitige Inbesitznahme des erforderlichen Landes durch den Strassenbau anzuordnen, wenn mit den Bauarbeiten vor Abschluss des Landumlegungsverfahrens begonnen werden muss. Diese Rechtsnorm ist eine Parallelbestimmung zu Artikel 76 des Enteignungsgesetzes über die vorzeitige Besitzeinweisung. Entsprechend jenem Verfahren soll auch bei der vorzeitigen Besitzeinweisung im Land-

umlegungsverfahren Vorsorge getroffen werden, dass die für die Einschätzung des alten Besitzstandes notwendigen Unterlagen sichergestellt sind. So sollen die von der Landumlegung betroffenen Grundeigentümer vorgängig angehört und alle für die Bewertung des Landes nötigen Vorkehren (Schätzungen, Photographien, Skizzen usw.) getroffen werden.

Die Kosten der Landumlegungen sind dem Strassenbau nach folgenden Grundsätzen teilweise oder ganz anzurechnen: in Gebieten, die an sich schon zusammenlegungsbedürftig sind, sollen dem Strassenbau nur diejenigen Kosten belastet werden, die durch den Strassenbau selbst verursacht werden. Es sind dies vornehmlich Mehrkosten, die aus der Perimeterbestimmung, der Vermessung, den Anpassungen des künftigen Wegnetzes und der wasserbaulichen Anlagen an die Nationalstrassen entstehen. Werden in bereits zusammengelegten oder in an sich nicht zusammenlegungsbedürftigen Gebieten, wie beispielsweise in Gegenden mit Hofsiedlungen, allein wegen des Strassenbaues Landumlegungen notwendig, so sind dem Strassenbau billigerweise alle Kosten der Umlegung zu belasten (Art. 36, Abs. 1). Demgegenüber glauben wir, die Forderung, die im Vernehmlassungsverfahren insbesondere von landwirtschaftlicher Seite gestellt worden ist, ablehnen zu müssen, es seien an Güterzusammenlegungen im Sinne von Artikel 703 des Zivilgesetzbuches, die im Interesse des Strassenbaues liegen, besondere Kostenbeiträge zuzusichern. Freilich muss das Bestreben dahin gehen, die Durchführung von freiwilligen Landumlegungen zu fördern. Dies wird dadurch geschehen, dass neben der Zusprechung der ordentlichen Beiträge an die Kosten der Güter- und Waldzusammenlegungen auf Grund der Landwirtschaftsgesetzgebung des Bundes und der Kantone die oben erwähnten strassenbedingten Beiträge ausgerichtet werden. Würden an Landumlegungen längs Nationalstrassen über diese Beiträge hinaus noch ausserordentliche Zusatzbeiträge in Aussicht gestellt, erlangten die betreffenden, meist im schweizerischen Mittelland liegenden Zusammenlegungsgebiete eine Besserstellung gegenüber andern, nicht im Bereiche von Nationalstrassen gelegenen Gegenden, was in keiner Weise gerechtfertigt erschiene.

Innerhalb der oben erläuterten Grundsätze und im Rahmen ausführlicherer Richtlinien, die in der Vollziehungsverordnung zum Nationalstrassengesetz über die Anrechnung der Kosten von Landumlegungen aufzustellen sind, überträgt der Gesetzesentwurf dem Eidgenössischen Departement des Innern die Zuständigkeit, im Einvernehmen mit den interessierten Departementen des Bundes im Einzelfalle über die Kostenanrechnung zu befinden. Sollten in dieser Frage zwischen den beteiligten Departementen des Bundes Meinungsverschiedenheiten nicht beigelegt werden können, so hätte der Bundesrat endgültig zu entscheiden (Art. 36, Abs. 2).

Im Interesse eines einheitlichen Verfahrens und einer möglichst einheitlichen Entschädigungspraxis sollen Enteignungen, die zum Bau der Nationalstrassen notwendig werden, nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung durchgeführt werden. Zu diesem Zwecke überträgt Artikel 37, Absatz 1 des Gesetzesentwurfes das Enteignungsrecht in Nach-

achtung von Artikel 3, Absatz 2 des Enteignungsgesetzes, der die Verleihung des Expropriationsrechtes an Dritte von einem Beschluss der Bundesversammlung abhängig macht, generell auf die Kantone. Diese letzteren sind befugt, das Enteignungsrecht an Stadtgemeinden zu delegieren, falls diesen nach kantonalem Recht die Erstellung städtischer Expresstrassen obliegt.

Im Gegensatz beispielsweise zum Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnbauten und elektrische Anlagen, das sich ausschliesslich auf die Vernehmlassungen der mitbeteiligten Behörden und Amtsstellen stützt, sieht der vorliegende Gesetzesentwurf eine Genehmigung der generellen Strassenprojekte durch den Bundesrat sowie in der Folge eine öffentliche Auflage der Ausführungsprojekte und ein formelles Einsprache- und Projektbereinungsverfahren vor. Erst nach dessen Abschluss werden die Projekte durch das Eidgenössische Departement des Innern genehmigt. Damit wird beim Bau von Nationalstrassen schon im Vorstadium der Plangenehmigungsverfahren durch höchste Bundesstellen über dieselben Fragen entschieden, die nach dem Bundesgesetz über die Enteignung ebenfalls durch eine Bundesbehörde zu entscheiden sind (vgl. Art. 55 des Enteignungsgesetzes). Es liegt daher nahe, Doppelspurigkeiten, die im technischen Plangenehmigungsverfahren und im anschliessenden Enteignungsverfahren entstehen könnten, zu vermeiden. Dies lässt sich dadurch erreichen, dass einerseits schon im Plangenehmigungsverfahren auf die Bedürfnisse eines allfällig nachfolgenden Enteignungsverfahrens Rücksicht genommen wird und anderseits im Enteignungsverfahren gewisse Vereinfachungen getroffen werden.

Was zunächst die Gestaltung des Plangenehmigungsverfahrens anbetrifft, so verlangt der Gesetzesentwurf vor allem eine derartige Beschaffenheit der Pläne der Ausführungsprojekte (Art. 20), dass sie den Anforderungen genügen, um im Enteignungsverfahren ohne weiteres als Werkpläne im Sinne von Artikel 27, Absatz 1 des Enteignungsgesetzes verwendet werden zu können.

Über die Frage, ob und wie allenfalls das Enteignungsverfahren selbst vereinfacht und beschleunigt werden könne, äusserte sich der zur Prüfung dieser Probleme beigezogene Gutachter des Eidgenössischen Departements des Innern, Herr Dr. iur. F. Hess, gestützt auf einen Vorentwurf des vorliegenden Gesetzesentwurfes über die Nationalstrassen, wie folgt:

Der Umstand, dass die unveränderte Anwendung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes in der Praxis keinen grösseren Zeitaufwand erfordern dürfte als die Anwendung des Landumlegungsverfahrens, enthebt den Gesetzgeber nicht von der Pflicht, zu prüfen, ob nicht durch eine Anpassung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes an die besonderen Verhältnisse beim Bau von Nationalstrassen unnütze Doppelspurigkeiten vermieden und dadurch eine Entlastung des ohnehin schon stark in Anspruch genommenen Behördenapparates unter gleichzeitiger Beschleunigung und Verrbilligung des Verfahrens erzielt werden könnte. In dieser Beziehung ist vor allem folgendes von Bedeutung:

Nach Artikel 24/25 des Nationalstrassengesetzes findet bereits eine mit einem Einspracheverfahren verbundene öffentliche Auflage der Ausführungsprojekte in den Gemeinden statt, unter Aussteckung der Veränderungen im Gelände. Dabei können von den betroffenen Grundeigentümern Begehren, die sie im Enteignungsverfahren

gestützt auf Artikel 7 bis 10 des Enteignungsgesetzes geltend machen könnten, unter Berufung auf Artikel 5 des Gesetzesentwurfes schon auf dem Wege der Einsprache im Plangenehmigungsverfahren vorgebracht werden, unter Anrufung des letztinstanzlichen Entscheides des Bundesrates. Man kann daher meines Erachtens mit guten Gründen die Ansicht vertreten, dass es überflüssig sei, im Enteignungsfalle das ganze Einspracheverfahren zu wiederholen mit dem Endergebnis, dass der Bundesrat sich gestützt auf Artikel 55 des Enteignungsgesetzes ein zweites Mal über Fragen auszusprechen hätte, die er schon anlässlich des Einspracheverfahrens entschieden hat oder die in diesem ersten Verfahren keinen Anlass zu Einsprachen gegeben haben.

Wenn man nun aber aus den soeben dargelegten Gründen auf ein Einspracheverfahren im Rahmen des Enteignungsverfahrens verzichtet, so ist es doch nicht möglich, von einer neuen öffentlichen Planaufgabe im Enteignungsverfahren Umgang zu nehmen, weil die Planaufgabe im Enteignungsverfahren nicht nur der Provozierung allfälliger Einsprachen und Begehren nach Artikel 7–10 des Enteignungsgesetzes dient, sondern vor allem auch der Provozierung der Forderungsanmeldungen (Art. 30, Abs. 1, lit. c, EntG). Ein direkter Übergang zum Einigungsverfahren nach Artikel 45 ff. des Enteignungsgesetzes ... ist daher nicht möglich. Denn das Enteignungsverfahren setzt mit bezug auf die Forderungsanmeldungen nicht allein die öffentliche Auflage des Projektplans («Werkplans»), sondern auch des Enteignungsplans und der Grunderwerbstabelle (Verzeichnis der zu enteignenden Rechte) nach Artikel 27, Absatz 2 des Enteignungsgesetzes voraus, sowie die Übermittlung der während der dreissigtägigen gesetzlichen Frist eingegangenen Forderungsanmeldungen nicht nur der Eigentümer (Art. 36 EntG), sondern auch anderer Berechtigter wie Mieter und Pächter, Dienstbarkeitsberechtigte und Gläubiger aus vorgemerkten persönlichen Rechten (Art. 37 EntG) durch den Gemeinderat an den Präsidenten der Schätzungskommission (Art. 45, Abs. 1 EntG). Ein Verzicht auf eine nochmalige Planaufgabe im Enteignungsverfahren zum Zwecke der Provozierung der Forderungsanmeldungen wäre (unter entsprechender Abänderung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes) nur dann möglich, wenn man auch die Provozierung der Forderungsanmeldungen schon anlässlich des Einspracheverfahrens nach Artikel 25 des Gesetzesentwurfes über die Nationalstrassen herbeiführen würde. Dies wäre jedoch nicht zu empfehlen, weil dadurch das Verfahren für die Bereinigung der Ausführungsprojekte vorzeitig und unnütz viel zu stark belastet und verzögert würde.

Der Gutachter schlug daher vor, sich damit zu begnügen, bei der Enteignung für den Bau von Nationalstrassen das Einspracheverfahren nach Enteignungsgesetz auszuschalten. Artikel 37, Absatz 2 des vorliegenden Gesetzesentwurfes trägt diesem Antrag Rechnung.

Da das Schätzungsverfahren und die Auseinandersetzungen über den Umfang der Entschädigungsleistungen im Enteignungsverfahren erfahrungsgemäss längere Zeit beanspruchen, misst der Gesetzesentwurf in Artikel 37, Absatz 3, unter Hinweis auf Artikel 76 des Enteignungsgesetzes, der vorzeitigen Besitzeinweisung besondere Bedeutung zu. Die vorzeitige Besitzeinweisung für den Bau von Nationalstrassen soll allerdings in dem Sinne erleichtert werden, als auf den in Artikel 76, Absatz 1 des Enteignungsgesetzes geforderten Nachweis verzichtet wird, dass dem Strassenbau ohne vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstehen müssten. Beim Bau von Nationalstrassen, insbesondere von Autobahnen, liegen diese Nachteile derart auf der Hand, dass sich dieser Nachweis im Einzelfalle in der Tat erübrigt. Damit die Autobahnen unter Einsatz moderner Grossmaschinen wirtschaftlich erstellt werden können, müssen die einzelnen Baulose einen gewissen minimalen Strassenabschnitt

(5 bis 15 km) umfassen. Ist mit den Bauarbeiten begonnen worden, erstrecken sich diese auf die ganze Länge der Baulose, d.h. auf der ganzen Länge werden die Kunstbauten, die Erdbauarbeiten und endlich die Fahrbahn- und Belagsarbeiten je in einem Arbeitsgang ausgeführt. Würden dieser Arbeitsweise Hindernisse im Wege liegen, so dass der Strassenbau über vereinzelte, im Trasse liegende Grundstücke noch nicht verfügen könnte, wäre der gesamte Bauvorgang gestört; das betreffende Baulos könnte nicht fristgerecht fertiggestellt und der betreffende Autobahnabschnitt nicht programmgemäss dem Verkehr übergeben werden. Zuzufolge schlechter Ausnützung des Grossmaschinenparkes oder Brachliegens fertiggestellter Autobahnabschnitte entstünden dem Strassenbau empfindliche Verluste. Die vorzeitige Besitzeinweisung im Sinne von Artikel 37, Absatz 3 des Gesetzesentwurfes entspricht daher einem primären Erfordernis des modernen Strassenbaues.

Wenn es nicht möglich ist, bei der Projektierung der Nationalstrassen, die ja in Zusammenarbeit mit allen interessierten Stellen erfolgen soll, die Interessen insbesondere der Land- und Forstwirtschaft dadurch zu wahren, dass die neuen Strassen an den Rand der Bewirtschaftungszonen gelegt werden, so soll das erstrebte Ziel nach Festlegung der betreffenden Trassen durch geeignete Massnahmen erreicht werden. Den infolge Durchschneidung und Trennung von Grundstücken wie auch ganzer Wirtschaftseinheiten entstehenden Nachteilen in der rationellen Bodennutzung ist – wie wir schon eingangs zu diesem Abschnitt ausgeführt haben – in erster Linie durch Landumlegungen und eventuell damit verbundene Siedlungskorrekturen entgegenzuwirken. Damit kann in den meisten Fällen erreicht werden, dass die Grenzen der Bewirtschaftungszonen wiederum an die neue Strasse gelegt und die Güter ohne Überschreiten des Verkehrsweges bestellt werden können. Lassen sich die durch den Strassenbau bedingten Nachteile in der Verwendung und Bewirtschaftung des nutzbaren Bodens allein mittels Landumlegungen nicht beheben, sollen auch andere Massnahmen, wie beispielsweise die Erstellung von Wegunter- oder -überführungen vorgesehen und auf Kosten des Strassenbaues ausgeführt werden. Artikel 38 des Gesetzesentwurfes verpflichtet den Strassenbau, alle diese Massnahmen zugunsten der Bodennutzung auch dort zu treffen, wo das für die Strasse erforderliche Bauland freihändig erworben oder enteignet wird.

3. Der Bau

Gemäss der von der Bundesverfassung getroffenen grundsätzlichen Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen überlässt der Gesetzesentwurf die grosse Aufgabe der Vergebung und Überwachung der Bauarbeiten den Kantonen. Diese haben sich bei der Lösung der Aufgabe jedoch vom Grundsatz leiten zu lassen, dass die Nationalstrassen nach den letzten Erkenntnissen der Strassenbautechnik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erstellen sind. Die Anwendung der neuesten Verfahren auf dem Gebiete der Bodenmechanik, des Erdbaues, des Einbaues der Tragschichten oder – um nur einige augenfällige

Beispiele zu nennen – der Fahrbahndecken, wird den Kantonen durch den Bund in Richtlinien verbindlich vorgeschrieben werden müssen. Zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Bauvorganges ist die Grösse der Baulose so zu bestimmen, dass die Bauarbeiten unter massivem Einsatz grosser Strassenbaumaschinen ausgeführt werden können. Das wird freilich dazu führen, dass für die Verrichtung grosser Arbeiten nur noch sehr leistungsfähige Bauunternehmungen oder Unternehmerkonsortien in Frage kommen, was aber insofern unbedenklich ist, als beim Autobahnbau zahllose mittlere und kleinere Bauaufgaben anfallen werden, die dann von den kleineren regionalen und lokalen Bauunternehmungen gelöst werden können. Die Arbeitsvergebung darf sich demzufolge nicht auf die kantonsansässigen Baufirmen beschränken; vielmehr sind die grossen Bauarbeiten zu freier Beteiligung gesamtschweizerisch auszuschreiben. Schliesslich sollen die zu erlassenden Ausführungsvorschriften eine genügende Kontrolle der Bauausführung durch die Kantons- und Bundesbehörden gewährleisten (Art. 39).

Artikel 40 des Gesetzesentwurfes verpflichtet die Kantone, während des Strassenbaues die zur Sicherheit und zum Schutze von Personen und Sachen nötigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. Dabei ist auch der Lärmbekämpfung die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Werden durch die Bauarbeiten andere Verkehrswege, Leitungen oder ähnliche Anlagen betroffen, so hat der Strassenbau für eine dem öffentlichen Interesse entsprechende Fortbenutzung dieser Einrichtungen zu sorgen. Von besonderer Bedeutung ist die dem Strassenbau in Absatz 3 des Artikels überbundene Pflicht, die wirtschaftliche Nutzung des Grundeigentums während der Bauarbeiten zu ermöglichen. Da es zufolge vorzeitiger Besitzeinweisung des Strassenbaues in das erforderliche Bauland vor kommen mag, dass die noch nicht zusammengelegten Güter nur durch Überschreiten der Baustellen bewirtschaftet werden können, hat der Strassenbau für geeignete Durchlässe, provisorische Über- oder Unterführungen, zu sorgen, oder es sind allenfalls vorläufige Landumlegungen anzuordnen.

Da die Kantone oder Städte als Eigentümer der Nationalstrassen die zivilrechtliche Werkhaftung zu tragen haben, muss es ihnen überlassen bleiben, zu entscheiden, wann die Strassen ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit dem Verkehr übergeben werden können. Immerhin legt Artikel 41 des Gesetzesentwurfes als verbindliche Richtlinie fest, dass die Strassen den Benützern erst geöffnet werden dürfen, wenn der Stand der Bauarbeiten und die Sicherheitsvorkehrungen einen gefahrlosen Verkehr gestatten und wenn die erforderlichen Massnahmen für die Nutzung des Grundeigentums getroffen worden sind.

Für die Benützung der Nationalstrassen im Rahmen des Gemeingebrauches sind die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr massgebend. Nach der Rechtslehre liegt der Gemeingebrauch einer öffentlichen Strasse in deren Benützung zum Verkehr im Rahmen ihrer Widmung und unter Befolgung der allgemeinen Verkehrsvorschriften. Kein Gemeingebrauch, sondern gesteigerter Gemeingebrauch oder Sondernutzung liegen vor, wenn die Strasse nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu andern Zwecken benutzt

wird, z.B. zum Zwecke des Verkaufes von Waren, zur Beförderung schwerer Lasten, zur Verlegung von Energieleitungen, zur Ablagerung von Materialien oder – in bebauten Gebieten – für die Aufstellung von Gerüsten. Da der gesteigerte Gemeingebrauch und die Sondernutzung notwendigerweise den Verkehr auf den Nationalstrassen beeinträchtigen, soll diese, den Gemeingebrauch der öffentlichen Sache übersteigende Benützung bewilligungspflichtig sein; in verkehrlicher Hinsicht werden der gesteigerte Gemeingebrauch und die Sondernutzung durch die neue Strassenverkehrsgesetzgebung behandelt, und auf baulichem Gebiet sieht Artikel 42 des Gesetzesentwurfes ganz allgemein eine Bewilligungspflicht vor.

4. Künftige bauliche Massnahmen

Die bauliche Umgestaltung von Nationalstrassen selbst, wie der Ersatz alter Teilstrecken einer Nationalstrasse dritter Klasse durch Neuanlagen oder beispielsweise die Erstellung neuer Nebenanlagen an Autobahnen, richtet sich nach den Bestimmungen dieses Gesetzesentwurfes über die Projektierung und den Bau von Nationalstrassen.

Nicht minder wichtig für die Erhaltung der Nationalstrassen als hochwertige Verkehrsanlagen ist jedoch die Überwachung baulicher Umgestaltungen im Bereiche dieser Strassen, wie die Erstellung, Änderung oder Verlegung von Kreuzungen anderer Verkehrswege, Leitungen oder ähnlicher Anlagen mit den Nationalstrassen oder die Erstellung oder Veränderung von Strasseneinmündungen in die Nationalstrassen. Neue Kreuzungen oder Einmündungen von Strassen in eine Nationalstrasse können unter Umständen eine tiefgreifende Änderung des Zustandes einer seinerzeit von den zuständigen Bundesbehörden plangenehmigten Anlage bewirken und Anpassungen oder die Vornahme besonderer Sicherungsvorkehren verlangen. In jedem einzelnen Falle ist daher zu untersuchen, ob die Kreuzung, Einmündung oder Durchleitung, so wie sie verlangt und geplant wird, notwendig und zulässig ist, oder ob sich der angestrebte Zweck nicht ohne erhebliche Erschwerung anders erreichen lässt. Aber auch hinsichtlich Überführungen oder Unterführungen ist es im Interesse der Verkehrssicherheit oder im Hinblick auf einen allfälligen künftigen Ausbau der Nationalstrasse keineswegs gleichgültig, welche Stelle für eine Kreuzung gewählt und wie dieses Bauwerk ausgestaltet werden soll. Artikel 42 des Gesetzesentwurfes sieht deshalb vor, dass alle baulichen Umgestaltungen im Bereiche von Nationalstrassen der Bewilligung der Strassenaufsichtsbehörden bedürfen, und dass über ihre Art und technische Gestaltung in einem vom Bundesrat zu ordnenden Plangenehmigungsverfahren zu befinden ist.

Die Frage der Verteilung der Kosten von Verlegungs-, Kreuzungs- und Anschlussbauwerken stellt sich grundsätzlich in vier verschiedenen Anwendungsfällen: eine neue Nationalstrasse beeinträchtigt oder kreuzt eine bestehende Strasse, Eisenbahn, Leitungen oder ähnliche Anlagen oder es beeinträchtigen neue derartige Anlagen eine bestehende Nationalstrasse. In diesen beiden Fällen

werden die sich tangierenden Anlagen einander grundsätzlich gleichgestellt. Nach dem Verursacherprinzip trägt diejenige Partei die Kosten der Umgestaltung an der Verlegungs- oder Kreuzungsstelle, auf deren Veranlassung das Bauwerk ausgeführt werden muss. Unter den Kosten der ganzen Anlage an der Verlegungsstelle sind alle einmaligen Aufwendungen für die bauliche Ausführung zu verstehen, ferner alle sonstigen, durch dieses Bauvorhaben verursachten späteren Aufwendungen (Art. 43, Abs. 1). Diese Grundsätze der Kostenaufteilung sind indessen dann nicht verbindlich, wenn zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kostentragung bestehen oder getroffen werden (Art. 45, Abs. 1).

Wird eine neue kantonale oder kommunale Strasse an eine bestehende Nationalstrasse angeschlossen, hält es schwer, eine allgemeine Regel für die Kostentragung aufzustellen. In den meisten Fällen wird sich eine Aufteilung der Kosten rechtfertigen; Artikel 43, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes lässt den Beteiligten die Freiheit, unter Berücksichtigung der im einzelnen Falle gegebenen besonderen Verhältnisse die Kostenverteilung zu vereinbaren. Sind endlich Kreuzungen von Nationalstrassen mit andern Strassen durch bauliche Massnahmen zu verbessern, sei es, dass eine Kreuzung mit einer Signalanlage versehen oder anstelle einer Niveaure Kreuzung eine Über- oder Unterführung gebaut wird, so hat jeder Träger der Strassenbaulast vorbehaltlich abweichender Vereinbarungen in dem Umfange an die Bau- und Unterhaltskosten der Umgestaltung beizutragen, als diese durch die Entwicklung des Verkehrs auf beiden Strassen bedingt ist; jede Partei soll im Umfange der ihr durch die neue Baute nachweisbar erwachsenden Vorteile an die Kosten beitragen (Art. 44, Abs. 1). Die Verteilung der Kosten von Änderungen bestehender Kreuzungen zwischen Nationalstrassen und Eisenbahnen richtet sich nach den Bestimmungen von Artikel 26 ff. des neuen Eisenbahngesetzes, die im Grundsatz dieselben Normen über die Kostenverteilung enthalten (Art. 44, Abs. 2).

In Analogie zum Eisenbahngesetz und zum Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen behält Artikel 45, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes dem Bundesgericht die Entscheidung über Streitigkeiten vor, die aus diesen Bestimmungen über die Verteilung der Kosten von Verlegungs-, Kreuzungs- und Anschlussbauwerken entstehen. Das Bundesgericht entscheidet im verwaltungsrechtlichen Verfahren gemäss Artikel 110 ff. des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege als einzige Instanz.

Von der Annahme ausgehend, dass die Landesverteidigung eine primäre Aufgabe des Bundes ist und das Dispositiv der Verteidigungsanlagen ohnehin laufend den durch neu entstandene Wirtschaftsschwerpunkte des Landes oder neue Verkehrswege veränderten Verhältnissen angepasst werden muss, bestimmt der Gesetzesentwurf in Artikel 46, dass lediglich die Kosten von Anpassungsarbeiten an bestehenden militärischen Verteidigungsanlagen dem Strassenbau belastet werden sollen. Soweit es sich bei diesen Anpassungsarbeiten um einfache bauliche Massnahmen, wie die Aussparung von Kammern, die Erstellung von

Schächten oder entsprechenden modernen Zerstörungsvorkehren in Brücken usw. handelt, könnte über die Kostentragung wohl eine Regelung Platz greifen, wie sie in den Bundesratsbeschlüssen der Jahre 1953 und 1955 über den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes getroffen wurde. Über die Kostenanrechnung von Anpassungsarbeiten an bestehenden militärischen Verteidigungsanlagen wie Bunker soll nach Artikel 46 des Gesetzesentwurfes der Bundesrat die allgemeinen Grundsätze aufstellen und schwierige Einzelentscheidungen treffen.

B. Unterhalt und Betrieb

I. Strassenunterhalt; Betrieb der technischen Einrichtungen und der Nebenanlagen (Art. 47/48)

Da die Nationalstrassen im Eigentum der Kantone oder gegebenenfalls von Städten stehen werden, haben diese auch für deren Unterhalt zu sorgen. Der Strassenunterhalt umfasst den baulichen Unterhalt, wie die Erneuerung des Strassenbelages, den Unterhalt der Kunstbauten, die Instandhaltung der Strassensignalisation sodann aber auch die Pflege der Mittelstreifen, der Abstellstreifen sowie der strasseneigenen Böschungen und Bepflanzungen, die Schneeräumung, die Streuung bei Glatteis und die Reinigung der Strassen. Artikel 47 des Gesetzesentwurfes verpflichtet die Kantone in einer allgemeinen Weisung, die Nationalstrassen und die zugehörigen technischen Einrichtungen wie die Beleuchtungs- und Signalanlagen oder die Ventilationsvorrichtungen in Tunneln nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, also gegebenenfalls durch Zusammenlegen der technischen Hilfsmittel (z.B. Schneeräumungsgeräte) der Kantone derart zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist.

Der Betrieb der Nebenanlagen an Nationalstrassen, d.h. der auf Strassengebiet erbauten Tankstellen, Erfrischungsräume und Kioske richtet sich sowohl in arbeitsrechtlicher wie auch in gewerbe- und gesundheitspolizeilicher Beziehung nach den entsprechenden Vorschriften des Bundes und der Kantone. Immerhin haben sich die Öffnungs- und Schliessungszeiten dieser Betriebe den Bedürfnissen des Strassenverkehrs anzupassen. Den Bedürfnissen insbesondere des Fernverkehrs auf Autobahnen würde es nun nicht entsprechen, wenn die Öffnungsdauer dieser Betriebe uneinheitlich, d.h. von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen abhängig wäre; Artikel 48 des Gesetzesentwurfes ermächtigt daher den Bundesrat, gegebenenfalls über diese Belange einheitliche Vorschriften aufzustellen.

II. Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Art. 49-51)

Die Gewährleistung eines sicheren Verkehrs auf den Nationalstrassen bedingt, dass von diesen Strassen im Rahmen des Möglichen auch verkehrsfährdende Einwirkungen ferngehalten werden, die von anstossenden Grundstücken ausgehen. So sind innerhalb der Baulinien Bepflanzungen, Einfriedi-

gungen, Anhäufungen von Material usw., welche die Sicht behindern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten, verboten. Bereits bestehende Anpflanzungen oder sichtbehindernde Einrichtungen sind auf Verlangen des Strasseneigentümers zu beseitigen, was dann einer Entschädigungspflicht ruft, wenn dem privaten Anstösser hieraus Schäden entstehen. Sind nach Artikel 49, Absatz 1 des Gesetzesentwurfes sichtbehindernde Bepflanzungen an Nationalstrassen verboten, so können anderseits Bepflanzungen, insbesondere an Autobahnen, gerade aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig werden. So dürften zur Verbesserung der optischen Führung, d.h. zur Kennzeichnung des Fahrbahnverlaufes auf grosse Distanz, Büsche, Bäume oder Baumgruppen dienlich sein; aber auch zur Sicherung von Böschungen in Einschnitten oder auf Dämmen, zur Verhinderung von Schneeeverwehungen oder endlich zur Wiederherstellung eines natürlich wirkenden Landschaftsbildes wird vielfach eine sinngemässe Bepflanzung erforderlich sein.

Werden zum Schutze der Nationalstrassen vor Einwirkungen der Natur, beispielsweise vor Schneeeverwehungen, vorübergehende Abwehrmassnahmen wie die Errichtung von Schneezäunen nötig, die entsprechende Eingriffe in das Grundeigentum Dritter erfordern, so haben die Grundeigentümer oder Nutzungsberechtigten nach Artikel 701 des Zivilgesetzbuches diese Eingriffe zu dulden (Art. 50, Abs. 1). Ständige Schutzanlagen, wie insbesondere Verbauungen, bilden einen Bestandteil der Strasse und sind vom Strasseneigentümer zu unterhalten. Das für diese Anlagen allfällig erforderliche Land kann freihändig oder auf dem Enteignungswege (vgl. Art. 4 des Enteignungsgesetzes) erworben werden, sofern nicht die Einräumung eines Baurechtes genügt.

Kann über die Wiedergutmachung von Schäden, die durch derartige Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit am Eigentum Dritter entstehen, unter den Beteiligten keine Einigung erzielt werden, so soll in dieser Sache – ihrer regelmässig geringfügigen Bedeutung wegen – der Präsident der Schätzungskommission gemäss Artikel 60, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung im abgekürzten Verfahren entscheiden (Art. 49, Abs. 2; 50, Abs. 2).

Ebenfalls vorab im Interesse der Verkehrssicherheit sollen an Nationalstrassen Reklamen und Ankündigungen, die sich an den Strassenbenützer richten, weitgehend untersagt sein. Artikel 51 des Gesetzesentwurfes bezieht sich in dieser Hinsicht in erster Linie auf das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr, das in seinem Artikel 6 Reklamen und Ankündigungen im Bereiche der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen in dem Umfange verbietet, als diese «zu Verwechslung mit Signalen und Markierungen Anlass geben oder sonst, namentlich durch Ablenkung der Strassenbenützer, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten». Der Gesetzesentwurf über die Nationalstrassen geht in diesem Punkte noch einen Schritt weiter, indem er im Interesse der ästhetischen Gestaltung und einer möglichst schönen Einordnung der Nationalstrassen in das Landschaftsbild auch Reklamen verbietet, welche die Strassenanlage verunstalten würden. Wie weit diese Gesetzesbestimmung durch die Vollziehungsverordnung zum Strassenverkehrs-

gesetz und die Ausführungsverordnung zum vorliegenden Gesetz zu umschreiben ist und wie weit ihre Anwendung den Kantonen überlassen werden soll, die ja neben den Belangen der Verkehrssicherheit in eigener Kompetenz auch jene des Natur- und Heimatschutzes wahrzunehmen haben, darüber wird zu gegebener Zeit der Bundesrat zu befinden haben.

C. Oberaufsicht des Bundes

I. Umfang und Zuständigkeit zur Oberaufsicht (Art. 52)

Artikel 52 des Gesetzesentwurfes überträgt dem Bundesrat die Oberaufsicht über den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen. Während die Planung und generelle Projektierung dieser Strassen ohnehin in die Zuständigkeit des Bundes fallen und die Detailprojekte ausdrücklich in enger Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau auszuarbeiten sind, erstreckt sich die in diesem Artikel genannte Oberaufsicht namentlich über den Landerwerb zum Strassenbau, die Bauvergebung, die Gewährleistung eines wirtschaftlichen Bauvorganges, einer wirksamen Baukontrolle und eines zweckmässigen Unterhaltes und Betriebes der Nationalstrassen sowie der zugehörigen Nebenanlagen. Durchmessen einzelne Strassenzüge des Nationalstrassennetzes auf kurzer Distanz die Hoheitsgebiete mehrerer Kantone und lässt sich eine kunstgerechte Projektierung, ein wirtschaftlicher Bauvorgang oder ein kostensparender Unterhalt dieser Strassen nur in gemeinsamer Ausführung dieser Arbeiten durch die beteiligten Kantone erreichen, so hat der Bundesrat – letztlich im Interesse der Kantone selbst – für deren Zusammenschluss zu sorgen (Art. 52, Abs. 1).

Aus Gründen rationeller Verwaltung soll die Oberaufsicht des Bundes über die Nationalstrassen überall dort, wo sich dies sachlich rechtfertigen lässt, durch das Eidgenössische Departement des Innern ausgeübt werden (Art. 52, Abs. 2).

II. Ersatzvornahme (Art. 53)

In Ausführung von Artikel 36^{bis}, Absatz 2 der Bundesverfassung sieht Artikel 53, Absatz 1 des Gesetzesentwurfes vor, dass der Bund die einem Kanton durch das vorliegende Gesetz überbundenen Aufgaben dann ganz oder teilweise übernehmen kann, wenn dieser darum nachsucht und nach den tatsächlichen Verhältnisse ausserstande ist, die entsprechenden Aufgaben selbst zu besorgen, oder wenn ein Kanton ungeachtet der tatsächlichen Möglichkeiten seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Zur Ersatzvornahme bedarf es einer ausdrücklichen Verfügung des Bundesrates, welche das Vorliegen der Voraussetzungen zur Ersatzvornahme festzustellen hat. Die Ersatzvornahme selbst soll im Namen und auf Rechnung des Bundes ausgeführt werden; für die endgültige Kostenverteilung sind indessen auch in diesem Falle die allgemeinen Finanzierungsbestimmungen des Gesetzesentwurfes (Art. 54–56) massgebend. Wird der Bund bei einer eventuellen Ersatzvornahme vorübergehend Schuldner für die Kosten

eines Bauvorganges, wird er damit nicht auch Strasseneigentümer und Träger der Werkhaftung; denn Artikel 8 des Gesetzesentwurfes, bzw. die kantonale Gesetzgebung, legt die Strasseneigentümerschaft endgültig fest. Andererseits wird der Bund immer in der Lage sein, den Kantonsanteil an den Kosten eines Bauvorganges, der in Ersatzvornahme ausgeführt werden musste, auf dem Verrechnungswege beizubringen (Art. 53, Abs. 2).

Dritter Abschnitt

Finanzierung

Die Finanzierung der Nationalstrassen soll im vorliegenden Strassenbaugesetz nur in den Grundzügen geregelt werden, während alle Einzelheiten nach den Richtlinien von Artikel 36ter, Absatz 1 der Bundesverfassung in einem besonderen Ausführungserlass zu lösen sind. Das Bundesgesetz über die Nationalstrassen hat jedoch wenigstens zwei Grundfragen der Finanzierung zu beantworten: einmal die Frage der grundsätzlichen Verteilung der Erstellungs- und Unterhaltskosten der Nationalstrassen auf Bund und Kantone und zweitens die Frage, aus welchen Mitteln die Kostenanteile und Beiträge des Bundes an die Nationalstrassen zu bestreiten sind. Wohl lassen sich diese beiden Grundfragen teilweise schon aus den Strassenbauartikeln der Bundesverfassung beantworten; die mit der grundsätzlichen Verteilung der Kosten der Nationalstrassen zusammenhängende Frage der Zuständigkeit zur Aufstellung allgemeiner Richtlinien und zum Entscheid über die Kostenverteilung im Einzelfalle regelt die Verfassung aber nicht. Diese Zuständigkeitsordnung, die streng juristisch erst die Grundlage zur Festlegung der Nationalstrassenfinanzierung in dem erwähnten besonderen Finanzierungserlass gibt, muss notwendigerweise im Nationalstrassengesetz selbst statuiert werden; sie ist aber nur dann allgemein verständlich, wenn sie mit der Beantwortung der andern Fragen in Zusammenhang gebracht wird.

I. Kostenverteilung (Art. 54–56)

In Übereinstimmung mit Artikel 36bis, Absatz 4 der Bundesverfassung legt Artikel 54 des Gesetzesentwurfes den Grundsatz fest, dass die Erstellungskosten der Nationalstrassen auf Bund und Kantone zu verteilen sind, auf deren Gebiet die Strassen liegen. Hinsichtlich des Begriffes «Erstellungskosten» ist die Meinung die, dass für die Berechnung des Bundesanteils, insbesondere die Kosten der Projektierung einschliesslich allfälliger Bodenuntersuchungen, des Landerwerbes, die dem Strassenbau anzulastenden Kosten von Landumlegungen, die Kosten der Bauausführung einschliesslich der erforderlichen Anpassungsarbeiten sowie die Kosten der unmittelbaren Bauaufsicht massgebend sein sollen.

Entsprechend den durch die Bundesverfassung erteilten Richtlinien soll der Anteil der Kantone nach ihrer Belastung durch die Nationalstrassen, nach ihrem Interesse an der betreffenden Strasse sowie ihrer Finanzkraft bemessen werden.

Für den Unterhalt der Nationalstrassen und den Betrieb ihrer technischen Einrichtungen haben die Kantone als Werkeigentümer grundsätzlich selbst aufzukommen. In besonderen Fällen, insbesondere wohl dann, wenn ein Kanton durch die Kosten des Unterhaltes der Nationalstrassen im Verhältnis zu seinem Interesse an der Strasse und seiner Finanzkraft über Gebühr belastet würde, können für den Unterhalt der Nationalstrassen und den Betrieb der zugehörigen technischen Einrichtungen Bundesbeiträge ausgerichtet werden, die nach denselben Richtlinien zu bemessen sind, wie die Kostenanteile an den Erstellungskosten der Nationalstrassen (Art. 55, Abs. 1 und 2).

Wie wir bereits eingangs dieses Abschnittes ausgeführt haben, sind diese, in aller Kürze skizzierten Grundsätze für die Finanzierung der Nationalstrassen durch die Bundesversammlung in einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss, dem Ihnen gleichzeitig unterbreiteten «Beschlussesentwurf über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag», näher auszuführen (Art. 56, Abs. 1). Demgegenüber erklärt Artikel 56, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes den Bundesrat für zuständig, im Rahmen der Bestimmungen jenes Bundesbeschlusses endgültig über die Verteilung der Erstellungskosten jedes einzelnen Strassenzuges auf den Bund und die betreffenden Kantone zu entscheiden und über die Gewährung von Beiträgen an den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zu befinden.

II. Beschaffung der Mittel (Art. 57)

Gemäss Artikel 57 des Gesetzesentwurfes leistet der Bund seinen Anteil und seine Beiträge an die Kosten des Baues und Unterhaltes der Nationalstrassen aus dem für den Strassenbau bestimmten Teil des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke. Es wird daher eine Hauptaufgabe des obenerwähnten Bundesbeschlusses über die Verwendung des dem Strassenbau reservierten Treibstoffzollanteils sein, nach den Weisungen von Artikel 36ter, Absatz 1 der Bundesverfassung den Verteilschlüssel, d.h. die Prozentsätze der einzelnen Quoten festzusetzen, denen die Anteile und Beiträge des Bundes an die Nationalstrassen, die Werkbeiträge an die Hauptstrassen, die allgemeinen Beiträge an die Strassenkosten der Kantone und die Beiträge für den Finanzausgleich im Strassenwesen zu entnehmen sind.

Ergeben die Finanzierungspläne, die nach der Festlegung des Nationalstrassennetzes durch die Bundesversammlung und nach der Aufstellung eines generellen Bauprogramms durch den Bundesrat für die Nationalstrassen auszuarbeiten sind, dass die auf Grund dieses Bundesbeschlusses und der mutmasslichen Treibstoffzolleingänge verfügbaren Mittel zur Deckung des gesetzlichen Anteils des Bundes an den Kosten des Nationalstrassennetzes nicht ausreichen, so hat die Bundesversammlung, gestützt auf Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung, zu entscheiden, inwieweit die Fehlbeträge durch Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages oder aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sind.

Vierter Abschnitt

Strafen und Verwaltungsmassnahmen*I. Strafen; Strafverfolgung (Art. 58–60)*

Keine Rechtsordnung kann sich darauf beschränken, nur Vorschriften über das Verhalten der ihr Unterworfenen aufzustellen; sie bedarf darüber hinaus der Sanktionen, die es den zuständigen Behörden gestatten, die Verhaltensvorschriften durchzusetzen, ihre Verletzung zu verfolgen und zu ahnden. In Anlehnung an andere Spezialgesetze des Bundes, die für ihren Anwendungsbereich eigene Strafbestimmungen enthalten, bezeichnet Artikel 58, Absatz 1 in einer Aufzählung die mit Strafe bedrohten Widerhandlungen gegen das Gesetz, insbesondere die bewilligungslose Vornahme baulicher Massnahmen im Gebiete künftiger Nationalstrassen (innerhalb Projektierungszonen) oder an bestehenden Nationalstrassen (innerhalb Baulinien; bauliche Umgestaltungen an Nationalstrassen).

Da die erforderlichen Ausführungsvorschriften zum vorliegenden Nationalstrassengesetz im jetzigen Zeitpunkt noch nicht überblickbar sind, kann auch nicht verlässlich bestimmt werden, welche Vorschriften der bundesrätlichen Verordnung durch Strafandrohungen zu schützen sind. Artikel 58, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes ermächtigt uns daher, für Übertretungen der Ausführungsvorschriften zum Nationalstrassengesetz Haft oder Busse anzudrohen, wobei in jenem Erlass entsprechend dem rechtsstaatlichen Prinzip: «Keine Strafe ohne Gesetz» die einzelnen Straftatbestände wiederum klar umschrieben werden sollen.

Die Strafverfolgung auf Grund strengerer Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches bleibt vorbehalten (Art. 58, Abs. 3).

Die gesetzliche Umschreibung der Verantwortlichkeit von Personen, die für juristische Personen und Gesellschaften oder für öffentliche Verwaltungen und Anstalten gehandelt haben oder hätten handeln sollen, ist nichts Neues (Art. 59). Im Schweizerischen Strafgesetzbuch ist keine entsprechende Bestimmung enthalten, dagegen finden sich ähnliche Regelungen in mehreren modernen Spezialgesetzen des Bundes.

Da keine Veranlassung besteht, die Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen gegen dieses Gesetz der Bundesgerichtsbarkeit zu unterstellen, sollen diese entsprechend dem allgemeinen Grundsatz von Artikel 64^{bis} der Bundesverfassung den Kantonen obliegen (Art. 60). Freilich kann die Bundesanwaltschaft Urteile erster Instanz oder Einstellungsbeschlüsse mit den Rechtsmitteln, die das kantonale Recht vorsieht, weiterziehen (Art. 266/67 des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1984 über die Bundesstrafrechtspflege) und gegen letztinstanzliche kantonale Urteile und Einstellungsbeschlüsse beim Bundesgericht Nichtigkeitsbeschwerde führen (Art. 270, Abs. 6 BStrP).

II. Verwaltungsmassnahmen (Art. 61)

Wichtiger als die immer nur im Einzelfalle und erst nachträglich wirkenden Strafen sind im Hinblick auf die Errichtung der Nationalstrassen und die Erhaltung ihrer Verkehrssicherheit die im Gesetzesentwurf vorgeschlagenen Verwaltungsmassnahmen. In Artikel 61 ermächtigt der Gesetzesentwurf die Kantone, unabhängig von der Strafbarkeit Widerhandelnder durch administrative Anordnung auf Kosten der Fehlbaren das Nötige zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes vorzukehren, also beispielsweise widerrechtlich erstellte Bauten innerhalb von Projektierungszonen oder Baulinien abreissen und Sichtbehinderungen oder unzulässige Reklamen und Ankündigungen entfernen zu lassen. Auch ist die Meinung die, dass Wertvermehrungen, die infolge rechtswidrig ausgeführter Bauten oder Umbauten an Liegenschaften entstehen, bei der Grundstücksbewertung im Landerwerbsverfahren unberücksichtigt bleiben sollen.

Fünfter Abschnitt

Ausführungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen

I. Ausführungsbestimmungen (Art. 62/63)

Den Hauptinhalt des letzten Abschnittes des Gesetzesentwurfes bilden die Vorschriften über den Vollzug des Erlasses. Entsprechend dem föderalistischen Aufbau unseres Staates und den in den neuen Strassenbauartikeln der Bundesverfassung gegebenen Richtlinien über die Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Bund und Kantonen wird den Kantonen – nach den Anordnungen und unter der Oberaufsicht des Bundes – in weitem Masse der Vollzug des Nationalstrassengesetzes übertragen.

Artikel 62 des Gesetzesentwurfes verpflichtet freilich den Bundesrat, in einer Vollziehungsverordnung die erforderlichen allgemeinen Ausführungsvorschriften zum Nationalstrassengesetz zu erlassen und den Vollzug des Gesetzes zu überwachen. Diese Ermächtigung umfasst die Kompetenz, in weiterer Ausführung des Gesetzes materielles Recht zu schaffen. Demgegenüber werden die Kantone verhalten, die Zuständigkeiten zur Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben zu regeln, d. h. in erster Linie die zum Bau der Nationalstrassen erforderlichen technischen Stellen und Verwaltungsinstanzen zu bezeichnen und wenn nötig neu zu schaffen (Art. 63, Abs. 1). Auf dem Gebiete der Rechtsetzung sind sie verpflichtet, das zur Ausführung des Nationalstrassengesetzes notwendige kantonale Ergänzungsrecht zu erlassen. Sollten einzelne Kantone ausserstande sein, dieses Ausführungsrecht auf dem ordentlichen Wege der Gesetzgebung rechtzeitig zu schaffen, ermächtigt Artikel 63, Absatz 2 des Gesetzesentwurfes die Kantone, den Verordnungsweg zu beschreiten, in der Meinung, durch dieses Vorgehen allenfalls erforderliche Ersatzverfügungen des Bundes-

rates unnötig zu machen (Art. 63, Abs. 3). Die kantonalen Ausführungserlasse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung durch den Bundesrat.

II. Übergangs- und Schlussbestimmungen (Art. 64-67)

Als Übergangsbestimmung im eigentlichen Sinne beantwortet Artikel 64 des Gesetzesentwurfes die Frage des anwendbaren Enteignungsrechtes für den Fall, dass vor Inkrafttreten des Nationalstrassengesetzes und damit der Anwendung des eidgenössischen Expropriationsrechtes Enteignungen nach kantonalem Recht eingeleitet worden sind. Da in dieser Frage mangels klaren Rechtes bedeutende Schwierigkeiten auftreten können, legt diese Gesetzesvorschrift in Übereinstimmung mit Artikel 119, Absatz 2 des eidgenössischen Enteignungsgesetzes fest, dass bereits begonnene Enteignungen nach den Bestimmungen des angewandten kantonalen Rechtes zu Ende zu führen sind.

Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf über die Nationalstrassen ist es Sache der Bundesversammlung, bestimmte Strassen zu Nationalstrassen zu erklären; die Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sollen hierbei als Autobahnen ausgebildet und damit dem Verkehr der Motorfahrzeuge vorbehalten werden (Art. 1 bis 3). Demgegenüber bestimmt Artikel 2, Absatz 3 des neuen Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr:

«Der Bundesrat kann nach Anhören oder auf Antrag der beteiligten Kantone bestimmte Strassen dem Verkehr der Motorfahrzeuge oder einzelner Arten von Motorfahrzeugen vorbehalten.»

In diesem Punkte stimmen die beiden Gesetze offensichtlich nicht überein; im Gesetzesentwurf über die Nationalstrassen ist daher die erforderliche Anpassung und Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vorzunehmen. Die in Artikel 65 des Gesetzesentwurfes neu gefasste Bestimmung des Strassenverkehrsgesetzes würde es ermöglichen, alle nur für Motorfahrzeuge offenen Strassen, seien es nun Nationalstrassen oder allenfalls von den Kantonen vorgesehene Autobahnen, in ein gemeinsames Verzeichnis aufzunehmen, und der Bundesrat hätte in der Folge zu bestimmen, welche Motorfahrzeugarten auf diesen Strassen verkehren dürfen.

Die in Artikel 66 des Gesetzesentwurfes vorgesehene Abänderung des Bundesgesetzes vom 26. März 1914 über die Organisation der Bundesverwaltung bezweckt einerseits eine Umbenennung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates, die das angestammte Tätigkeitsgebiet dieses Amtes nach aussen besser in Erscheinung treten lassen soll. Andererseits bringen die Strassenbauartikel der Bundesverfassung dem Amte auf dem Gebiete des Strassenwesens neue Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Umbenennung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates im Organisationsgesetz der Bundesverwaltung kurz zu umschreiben sind. – Freilich könnte sich die Frage stellen, ob die vorgesehene Umbenennung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates im jetzigen Zeitpunkt, d. h. mit dem Erlass des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, vorzunehmen ist, oder ob damit nicht bis zur postulierten Revision des Organisationsgesetzes

zugewartet werden soll. Angesichts des Umstandes, dass nun über die Nationalstrassen eine verhältnismässig umfangreiche neue Gesetzgebung aufgebaut wird, halten wir dafür, dass die Umbenennung jetzt vollzogen werden soll, damit die neue Gesetzgebung von allem Anfang an mit den richtigen Bezeichnungen versehen werden kann und das Nationalstrassengesetz sowie die zugehörigen Ausführungserlasse nicht kurze Zeit nach ihrem Inkrafttreten wiederum abgeändert werden müssen.

Die Inkraftsetzung des Gesetzes überträgt Artikel 67 des Entwurfes dem Bundesrat, der mit Rücksicht auf den Erlass der erforderlichen Ausführungsvorschriften den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestimmen wird.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Gesetzesentwurfes zu empfehlen, und wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Juli 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesgesetz

über

die Nationalstrassen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 23, 36^{bis}, 36^{ter}, 37 und 64^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 3. Juli 1959,
beschliesst:

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

**I. Begriff und
Arten der National-
strassen**

¹ Nationalstrassen sind die von der Bundesversammlung zu solchen erklärten wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung.

² Sie gliedern sich in Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse.

Art. 2

**1. National-
strassen
erster Klasse**

Nationalstrassen erster Klasse sind ausschliesslich für die Benützung mit Motorfahrzeugen bestimmt und nur an besonderen Anschlußstellen zugänglich. Sie weisen für beide Richtungen getrennte Fahrbahnen auf und werden nicht höhengleich gekreuzt.

Art. 3

**2. National-
strassen
zweiter Klasse**

Nationalstrassen zweiter Klasse sind die übrigen, ausschliesslich dem Verkehr der Motorfahrzeuge offenen Nationalstrassen, die nur an besonderen Anschlußstellen zugänglich sind. Sie werden in der Regel nicht höhengleich gekreuzt.

Art. 4

¹ Nationalstrassen dritter Klasse stehen auch andern Strassenbenützern offen. Wo die Verhältnisse es gestatten, sind Ortsdurchfahrten und höhengleiche Kreuzungen zu vermeiden.

3. Nationalstrassen dritter Klasse

² Der Bundesrat kann den Zugang auf bestimmte Anschlußstellen beschränken.

Art. 5

¹ Die Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen; sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten.

II. Grundsätze für die Ausgestaltung der Nationalstrassen

² Stehen diesen Interessen andere schutzwürdige Interessen wie die Erhaltung einer wirtschaftlichen Nutzung des Grundeigentums, Erfordernisse der militärischen Landesverteidigung oder Anliegen des Natur- und Heimatschutzes entgegen, so sind die Interessen gegeneinander abzuwägen.

Art. 6

Zu den Nationalstrassen gehören neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind, insbesondere Kunstbauten, Anschlüsse, Rastplätze, Signale, Einrichtungen für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, Bepflanzungen sowie Böschungen, deren Bewirtschaftung dem Anstösser nicht mehr zugemutet werden kann.

III. Umgrenzung
1. Im allgemeinen

Art. 7

¹ Wo der seitliche Zugang zu den Nationalstrassen verboten ist, können nach Massgabe der Bedürfnisse des Verkehrs auf Strassengebiet Anlagen für die Abgabe von Treib- und Schmierstoffen sowie damit verbundene Erfrischungsräume und Kioske errichtet werden.

2. Nebenanlagen

² Der Bundesrat stellt die nötigen Grundsätze über die Errichtung der Nebenanlagen auf.

³ Vorbehältlich der Projektgenehmigung durch die zuständigen Bundesbehörden ist die Erteilung der erforderlichen Rechte für den Bau, die Erweiterung und den Betrieb der Nebenanlagen Sache der Kantone.

Art. 8

Das kantonale Recht ordnet die Eigentumsverhältnisse an den Nationalstrassen.

IV. Eigentum

Zweiter Abschnitt

Bau und Unterhalt der Nationalstrassen und Betrieb der technischen Einrichtungen und Nebenanlagen*A. Bau*

Art. 9

**I. Planung
1. Aufgabe**

Die Planung hat abzuklären, welche Gebiete eine Verbindung durch Nationalstrassen benötigen und welche allgemeinen Linienführungen und Strassenarten in Betracht fallen.

Art. 10

2. Zuständigkeit

Die Planung wird vom Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen durchgeführt.

Art. 11

3. Entscheid

¹ Die Bundesversammlung entscheidet auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen.

² Der Bundesrat legt nach Anhören der Kantone das Bauprogramm fest.

Art. 12

**II. Generelle
Projektierung
1. Aufgabe**

Die von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassen sind in generellen Projekten darzustellen. Aus den Planunterlagen müssen insbesondere die Linienführung der Strassen, die Anschlußstellen und die Kreuzungsbauwerke ersichtlich sein.

Art. 13

2. Zuständigkeit

Die generelle Projektierung wird vom Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen durchgeführt.

Art. 14

**3. Vorsorgliche
Freihaltung des
Strassenraumes
a. Errichtung
von Projektie-
rungszonen,
Wirkungen**

¹ Das Eidgenössische Departement des Innern kann zur vorsorglichen Freihaltung des Strassenraumes nach Anhören der Kantone Projektierungszonen festlegen.

² Innerhalb der Projektierungszonen dürfen ohne Bewilligung keine Neubauten oder wertvermehrnde Umbauten an bestehenden Gebäulichkeiten ausgeführt werden. Der Bundesrat kann weitere, den künftigen Landerwerb erschwerende rechtliche und tatsächliche Verfügungen der Bewilligung unterstellen.

³ Die Festlegung der Projektierungszonen ist in den Gemeinden öffentlich bekanntzumachen, und die bereinigten Zonenpläne sind bei den

Gemeindeverwaltungen zur Einsicht offenzuhalten. Die Projektierungszonen werden mit ihrer Publikation rechtswirksam.

Art. 15

¹ Bauliche Massnahmen innerhalb der Projektierungszonen können bewilligt werden, wenn sie den Strassenbau nicht erschweren oder verteuern und die Festlegung der Baulinien nicht beeinträchtigen.

b. Gründe zur Erteilung von Baubewilligungen, Zuständigkeit

² Über Baugesuche entscheiden die von den Kantonen bezeichneten Behörden. Über Baugesuche von Bundesstellen und Eisenbahnen befindet der Bundesrat.

Art. 16

¹ Die Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber mit dem Ablauf von fünf Jahren dahin.

c. Aufhebung der Projektierungszonen

² Sie sind durch das Eidgenössische Departement des Innern schon vorher aufzuheben, wenn feststeht, dass die durch sie gesicherten Varianten einer Linienführung nicht ausgeführt werden. Die Aufhebung der Projektierungszonen ist in den Gemeinden öffentlich bekanntzumachen.

Art. 17

Die Beschränkung des Grundeigentums durch Projektierungszonen begründet keine Entschädigungspflicht.

d. Ausschluss der Entschädigung

Art. 18

¹ Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau unterbreitet die generellen Projekte den interessierten Kantonen zur Vernehmlassung. Diese laden die durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme ein.

4. Bereinigung und Genehmigung der generellen Projekte
a. Bereinigungsverfahren

² Auf Grund der Vernehmlassungen bereinigt das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen die generellen Projekte.

Art. 19

Der Bundesrat genehmigt die generellen Projekte der Nationalstrassen.

b. Genehmigung der generellen Projekte

Art. 20

¹ Nach der Genehmigung der generellen Strassenprojekte sind von den Kantonen in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau sowie den interessierten Bundesstellen die Ausführungsprojekte auszuarbeiten. Sie geben Aufschluss über Art, Umfang und Lage des Werkes samt allen Nebenanlagen, die Einzelheiten seiner bautechnischen Gestaltung und die Baulinien.

III. Ausführung
1. Ausarbeitung der Ausführungsprojekte

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Beschaffenheit der Ausführungsprojekte und Pläne, die öffentlich aufzulegen und zur Genehmigung einzureichen sind.

Art. 21

2. Freihaltung
des Strassen-
raumes
a. Festlegung
der Baulinien,
Wirkungen

¹ In den Ausführungsprojekten sind beidseits der projektierten Strasse Baulinien festzulegen. Bei ihrer Bemessung ist namentlich auf die Anforderungen der Verkehrssicherheit und der Wohnhygiene sowie auf die Bedürfnisse eines allfälligen künftigen Ausbaues der Strasse Rücksicht zu nehmen.

² Zwischen den Baulinien dürfen ohne Bewilligung weder Neubauten erstellt noch Umbauten an bestehenden Gebäulichkeiten vorgenommen werden, auch wenn diese von der Baulinie nur angeschnitten werden. Bauarbeiten, die zum Unterhalt eines Gebäudes notwendig sind, gelten nicht als Umbauten im Sinne dieser Bestimmung.

Art. 22

b. Gründe zur
Erteilung von
Baubewilligun-
gen, Zuständig-
keit

¹ Bauliche Massnahmen innerhalb der Baulinien können bewilligt werden, wenn die gemäss Artikel 21, Absatz 1 des Gesetzes zu wahren öffentlichen Interessen nicht verletzt werden.

² Über Baugesuche entscheiden unter Vorbehalt von Absatz 3 dieses Artikels die von den Kantonen bezeichneten Behörden. Die Erteilung einer Baubewilligung bedarf zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Eidgenössischen Departements des Innern.

³ Über Baugesuche von Bundesstellen und Eisenbahnen befindet der Bundesrat.

Art. 23

c. Entschädi-
gung,
Festsetzungs-
verfahren

¹ Die Beschränkung des Grundeigentums durch Baulinien begründet nur dann einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt.

² Für die Entschädigungspflicht und die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse bei Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung (Art. 27 des Gesetzes) massgebend.

³ Der Betroffene hat seine Ansprüche innert fünf Jahren seit Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung dem Kanton schriftlich anzumelden. Werden die Ansprüche ganz oder teilweise bestritten, so ist das in Artikel 57 ff. des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung vorgesehene Verfahren einzuleiten.

Art. 24

3. Bereinigungs-
und Genehmig-
ungsverfahren
a. Projekt-
auflage

Die Kantone legen die Ausführungsprojekte in den Gemeinden öffentlich auf. Die durch den Strassenbau bedingten Veränderungen im Gelände sind durch Aussteckungen kenntlich zu machen.

Art. 25

¹ Innerhalb der Auflagefrist von 30 Tagen können beim Kanton schriftlich und mit Begründung Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt oder die darin enthaltenen Baulinien erhoben werden. b. Einspracheverfahren

² Über die Einsprachen entscheidet die zuständige kantonale Behörde.

Art. 26

¹ Das Eidgenössische Departement des Innern genehmigt die bereinigten Ausführungsprojekte. c. Genehmigung der Ausführungsprojekte

² Bewirkt der Entscheid des Eidgenössischen Departements des Innern eine wesentliche Ergänzung oder Abänderung der Ausführungsprojekte, so sind diese zur Durchführung eines neuen Einspracheverfahrens aufzulegen; berührt die Planbereinigung verhältnismässig wenig Einspracheberechtigte, ist sie den Betroffenen unter Einräumung einer Einsprachefrist von 30 Tagen zur Kenntnis zu bringen.

Art. 27

Die mit den Ausführungsprojekten genehmigten Baulinien sind in den Gemeinden öffentlich bekanntzumachen und die Pläne bei den Gemeindeverwaltungen zur Einsicht offenzuhalten. Die Baulinien werden mit ihrer Publikation rechtswirksam. d. Öffentlichkeit der Baulinienpläne

Art. 28

Das für den Bau der Nationalstrassen erforderliche Land ist, sofern ein freihändiger Erwerb ausser Betracht fällt, im Landumlegungs- oder Enteignungsverfahren zu erwerben. 4. Landerwerb und Massnahmen im Interesse der Bodennutzung
a. Arten des Landerwerbes

Art. 29

¹ Das Landumlegungsverfahren in der Form der landwirtschaftlichen Güterzusammenlegung, der Waldzusammenlegung oder der Umlegung von Bauland wird angewendet, wenn es im Interesse des Strassenbaues liegt oder für die bestimmungsgemässe Verwendung und Bewirtschaftung des durch den Strassenbau beeinträchtigten Bodens notwendig ist. b. Landerwerb im Landumlegungsverfahren

² Im Landumlegungsverfahren kann das für den Strassenbau erforderliche Land erworben werden:

- a. durch Einwerfen von Grundstücken des Gemeinwesens in das Landumlegungsunternehmen;
- b. durch angemessene Abzüge von dem im Landumlegungsverfahren erfassten Grundeigentum. Das auf diesem Wege für den Strassenbau abgetretene Land ist dem Landumlegungsunternehmen zum Verkehrswert zu vergüten;
- c. durch Anrechnung von Mehrwerten, die durch den Strassenbau mittels Bodenverbesserungen an Grundstücken geschaffen werden;
- d. durch andere Rechtsbehelfe des kantonalen Verfahrens.

³ Vermag das Landumlegungsverfahren berechtigten Ersatzansprüchen eines Grundeigentümers für ein bestimmtes Grundstück offensichtlich nicht zu genügen, so ist auf Antrag des Eigentümers oder von Amtes wegen das Enteignungsverfahren einzuleiten.

Art. 30

c. Zuständigkeit

¹ Die Kantone besorgen den Landerwerb; sie bestimmen die hiefür anwendbare Erwerbsart.

² Sie ordnen im Rahmen der nachstehenden Vorschriften das Verfahren für die Landumlegungen. Für Güter- und Waldzusammenlegungen bleiben die entsprechenden Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über die Förderung der Landwirtschaft und die Erhaltung des Bauernstandes sowie der Bundesgesetzgebung betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei vorbehalten.

Art. 31

d. Besondere
Verfahrens-
vorschriften
für Güter- und
Waldzusammen-
legungen
aa. Aufstellung
von Vorprojek-
ten

¹ Soweit Güter- oder Waldzusammenlegungen in Aussicht genommen werden, sind wenn möglich gleichzeitig mit den generellen Strassenprojekten Vorprojekte für die Zusammenlegung aufzustellen. Diese enthalten insbesondere die voraussichtlichen Grenzen der einzubeziehenden Gebiete, das anzulegende Wegnetz und die wichtigsten wasserbaulichen Anlagen.

² Die Vorprojekte sind von den Kantonen auszuarbeiten. Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau übt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Meliorationsamt und den andern interessierten Bundesstellen die Oberaufsicht aus.

Art. 32

bb. Zusammen-
legungen gemäss
Art. 703 ZGB

Den Grundeigentümern kann eine angemessene Frist angesetzt werden, innerhalb der sie über die Durchführung einer Güter- oder Waldzusammenlegung gemäss Artikel 703 des Zivilgesetzbuches zu beschliessen haben. Hierbei ist der Entscheid über die vom Strassenbau zu übernehmenden Kosten der Zusammenlegung bekanntzugeben.

Art. 33

cc. Genehmigung
der Neuzuteilungs-
entwürfe

Die Neuzuteilungsentwürfe sind von den Kantonen dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau zur Genehmigung einzureichen. Dieses prüft, ob die Interessen des Strassenbaues gewahrt sind; die Subventionsbehörden überwachen die Einhaltung der Subventionsvorschriften.

Art. 34

e. Verfügte
Land-
umlegungen

Die kantonale Regierung kann für den Strassenbau notwendige Landumlegungen verfügen.

Art. 35

Die zuständige kantonale Behörde beschliesst über die vorzeitige Inbesitznahme des erforderlichen Landes, wenn mit dem Strassenbau vor Abschluss des Landumlegungsverfahrens begonnen werden muss. Vorher sind die Betroffenen anzuhören und alle für die Bewertung des Landes nötigen Vorkehren zu treffen.

f. Vorzeitige
Besitzeinwei-
sung

Art. 36

¹ Die durch den Strassenbau verursachten Mehrkosten von Landumlegungen in zusammenlegungsbedürftigen Gebieten gehen zu Lasten des Strassenbaues. Werden in zusammengelegten Gebieten oder in Gegenden mit Hofsiedlung allein wegen des Strassenbaues neue Landumlegungen nötig, so gehen alle Kosten zu dessen Lasten.

g. Kosten-
anrechnung

² Das Eidgenössische Departement des Innern entscheidet im Einvernehmen mit den interessierten Departementen des Bundes im Einzelfalle über die Kostenanrechnung.

Art. 37

¹ Die Enteignung erfolgt unter Vorbehalt des Absatzes 2 und 3 dieses Artikels nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung. Das Enteignungsrecht ist den Kantonen im Sinne von Artikel 3, Absatz 2 des Enteignungsgesetzes übertragen. Die Kantone sind befugt, im Rahmen von Artikel 8 dieses Gesetzes das Enteignungsrecht den Gemeinden zu übertragen.

h. Enteignung

² Wird der Landerwerb auf dem Enteignungswege durchgeführt, so übermittelt die zuständige kantonale Behörde dem Präsidenten der Schätzungskommission die Pläne des nach Behandlung der Einsprachen genehmigten Ausführungsprojektes (Art. 25 und 26 des Gesetzes), unter Beifügung des Enteignungsplanes und der Grunderwerbstabelle. Das Enteignungsverfahren beschränkt sich auf die Behandlung der angemeldeten Forderungen (Art. 30, Abs. 1, Buchstabe c des Enteignungsgesetzes). Einsprachen gegen die Enteignung sowie Begehren, die eine Planänderung bezwecken, sind ausgeschlossen.

³ Auf Verlangen des Enteigners ist ihm nach Durchführung der Einigungsverhandlung über die Forderungsanmeldungen die vorzeitige Besitzeinweisung zu bewilligen, unter Verzicht auf den in Artikel 76, Absatz 1 des Enteignungsgesetzes geforderten Nachweis, dass ihm sonst bedeutende Nachteile entstehen müssten.

Art. 38

Die Kantone haben den infolge Durchschneidung und Trennung von Grundstücken entstehenden Nachteilen auch dort durch geeignete Mass-

i. Massnahmen
im Interesse der
Bodennutzung

nahmen entgegenzuwirken, wo das für die Strasse erforderliche Land freihändig erworben oder enteignet wird.

Art. 39

5. Bau
a. Bauverfahren, Vergebung und Überwachung der Bauarbeiten

¹ Die Nationalstrassen sind nach den neuesten Erkenntnissen der Strassenbautechnik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erstellen.

² Die Kantone vergeben und überwachen die Bauarbeiten nach den vom Bundesrat bestimmten Grundsätzen.

Art. 40

6. Schutzvorkehrungen während des Baues

¹ Die Kantone treffen diejenigen Vorkehrungen, die zur Sicherheit des Baues und zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen und von unzumutbaren Belästigungen der Anwohner notwendig sind.

² Werden durch die Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen, wie Verkehrswege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so ist nach Massgabe des öffentlichen Interesses für deren Fortbenützung zu sorgen.

³ Die wirtschaftliche Nutzung des Grundeigentums während des Strassenbaues ist sicherzustellen.

Art. 41

6. Übergabe an den Verkehr

Die Nationalstrassen dürfen dem Verkehr erst übergeben werden, wenn der Stand der Bauarbeiten und die getroffenen Sicherheitsvorkehrungen, wie Signale, einen gefahrlosen Verkehr gestatten und wenn die wirtschaftliche Nutzung des umliegenden Grundeigentums sichergestellt ist.

Art. 42

7. Künftige bauliche Massnahmen, Bewilligungspflicht

¹ Bauliche Umgestaltungen im Bereiche von Nationalstrassen, wie die Erstellung, Änderung oder Verlegung von Kreuzungen von andern Verkehrswegen, Gewässern, Seilbahnen, Leitungen und ähnlichen Anlagen sowie von Einmündungen von Strassen und Wegen in die Nationalstrassen, sind bewilligungspflichtig. Sie dürfen die Strassenanlage und einen allfälligen künftigen Ausbau nicht beeinträchtigen.

² Der Bundesrat ordnet das Bewilligungsverfahren und bezeichnet die zuständigen Instanzen. Die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen bleiben vorbehalten.

Art. 43

8. Verteilung der Kosten von Verlegungs-, Kreuzungs- und Anschlussbauwerken

¹ Beeinträchtigt eine neue Nationalstrasse bestehende Verkehrswege, Leitungen und ähnliche Anlagen oder beeinträchtigen neue derartige Anlagen eine bestehende Nationalstrasse, so trägt die neue Anlage die

Kosten aller Massnahmen, die zur Behebung der Beeinträchtigung erforderlich sind. a. Neue Anlagen

² Wird eine neue öffentliche Strasse an eine bestehende Nationalstrasse angeschlossen, so ist die Kostenverteilung durch die Beteiligten zu vereinbaren.

Art. 44

¹ Sind Kreuzungen von Nationalstrassen mit andern öffentlichen Strassen durch bauliche Massnahmen zu verbessern, so hat jeder Träger der Strassenbaulast in dem Umfange an die Bau- und Unterhaltskosten der Umgestaltung beizutragen, als diese durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt ist. b. Änderung bestehender Kreuzungen

² Die Verteilung der Kosten von Änderungen bestehender Kreuzungen zwischen Nationalstrassen und Eisenbahnen richtet sich nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957.

Art. 45

¹ Artikel 43, Absatz 1, und 44, Absatz 1 des Gesetzes sind insoweit nicht anwendbar, als zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden. c. Abweichende Kostenregelung Entscheid bei Streitigkeiten

² Das Bundesgericht entscheidet im verwaltungsrechtlichen Verfahren nach den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege als einzige Instanz über Streitigkeiten, die aus diesen Bestimmungen über die Kostenverteilung entstehen.

Art. 46

Der Bundesrat bestimmt die Grundsätze für die Anrechnung der Kosten von Anpassungsarbeiten an bestehenden militärischen Verteidigungsanlagen, welche durch die Erstellung von Nationalstrassen bedingt sind. 9. Verteilung der Kosten von Anpassungen an militärischen Verteidigungsanlagen

B. Unterhalt der Nationalstrassen und Betrieb der technischen Einrichtungen und Nebenanlagen

Art. 47

Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind von den Kantonen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten derart zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist. I. Strassenunterhalt, Betrieb der technischen Einrichtungen

Art. 48

Der Betrieb der Nebenanlagen untersteht insbesondere den Vorschriften über die Gewerbe-, Gesundheits- und Wirtschaftspolizei sowie den von den zuständigen Behörden verbindlich erklärten Regelungen über das Arbeitsverhältnis. Soweit indessen die Bedürfnisse des Verkehrs es erfordern, kann der Bundesrat abweichende Vorschriften aufstellen. II. Betrieb der Nebenanlagen

Art. 49

III. Massnahmen
zur Gewähr-
leistung der
Verkehrs-
sicherheit
1. Verbot sicht-
behindernder
Einrichtungen

¹ Bepflanzungen, Einfriedigungen, Anhäufungen von Material und Einrichtungen, welche durch Sichtbehinderung die Verkehrssicherheit gefährden, dürfen innerhalb der Baulinien nicht angelegt werden; sie sind, soweit sie bereits bestehen, auf Verlangen des Strasseneigentümers zu beseitigen.

² Für den hieraus entstehenden Schaden ist angemessener Ersatz zu leisten. Kann die Entschädigung nicht vereinbart werden, so wird sie gemäss Artikel 60, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung durch den Präsidenten der Schätzungskommission festgelegt.

Art. 50

2. Schutz-
einrichtungen

¹ Vorübergehende Einrichtungen zum Schutze der Strassen vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, die ausserhalb des Strassengebietes angelegt werden müssen, sind von den Grundeigentümern zu dulden.

² Für den hieraus entstehenden Schaden ist angemessener Ersatz zu leisten. Kann die Entschädigung nicht vereinbart werden, so wird sie gemäss Artikel 60, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung durch den Präsidenten der Schätzungskommission festgelegt.

Art. 51

3. Reklame-
verbot

Im Bereiche der Nationalstrassen sind Reklamen und Ankündigungen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen oder die Strassenanlage verunstalten, untersagt.

C. Oberaufsicht des Bundes

Art. 52

I. Oberaufsicht

¹ Die Nationalstrassen unterstehen der Oberaufsicht des Bundesrates; dieser trifft insbesondere die Anordnungen, die zur Gewährleistung einer kunstgerechten Projektierung, eines wirtschaftlichen Bauvorganges, einer genügenden Baukontrolle und eines zweckmässigen Unterhaltes notwendig sind. Wo es die Verhältnisse erfordern, sorgt der Bundesrat für eine gemeinsame Ausführung der Projektierungs-, Bau- und Unterhaltsarbeiten durch die beteiligten Kantone.

² Der Bundesrat lässt die Oberaufsicht durch das Eidgenössische Departement des Innern ausüben.

Art. 53

II. Ersatz-
vornahme

¹ Durch Verfügung des Bundesrates kann der Bund die einem Kanton nach Massgabe dieses Gesetzes obliegenden Aufgaben ganz oder teilweise übernehmen:

wenn dieser darum nachsucht und nach den tatsächlichen Verhältnissen ausserstande ist, die entsprechenden Aufgaben selbst gehörig zu besorgen,

wenn die Sicherstellung des Werkes es erfordert.

² Die Verteilung der Kosten richtet sich nach den Bestimmungen der Artikel 54 bis 56 des Gesetzes.

Dritter Abschnitt

Finanzierung der Nationalstrassen

Art. 54

Die Erstellungskosten der Nationalstrassen gehen zu Lasten des Bundes und der Kantone, auf deren Gebiet die Strassen liegen. Der Anteil der Kantone bemisst sich nach ihrer Belastung durch die Nationalstrassen, ihrem Interesse und ihrer Finanzkraft.

I. Kosten-
verteilung
1. Erstellungskosten

Art. 55

¹ Die Kosten des Unterhaltes der Nationalstrassen und des Betriebes ihrer technischen Einrichtungen gehen vorbehältlich Absatz 2 zu Lasten der Kantone.

2. Betriebs-
und Unterhaltskosten

² In besonderen Fällen können den Kantonen für den Unterhalt der Nationalstrassen und den Betrieb der zugehörigen technischen Einrichtungen Bundesbeiträge ausgerichtet werden, die nach der ihnen aus dem Unterhalt erwachsenden Belastung, nach ihrem Interesse und ihrer Finanzkraft zu bemessen sind.

Art. 56

¹ Die Einzelheiten der Finanzierung der Nationalstrassen werden durch allgemein verbindlichen Bundesbeschluss geregelt.

3. Zuständigkeit

² Der Bundesrat entscheidet im Einzelfalle über die Verteilung der Erstellungskosten der Nationalstrassen auf Bund und Kantone, und er befindet über die Gewährung von Beiträgen an den Betrieb und Unterhalt der Strassen.

Art. 57

Der Bund leistet seinen Anteil und seine Beiträge aus dem für die Nationalstrassen bestimmten Teil des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke sowie allfälligen, gemäss Artikel 36^{ter}, Absatz 2 der Bundesverfassung beschlossenen zusätzlichen Mitteln.

II. Beschaffung
der Mittel

Vierter Abschnitt

Strafen und Verwaltungsmassnahmen

Art. 58

I. Strafen

¹ Wer vorsätzlich oder fahrlässig ohne Bewilligung der zuständigen Behörde in einer Projektierungszone oder innerhalb der Baulinien bauliche Massnahmen im Sinne der Artikel 14, Absatz 2, und 21, Absatz 2 des Gesetzes ausführt oder bauliche Umgestaltungen an Nationalstrassen im Sinne von Artikel 42 des Gesetzes vornimmt,

wer durch unrichtige Angaben, Verschweigen erheblicher Tatsachen oder Vorlegen falscher Pläne die Bewilligung zur Ausführung derartiger baulicher Massnahmen erschleicht,

wird mit Haft bis zu drei Monaten oder Busse bis zu 2000 Franken bestraft.

² Der Bundesrat kann für Übertretungen seiner Ausführungsvorschriften zu diesem Gesetz Haft oder Busse androhen.

³ Die besonderen Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches bleiben vorbehalten.

Art. 59

II. Widerhandlungen in Betrieben

¹ Werden die Widerhandlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Einzelfirma begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, die für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen, jedoch unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person, der Gesellschaft oder des Inhabers der Einzelfirma für Bussen und Kosten, sofern die verantwortliche Geschäftsleitung nicht nachweist, dass sie alle erforderliche Sorgfalt angewendet hat, um die Einhaltung der Vorschriften durch die genannten Personen zu bewirken.

² Absatz 1 findet sinngemäss Anwendung bei Widerhandlungen in den Betrieben und Verwaltungen der Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts.

³ Die Mitverantwortlichen haben die gleichen Parteirechte wie die Angeschuldigten.

Art. 60

III. Strafverfolgung

Die Verfolgung und Beurteilung der Widerhandlungen obliegt den Kantonen.

Art. 61

IV. Verwaltungs-massnahmen

Unabhängig von der Strafbarkeit einer Person können die Kantone auf Kosten des Widerhandelnden die nötigen Massnahmen zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes treffen.

Fünfter Abschnitt

Ausführungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 62

Der Bundesrat erlässt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften und überwacht den Vollzug.

I. Vollzug des Gesetzes
1. Durch den Bundesrat

Art. 63

¹ Die Kantone regeln im Rahmen dieses Gesetzes die Zuständigkeiten zur Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben und das dabei anwendbare Verfahren.

2. Durch die Kantone

² Soweit das Gesetz zu seiner Ausführung der Ergänzung durch kantonale Bestimmungen bedarf, sind die Kantone zu ihrem Erlass verpflichtet. Solche Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung durch den Bundesrat. Sie können auf dem Verordnungswege erlassen werden.

³ Hat ein Kanton die zur Anwendung dieses Gesetzes notwendigen Anordnungen nicht rechtzeitig getroffen, so erlässt der Bundesrat vorläufig die erforderlichen Verordnungen an Stelle des Kantons unter Anzeige an die Bundesversammlung.

Art. 64

Enteignungen, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes nach kantonalem Recht bewilligt worden sind, werden nach den Bestimmungen des angewandten Rechtes zu Ende geführt.

II. Übergangsbestimmung für Enteignungen

Art. 65

Artikel 2, Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr wird durch folgende Fassung ersetzt:

«Der Bundesrat erlässt ein Verzeichnis der nur für Motorfahrzeuge offenen Strassen. Er bezeichnet, soweit nicht die Bundesversammlung zuständig ist, diese Strassen nach Anhören und auf Antrag der beteiligten Kantone. Er bestimmt, welche Arten von Motorfahrzeugen auf solchen Strassen verkehren dürfen.»

III. Änderung
1. Des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr

Art. 66

Artikel 30, II des Bundesgesetzes vom 26. März 1914 über die Organisation der Bundesverwaltung wird durch folgende Fassung ersetzt:

«II. Eidgenössisches Amt für Strassen- und Flussbau

1. Vorbereitung und Vollzug der Bundesgesetzgebung über die Wasserbaupolizei.

2. Des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesverwaltung

2. Vorbereitung und Vollzug der Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen und die Verteilung des Anteils der Kantone am Reinertrag des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke.
3. Überwachung der Ausführung und des Unterhaltes von Gewässerkorrekturen, Strassen und andern öffentlichen, mit Bundesmitteln unterstützten Bauwerken, die der Aufsicht des Amtes unterstehen, Begutachtung der Projekte; Abrechnung und Anweisung der Bundesbeiträge.
4. Begutachtung von Entwürfen für Brücken über Gewässer, die mit Bundesbeiträgen korrigiert worden sind.
5. Vorbereitung von Verträgen mit dem Auslande auf diesen Gebieten, in Verbindung mit dem Eidgenössischen Politischen Departement; Überwachung der Ausführung der Verträge.»

Art. 67

IV. Inkraft-
treten

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (Von 3. Juli 1959)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7863
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.07.1959
Date	
Data	
Seite	105-154
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 658

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.