



GESETZ ÜBER DEN BAU UND UNTERHALT VON STRASSEN UND VELOWEGEN (StrG)

Auswertung der externen Vernehmlassung

Inhalt

1	Abkürzungen.....	3
1.1	Parteien	3
1.2	Politische Gemeinde	3
1.3	Interessenvertretungen	3
2	Einleitung	3
3	Gesamturteil.....	4
3.1	Alle Vernehmlassungsteilnehmenden	4
3.2	Gemeinden und Parteien	5
3.3	Fragebogen	5
4	Auswertung der Vernehmlassung	6
4.1	Fragebeantwortung.....	6
4.2	Weitere Bemerkungen zum Strassengesetz	36

Titel:	Gesetz über den Bau und Unterhalt von Strassen und Velowegen	Typ:	Bericht Direktion	Version:	
Thema:	Ergebnis der Vernehmlassung	Klasse:		FreigabeDatum:	01.10.25
Autor:	Christian Blunsi	Status:		DruckDatum:	01.10.25
Ablage/Name:	Auswertung externe Vernehmlassung StrG.docx			Registratur:	2014.NWJSD.59

1 Abkürzungen

1.1 Parteien

FDP	FDP. Die Liberalen
Mitte	Die Mitte
SVP	Schweizerische Volkspartei
GP	Grüne Partei
SP	Sozialdemokratische Partei
GLP	Grünliberale Partei
JFNW	Jungfreisinnige
JMitte	Die junge Mitte
JSVP	Junge SVP
JGLP	Junge GLP NW/OW

1.2 Politische Gemeinde

BEC	Beckenried
BUO	Buochs
DAL	Dallenwil
EMT	Emmetten
EBÜ	Ennetbürgen
EMO	Ennetmoos
HER	Hergiswil
ODO	Oberdorf
STA	Stans
SST	Stansstad
WOL	Wolfenschiessen
GPK	Gemeindepräsidentenkonferenz

1.3 Interessenvertretungen

VCS	Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Unterwalden
PVU	Pro Velo Unterwalden
GVN	Gewerbeverband Nidwalden
PAG	Post Auto AG
SM	Stiftung Schweiz Mobil
BVN	Baumeisterverband Unterwalden
TCS	TCS Untersektion Nidwalden
DSB	Datenschutzbeauftragte SZ/OW/NW

2 Einleitung

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 691 vom 12. November 2024 den Entwurf eines neuen Gesetzes über den Bau und Unterhalt von Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 621.1) zuhanden der externen Vernehmlassung verabschiedet. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 28. Februar 2025.

Es gingen folgende Stellungnahmen ein:

Vernehmlassungs- teilnehmende	Stellungnahme	Verzicht	Keine Antwort
Parteien	FDP, Mitte, SVP, GP, GLP	-	SP, JFNW, JMitte, JSVP, JGLP
Politische Gemeinden	BUO, EMO, ODO, SST, WOL, HER, EBÜ, BEC, DAL, STA, EMT	-	-
Interessenvertretungen	PAG, PVU, SM, VCS, BVN, TCS	GVN, DSB	GPK
Total	22	2	6

3 Gesamturteil

3.1 Alle Vernehmlassungsteilnehmenden

Den Vernehmlassungsteilnehmenden wurde ein strukturierter Fragebogen mit 38 Fragen unterbreitet. Die Fragen wurden grossmehrheitlich beantwortet. Die Ergebnisse der Vernehmlassung sind somit als repräsentativ einzustufen.

Die Vorlage wurde insgesamt positiv aufgenommen. Es wird grundsätzlich eine grossmehrheitliche Akzeptanz des totalrevidierten StrG festgestellt.

Bei den folgenden Punkten ergaben sich im neuen StrG entgegengesetzte Positionen:

<u>Inhalt</u>	<u>Ja</u>	<u>Nein</u>	<u>Bemerkungen</u>
Trottoirs und Bushäuschen zum Kanton (Art. 2)	11	9	Gemeinden gespalten
Strassenbaukosten (Art. 42)	8	11	Mehrheit Gemeinden sind dagegen
Beitrag bei kombinierten Velo- + Gehwegen	9	9	Gemeinden fast gleich
Beleuchtung von Kantonsstrassen innerorts	12	5	4 Gemeinden dagegen
Überführung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen (Art. 92)	14	7	6 Gemeinden dagegen

Die Anträge, Fragen und Hinweise aus der Vernehmlassung wurden im Detail geprüft. Die Details dazu finden sich in diesem Bericht.

Folgende wesentliche Anpassungen oder Änderungen sind nach der Vernehmlassung in die Vorlage eingeflossen:

- die Trottoirs sowie Fussgängerunter- und überführungen innerorts entlang von Kantonsstrassen bleiben wie bis anhin Eigentum der Gemeinden; sie sorgen sodann auch für deren Unterhalt;
- der Beitrag der Gemeinden an die Kosten des Kantons für den Bau von Kantonsstrassen innerorts wird wegen des Verbleibs der Trottoirs bei den Gemeinden von pauschal 35 % auf 30 % reduziert;
- der Beitrag der Gemeinden an die Kosten für den Bau von kantonalen Velowegen und kombinierten Velo- und Gehwegen wird gleichfalls auf 30 % reduziert.

3.2 Gemeinden und Parteien

Zur externen Vernehmlassung wurden alle Politischen Gemeinden (11) und Parteien eingeladen. Es gingen von diesen Vernehmlassungsteilnehmenden folgende Rückmeldungen ein:

	Stellungnahmen	Verzicht	Keine Antwort
Politische Parteien	5	0	5
Politische Gemeinden	11	0	0
Total	16	0	5

Alle Gemeinden und 5 der 10 Parteien haben den Fragebogen beantwortet und darüber hinaus teilweise zusätzliche materielle Ergänzungen gemacht.

3.3 Fragebogen

Der Regierungsrat stellte in der Vernehmlassung einen Fragenbogen zur Verfügung. Zusammenfassend wurden die Fragen wie folgt beantwortet:

Frage	Inhalt	Beantwortung		
		Ja	Nein	Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt
1	Gegenstand (Art. 1)	20	1	1
2	Strassen und deren Bestandteile (Art. 2)	16	4	2
3	Trottoirs und Bushäuschen zum Kanton (Art. 2)	11	9	2
4	Velowege (Art. 3)	18	4	-
5	Organisation Strassenaufsicht und -verwaltung (Art. 8 und 9)	21	-	1
6	Strassenverwaltungsinstanz (Art. 8)	19	2	1
7	Organe der Strassenaufsicht (Art. 9)	20	1	1
8	Definition Kantonstrassen (Art. 11)	16	4	2
9	Öffentliche Strassen im Privateigentum (Art. 13 Abs. 1 und 2)	20	1	1
10	Kommunales Strassenverzeichnis (Art. 53 ff.)	20	2	-
11	Änderung der Strassenkategorien (Art. 17 ff.)	17	3	2
12	Rechtsanspruch auf Übernahme einer Strasse (Art. 20)	16	2	4
13	Strassenbau, Inhalt (Art. 21)	17	4	1
14	Projektierungszonen (Art. 23 - 27)	17	3	2
15	Generelles Projekt (Art. 28)	20	1	1
16	Legitimation zur Einwendung (Art. 29)	17	4	1
17	Kantonale Strassenbaukoordination (Art. 35)	20	1	1
18	Entscheid Strassenbauprojekte (Art. 36)	21	-	1
19	Dauer der Projektbewilligung (Art. 37)	18	1	3
20	Verpflichtung zu Strassenbaugenossenschaften (Art. 40)	19	1	2
21	Strassenbaukosten Kantonsstrassen (Art. 42)	8	11	3
22	Beitrag bei kombinierten Velo- und Gehwegen (Art. 42 Abs. 3)	9	9	4
23	Beleuchtung von Kantonsstrassen innerorts	12	5	5
24	Kostenbeteiligung an Verkehrsanlagen (Art. 44)	19	2	1
25	Verfahren Kostenaufteilung (Art. 45)	16	3	3
26	Erhöhung der Finanzkompetenz des Regierungsrats (Art. 46)	18	1	3

27	Zuständigkeit für betrieblichen und baulichen Unterhalt bei öffentlichen Strassen im Privateigentum (Art. 50)	17	4	1
28	Finanzierung von Unterhalt und Erneuerung bei öffentlichen Strassen im Privateigentum (Art. 51)	20	-	2
29	Kommunales Strassenreglement (Art. 52)	19	1	2
30	Strassenverzeichnis (Art. 53 - 55)	20	-	2
31	Strassenbenutzung (Art. 56 - 64)	14	4	4
32	Strassenentwässerung (Art. 75 - 77)	18	2	2
33	Abstände für Bauten und Anlagen (Art. 80 StrG und Art. 118 ff. PBG)	19	1	2
34	Abstand bei Velowegen (Art. 119 Abs. 1 Ziff. 3 PBG)	16	5	1
35	Übergangsbestimmungen bei Strassenkategorisierung der Kantonsstrassen (Art. 91)	20	-	2
36	Überführung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen (Art. 92)	14	7	1
37	Kommunale Strassenvorschriften (Art. 96)	18	3	1
38	Weitere Bemerkungen zum vorliegenden StrG	14	7	1

4 Auswertung der Vernehmlassung

4.1 Fragebeantwortung

Frage 1 Gegenstand (Art. 1)

Gegenstand des Strassengesetzes bleibt wie beim bisherigen Strassengesetz die Planung, der Bau und Unterhalt, die Benutzung sowie die Finanzierung der Strassen und Velowege. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Gegenstand einverstanden?

Falls nein, was fehlt oder sollte wegfallen?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	GLP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Sofern die nationalen Bestimmungen für Velowege (Bundesgesetz über Velowege vom 18.3.2022) nicht adäquat im Strassengesetz auf kantonaler Ebene übernommen werden können, sollte ein separates kantonales Velogesetz geschaffen werden.	GP, PVU, VCS	Kenntnisnahme Die Schaffung eines kantonalen Velogesetzes wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bundesgesetzgebung geprüft.
Die GLP erachtet die aktuelle Regelung des Veloverkehrs in zwei getrennten Gesetzen – dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) einerseits und dem Strassengesetz andererseits – als unglücklich. Dies führt zu zahlreichen Abgrenzungsproblemen und unnötiger Komplexität. Die GLP hätte es bevorzugt, wenn die Umsetzung des Bundesgesetzes über die Velowege sowie die Regelung des gesamten Veloverkehrs in einem eigenständigen kantonalen Erlass erfolgen würde.	GLP	Ablehnung Das eidgenössische Veloweggesetz führt Velowege für den Alltag und die Freizeit auf. Damit wird bereits im Bundesrecht eine entsprechende Triage vollzogen. Der MTB-Bereich wird im FWG geregelt, alles Übrige im Strassengesetz, weil dieser Teil eng mit dem Strassennetz verknüpft ist. Der

		Regierungsrat hat sich im Zusammenhang mit dem Mountainbike Konzept für diesen Weg entschieden. Die Schaffung eines kantonalen Velogesetzes wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bundesgesetzgebung geprüft.
--	--	---

Frage 2 Strassen und deren Bestandteile (Art. 2)

Gemäss neuem Strassengesetz gehören alle Bauten und Anlagen, die aus technischen, betrieblichen, gestalterischen oder umweltrechtlichen Gründen, wegen der Verkehrssicherheit oder der öffentlichen Sicherheit nötig sind, zu einer Strasse. Die Strassenbestandteile werden in § 1 der Strassenverordnung detaillierter umschrieben, insbesondere werden auch die Trottoirs sowie Haltestellen und Wartehäuschen für den öffentlichen Verkehr als Bestandteil der Strasse definiert.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	16	FDP, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, STA, SVP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	4	BUO, DAL, BEC, GP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	SM, Mitte

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Mitte fragt sich, welcher Mehrwert daraus entsteht.	Mitte	Kenntnisnahme Diese bisherige Regelung hat in der Praxis einige Probleme mit sich gebracht; es war unklar, was Strassenbestandteil ist und was nicht. Eine umfassende Definition ist wichtig, um den Inhalt eines Bauprojekts festzulegen. Die Definition der Strassenbestandteile sagt jedoch nichts über die Eigentumsverhältnisse sowie die Zuständigkeit für den Unterhalt aus. Da ein Eigentumswechsel bei den Trottoirs sowie der Beleuchtung innerorts mehrheitlich abgelehnt wird, wird auf eine entsprechende Änderung verzichtet. Trottoirs sowie Haltestellen innerorts verbleiben im Eigentum der Gemeinden; diese bleiben auch für den Unterhalt zuständig
Die Strassenbeleuchtungen gehören wegen der öffentlichen Sicherheit ebenfalls zu den Strassenbestandteilen einer Strasse.	SVP	Zustimmung
Trottoirs wie auch Haltestellen und Wartehäuschen für den öffentlichen Verkehr sollen aus Sicht des Gemeinderates nicht ins Eigentum des Kantons übergehen und sind deshalb auch nicht als Bestandteil der Strasse zu deklarieren.	BUO, DAL, BEC	Ablehnung Trottoirs sowie Haltestellen und Wartehäuschen werden im Eigentum der Gemeinden belassen, sind jedoch Strassenbestandteile
Die Strassenraumgestaltungen von Kantonsstrassen innerorts sind für die jeweiligen Gemeinden essenziell. Die geltenden Eigentumsverhältnisse gewährleisten aus Sicht der Gemeinden, dass der Kanton und die jeweilige Gemeinde bei einem	GP	Ablehnung Trottoirs sowie Haltestellen und Wartehäuschen werden im

Erneuerungsprojekt zusammenarbeiten und Lösungen erarbeitet werden, die für beide stimmig sind.		Eigentum der Gemeinden belassen, sind jedoch Strassenbestandteile
Die GLP begrüsst die umfassende Definition der Strassenbestandteile im neuen Strassengesetz. Insbesondere die Aufnahme von Trottoirs sowie Haltestellen und Wartehäuschen als integrale Bestandteile der Strasse trägt zu einer einheitlichen Handhabung und klaren Zuständigkeitsregelung bei. Aus der Sicht der GLP muss aber auch die Interessen der Gemeinden gewahrt bleiben, um eine ausgewogene Umsetzung des neuen StrG zu gewährleisten.	GLP	Ablehnung Trottoirs sowie Haltestellen und Wartehäuschen werden im Eigentum der Gemeinden belassen, sind jedoch Strassenbestandteile
Die neu aufgeführten Strassenbestandteile sind sinnvoll, könnten jedoch auch im Gesetz anstelle in der Verordnung definiert werden. Der § 1 der Strassenverordnung soll wie folgt abgeändert werden: 3. Velowege, die als Teil der Strasse geführt werden; Neu: 3 Radwege, die entlang der Strasse getrennt geführt werden; Neu: 4. Haltestellen, Wendeschleifen und Wartehäuschen für den öffentlichen Verkehr;	PVU, VCS	Teilweise Gutheissung Neben Haltestellen und Wartehäuschen werden auch Wendeschleifen als Strassenbestandteil aufgeführt. Detailregelung der Strassenbestandteile soll gesetzestechisch nicht auf Stufe Gesetz vorgenommen, sondern in der regierungsrätlichen Verordnung geregelt werden.

Frage 3 Trottoirs und Bushäuschen zum Kanton (Art. 2)

Bisher befanden sich die Trottoirs sowie die Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen im Innerortsbereich nicht im Eigentum des Kantons, sondern diese gehörten den Gemeinden und waren damit faktisch nicht Bestandteil der Kantonsstrassen. Dies soll geändert werden und der Kanton das Eigentum an den Trottoirs und Bushaltestellen innerorts übernehmen (vgl. Art. 92).

Sind Sie damit einverstanden, dass der Kanton neu Eigentümer an den Trottoirs und Bushaltestellen innerorts wird?

Ja	11	EBÜ, HER, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, GP, GLP, TCS,
Nein	9	BUO, EMO, EMT, DAL, STA, BEC, SVP, FDP, BVN
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	SM, Mitte

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die bisherige Regelung war kompliziert und führte bei den Abrechnungen zu Abgrenzungsproblemen und damit zu wenig transparenten Kostenteilern zwischen Kanton und Gemeinden. Dadurch, dass die Trottoirs und die Bushaltestellen ins Eigentum des Kantons übergehen, wird es möglich ein klareres Finanzierungsmodell einzuführen. Zudem werden die Zuständigkeiten und Ansprechstellen, auch für Dritte klar geregelt.	PAG	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Im Grundsatz unterstützt der Gemeinderat von Hergiswil den Eigentumsübergang der Trottoirs, Haltestellen und Wartehäuschen zum Kanton hin. Es stellen sich noch folgende Fragen: <u>Schneeräumung / Strassenreinigung</u> Die Gemeinde Hergiswil pflegt einen hohen Standard und reinigt die Trottoirs nebst einem vorgegebenen Turnus auch nach Bedarf (Fasnacht, witterungsbedingte Verschmutzung, anfallen von Herbstlaub nach Sturm etc.). Der kantonale Standard ist mit dem Standard der Standortgemeinde vorgängig zu definieren (Beibehaltung der heutigen Reinigung) oder man einigt sich z.B. auf einen Laufmeterpreis, unabhängig der Reinigungsintensität. <u>Bushaltestellen</u>	HER	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.

Der Gemeinderat geht davon aus, dass bei zukünftigen Um- und Ausbauten der Bushaltestellen die Gemeinde nicht die vollumfänglichen Kosten zu tragen hat, lediglich der unter Art. 42 beschriebene Beitragssatz von 35%.		
<u>Beflaggung / Weihnachtsbeleuchtung</u> Auch wenn die Trottoirs zukünftig ins Eigentum des Kantons übergehen, muss eine individuelle Beflaggung und das Anbringen der bestehenden Weihnachtsbeleuchtung möglich sein.		
Kantonsstrassen sollen nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die angrenzenden Räume für den Fuss-, Velo sowie öffentlichen Verkehr innerhalb der Gemeinden beinhalten. Da Radwege neu auch innerorts in Kombination mit dem Fussverkehr geführt werden können (Fuss- und Radweg), soll der Art. 92 wie folgt ergänzt werden: 2. Überführung des Eigentums an Trottoirs, Radwegen entlang von Kantonsstrassen 1 Das Eigentum an Trottoirs, Radwegen sowie an ...	VCS	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Kosten für die Abparzellierung, Grundbuchbereinigungen, Arrondierungen sowie sämtliche daraus entstehenden Gebühren sind vollumfänglich durch den Kanton zu tragen.	EBÜ	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Gemäss Rücksprache mit einzelnen Gemeinden gab es in der Vergangenheit keine Probleme. Weshalb etwas ändern, was sich bewährt hat?	Mitte	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Wenn die Trottoirs neu im Eigentum des Kantons sind, ist dieser auch für den Unterhalt zuständig. Vor allem im Winter erwarten wir hier eine Gleichstellung bei der Schneeräumung mit den Strassen.	GP	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Grundsätzlich begrüsst die GLP die Bestrebungen zur Klärung der Eigentumsverhältnisse von Trottoirs und Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen im Innerortsbereich. Eine einheitliche Zuständigkeit ist schweizweit Standard und kann zu einer effizienteren Planung, einem besseren Unterhalt sowie einer optimierten Finanzierung der Infrastruktur führen. Es ist anzumerken, dass in allen anderen Kantonen die Eigentumsverhältnisse von Trottoirs und Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen beim Kanton liegen.	GLP	Kenntnisnahme Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Neue Regelung wird abgelehnt. Grundsätzlich ist das richtig, dass der ganze Verkehrskörper mit allen Bestandteilen einen Eigentümer hat. Insofern unterstützen wir die Stossrichtung. Viele Werkleitungen verlaufen in den Trottoirs und haben andere Eigentümer. Da braucht es Vereinbarungen. Zudem wird der betriebliche Unterhalt des Trottoirs von heute von den Gemeinden gemacht. Es braucht somit künftig Vereinbarungen mit verschiedenen Partnern, was Aufwand bedeutet.	FDP	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Als Begründung für den Eigentumswechsel der Innerorts-Trottoirs (Bisher Gemeinde Neu Kanton) wird einzig eine Vereinfachung des Kostenteilers ins Feld geführt. Diese Begründung ist für den Gemeinderat nicht schlüssig.	BUO, DAL, BEC	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt

Aus Sicht des Gemeinderates hat sich der Unterhalt der Innerorts-Trottoirs durch die Gemeinden bewährt. Daher soll der Status quo auch nicht geändert und kein Eingriff in die Gemeindeautonomie vorgenommen werden. Mit dem Wechsel des Eigentums bei den Innerorts-Trottoirs würden neue Tatsachen geschaffen, welche keine Vereinfachung, sondern eine kompliziertere Ausgangslage schaffen würden. Der geplante Eigentumswechsel bei den Innerorts-Trottoirs wird vom Gemeinderat deshalb nicht unterstützt. Das heisst aber nicht, dass ein pauschaler Kostenteiler abgelehnt wird.		Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Bei den Beleuchtungen entlang von Kantonsstrassen innerorts sollen die Gemeinden zuständig für die Beleuchtung bleiben. Ähnlich verhält es sich mit den Trottoirs resp. Anlagen. Diese sind in den Bilanzen der Gemeinden aufgeführt. Wenn nun die Sachwerte an den Kanton überführt werden, müssen die entsprechenden Sachwerte entsprechend erfolgswirksam aus der Bilanz entfernt werden. Wir wünschen in den Übergangsbestimmungen eine Aussage, wie dieser Wertverlust gebucht werden soll.	EMO	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen durch die Gemeinden zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Die Strassenraumgestaltungen von Kantonsstrassen innerorts sind für die jeweiligen Gemeinden essenziell. Die Gemeinde Stans lehnt daher die Übernahme der Trottoirs und Bushaltestellen ins Eigentum des Kantons ab. Die geltenden Eigentumsverhältnisse gewährleisten aus Sicht der Gemeinde Stans, dass der Kanton und die jeweilige Gemeinde bei einem Erneuerungsprojekt zusammenarbeiten und Lösungen erarbeitet werden, die für beide stimmig sind.	STA	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Für die Gemeinde Beckenried würde die neu angedachte Lösung zu markantem Mehraufwand führen. Die Stromleitungen und weitere Kommunikationsleitungen befinden sich mehrheitlich in den Trottoirs. Mit einem Systemwechsel wird ein markanter Mehraufwand für die Bewilligung von Trottoiraufrüchen befürchtet. Zudem gibt es in der Gemeinde Beckenried viele Wohnhäuser, welche mit einem Ecken oder mit einer ganzen Front ins Trottoir hineinragen. Was passiert mit den vorhandenen Dienstbarkeitsverträgen, welche für solche Situationen (inkl. Bushaltestellenhäuschen) zwischen der Gemeinde Beckenried und den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern abgeschlossen worden sind.	BEC	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Die heutige Handhabung hat sich bewährt, weshalb Trottoirs und Bushaltestellen nicht in den Besitz des Kantons übergehen sollen.	SVP	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Der Werkdienst sieht keinen Vorteil darin, dass die Trottoirs sowie die Bushaltestellen an den Kanton übergehen. Auch der Unterhalt und Betrieb sind in der Gemeinde deutlich besser organisiert, insbesondere im Winterdienst.	EMT	Gutheissung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.
Kantonsstrassen sollen nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die angrenzenden Räume für den Fuss-, Velo sowie öffentlichen Verkehr innerhalb der Gemeinden beinhalten. Da Radwege neu auch innerorts in Kombination mit dem Fussverkehr geführt werden können (Fuss- und Radweg), soll Art. 92 wie folgt ergänzt werden: 2. Überführung des Eigentums an Trottoirs, Radwegen entlang von Kantonsstrassen	PVU	Ablehnung Aufgrund der mehrheitlich negativen Rückmeldungen zu einem Wechsel des Eigentums an den Trottoirs samt Bushaltestellen innerorts wird das bisherige System beibehalten.

1 Das Eigentum an Trottoirs, Radwegen sowie an ...		
--	--	--

Frage 4 Velowege (Art. 3)

Als Velowege gelten Velowege für den Alltag und die Freizeit. Sie fallen unter das Strassengesetz (StrG), soweit sie nicht dem Fuss-, Wander- und Mountainbikegesetz (FWMG) unterliegen.

Sind sie mit dieser Abgrenzung zwischen Strassengesetz und FWMG im Bereich der Velowege einverstanden?

Ja	18	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, SM, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, EMT, BVN, TCS
Nein	4	PVU, VCS, GP, GLP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt		

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Stiftung SchweizMobil begrüsst es, dass im Gesetz die Velowege für den Alltag und die Freizeit und somit, wie im Bericht erwähnt, auch die Veloland-Routen von SchweizMobil, erwähnt sind.	SM	Kenntnisnahme
Die Bestimmungen für Velowege sollten analog FWMG in einem separaten Gesetz geregelt sein. Diverse andere Kantone haben ebenfalls Veloweggesetze erlassen, in denen die Bestimmungen des VWG aufgenommen wurden (z.B. Glarus, Schwyz).	PVU, VCS	Ablehnung Im Zusammenhang mit der Umsetzung der vom Bund geforderten Veloplanung soll (im Nachgang zur Revision des vorliegenden StrG) geprüft werden, ob ein separates kantonales Veloweggesetz im Hinblick auf einen effizienten Vollzug notwendig ist.
Sichere und direkte Velowege werden in Zukunft eine entscheidende Rolle bei der Entlastung der Strassen einnehmen. Nidwalden bietet ideale Voraussetzungen, um AlltagspendlerInnen für das Velo zu motivieren. Um dieser neuen Rolle gerecht zu werden, sind die Bestimmungen für Velowege analog dem FWMG in einem separaten Gesetz zu regeln. Diverse andere Kantone haben ebenfalls Veloweggesetze erlassen, in denen die Bestimmungen des VWG aufgenommen wurden (z.B. Glarus, Schwyz).	GP	Ablehnung Im Zusammenhang mit der Umsetzung der vom Bund geforderten Veloplanung soll (im Nachgang zur Revision des vorliegenden StrG) geprüft werden, ob ein separates kantonales Veloweggesetz im Hinblick auf einen effizienten Vollzug notwendig ist.

Frage 5 Organisation Strassenaufsicht und -verwaltung (Art. 8 und 9)

Im bisherigen Strassengesetz wurde zwischen Strassenbaulast (Art. 15 StrG), Strassenaufsichtsbehörde (Art. 16) und Strassenbauorgan (Art. 17) unterschieden; teilweise wurde auch von den Trägern der Strassenbaulast gesprochen (vgl. z.B. Art. 76). Die Aufsicht wurde zudem aufgeteilt in eine Oberaufsicht und eine unmittelbare Aufsicht (Art. 16). Diese eher umständliche Organisation soll wesentlich vereinfacht und klarer geregelt werden.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	21	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	0	
Enthaltung /	1	SM

Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt		
---	--	--

Frage 6 Strassenverwaltungsinstanz (Art. 8)

Das zuständige Organ für Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen wird neu als Strassenverwaltungsinstanz bezeichnet; für Kantonsstrassen liegt die Zuständigkeit bei der Baudirektion, für Gemeindestrassen und öffentliche Strassen im Privateigentum beim Gemeinderat und bei Privatstrassen bei den Privateigentümern, wobei der Gemeinderat hoheitliche Befugnisse wahrnimmt. Vorbehalten bleiben abweichende Bestimmungen im Strassengesetz sowie im kommunalen Strassenreglement.

Sind Sie mit dieser Regelung der Strassenverwaltung einverstanden?

Ja	19	FDP, BUO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	2	EMO, SVP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Unterhaltsfrage und Verwaltung, speziell bei Flurgenossenschaften, ist allenfalls noch präziser zu regeln.	Mitte	Kenntnisnahme Diesbezüglich kann auf die Spezialgesetzgebung verwiesen werden.
Beim Unterhalt und dem Betrieb der Strassen handelt es sich oftmals um eine operative Aufgabe. Daher begrüsst der Gemeinderat Emmetten die Delegationsmöglichkeit dieser Aufgabe im kommunalen Strassenreglement.	EMT	Kenntnisnahme
Neu ist die Strassenverwaltung für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen zuständig. Strassenverwaltungsinstanz für öffentliche Strassen im Privateigentum ist der Gemeinderat. § 1 Abs. 1 Ziff. 9 der Strassenverordnung bestimmt, dass Böschungen und Pflanzungen als Strassenbestandteile gelten. Neu sollen die Gemeinden demnach für den Unterhalt der Strassen (inkl. Pflanzungen) zuständig sein. Der Gemeinderat lehnt die neue Bestimmung ab. Sofern Gemeinden den Unterhalt und Betrieb von öffentlichen Strassen im Privateigentum übernehmen wollen, soll die entsprechende Möglichkeit offenstehen. Allerdings beantragen wir, dass der Regelfall geändert wird und sich nach der bisher geltenden Gesetzgebung richtet. Nach unserer Auffassung stellt der Vorschlag eine unerwünschte Ausweitung der Aufgaben der Gemeinden mit weitreichenden Kostenfolgen dar.	EMO	Ablehnung Böschungen und Pflanzungen sind Strassenbestandteile, wenn sie im Zusammenhang mit der Strasse eine Funktion (Sicherheit, Abgrenzung,...) haben . Die Strassenverwaltungsinstanz ist nur so weit zuständig, als das Strassengesetz und/oder das kommunale Reglement keine abweichenden Bestimmungen enthält (vgl. Art. 8 Abs. 2 StrG).
Was sind hoheitliche Befugnisse, die der Gemeinderat gegenüber der Eigentümerschaft von Privatstrassen wahrnehmen soll, muss oder kann? Der Gemeinde wird hier mehr Unterhaltspflicht als Zuständigkeit zugesprochen (z.B. Böschungen, Bepflanzungen etc.), was wir nicht unterstützen.	SVP	Kenntnisnahme Die Strassenverwaltungsinstanz hat im Zusammenhang mit Privatstrassen nur hoheitliche Funktion. Bezüglich Bau, Unterhalt und Betrieb von öffentlichen Privatstrassen gehen die Bestimmungen des

Wie kommt das neue Gesetz zur Anwendung, wenn eine Strasse das Gemeindegebiet mehrmals wechselt und für mehrere Abschnitte je eine andere Strassenverwaltungsinstanz verantwortlich sein soll? Es soll Ansätze geben, dass solche Strassen einer einzigen Strassenverwaltungsinstanz zugeteilt werden. Flurgenossenschaften sollen ebenfalls namentlich als Ergänzung zur «Eigentümerschaft» im Gesetz erwähnt werden.	Strassengesetz oder des kommunalen Reglements Art. 8 vor (vgl. Art. 8 Abs. 2 StrG). Um die Sicherheit von öffentlich befahrbaren Strassen zu garantieren ist wichtig, dass der Gemeinderat grundsätzlich für die Strassenverwaltung und insbesondere die hoheitlichen Befugnisse von Privatstrassen zuständig ist. Wie bei grenzübergreifenden Bauvorhaben nach PBG ist auch bei grenzübergreifenden Strassenprojekten die massgebende Instanz zu bestimmen, welche die Federführung innehat. Hier wird am bisherigen System nichts geändert. Es gab bis anhin diesbezüglich auch keine Probleme. Flurgenossenschaften gelten als private Eigentümer.
--	--

Frage 7 Organe der Strassenaufsicht (Art. 9)

Die Aufsicht über die Strassenverwaltung liegt für Privatstrassen beim Gemeinderat und bei allen übrigen Strassen beim Regierungsrat (Art. 9).

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	EMO
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Es wird davon ausgegangen, dass der Gemeinderat als Aufsicht über die Strassenverwaltung bei Privatstrassen verlangen kann, dass die Beitragsregelung innerhalb dieser Privatstrasse mit einer Strassengenossenschaft gelöst wird.	BEC	Kenntnisnahme Bei öffentlichen Privatstrassen kann der Gemeinderat die Eigentümer verpflichten, eine Strassengenossenschaft zu begründen (Art. 40 StrG). Bei reinen Privatstrassen soll die Angelegenheit weiterhin dem Privatrecht unterstehen. Aufsichtsrechtliche Massnahmen gemäss Art. 9 Strassengesetz bleiben vorbehalten, falls Gefahr für Dritte besteht.
Im Gesetzesentwurf ist vielfach von Eigentümerschaft von Privatstrassen die Rede. Diese Eigentümerschaft ist auch Strassenverwaltungsinstanz. Innerhalb und vor allem auch ausserhalb des Baugebietes sind zahlreiche Strassen nicht ausparzelliert. Der Begriff Eigentümerschaft kann folglich missverstanden werden. Beispielsweise bei einer Flurgenossenschaft sollte diese als Strassenverwaltungsinstanz bezeichnet werden und nicht nur diejenigen Eigentümer, auf deren Grundstücken die Strasse liegt.	EMO	Grundsätzlich bestimmt das Eigentum, wer für eine Strasse zuständig ist (Kanton/Gemeinde/Privater). Flurgenossenschaften sind private Eigentümer. Deren Organisation ist allerdings spezialrechtlich geregelt (FlurG, NG 211.4).

--	--	--

Frage 8 Definition Kantonsstrassen (Art. 11)

Das StrG kennt verschiedene Kategorien von öffentlichen Strassen. Eine davon sind die Kantonsstrassen. Diese Definition wurde angepasst.

Sind Sie mit der neuen Definition der Kantonsstrassen einverstanden?

Ja	16	FDP, BUO, ODO, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, SVP, GP, GLP, EMT, TCS
Nein	4	EMO, SST, BEC, Mitte
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	SM, BVN

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Es soll geprüft werden, ob eine andere Unterteilung und Definition der Strassen (Bsp. Kategorien oder Unterteilung von Kantonsstrassen in Hauptstrassen und übrige Kantonstrassen resp. Nebenstrassen) sinnvoller wäre. Kantonsstrassen dienen dem regionalen Verkehr und verbinden nicht nur die Gemeindezentren, sondern auch die Gemeindeorte. Dies soll in Art. 11 Ziff. 1 ergänzt werden.	SVP	Ablehnung Die bisherige Regelung mit Kantonshauptstrassen (KH) und Kantonsverbindungsstrassen (KV) hat sich als nicht sinnvoll erwiesen, weil an diese Definitionen keine unterschiedlichen Rechtsfolgen geknüpft waren. Bei der vorgeschlagenen Definition müsste der Kanton zusätzliche Strassen übernehmen (Muoterschwanderberg, Bürgenstockstrasse in Ennetbürgen etc.), was klar abgelehnt wird. Die Abgrenzung zu den Gemeindestrassen wäre äusserst schwierig. Kantonsstrassen sollen das übergeordnete Netz darstellen und die elf Gemeinden verbinden.
Eine Unterteilung der Kantonsstrassen in zwei verschiedene Kategorien (z.B. Hauptstrassen und übrige Kantonsstrassen) wäre zweckdienlich. Der Schritt von einer Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse oder umgekehrt ist sehr gross (Finanzierung Kantonsstrasse ausserorts 100% Kanton, Finanzierung Gemeindestrasse 100% Gemeinde). Nach unserer Wahrnehmung würde eine Unterteilung der Kantonsstrassen ermöglichen, dass bestehende fragliche Einteilungen aufgrund von zu starken finanziellen Auswirkungen für die betroffenen Gemeinwesen korrigiert würden. Es dürfte unbestritten sein, dass beispielsweise eine überregionale Kantonshauptstrasse eine andere Bedeutung für den Kanton Nidwalden hat als eine wenig befahrene lokale Strasse.	EMO	Ablehnung Die bisherige Regelung mit Kantonshauptstrassen (KH) und Kantonsverbindungsstrassen (KV) hat sich als nicht sinnvoll erwiesen, weil an diese Definitionen keine unterschiedlichen Rechtsfolgen geknüpft waren. Kantonsstrassen sollen das übergeordnete Netz darstellen und die elf Gemeinden verbinden.
Die Definition der Kantonsstrassen soll beibehalten werden. Dabei ist vor allem Ziff. 2 des heutigen Art. 6 "Zu den Kantonsstrassen gehören die Verbindungsstrassen, die den Anschluss wichtiger Kantonsteile an die Hauptverkehrsstrassen herstellen und nicht durch eine Flurgenosenschaft erstellt worden sind" gemeint. Alternativ ist die Formulierung von Art. 11 Ziff. 1 wie folgt zu ergänzen: 'Kantonsstrassen dienen dem regionalen Verkehr, verbinden die Gemeindezentren sowie Gemeindeorte und bilden	SST	Ablehnung Die bisherige Regelung mit Kantonshauptstrassen (KH) und Kantonsverbindungsstrassen (KV) hat sich als nicht sinnvoll erwiesen, weil an diese Definitionen keine unterschiedlichen Rechtsfolgen geknüpft waren. Bei der vorgeschlagenen Definition müsste der Kanton zusätzliche Strassen übernehmen (Muoterschwanderberg, Bürgenstockstrasse in

zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz im Kanton.		Ennetbürgen etc.), was klar abgelehnt wird. Die Abgrenzung zu den Gemeindestrassen wäre äusserst schwierig. Kantonsstrassen sollen das übergeordnete Netz darstellen und die elf Gemeinden verbinden.
Es stellt sich die Frage, wie die Notstrasse Beckenried-Emmetten einzustufen ist. Diese Notstrasse wurde durch den Kanton gebaut, steht heute jedoch im Unterhalt der Gemeinden Beckenried und Emmetten. Derzeit wird das Grundeigentum an dieser Notstrasse bereinigt, weil dies im Zusammenhang mit dem Bau nicht erfolgt ist und immer wieder zu Diskussionen Anlass gibt.	BEC	Sofern der Kanton eine Notstrasse errichtet und in Betrieb nimmt, sind grundsätzlich die Bestimmungen über die Kantonsstrasse anwendbar. Eine solche Strasse ist jedoch nur für eine befristete Zeit während einer Notlage oder besonderen Lage als Kantonsstrasse in Betrieb. Sobald die ordentliche Kantonsstrasse wieder in Betrieb genommen werden kann, wird die Notstrasse zurückgebaut oder einer anderen Nutzung zugeführt.
Mit der neuen Formulierung und der Übergangsbestimmung von Art. 91 würden gewisse heutige Kantonsstrassen ihre Qualifikation verlieren (Wiesenbergstrasse, Oberrickenbachstrasse, Kehrsitenstrasse, ...). Die Mitte beantragt die bisherige Definition beizubehalten und keine Veränderung der Kategorien von öffentlichen Strasse vorzunehmen.	Mitte	Ablehnung Die genannten Strassen bleiben aufgrund der Übergangsbestimmungen bis zu einem anderslautenden Landratsbeschluss Kantonsstrassen. Es bestimmt somit der Landrat, welche Strassen als Kantons- und welche als Gemeindestrassen zu qualifizieren sind. Es ist auch der Landrat, der über eine Gesetzesanpassung die Definition der Kantons- und Gemeindestrassen jederzeit anpassen kann.

Frage 9 Öffentliche Strassen im Privateigentum (Art. 13 Abs. 1 und 2)

Gemäss bisherigem Strassengesetz werden als öffentliche Strassen privater Eigentümer sämtliche Strassen bezeichnet, die von jedermann benutzt werden können. Im neuen Strassengesetz werden nur noch diejenigen Privatstrassen als öffentlich bezeichnet, die der Allgemeinheit dienen und an deren Benutzung ein hinreichendes öffentliches Interesse besteht. Sind Sie mit dieser neuen Definition einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	STA
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Grundsätzlich ist die Gemeinde Stans mit der Definition einverstanden. Aus Sicht der Gemeinde Stans ist eine gesetzliche Regelung zur Pflicht der Abparzellierung öffentlicher Strassen im Privateigentum, bei der eine Strassengenossenschaft die Eigentümerin ist, sinnvoll.	STA	Ablehnung Eine Abparzellierung ist ein Eingriff ins Privateigentum und soll nur in Ausnahmefällen (zB. Strassengenossenschaft) gemacht werden.

Frage 10 Kommunales Strassenverzeichnis (Art. 53 ff.)

Neu sollen öffentliche Strassen im Privateigentum mit dem kommunalen Strassenverzeichnis gemäss Art. 53 ff. verbindlich festgelegt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein		
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	EMO, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Bedingung zur Übernahme von Strassen im Privateigentum als öffentliche Strasse sollte sein, dass es für Velofahrer rechtlich erlaubt ist, diese zu befahren.	PVU, VCS	Ablehnung Den Gemeinden soll bezüglich Festlegung der öffentlichen Privatstrassen ein gewisser Ermessensspielraum zustehen.
Der Gemeinderat stellt sich die Frage, weshalb die Gemeinden die Strassenverzeichnisse auflegen, einem Einwendungsverfahren unterstellen und vom Regierungsrat genehmigen lassen müssen. Die meisten Gemeinden führen bereits heute ein Strassenverzeichnis und richten Beiträge nach diesem Strassenverzeichnis aus. Die Beitragsleistungen werden mit einer anfechtbaren Verfügung beschlossen. Neue Strassen oder Auf- oder Abstufungen bei veränderten Verhältnissen werden laufend nachgetragen. Im Gesetzesentwurf ist denn auch nur die erstmalige Erarbeitung des Strassenverzeichnisses geregelt. Wie ist das Vorgehen bei neuen Strassen oder Auf- resp. Abstufungen in der Strassenkategorie? Nach unserer Ansicht ist das aufgezeigte Verfahren nicht zweckmässig. Vielmehr sollte der Gemeinderat das Strassenverzeichnis beschliessen und gegen diesen Beschluss sollte eine Einsprachemöglichkeit bestehen. Sofern bei jeder neuen Strasse oder geplanten Auf- resp. Abstufung das Strassenverzeichnis öffentlich aufgelegt werden muss und der Gemeinderat erst nach dieser Auflage einen Entscheid fällen kann, würden wir dies als unverhältnismässig erachten.	EMO	Ablehnung Das Strassenverzeichnis ist nach heutigem Strassengesetz freiwillig. Neu sollen alle Gemeinden ein Strassenverzeichnis und ein Reglement erlassen müssen. Beides bildet u.a. Grundlage für die Ausrichtung von Beiträgen. Aufgrund der grossen Bedeutung und den bedeutenden finanziellen Auswirkungen soll der Erlass von Verzeichnis und Reglement bei der Gemeindeversammlung liegen. Das Verfahren kann Dutzende oder gar Hunderte von Grundeigentümern betreffen. Insofern ist die Beschlussfassung durch den Gemeinderat nicht zielführend. Mit dem vorgeschlagenen Verfahren besteht für die Bürgerinnen und Bürger auch hohe Transparenz, was eine rechtsgleiche Behandlung garantiert. Änderungen von Verzeichnis und Reglement sind im gleichen Verfahren zu erlassen.

Frage 11 Änderung der Strassenkategorien (Art. 17 ff.)

Für die Umwidmung einer Kantonsstrasse in eine Gemeindestrasse (Art. 18) und die Übernahme einer Gemeindestrasse durch den Kanton (Art. 19) soll wie bisher der Landrat zuständig bleiben.

Sind Sie damit einverstanden?

Ja	17	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, HER, EBÜ, DAL, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	3	PVU, VCS, STA
Enthaltung / Verzicht /	2	PAG, SM

Fragebogen nicht ausgefüllt		
------------------------------------	--	--

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Der Gemeinderat kann nicht nachvollziehen, weshalb für die Übernahme von öffentlichen Strassen privater Eigentümer ein Rechtsanspruch bestehen soll, hingegen der Landrat frei über das Kantonsstrassennetz entscheiden kann.	EMO	Kenntnisnahme Es wird die bisherige Regelung beibehalten.
Wichtig ist, dass auch die Stimmbevölkerung der jeweiligen Gemeinde mit einer aktiven Gewichtung mitreden kann.	DAL	Kenntnisnahme Es wird die bisherige Regelung beibehalten.
Neu soll der Regierungsrat entscheiden, da damit die Entscheidungswege kürzer sind. Auch andere Kantone handhaben dies so.	PVU, VCS	Kenntnisnahme Es wird die bisherige Regelung beibehalten.
Die Gemeinde Stans ist mit der Regelung bezüglich Umwandlung einer Kantonsstrasse in eine Gemeindestrasse einverstanden. Im Gesetz fehlt jedoch eine Regelung bezüglich Umwandlung einer Gemeindestrasse in eine Privatstrasse oder eine öffentliche Strasse im Privateigentum. Auch diese sollen, wenn sie die Funktion einer Gemeindestrasse nicht mehr erfüllen, in Privateigentum überführt werden können.	STA	Kenntnisnahme Grundsätzlich soll die bisherige Regelung beibehalten werden. Auch heute ist die Abstufung einer Gemeindestrasse zu einer Privatstrasse nicht geregelt. Dies bedeutet, dass eine solche Abstufung nur in gegenseitigem Einverständnis und mit der Anmeldung des Eigentumsübergangs beim Grundbuchamt (durch Kauf-, Tausch- oder Schenkungsvertrag) erfolgen kann. Es drängt sich keine Neuregelung auf. Falls eine Strasse für die Gemeinde keine Bedeutung mehr hat, könnte sie diese zudem auch aufgeben und renaturieren. Die Umwandlung einer öffentlichen Strasse in eine Privatstrasse kann – wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, durch eine Anpassung des Strassenverzeichnisses erfolgen.

Frage 12 **Rechtsanspruch auf Übernahme einer Strasse (Art. 20)**

Erfahren öffentliche Strassen im Privateigentum oder Privatstrassen aufgrund veränderter Umstände eine verkehrsmässige Aufstufung und erfüllen damit die Aufgaben einer Gemeindestrasse, so besteht für die Grundeigentümer – wie bisher – ein Rechtsanspruch auf Übernahme der Strasse durch die Gemeinde (Art. 20).

Sind Sie damit einverstanden?

Ja	16	FDP, BUO, ODO, SST, WOL, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, BVN, TCS
Nein	2	EMO, EMT
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	4	PAG, PVU, SM, VCS

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Da gemäss Botschaft ein Rechtsanspruch auf Übernahme durch die Gemeinde bestehen soll, stellen wir die Frage, ob es sinnvoll ist, das entsprechende Geschäft der Gemeindeversammlung zu unterbreiten.	EMO	Ablehnung Die bisherige Regelung soll beibehalten werden. Aufgrund der grossen finanziellen Tragweite des Entscheides soll die Kompetenz bei der Gemeindeversammlung bleiben. Falls eine Gemeindeversammlung den Antrag zu Unrecht ablehnt, kann der Gesuchsteller Beschwerde führen und die Rechtsmittelinstanz könnte den Entscheid abändern.
Gegen den Rechtsanspruch auf Übernahme der Strasse besteht kein Einwand. Hingegen stellt sich der Rat die Frage, ob dafür ein Gemeindeversammlungsbeschluss nötig ist. Wenn ein Rechtsanspruch besteht, reicht aus Sicht des Gemeinderats auch ein Ratsbeschluss.	EMT	Ablehnung Die bisherige Regelung soll beibehalten werden. Aufgrund der grossen finanziellen Tragweite des Entscheides soll die Kompetenz bei der Gemeindeversammlung bleiben. Falls eine Gemeindeversammlung den Antrag zu Unrecht ablehnt, kann der Gesuchsteller Beschwerde führen und die Rechtsmittelinstanz könnte den Entscheid abändern.

Frage 13 Strassenbau / Inhalt (Art. 21)

Als Strassenbau gelten der Neubau, Ausbau und die wesentliche Änderung von Strassen, von der Planung bis zur Ausführung.

Sind Sie mit dieser Umschreibung einverstanden?

Ja	17	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, EMT, BVN, TCS
Nein	4	PVU, VCS, GP, GLP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Der Absatz 1 soll wie folgt ergänzt werden: ...wesentliche Änderungen von Strassen und Velowegen. Somit ist klar, dass auch die Velowege Teil des Strassenbaus sind. Art. 2 reguliert die Strassen, Art. 3 separat die Velowege.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Diese Anpassung ist nicht notwendig. Es wird auf Art. 1 Abs. 3 StrG verwiesen. Danach gelten die Bestimmungen für die Strassen sinngemäss auch für Velowege.
Aus Sicht der GLP fehlt der Veloverkehr in Art. 21. Daher beantragen wir, Art. 21 Abs. 1 um den Veloverkehr zu ergänzen.	GLP	Ablehnung Diese Anpassung ist nicht notwendig. Es wird auf Art. 1 Abs. 3 StrG verwiesen. Danach gelten die Bestimmungen für die Strassen sinngemäss auch für Velowege.

Frage 14 Projektierungszonen (Art. 23 - 27)

Zur Sicherung von benötigtem Strassenraum kann die Strassenverwaltungsinstanz eine Projektierungszone von fünf Jahren mit einer Verlängerungsmöglichkeit von zwei Jahren verfügen.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	17	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, STA, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, TCS
Nein	3	DAL, BEC, BVN
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die benötigten Räume für grössere Strassenprojekte sind längerfristig freizuhalten (analog Eisenbahnkorridore).	PVU, VCS	Ablehnung Die verlängerte Frist von insgesamt sieben Jahren erscheint angemessen.
Hinweis zu Art. 24 Abs. 3 Einwendungen haben künftig keine aufschiebende Wirkung. Folglich wäre eine Einwendung somit irrelevant.	EBÜ	Kenntnisnahme/Ablehnung Die aufschiebende Wirkung muss entzogen werden, damit die Projektierungszone ihre Wirkung sofort entfalten kann. Sobald eine Beschwerde gutgeheissen wird, fällt die Wirkung der Projektierungszone dahin. Insofern haben berechnigte Einwendungen bzw. Beschwerden sehr wohl eine Relevanz.
Dallenwil hatte noch nie ein Bedürfnis, eine Projektierungszone zu verfügen. Daher ist der Gemeinderat der Meinung, dass es auch keine diesbezügliche Regelung braucht.	DAL	Ablehnung Bereits jetzt bestand die Möglichkeit, eine Projektierungszone zu verfügen. Es wurde wenige Gebrauch gemacht, im Einzelfall kann sie aber sehr wichtig sein. So wurde beispielsweise bei Stans West eine Projektierungszone verfügt.
Grundsätzlich ist es wichtig, den notwendigen Strassenraum für den Ausbau von Strassen zu sichern. Die Projektierungszone darf jedoch nicht zur Verhinderung bzw. Verschiebung von Bauvorhaben führen. Mit einer Projektierungszone von fünf Jahren mit Verlängerungsmöglichkeit um zwei Jahre kann ein Bauvorhaben insgesamt sieben Jahre verzögert werden. Im Zeitalter des knappen und teuren Wohnraumes eher eine nicht gewollte Entwicklung.	BEC	Ablehnung Die vorgesehene Dauer ist angesichts der langen Projektierungs- und Planungsphasen angemessen. Im Einzelfall ist zudem das Verhältnismässigkeitsprinzip zu beachten, besonders bei der Verlängerung. Eine solche wird nur bei einem hohen öffentlichen Interesse möglich sein.

Frage 15 Generelles Projekt (Art. 28)

Bei Kantons- und Gemeindestrassen sollen wie bisher bei Strassenbauprojekten generelle Projekte erarbeitet und öffentlich aufgelegt werden. Kein generelles Projekt ist nötig bei Bauvorhaben mit geringen Gestaltungsmöglichkeiten, bei notwendigen technischen oder

sonstigen Anpassungen oder Verbreiterungen, die nicht zu einer Änderung des Regelquerschnitts führen sowie für Velowege.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN
Nein	1	TCS
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: Es legt die Eckwerte eines Strassenbauprojektes wie Linienführung, Kreuzungsbauwerke, Knoten und Regelquerschnitt fest. Es enthält eine Grobkostenschätzung, eine Studie über die Auswirkungen des Projekts auf das umliegende Verkehrsnetz und ist so auszuarbeiten, dass keine wesentlichen Verschiebungen und Änderungen mehr zu erwarten sind.	GP	Ablehnung Das generelle Projekt soll nur die wichtigsten Punkte als Eckwerte beinhalten. Die betroffenen Grundeigentümer können sich beim Bauprojekt, welches nochmals aufzulegen ist, nochmals zur Wehr setzen. Aufgrund der tiefen Finanzkompetenz des Regierungsrats, hat der Landrat praktisch bei jedem Projekt einen Objektkredit zu sprechen und kann so Einfluss nehmen.
Antrag: Kantonale Velowege sollen neu ebenfalls Generelle Projekte zu erarbeiten und öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt werden.	TCS	Kantonale Velowege sollen in einem einfacheren Verfahren projektiert werden können.

Frage 16 Legitimation zur Einwendung (Art. 29)

Bisher waren nebst Personen mit einem schutzwürdigen Interesse auch alle stimmberechtigten Personen zur Einwendung berechtigt. Neu soll sich die Legitimation zur Einwendung ausschliesslich nach den Bestimmungen des Verwaltungsrechtspflegegesetz VRG richten. Die einwendende Person muss besonders berührt sein und über ein schutzwürdiges Interesse an der Anpassung des Projektes verfügen (Art. 70 VRG). Den übrigen Personen steht es frei, Anregungen und Vorschläge einzureichen, die jedoch nicht in einem Rechtsverfahren abgehandelt werden.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	17	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GLP, EMT, BVN
Nein	4	PVU, VCS, GP, TCS
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Jede Vereinfachung ist begrüssenswert. Mit dieser Lösung wird jedoch das Verbandsbeschwerderecht nicht gelöst.	BEC	Kenntnisnahme
Die GLP unterstützt grundsätzlich den Ansatz, die Legitimation zur Einwendung künftig ausschliesslich auf Personen mit einem schutzwürdigen Interesse zu beschränken – wie dies in Art. 70	GLP	Kenntnisnahme

VRG vorgesehen ist. Dies führt zu einem fokussierteren und effektiveren Verfahren, indem nur diejenigen, die tatsächlich von einer Entscheidung betroffen sind, formell vorgehen können. Gleichzeitig begrüssen wir, dass allen übrigen Stimmberechtigten die Möglichkeit offenbleibt, Anregungen und Vorschläge einzureichen.		
Mit der neuen Regelung besteht ev. keine Legitimation mehr von Pro Velo, VCS und anderen Verbänden für Einwendungen. Diese Verbände vertreten jedoch eine grosse Anzahl direkt betroffener Personen. Eine Anregung hat nicht dieselbe rechtliche Wirkung wie eine Einwendung.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Es soll kein Verbandsbeschwerderecht eingeführt werden. Hingegen bleibt der Rechtsweg bei Vorliegen eines schutzwürdigen Interesses nicht verwehrt. Die Interessen der Bevölkerung nimmt überdies der Landrat mit der Genehmigung des generellen Projektes war. Er kann Abänderungen beschliessen.
Die bisherige Regelung ist beizubehalten. Es kann nicht sein, dass Einsprecher in allen Fällen sein schutzwürdiges Interesse den Beweis erbringen müssen. Insbesondere, bei öffentlichen Strassenanlagen, welche von der Allgemeinheit finanziert und getragen werden.	TCS	Ablehnung Es soll kein Verbandsbeschwerderecht eingeführt werden. Hingegen bleibt der Rechtsweg bei Vorliegen eines schutzwürdigen Interesses nicht verwehrt. Die Interessen der Bevölkerung nimmt überdies der Landrat mit der Genehmigung des generellen Projektes war. Er kann Abänderungen beschliessen.

Frage 17 Kantonale Strassenbaukoordination (Art. 35)

Im neuen Strassengesetz soll die aktuelle Praxis, wonach Strassenbaugesuche durch die Baudirektion koordiniert, die notwendigen Stellungnahmen und Bewilligungen eingeholt sowie die Gesamtbewilligung und Gesamtstellungnahme ausgestellt werden, gesetzlich verankert werden.

Sind Sie damit einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, STA, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	DAL, BEC
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Wir erachten dies nicht als notwendig. Schon heute muss ein Strassenbauprojekt das Baubewilligungsverfahren durchlaufen. Diese Regelung reicht vollkommen.	DAL	Ablehnung Bei Privat- und Flurstrassen braucht es ein Baubewilligungsverfahren. Bei den übrigen Strassen (Kantons- und Gemeindestrassen sowie bei öffentlichen Strassen im Privateigentum) hingegen nicht. Anstelle einer Baubewilligung nach PBG wird eine Projektbewilligung nach Strassengesetz ausgestellt (vgl. Art. 31 StrG). Für dieses Verfahren ist eine Koordination der notwendigen Bewilligungen ebenfalls angezeigt.

Frage 18 Entscheid Strassenbauprojekte (Art. 36)

Wie bisher sollen Strassenbauprojekte für Kantonsstrasse und kantonale Velowege vom Regierungsrat und Strassenbauprojekte für die übrigen Strassen vom Gemeinderat bewilligt werden.

Sind Sie mit diesen Zuständigkeiten einverstanden?

Ja	21	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein		
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Frage 19 Dauer der Projektbewilligung (Art. 37)

Im bisherigen Strassengesetz ist die Dauer der Gültigkeit einer Bewilligung von Ausführungsprojekten nicht geregelt. Im neuen Strassengesetz wird diese auf drei Jahre beschränkt, wobei diese Frist während der Dauer des Schätzungsverfahrens gemäss Enteignungsgesetz stillsteht.

Sind Sie mit dieser Frist einverstanden

Ja	18	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN
Nein	1	TCS
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	3	PVU, SM, VCS

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Aufgrund von aussergewöhnlichen Umständen (z. B. nicht bewilligte Mehrkosten) sollte ebenfalls wie im PBG ein entsprechender Vorbehalt aufgenommen werden, wie: "Die Projektbewilligung erlischt, wenn die Bauarbeiten unterbrochen beziehungsweise über unverhältnismässig lange Zeit erstreckt wurden und innerhalb einer von der Bewilligungsbehörde mittels Verfügung festzusetzenden Frist nicht vollendet wurden."	EMO	Ablehnung Bisher galt für Bewilligungen keine Befristung. Mit der neuen Regelung wird eine gewisse Rechtssicherheit geschaffen. Weitergehende Regelungen drängen sich nicht auf. Es sind in extremen Fällen von Bauverzögerung auch aufsichtsrechtliche Massnahmen denkbar.
Bei Strassenbauvorhaben gibt es viele mögliche Ursachen für Bauverzögerungen. Drei Jahre sind zu knapp.	TCS	Es ist eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen. Somit beträgt die Frist insgesamt 5 Jahre (3+2 Jahre).

Frage 20 Verpflichtung zu Strassenbaugenossenschaften (Art. 40)

Die Gemeinde kann bei strittigen Erschliessungen von Privatgrundstücken Eigentümer zur Gründung bzw. zum Beitritt zu einer Strassengenossenschaft verpflichten und bis zur Konstituierung die erforderlichen Massnahmen auf Kosten der Eigentümer vornehmen.

Stattdessen wird auf das Perimeterverfahren beim Bau von öffentlichen Strassen im Privateigentum gemäss Art. 44 Absatz 2 des bisherigen Strassengesetzes verzichtet, da dieses Verfahren bis anhin faktisch nicht angewendet wurde.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

a	19	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN
Nein	1	TCS
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Flurgenossenschaften haben sich in Nidwalden bewährt. Es wäre für alle Beteiligten einfacher, ein bekanntes Instrument auf weitere Gebiete auszudehnen. Sollte dies nicht möglich sein, resp. keine Mehrheit finden, haben wir eine Bemerkung zu Art. 40 Abs. 2: Wie im Bericht zu Art. 1 treffend festgehalten, haben Privatstrassen oder öffentliche Privatstrassen verschiedene Nutzer. Entsprechend sollte die Gemeinde die erforderlichen Massnahmen nicht zu Lasten lediglich der Eigentümerschaft, sondern der Nutzer treffen.	EMO	Ablehnung Der Geltungsbereich für Flurgenossenschaften im Landwirtschaftsgebiet ist im Spezialerlass (NGFlurG, NG 211.4) geregelt. Eine solche Lösung wird nicht als zielführend bzw. praktikabel erachtet. Eigentümer können sich gegen unberechtigte Benützung durch eine Zivilklage auf dem Rechtsweg (Besitzschutz) zur Wehr setzen und allfällige Lasten durch Vereinbarungen (Dienstbarkeiten) auf Dritte überwälzen.
Im Bericht sollte noch erläutert werden, wie ein solcher Verpflichtungsentscheid konkret ausgestaltet ist, welche Kriterien ihm zugrunde liegen und welche Rechtsmittel den betroffenen Parteien zur Verfügung stehen. Dies würde zur Transparenz und Rechtssicherheit beitragen.	STA	Kenntnisnahme Diese Detailfragen sind in der Praxis und im Streitfall durch Gerichte zu klären. Bezüglich Rechtsmittel wird auf das VRG verwiesen.
Dieser vertieften Regelung kann zugestimmt werden. Aus Erfahrung im Zusammenhang mit der Gründung von Strassenbaugenossenschaften kann eine solche Regelung nützlich sein und das Verfahren etwas beschleunigen.	BEC	Kenntnisnahme
Antrag: Art. 40 Abs. ist wie folgt mit Privatstrasse zu ergänzen: «Die Gemeinde kann die Eigentümerschaft von Privatstrassen und von öffentlichen Strassen im Privateigentum zur Gründung einer Strassengenossenschaft oder zum Beitritt zu einer bestehenden Genossenschaft verpflichten, soweit es für den Bau und den Unterhalt einer Privatstrasse oder einer öffentlichen Strasse im Privateigentum erforderlich ist.»	TCS	Ablehnung Bei reinen Privatstrassen sollen Rechtsstreitigkeiten ausschliesslich nach Privatrecht geregelt werden. Ein Eingriff in die Eigentums-garantie wäre hier nicht vertretbar. Sobald an einer Strasse ein gewisses öffentliches Interesse besteht, kann die Gemeinde die Strasse durch entsprechende Aufnahme ins Strassenregister zur öffentlichen Privatstrasse erklären.

Frage 21

Strassenbaukosten Kantonsstrassen (Art. 42)

Im Grundsatz trägt die Strasseneigentümerschaft die Strassenbaukosten. Bei Kantonsstrassen sollen die Gemeinden wie bisher einen Beitrag leisten müssen an den Ausbau im Innerortsbereich. Neu soll dieser Beitrag pauschal auf 35% festgelegt werden.

Sind Sie damit einverstanden?

Ja	8	FDP, ODO, SST, WOL, EBÜ, Mitte, GP, TCS
Nein	11	BUO, EMO, PVU, VCS, HER, DAL, STA, BEC, SVP, GLP, EMT
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	3	PAG, SM, BVN

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Macht Sinn, da der bisherige Teiler von den Gemeinden schwer nachvollziehbar und intransparent war.	FDP	Kenntnisnahme Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.
Eine Vereinfachung des Kostenteilers wird grundsätzlich unterstützt. Im Ausserortsbereich übernimmt der Kanton vollumfänglich die Kosten. Die Gemeinden werden nicht belastet. Der Ortsbeginn von Innerortsstrassen wird bei der Signaltafel Ortsbeginn resp. Ortsende definiert. Ist diese Festlegung eindeutig ohne Diskussionen mit den Gemeinden? (Klarheit bei neuen Überbauungen?)	Mitte	Kenntnisnahme Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.
Der Beitrag wurde aufgrund des Workshops vom 29. August 2024 seitens Kantons nochmals überdacht und von 40 % auf 35 % gesenkt. Der Gemeinderat bedankt sich für diese Berücksichtigung. Sollten sich jedoch die Eigentumsverhältnisse nicht ändern, ist dieser Prozentanteil zu überprüfen.	ODO, WOL	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.
Eine Vereinfachung/ Pauschalisierung des Kostenteilers wird grundsätzlich unterstützt. Der Prozentanteil müsste einfach unter der Voraussetzung der heute geltenden Eigentumsverhältnisse berechnet werden (Innerorts-Trottoirs im Eigentum der Gemeinde).	BUO, DAL, BEC	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.
Der Gemeinderat Ennetmoos ist mit einer Vereinfachung und Pauschalisierung der Finanzierung einverstanden. Der Beitrag der Gemeinden ist jedoch maximal bei 25% statt wie beantragt 35% festzulegen Unzutreffend ist die Feststellung, dass die Gemeinden bisher für Kantonsstrassen im Ausserortsbereich die Kosten bisher vollumfänglich vom Kanton getragen wurden. Beispielsweise werden Beleuchtungsanlagen an der Kantonsstrasse ausserorts von der Gemeinde Ennetmoos betrieben.	EMO	Teilweise Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert. Für Beleuchtungen ausserorts an Kantonsstrassen hat im Grundsatz der Kanton aufzukommen. Abweichende Regelungen in der Praxis durch entsprechende Vereinbarungen bleiben vorbehalten.
Bisher waren die Beiträge zwischen 20 und 30 Prozent. Der maximale Wert soll auch nicht überschritten werden und somit neu 30% betragen.	PVU, VCS	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.

Bis anhin beträgt der Beitrag 35% nach Abzug von Bundesbeiträgen und Beiträgen Dritter. Neu gilt der Beitrag von pauschal 35% nach Abzug von Beiträgen Dritter. Der neuen Regelung wird nur zugestimmt, wenn unter dem Begriff Beiträge Dritter die Bundesbeiträge miteinbezogen sind.	HER	Gutheissung Bereits bisher wurden die Bundesbeiträge und die Beiträge Dritter von den Bruttokosten eines Projekts abgezogen. Der Anteil der Gemeinden wurde auf den Nettokosten berechnet.
Diese Änderung erscheint nicht nachvollziehbar. Es wird daher vorgeschlagen, die bestehende Regelung zur Kostenteilung beizubehalten und unverändert gemäss Art. 78 Abs. 1 des aktuellen StrG weiterzuführen.	STA	Ablehnung Die vorgeschlagene Abstufung ist kompliziert und wird grossmehrheitlich abgelehnt. Hingegen wird der Beitragssatz der Gemeinden auf 30% reduziert.
Da der Innerortsbereich neu festgelegt und ausgedehnt werden soll, wird dies eine weitere Kostenverschiebung zu Lasten der Gemeinden bedeuten. Die Pauschalisierung der Finanzierung soll aus diesem Grund auf max 30% festgelegt werden.	SVP	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert. Eine Ausdehnung des Innerortsbereich ist nicht geplant. Solange die Beitragssätze pauschal bei 30% bleiben, hat die Abgrenzung zwischen innerorts und ausserorts häufig auch keine konkrete Auswirkung; vor allem dann, wenn im ausserortsbereich Velowege bestehen.
Die GLP erachtet den pauschalen Beitrag als zu hoch. In bisherigen Projekten lag der Kostenanteil in der Regel zwischen 20 und 30 Prozent. Ein Kostenanteil von 30% wird von der GLP als angemessen und verhältnismässig betrachtet.	GLP	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert.
Die bisherige Regelung wird beibehalten. Dieser Entscheid kann der Gemeinderat nachvollziehen. Die Gemeinden werden jedoch "doppelt belastet". Ausserdem erwartet der Gemeinderat Emmetten, dass die Gemeinde im Rahmen der Projektumsetzung ein Mitspracherecht erhält und regelmässig sowie rechtzeitig über die Planung der Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten informiert wird, um die eigenen Projekte mit der kantonalen Planung abzustimmen.	EMT	Gutheissung Da die Trottoirs und Bushaltestellen bei den Gemeinden verbleiben, wird der Beitragssatz auf 30% reduziert. Sobald Gemeinden von einem kantonalen Projekt betroffen sind, werden sie mit einbezogen. Die Kompetenzen müssen allerdings rechtlich klar geregelt werden.

Frage 22 Beitrag bei kombinierten Velo- und Gehwegen (Art. 42 Abs.3)

Der Beitrag der Gemeinden an die kantonalen Velowege auf ihrem Gemeindegebiet soll unverändert bei 35 % verbleiben. Neu soll der Beitrag auch bei kombinierten Velo- und Gehwegen 35 % betragen (statt wie bisher 35 % von 2/3 der Baukosten). Sind Sie damit einverstanden?

Ja	9	FDP, ODO, SST, WOL, EBÜ, STA, SVP, GP, TCS
Nein	9	BUO, EMO, PVU, VCS, HER, DAL, BEC, GLP, EMT
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	4	PAG, SM, Mitte, BVN

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Im Sinne einer Vereinfachung und zur Schaffung von Klarheit ok.	FDP	Kenntnisnahme

		Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.
Der Beitrag ist vor allem mit den Gemeinden festzulegen, muss aber bei allen Gemeinden gleich sein.	Mitte	Kenntnisnahme
Aufgrund der geplanten Veränderungen der Eigentumsverhältnisse kann die Anpassung des Beitrags auf 35 % nachvollzogen werden. Sollten sich jedoch die Eigentumsverhältnisse nicht ändern, ist dieser Prozentanteil zu überprüfen.	ODO, WOL	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.
Eine Vereinfachung/ Pauschalisierung des Kostenteilers wird grundsätzlich unterstützt. Der Prozentanteil müsste unter der Voraussetzung der heute geltenden Eigentumsverhältnisse berechnet werden (Innerorts-Trottoirs im Eigentum der Gemeinde).	BUO, DAL, BEC	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.
Der Anteil der Gemeinden soll analog des Absatzes 2 30% betragen.	PVU, VCS	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.
Bis anhin beträgt der Beitrag 35% nach Abzug von Bundesbeiträgen und Beiträgen Dritter. Neu gilt der Beitrag von pauschal 35% nach Abzug von Beiträgen Dritter. Der neuen Regelung wird nur zugestimmt, wenn unter dem Begriff Beiträge Dritter die Bundesbeiträge miteinbezogen sind.	HER	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert. Bereits bisher wurden die Bundesbeiträge und die Beiträge Dritter von den Bruttokosten eines Projekts abgezogen. Der Anteil der Gemeinden wird auf den Nettokosten berechnet.
Wir plädieren an dieser Stelle ebenfalls für einen Kostenanteil von 30%.	GLP	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.
Die Begründung, dass die Erhöhung mit der Übernahme der Trottoirs und Bushaltestellen gerechtfertigt wird, ist nicht stichhaltig. Die Gemeinde trägt die Kosten für die Übernahme, sofern die erforderlichen Unterhaltsarbeiten nicht rechtzeitig durchgeführt wurden. Diese Haltung wird von der Gemeinde Emmetten nicht unterstützt.	EMT	Gutheissung Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wird der Beitragssatz bei Velowegen ebenfalls auf 30% reduziert.

Frage 23 Beleuchtung von Kantonsstrassen innerorts

Auf Wunsch der Gemeinden soll die Beleuchtung der Kantonsstrassen innerorts bei den Gemeinden verbleiben und nicht an den Kanton übergehen. Damit verbleibt nebst der Zuständigkeit für Bau und Unterhalt der Beleuchtung auch deren Finanzierung bei den Gemeinden. Sind Sie damit einverstanden?

Ja	12	FDP, ODO, SST, PAG, DAL, STA, BEC, Mitte, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	5	BUO, WOL, HER, EBÜ, SVP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	5	EMO, PVU, SM, VCS, GP

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Wenn das Eigentum an den Kanton übergeht, sind wir damit nicht einverstanden.	EMO	Kenntnisnahme Beleuchtung bleibt bei den Gemeinden.
Die Gemeinde Beckenried setzt derzeit eine topmoderne, energieeffiziente Strassenbeleuchtung um, welche über eine App gesteuert werden kann.	BEC	Kenntnisnahme Beleuchtung bleibt bei den Gemeinden.
Die Beleuchtung ist ein Strassenbestandteil im Sinne von Art. 2 Abs. 3 i.V.m. § 1 StrV. Der Unterhalt der Beleuchtung soll daher dem Unterhalt der massgebenden Strasse folgen. Der Gemeinderat Wolfenschiessen teilt die Bedenken anderer Gemeinden bzw. deren Verwaltungen nicht, wonach es zu wesentlichen Vollzugsproblemen (z.B. Stromanschluss, Weihnachtsbeleuchtung etc.) kommen soll. Er ist auch überzeugt, dass diese wie bis anhin in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit dem Kanton gelöst werden können. Die Vorteile unter dem Motto "Alles aus einer Hand" überwiegen die allfälligen Nachteile klar. Art. 42 Abs. 2 StrG ist daher wie folgt zu ändern: "... Die Beleuchtung entlang von Kantonsstrassen innerorts ist Sache der Gemeinden." Art. 50 Abs. 1 StrG ist daher wie folgt zu ändern: "Der Unterhalt von Kantonstrassen ist mit Ausnahme der Beleuchtung Sache des Kantons."	WOL	Ablehnung Beleuchtung bleibt aufgrund der mehrheitlichen Rückmeldungen bei den Gemeinden.
Diese Regelung führt zu vielen und unnötigen Schnittstellen, welche nicht ausreichend geregelt sind und Fragen/Unklarheiten aufwerfen. Kantonsstrassen stehen grundsätzlich im Eigentum des Kantons (Art.11) und Beleuchtungsanlagen gelten als Strassenbestandteil. Das würde bedeuten, dass die Gemeinden für die Kosten der Beleuchtungsanlagen aufkommen müssten, ohne dass sie im Besitz dieser wären. Zudem ist nicht geregelt, welchen Standard diese Beleuchtung aufweisen und wie die Kosten im Projekt zu genehmigen/handhaben sind. Aus unserer Sicht gehören die Trottoirs, Haltestellen und Beleuchtung als Paket zusammen. Sollten die Trottoirs und Haltestellen an den Kanton übergehen, so soll dies auch für die Beleuchtung gelten. Die Beleuchtung entlang der Strassen und deren Unterhalt soll dann auch Sache des Kantons sein.	SVP	Ablehnung Beleuchtung wie auch Trottoirs bleiben aufgrund der mehrheitlichen Rückmeldungen bei den Gemeinden.
Die Beleuchtung ist ein Strassenbestandteil im Sinne von Art. 2 Abs. 2 StrG § 1 StrV. Ergibt sich keine abweichende Regelung, folgt sie als Strassenbestandteil dem rechtlichen «Schicksal» der Strasse. Der Unterhalt der Beleuchtung soll daher dem Unterhalt der massgebenden Strasse folgen. Diese Anbindung macht umso mehr Sinn, als neu auch die Trottoirs innerorts - die ihrerseits auch Bestandteil der Strassen sind (vgl. Art. 2 Abs. 2 StrG § 1 StrV) - entlang von Kantonsstrassen neu ins Eigentum des Kantons überführt werden.	EBÜ	Ablehnung Beleuchtung wie auch Trottoirs bleiben aufgrund der mehrheitlichen Rückmeldungen bei den Gemeinden.

Frage 24 Kostenbeteiligung an Verkehrsanlagen (Art. 44)

Bisher haben klare gesetzliche Grundlagen für Kostenbeteiligungen von Privaten, namentlich von Betrieben mit erheblichem Verkehrsaufkommen für Kantons- und Gemeindestrassen gefehlt. Neu soll dafür in Art. 44 eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	19	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, TCS
Nein	2	DAL, BVN

Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM
--	----------	----

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Basis Verursacherprinzip bei Betrieben mit erheblichem/grossen zusätzlichem Verkehrsaufkommen.	PAG	Kenntnisnahme
Andere Kantone kennen ebenfalls diese Regelung.	PVU, VCS	Kenntnisnahme
Öffentliche Kantons- und Gemeindestrassen sollen von jedermann uneingeschränkt genutzt werden können. Falls eine Kostenbeteiligung umgesetzt werden soll, muss diese mit der Bundesgesetzgebung abgestimmt sein.	DAL	Ablehnung Private, die durch ihren Betrieb ein hohes Verkehrsaufkommen verursachen, sollen nach dem Verursacherprinzip einen Beitrag leisten müssen (z.B. an Knotenanpassungen, Verlegung von Bushaltestellen etc.). Im Einzelfall kann die öffentliche Hand in begründeten Fällen darauf verzichten.

Frage 25 Verfahren Kostenaufteilung (Art. 45)

Im bisherigen Strassenrecht gibt es keine verfahrensrechtlichen Bestimmungen bei Uneinigkeit von Kostenaufteilungen. Neu soll der Regierungsrat die Kostenbeteiligung von Gemeinden und Dritten nach Vorliegen der Schlussabrechnung mit einer anfechtbaren Verfügung festlegen, soweit Kantonsstrassen betroffen sind. Ansonsten liegt die Verfügungskompetenz beim Gemeinderat.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	16	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, EBÜ, DAL, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	3	PVU, HER, STA
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	3	PAG, SM, VCS

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Gewaltentrennung ist mit der vorgesehenen Regelung nicht gegeben. Es wäre sinnvoll, wenn eine unabhängige Stelle den Entscheid über die Kostenbeteiligung erlässt (z.B. Amt für Justiz).	PVU, VCS	Ablehnung Die Entscheidkompetenz beim Regierungsrat als oberste kantonale Verwaltungsinstanz macht Sinn, wenn Gemeinden und/oder Dritte an Kantonsstrassen beteiligt sind. Den Parteien bleibt gestützt auf VRG der Weiterzug ans Verwaltungsgericht.
Gemäss Bericht zur externen Vernehmlassung (Art. 42) sollen Mehrkosten im Strassenbau, die über den erforderlichen Standard hinausgehen (wie beispielsweise Pflästerungen, Baumalleen und dergleichen), durch die Standortgemeinden übernommen werden. Dieses Vorgehen wird im Grundsatz gestützt. Im Bericht wird aber unter Art. 45 explizit der Einbau eines Flüsterbelags als "über den Standard hinausgehend"	HER	Kenntnisnahme Der Einbau von Flüsterbelägen ist innerorts Standard. Es kann auf das entsprechende Merkblatt verwiesen werden.

aufgeführt. Gerade in städtebaulichen Verhältnissen analog Hergiswil kann der Einbau eines Flüsterbelags auf der Kantonsstrasse nicht als Sonderwunsch gelten, vielmehr soll dies als Standard von Seiten des Regierungsrats deklariert werden.		https://www.nw.ch/_docn/155092/Merkblatt_Konzept_larmarme_Belag_auf_Kantonsstrassen_innerorts.pdf Darüber hinausgehend soll sich die Gemeinde an Mehrkosten beteiligen müssen.
Da der Regierungsrat als Partei in der Kostenaufteilung involviert ist, erscheint seine Entscheidungsbefugnis nicht als vollständig unparteiisch. Daher besteht in dieser Form kein Einverständnis mit der vorgeschlagenen Regelung.	STA	Ablehnung Die Entscheidkompetenz beim Regierungsrat als oberste kantonale Verwaltungsinanz macht Sinn, wenn Gemeinden und/oder Dritte an Kantonsstrassen beteiligt sind. Den Parteien bleibt gestützt auf VRG der Weiterzug ans Verwaltungsgericht.

Frage 26 Erhöhung der Finanzkompetenz des Regierungsrats (Art. 46)

Für Strassenbauprojekte bei Kantonsstrassen beträgt die Finanzkompetenz des Regierungsrats heute Fr. 400'000. Diese Finanzkompetenz soll neu Fr. 800'000 betragen.

Stimmen Sie dieser Erhöhung zu?

Ja	18	FDP, BUO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	SVP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	3	EMO, PAG, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Es ist sinnvoll, wenn der Regierungsrat in diesem Bereich mehr Finanzkompetenzen erhält.	BEC	Kenntnisnahme
Gemäss Art. 52a der Kantonsverfassung unterliegen Beschlüsse des Landrates, die frei bestimmbare einmalige Ausgaben von mehr als 250'000 Franken oder jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als 50'000 Franken zur Folge haben, der fakultativen Abstimmung. Mit der Kompetenzerhöhung für den Regierungsrat resp. der Kompetenzverschiebung werden die Volksrechte eingeschränkt, was insbesondere bei umstrittenen Strassenprojekten nicht unproblematisch ist.	EMO	Ablehnung Gestützt auf Art. 65 Abs. 2 Ziff. 9 KV ist der Regierungsrat befugt, <i>unter Vorbehalt weitergehender ihm durch die Gesetzgebung übertragenen Vollmachten</i> frei bestimmbare einmalige Ausgaben bis 200'000 Franken zu beschliessen. Die heutige Ausgabenkompetenz von Fr. 400'000.- ist bescheiden und führt kaum zu Projekten, die in die alleinige Finanzkompetenz des Regierungsrates fallen (Baupreisindex in Zentralschweiz Erhöhung um 40 % zwischen 1998 und 2023).
Wir sind mit der Kompetenzerhöhung für den Regierungsrat nicht einverstanden und erachten dies als Kompetenzverschiebung und Einschränkung der Volksrechte.	SVP	Ablehnung Die heutige Ausgabenkompetenz von Fr. 400'000.- ist bescheiden und führt kaum zu Projekten, die in die alleinige Finanzkompetenz des Regierungsrates fallen (Baupreisindex in Zentralschweiz Erhöhung um 40 % zwischen 1998 und 2023).

--	--	--

Frage 27 Zuständigkeit für betrieblichen und baulichen Unterhalt bei öffentlichen Strassen im Privateigentum (Art. 50)

Der betriebliche Unterhalt von öffentlichen Strassen im Privateigentum wird bisher in den Gemeinden sehr unterschiedlich gehandhabt. Gemäss bisherigem Strassengesetz fehlen klare Regelungen. Neu sollen die Gemeinden für den betrieblichen Unterhalt (Schneeräumung, Reinigung, kleinere Reparaturen etc.) grundsätzlich zuständig sein; es sei denn diese haben den betrieblichen Unterhalt in ihrem Strassenreglement den Eigentümern zugewiesen.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	17	FDP, BUO, ODO, SST, PAG, PVU, VCS, HER, DAL, STA, BEC, Mitte, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	4	EMO, WOL, EBÜ, SVP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Selbe Handhabung gemäss dem aktuellen Strassenreglement der Gemeinde Hergiswil.	HER	Kenntnisnahme
Vor allem im Winter erwarten wir hier eine Gleichstellung bei der Schneeräumung der Trottoirs und Velowege mit den Strassen!	GP	Kenntnisnahme
Es soll kein grundsätzlicher Systemwechsel vorgenommen werden. Es ist ein Systembruch, wenn hier bei der Zuständigkeit nun standardmässig zwischen betrieblichem und baulichem Unterhalt zu unterscheiden ist. Die Gemeinden sollen ihre bisherigen unterschiedlichen Regelungen weitgehend übernehmen können. Als Grundsatz soll gelten, dass die Gemeinden nicht für den betrieblichen Unterhalt zuständig sind. Art. 50 Abs. 3 StrG ist wie folgt zu ändern: " Der betriebliche Unterhalt der öffentlichen Strassen im Privateigentum ist Sache der Gemeinde, sofern sie dieser im Strassenreglement nicht deren Eigentümerschaft übertragen ist. Der bauliche Unterhalt und die Erneuerung dieser Strassen ist Sache ihrer Eigentümerschaft. " Art. 50 Abs. 3 StrG ist daher wie folgt zu ändern: "Der Unterhalt der öffentlichen Strassen im Privateigentum ist Sache ihrer Eigentümerschaft. Der betriebliche Unterhalt kann im Strassenreglement der Gemeinde ganz oder teilweise übertragen werden."	EBÜ, WOL	Ablehnung Falls sie den Unterhalt im Reglement nicht abweichend regeln, sollen sie im Grundsatz für den betrieblichen Unterhalt zuständig sein. Dies entspricht in den meisten Gemeinden der heutigen Praxis. Die Gemeinden können das Strassenreglement so erlassen, dass sie ihre bisherige Praxis übernehmen können. Damit bleibt eine grösstmögliche Autonomie der Gemeinden gewährleistet.
Der betriebliche und bauliche Strassenunterhalt ist als Einheit zu belassen und der Eigentümerschaft zuzuweisen. Die bisherigen unterschiedlichen Regelungen sollen übernommen werden können, wobei der betriebliche Unterhalt im Strassenreglement der Gemeinde ganz oder teilweise übertragen werden kann (Art. 50 Abs. 3).	SVP	Ablehnung Falls sie den Unterhalt im Reglement nicht abweichend regeln, sollen sie im Grundsatz für den betrieblichen Unterhalt zuständig sein. Dies entspricht in den meisten Gemeinden der heutigen Praxis. Die Gemeinden können das Strassenreglement so erlassen, dass sie ihre bisherige Praxis übernehmen können. Damit bleibt eine

		grösstmögliche Autonomie der Gemeinden gewährleistet.
--	--	---

Frage 28 Zuständigkeit für baulichen Unterhalt und Erneuerung bei öffentlichen Strassen im Privateigentum (Art. 51)

Der bauliche Unterhalt und die Erneuerung soll wie bisher in der Zuständigkeit der Eigentümerschaft sein und die Gemeinde soll gemäss ihrem Strassenreglement Beiträge ausrichten. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein		
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM

Frage 29 Kommunales Strassenreglement (Art. 52)

Fast alle Gemeinden verfügen über ein Strassenreglement. Neu sollen alle Gemeinden verpflichtet werden, ein Strassenreglement zu erlassen und darin die Ausrichtung von Beiträgen an den baulichen Unterhalt und die Erneuerung von öffentlichen Strassen im Privateigentum, die Übertragung des betrieblichen Unterhalts an die Eigentümerschaft sowie die Gebühren für die Benützung der Strassen zu regeln.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	19	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	DAL
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Gewünscht wird eine Mustervorlage des Reglements, damit alle Gemeinden die gleiche Grundlage haben und der Regierungsrat nicht für alle Gemeinden unterschiedliche Reglemente zur Genehmigung vorliegen. Somit kann im Vorfeld einem Musterreglement die Diskrepanz zu übergeordnetem Recht ausgeräumt werden. Zusatz im Art. 52 Absatz 4. Der Regierungsrat legt den Gemeinden ein Musterreglement vor.	EBÜ	Kenntnisnahme Die Verpflichtung zur Erarbeitung eines Reglements liegt bei den Gemeinden. Diese haben jedoch nicht unbedingt deckungsgleiche Interessen. Insofern ist es – wie bei Reglementen generell der Fall – Sache der Gemeinden, die Reglemente zu erarbeiten. Der kantonale Rechtsdienst unterstützt diese jedoch bei ihrer Arbeit (analog BZR, das Musterreglement der Gemeinden war).
Nach Möglichkeit über alle Gemeinden hinweg vereinheitlichen.	BVN	Ablehnung Die Gemeinden sollen grundsätzlich ihre bisherige Praxis übernehmen können.

Dies muss nicht in einem Gesetz verankert werden, sondern soll in der kommunalen Entscheidungskompetenz bleiben.	DAL	Ablehnung Mit dem Erlass eines Strassenreglements wird Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit geschaffen.
--	-----	--

Frage 30 Strassenverzeichnis (Art. 53 - 55)

vgl. Frage 10

Frage 31 Strassenbenutzung (Art. 56 - 64)

Im bisherigen Strassengesetz war der Gemeingebrauch sowie der Sondergebrauch geregelt. Diese Regelung entspricht nicht mehr den heutigen allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen. Neu regelt das Strassengesetz nebst dem Gemeingebrauch den bewilligungspflichtigen gesteigerten Gemeingebrauch und die durch eine Konzession zu erteilende Sondernutzung. Zudem werden die gesetzlichen Grundlagen für die Erhebung der Konzessionsgebühren geschaffen.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	14	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, HER, DAL, BEC, Mitte, SVP, GLP, EMT, BVN
Nein	4	EBÜ, STA, GP, TCS
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	4	PAG, PVU, SM, VCS

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Art. 57 Abs. 3 besagt, dass bei öffentlichen Strassen im Privateigentum zusätzlich die Zustimmung der Strasseneigentümerschaft erforderlich ist bei gesteigertem Gemeingebrauch und Sondernutzung. Diese Zustimmung soll klar wegfallen, damit die Strassenverwaltungsinstanz im Sinne der Bauherrschaften ohne grossen Aufwand Bewilligungen für beispielsweise für Schwertransporte, Kranmontagen, Installations- und Abladeplätze bei Neu- oder Umbauten erteilen kann. Andererseits wäre es unverständlich, wenn die Strasseneigentümer sich nicht einig wären oder benachbarte Grundeigentümer das Veto einlegen könnten, und somit ein Bauprojekt unnötig zu verzögern oder nachbarschaftliche Streitigkeiten auszutragen.	EBÜ	Ablehnung Bisherige Regelung bei gesteigertem Gemeingebrauch hat sich bewährt. Eine Kompetenzverschiebung an die Strassenverwaltungsinstanz bei Privatstrassen wäre ein Eingriff in die Eigentumsгарantie und erscheint problematisch. Anstösser können auf dem Zivilrechtsweg Notwegrechte einklagen.
Die Beschreibung legt zu weit offen, was alles als Sondernutzung gilt. Wären künftig alle Anlässe auf dem Dorfplatz zu konzessionieren? Dies würde zu weit gehen und wäre viel zu aufwändig. Das Kapitel ist entsprechend zu präzisieren, allenfalls sind konzessionsfreie Beanspruchungen in allgemeiner Form zu erwähnen.	STA, GP	Kenntnisnahme Anlässe gelten als gesteigerter Gemeingebrauch und sind nur bewilligungspflichtig. Eine Konzession ist nur dann erforderlich, wenn ein ausschliessliches Nutzungsrecht über einen langen Zeitraum eingeräumt wird.
Die Erteilung von Konzessionen ist zu ungenau umschrieben. Die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Nutzungsgebühren ist bereits vorhanden. Antrag: Die bisherige Regelung ist beizubehalten.	TCS	Ablehnung Als Sondernutzung gilt die nicht bestimmungsgemässe Nutzung bei welcher die Berechtigten ein ausschliessliches Nutzungsrecht über einen Teil der Strasse erhalten.

		Diese Definition wird als genügend erachtet.
--	--	--

Frage 32 Strassenentwässerung (Art. 75 - 77)

Im neuen Strassengesetz werden die Anforderungen der Strassenentwässerung den heutigen Normen und Anforderungen im Umweltschutzrecht angepasst.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	18	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, EBÜ, BEC, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	2	DAL, STA
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	SM, Mitte

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Auf Wiederholungen verzichten. Was in anderen Gesetzen geregelt ist, muss hier nicht noch einmal erwähnt werden.	DAL	Ablehnung Eine Regelung im Bundesrecht für Strassenentwässerung fehlt.
Viele bestehenden Kanalisationsleitungen sind nach wie vor Mischwasserleitungen. Die Dimensionierung dieser Leitung wurde beim Bau auf die Spitzenlast ausgelegt, dazu hat insbesondere das von den Strassen aufgenommene Regenwasser den grössten Anteil beigetragen. Bei einem Umbau der Strassen werden diese im Trennsystem entwässert. Die bestehenden Mischwasserleitungen sind daher durch die Gemeinden in reine Schmutzwasserleitungen umzubauen. Aus Sicht der Gemeinde ist es angebracht, dass sich der Kanton am Umbau dieser Leitungen beteiligt, da damit insbesondere das nötige Volumen für die Spitzenlast aufgrund von Regenwasser von Strassen rückgebaut wird. Daher soll ein neuer Artikel hinzugefügt werden. Der Kanton beteiligt sich beim Umbau von kommunalen Mischwasserleitungen zu reinen Schmutzwasserleitungen verhältnismässig zum Anteil des von der Mischwasserleitung aufgenommenen Regenabwassers der entsprechenden Kantonsstrasse.	STA	Ablehnung Die gesetzliche Regelung genügt. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten dürfen nicht vermischt werden. Der Kanton hat für die Kosten der Strassenentwässerung aufzukommen und die Gemeinde für die Kosten der Schmutzwasserleitungen.

Frage 33 Abstände für Bauten und Anlagen (Art. 80 StrG und Art. 118 ff. PBG)

Sämtliche Vorschriften im Zusammenhang mit Abständen für Bauten und Anlagen gegenüber Strassen und Velowegen (insbesondere auch die Zuständigkeit für die Bewilligung zur Herabsetzung von Abständen etc.) werden neu nur noch im Planungs- und Baugesetz PBG aufgeführt. Das Strassengesetz enthält keine Bestimmungen mehr zu Abständen und Art. 80 Strassengesetz verweist folgerichtig auf das PBG.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	19	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	1	STA
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Die Einfriedung auf privaten Parzellen sind für die Gestaltung des Strassenraums entscheidend. Es ist daher aus Sicht der Gemeinde Stans zwingend den Art. 81 Abs. 2 in Verbindung § 12 der StrV folgendermassen zu ändern: Einfriedungen haben den Strassenabstand einzuhalten respektive zumindest gehen die öffentlichen Interessen für Strassenraumgestaltungen privaten Einfriedungen vor. Art. 82 § 13 StrV: Öffentliche Bedürfnisse für Strassenraumgestaltungen gehen Abstandsvorschriften vor. Insbesondere bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen Bepflanzungen aller Art auch innerhalb der Abstandsbereiche realisiert werden können, wobei lediglich das Lichtraumprofil der Strasse einzuhalten ist. Dies soll sowohl ausserorts wie auch innerorts gelten.	STA	Ablehnung Die bisherige Regelung (Art. 118 PBG) wird beibehalten und hat sich in der Praxis bewährt.

Frage 34 Abstand bei Velowegen (Art. 119 Abs. 1 Ziff. 3 PBG)

Der Abstand bei Velowegen war bisher im PBG nicht geregelt. Dieser wird neu festgelegt auf 3 Meter (Art. 119 Abs. 1 Ziff. 3 PBG). Sind Sie damit einverstanden?

Ja	16	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, HER, EBÜ, STA, BEC, SVP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	5	PVU, VCS, DAL, Mitte, GP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Der Strassenabstand bei Kantonsstrasse beträgt gemäss PBG Art. 119 6 m und bei allen übrigen Strassen 4 m. Um eine sichere Führung der Velowege sowie einen allfälligen Ausbau zu gewährleisten, muss der Abstand bei Velowegen ebenfalls mindestens 4 m betragen.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Ein Abstand von drei Meter wird als genügend erachtet.
Es soll nicht mehr Land in Anspruch genommen werden als nötig. Wir sind der Meinung, dass der gesetzliche Mindestabstand für Kleinbauten von 2 m ausreicht.	DAL	Ablehnung Ein Abstand von nur zwei Metern genügt aus Sicht Verkehrssicherheit nicht.
Wir beantragen, den Abstand auf 2 Meter festzulegen. Zudem müssen auch Ausnahmen von weniger als 2 Meter möglich sein.	Mitte	

Frage 35 Übergangsbestimmungen bei Strassenkategorisierung von Kantonsstrassen (Art. 91)

Strassen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes als Kantonsstrassen galten, sollen dies weiterhin bleiben und eine Umwidmung soll wie bisher nur durch einen Landratsbeschluss erfolgen können (vgl. Art. 18).

Sind Sie damit einverstanden?

Ja	20	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PVU, VCS, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein		

Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	2	PAG, SM
--	----------	---------

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Es ist eine Frist zu setzen, innert welcher der Landrat über allfällige Umwidmung zu entscheiden hat.	EMO	Ablehnung

Frage 36 Überführung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen (Art. 92)

Die Trottoirs innerorts entlang der Kantonsstrassen sollen ins Eigentum des Kantons übergehen. Falls sich diese Trottoirs nicht in einem werkmängelfreien Zustand befinden und/oder die Bushaltestellen nicht den Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen, soll die Gemeinde für die Übernahme der Trottoirs eine Entschädigung leisten müssen. Damit soll eine Gleichbehandlung der Gemeinden sichergestellt werden.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden?

Ja	14	FDP, ODO, SST, WOL, PAG, PVU, VCS, HER, Mitte, GP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	7	BUO, EMO, EBÜ, DAL, STA, BEC, SVP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Gemäss Art. 92 erfolgt der Eigentumsübergang grundsätzlich entschädigungslos. Voraussetzung ist ein werkmängelfreier Zustand der Anlage. Ist dies nicht der Fall, schuldet die Gemeinde dem Kanton eine entsprechende Entschädigung.	EMT	Kenntnisnahme Da Trottoirs bei der Gemeinde verbleiben, wird Art. 92 ersatzlos gestrichen.
Diese Übergangsbestimmung wird obsolet, wenn die Innerorts-Trottoirs im Eigentum der Gemeinden bleiben.	BUO, DAL, BEC	Kenntnisnahme Da Trottoirs bei der Gemeinde verbleiben, wird Art. 92 ersatzlos gestrichen.
Der Kanton leistet eine Entschädigung an jene Gemeinden, die Trottoir in den letzten drei Jahren saniert haben.	EBÜ	Kenntnisnahme Da Trottoirs bei der Gemeinde verbleiben, wird Art. 92 ersatzlos gestrichen.
Die Gemeinde Stans ist mit den vorgesehenen Eigentumsübertragungen, wie sie in Art. 92, Abs. 3 beschrieben werden, nicht einverstanden.	STA	Kenntnisnahme Da Trottoirs bei der Gemeinde verbleiben, wird Art. 92 ersatzlos gestrichen.
Anstelle der Entschädigungslösung für nicht werkmängelfreie Trottoirs oder nicht ausreichend behindertengerecht ausgebaute Bushaltestellen, soll eine andere Lösung gefunden werden, die keine Fragen bezüglich finanzieller Lage der Gemeinde aufwerfen.	SVP	Kenntnisnahme Da Trottoirs bei der Gemeinde verbleiben, wird Art. 92 ersatzlos gestrichen.
Da Radwege neu auch innerorts in Kombination mit dem Fussverkehr geführt werden können (Fuss- und Radweg), soll der Art. 92 wie folgt ergänzt werden: 2. Überführung des Eigentums an Trottoirs, Radwegen entlang von Kantonsstrassen 1 Das Eigentum an Trottoirs, Radwegen sowie an ...	PVU, GP	

Frage 37 Kommunale Strassenvorschriften (Art. 96)

Die Gemeinden müssen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des neuen Strassengesetz ein Strassenreglement und Strassenverzeichnis erlassen (soweit diese noch nicht vorhanden sind) oder an die neue Gesetzgebung anpassen.

Sind Sie mit dieser Frist einverstanden?

Ja	18	FDP, BUO, EMO, ODO, SST, WOL, PAG, HER, EBÜ, DAL, STA, BEC, Mitte, SVP, GLP, EMT, BVN, TCS
Nein	3	PVU, VCS, GP
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Das Velowegnetz inkl. Abstellanlagen muss gemäss Veloweggesetz (VWG) bis spätestens am 31.12.2027 in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden. Somit muss für die entsprechenden Bestimmungen eine kürzere Frist definiert werden.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Die Praxis zeigt, dass die Gemeinden die Zeit für die Umsetzung brauchen.

Frage 38 Weitere Bemerkungen zum vorliegenden StrG

Wir haben Ihnen verschiedene Fragen zu einzelnen Bestimmungen gestellt.

Gibt es nun weitere Bemerkungen, die Sie noch einbringen möchten?

Ja	14	BUO, EMO, ODO, WOL, PVU, VCS, HER, DAL, BEC, Mitte, SVP, GP, EMT, TCS
Nein	7	FDP, SST, PAG, EBÜ, STA, GLP, BVN
Enthaltung / Verzicht / Fragebogen nicht ausgefüllt	1	SM

4.2 Weitere Bemerkungen zum Strassengesetz

Art.	Bemerkung	Wer	Stellungnahme
Art. 2	Die qualitativen Anforderungen der Velowege ist festzulegen (Art. 2, 6).	PVU, VCS, GP	Kenntnisnahme Das Anliegen wird im Rahmen der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege geprüft.
Art. 3	Veloparkierungsanlagen sind ebenfalls Inhalt der Netzplanung (Art. 3, Abs. 2). In kantonalen sowie kommunalen Velowegnetzplänen müssen die Velowege für den Alltag und die Freizeit separat aufgeführt und periodisch überprüft werden (Art. 3, 4, 5, Abs. 1.).	PVU, VCS, GP	Kenntnisnahme Das Anliegen wird im Rahmen der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege geprüft.
Art. 4	Es sollten folgende neue Grundsätze festgehalten werden: -Das öffentliche Strassennetz soll im Rahmen der Raumplanung und unter Berücksichtigung des Umwelt- und Landschaftsschutzes geplant und erstellt werden.	VCS	Ablehnung Die vorgeschlagene Formulierung orientiert sich im Wesentlichen am bisherigen Gesetz. Programmatische Aussagen passen besser ins Gesamtverkehrskonzept, nicht ins Gesetz.

	-Der motorisierte Strassenverkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu führen, -Im Interesse der Verkehrssicherheit soll der motorisierte Verkehr vom langsamen und nicht motorisierten Verkehr getrennt werden. -Die schwächeren Verkehrsteilnehmer sollen durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen geschützt werden.		
Art. 5	Betroffene sowie interessierte Organisationen sind an der Planung zu beteiligen (Art. 5, Abs. 3). Die Pläne der Kantone und Gemeinden müssen öffentlich und in elektronischer Form zugänglich sein (Art. 5, Abs. 4).	PVU, VCS, GP	Ablehnung Der Beizug der betroffenen Organisationen findet in der Praxis statt.
Art. 7	Der Kanton und die Gemeinden müssen ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen (Art. 7).	PVU, VCS, GP,	Kenntnisnahme Das Anliegen wird im Rahmen der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege geprüft.
Art. 9	Die Ersatzpflicht muss rechtlich geregelt sein (Art. 9).	PVU, VCS, GP	Ablehnung Diese richtet sich nach den Bestimmungen des VRG
Art. 15	Gemäss VWG umfasst das Velowegnetz ebenfalls Veloparkierungsanlagen. Dies sollte im Art. 15 aufgenommen werden.	PVU, VCS, GP	Kenntnisnahme Das Anliegen wird im Rahmen der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege geprüft.
Art. 16	Gemäss VWG umfasst das Velowegnetz ebenfalls Veloparkierungsanlagen. Dies sollte im Art. 16 aufgenommen werden.	PVU, VCS, GP	Kenntnisnahme Das Anliegen wird im Rahmen der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege geprüft.
Art. 17	Die Fristen für die Erstellung und Umsetzung der Pläne sind festzuhalten (Art. 19).	PVU, VCS, GP	Ablehnung Falls sich eine Gemeinde weigert, sind aufsichtsrechtliche Massnahmen denkbar.
Art. 20	Anpassung wie folgt: "Erfahren öffentliche Strassen im Privateigentum oder Privatstrassen aufgrund veränderter Umstände eine verkehrsmässige Aufstufung und erfüllen dadurch die Aufgaben einer Gemeindestrasse, kann ein ausführlich begründeter Antrag auf Übernahme der Strasse in das Eigentum der Gemeinde gestellt werden. Über den Antrag entscheidet die Gemeindeversammlung, soweit die Strassenreglemente der Gemeinden nichts Abweichendes bestimmen."	EMT	Ablehnung Art. 20 orientiert sich an der bisherigen Regelung.
Art. 22	Aktuell ist noch nicht ersichtlich, wo die Auflagen für Sanierungs- und Erneuerungsprojekte geregelt sind. Zudem ist die Frist für die öffentliche Auflage noch festzulegen, ebenso wie die zuständige Einspracheinstanz.	STA	Kenntnisnahme Der Ort der Auflage wird in Art. 22 für alle Verfahren festgelegt. Die Fristen sind in den jeweiligen Verfahren geregelt. Einsprache- und Rechtsmittelverfahren richten sich nach VRG, soweit das Strassengesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält.
Art. 41	Der Absatz 1 soll wie folgt ergänzt werden: Vermessung und Vermarkung von Strassen und Velowegen. Somit ist klar, dass auch die Velowege Teil des Strassenbaus sind. Art. 2 reguliert die Strassen, Art. 3 separat die Velowege.	PVU, VCS	Ablehnung Diese Ergänzung ist nicht notwendig. Es wird auf Art. 1 Abs. 3 verwiesen.

Art. 48	Der Absatz 1 soll wie folgt ergänzt werden: Strassen und Velowege sind im Rahmen der... Somit ist klar, dass auch die Velowege Teil des Strassenbaus sind. Art. 2 reguliert die Strassen, Art. 3 separat die Velowege.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Diese Ergänzung ist nicht notwendig. Es wird auf Art. 1 Abs. 3 verwiesen.
Art. 53	Gemäss Art. 53 Abs. 1 StrG führen die Gemeinden ein Strassenverzeichnis. Im Verzeichnis sind auch die öffentlichen Strassen im Privateigentum nach Art. 13 StrG aufzuführen. Das Verzeichnis enthält die Angaben nach Art. 9 des Entwurfs der Verordnung zum Strassengesetz (StrV). Das Verzeichnis enthält keine direkt identifizierenden Angaben über die Privat-Eigentümerinnen und -Eigentümer einzelner Strassen. Soweit eine Identifikation indessen über die Parzellennummer des Grundstücks unter Beizug von Informationen aus dem öffentlichen Grundbuch möglich ist, handelt es sich um Personendaten. Bei der öffentlichen Auflage sind die vorangehenden allgemeinen Ausführungen zu berücksichtigen.	DSB	Ablehnung Im GIS sind die Parzellen-Nummern ebenfalls ersichtlich und von jedermann öffentlich einsehbar. Ohne Bezeichnung der Parzellennummern ist ein Register nur schwer verständlich.
Art. 66	Leitungen sollen künftig ausserhalb der Strasse verlegt werden. Dadurch muss bewiesen werden können, dass eine Verlegung der Leitungen ausserhalb der Strasse unverhältnismässig wäre. Es könnte hierfür ein erheblicher Aufwand entstehen, um eine solche Unverhältnismässigkeit darzulegen. Die sogenannte «Unverhältnismässigkeit» beinhaltet viel Interpretationsspielraum. Änderung Art. 66 Abs. 1, "Leitungen sind möglichst ausserhalb von Strassen zu verlegen; <u>ist dies nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich, sind sie möglichst ausserhalb der Fahrbahn zu verlegen;</u> "	EBÜ	Kenntnisnahme Soweit ersichtlich entspricht die Formulierung des Vernehmlassungsteilnehmers der Vorlage
Art. 66 Abs. 1	Ist aus kommunaler Sicht nicht nachvollziehbar und ersatzlos zu streichen oder zu konkretisieren. Der aktuelle Abs. 1 entspricht nicht der gängigen Praxis in Siedlungsgebieten.	STA	Ablehnung Die vorgeschlagene Lösung entspricht der kantonalen Praxis und stösst auf breite Zustimmung. Im Siedlungsgebiet ist in der Regel eine Verlegung von Leitungen ausserhalb von Strassen nicht möglich, daher eine Verlegung möglichst ausserhalb der Fahrbahn.
Art. 68	Das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund sollte generell nicht gratis sein. Die Benutzer dieser Parkplätze müssen verpflichtet werden, eine Gebühr für das Parkieren zu entrichten, da diese Plätze öffentlichen Raum beanspruchen und Unterhaltskosten zur Folge haben.	VCS	Ablehnung Flächendeckende Bewirtschaftung der Parkierung soll in der Autonomie der Gemeinden liegen.
Art. 72	Nebst der Duldungspflicht ist die Abgeltung/Entschädigung zu regeln. Zusatz zum Abs. 1. "Anstösserinnen und Anstösser haben beim Strassenbau sowie Unterhalt von Strassen Eingriffe in das Grundeigentum entschädigungslos zu dulden."	EBÜ	Gutheissung Die Präzisierung wurde übernommen. Es sollen keine Entschädigungen geschuldet sein.
Art. 79	Absatz 4 ist umzuformulieren. Anstelle «kann» «.. hat die Strassenaufsichtsinstanz auf deren Kosten sowie ergänzen, dass Massnahmen umgehend einzuleiten sind, wenn die Verkehrssicherheit, insbesondere von Fussgängern, gefährdet ist. Ergänzen, dass Einsprachen keine aufschiebende Wirkung haben.	TCS	Ablehnung Die Strassenaufsichtsinstanz soll die Wahlfreiheit haben und im Einzelfall entscheiden können, ob und welche Massnahmen verhältnismässig und zielführend sind.

			Gutheissung: Dieser Vorschlag wird aufgenommen und festgelegt, dass Beschwerden keine aufschiebende Wirkung haben.
Art. 82 i.V.m § 13 StrV	Eine Ausnahmeregelung im Sinne des bestehenden Reglements ist beizubehalten und die Strassenraumgestaltung ist in angemessener Weise zu berücksichtigen.	STA	Kenntnisnahme
Art. 92	Da Radwege neu auch innerorts in Kombination mit dem Fussverkehr geführt werden können (Fuss- und Radweg), soll der Art. 92 wie folgt ergänzt werden: 2. Überführung des Eigentums an Trottoirs, Radwegen entlang von Kantonsstrassen 1 Das Eigentum an Trottoirs, Radwegen sowie an ...	GP	Ablehnung Da Trottoirs innerorts bei den Gemeinden verbleiben, wird Art. 92 gestrichen.
	Unterführung Wil Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Unterführung Wil ebenfalls vom Kanton analog der Trottoirs übernommen wird, da Unterführungen gemäss § 1 Abs. 1 Ziff. 2 StrV explizit als Strassenbestandteile aufgeführt sind. Die Zugänge sind Bestandteile der Trottoirs.	ODO	Ablehnung Da Trottoirs innerorts bei den Gemeinden verbleiben, wird Art. 92 gestrichen. Auch Fussgängerunter- und überführungen verbleiben bei den Gemeinden.
§ 2	Die Fachstelle für Velowege wird in der Strassenverordnung nur mit "Amt" bezeichnet. Aus dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Bikewege dem Sachbereich der Landwirtschafts- und Umweltdirektion zugeordnet werden und alle übrigen Velowegnetze der Baudirektion. Der Gemeinderat erachtet diese Aufteilung als wenig sinnvoll, wird dadurch doch ein unnötiger Koordinationsaufwand geschaffen. Diese beiden Fachstellen sollen aus Kosten- und Effizienzgründen zusammengelegt werden.	EMT	Ablehnung Der Regierungsrat hat sich im Zusammenhang mit dem Mountainbikekonzept für diese Aufteilung entschieden. Sie hat sich bewährt, da die Wanderwege bei der LUD verortet sind.
§ 11	Strassenverordnung § 11 Sichtfelder, Lichtraumprofile Gestützt auf Art. 6 StrG sollen unter § 11 StrV die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) für Sichtfelder und Lichtraumprofile als verbindlich erklärt werden. Diese Änderung wird nicht unterstützt. Der Gemeinderat Buochs unterstützt grundsätzlich, dass die Sichtfelder und Lichtraumprofile die Vorgaben der VSS-Normen einhalten sollen. Normen anerkannter gesamtschweizerischer Fachverbände werden unter Art. 6 StrG ausdrücklich als Richtlinien bezeichnet. Entsprechend sollen sie auch gehandhabt werden können. Das heisst, nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig.	BUO, DAL, BEC, HER	Teilweise Gutheissung Der Regierungsrat kann Normen in einer Verordnung als verbindlich erklären. Die VSS Normen für Sichtfelder und Lichtraumprofile sind aus Gründen der Rechtssicherheit sowie der Verkehrssicherheit wichtig und als Regel zielführend. §11 wird jedoch ergänzt, dass in begründeten Fällen Ausnahmen gewährt werden. Die zuständige Behörde kann so ihr Ermessen anwenden.
§ 12	Ein Abstand von mindestens 30 cm zum Fahrbahn- bzw. Gehweg- oder Trottoirrand ist zu klein, da mit diesem kleinen Abstand die Gefahr besteht, dass bei unbeabsichtigten Bewegungen bzw. Ausweichmanövern die Einfriedung/Stückmauer touchiert wird. Der Abstand soll mindestens 50 cm betragen.	PVU, VCS, GP	Ablehnung Der Abstand vom Fahrbahnrand wird aufgrund der Grundabmessung des Fahrzeugs, einem Bewegungszuschlag und dem Sicherheitszuschlag berechnet. Der Sicherheitszuschlag ist gemäss Norm zwischen 10 und 30cm. Bei Fussgänern ist er 10cm und bei leichten Velos 20cm. Der Sicherheitszuschlag ist zudem von der Höhe des Fahrbahnabschlusses abhängig. Bei unseren Kantonsstrassen werden diese Normen eingehalten.

	Strassenverordnung, StrV § 12 Einfriedungen, Stützmauern. Im Absatz 3 von Kantons- und Gemeindestrassen die Rede. Zählen zu den Gemeindestrassen auch öffentliche Strassen im Privateigentum? Änderung 3 Übersteigen Einfriedungen entlang von Kantons- und Gemeindestrassen sowie öffentlichen Strassen im Privateigentum eine Höhe von 1.50 m, haben sie zusätzlich die Hälfte der Mehrhöhe als Abstand einzuhalten	EBÜ	Gutheissung Die Bestimmung wird dahingehende angepasst, dass in allen Absätzen von öffentlichen Strassen gesprochen wird.

Regierungsrat

Landammann

Res Schmid

Landschreiber

Armin Eberli