Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 43 (1927)

Heft: 12

Artikel: Entwurf eines neuen Strassengesetzes für den Kanton St. Gallen

[Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581963

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

an Haupibezugsländern zu nennen Griechenland und die Bereinigten Staaten. (Schluß folgt.)

Entwurf eines neuen Straßengesetzes für den Ranton St. Gallen.

(Rorrefpondeng.)

(Fortfetung.)

Revisionsbeftrebungen.

Beranderte wirtschaftliche Berhaltniffe, moderne Unschauungen und manche Harten, die sich teils aus der wirtschaftlichen Lage, teils aus einer Anwendung des Gesetzes ergaben, die bei dessen Erlaß nicht gewollt sein mochte, haben zur Wünschbarkeit einer Revision des Gefetes geführt. Bezügliche Begehren find mit mehr oder weniger Nachdruck schon seit Jahren gestellt worden. So hat namentlich eine aus verschiedenen Teilen des Kantons beschickte Interessentenversammlung vom 30. Mai 1916, die vor allem an den Perimeterverhältniffen Kritik übte, mit Entschiedenheit eine baldige Anderung der gefetlichen Vorschriften über das Strafenwesen verlangt. Im gleichen Sinne hat sich auch die Staatswirtschaftliche Rommiffion in ihrem Bericht vom 23. Oftober 1916 aus. gesprochen, und anläglich der Behandlung diefes Berichtes im Großen Rate haben auch Mitglieder des Rantons: rates die gestellten Revisionsbegehren unterstütt.

Das Baudepartement hat hierauf schon im Jahre 1916 den Entwurf für ein neues Straßengeset ausgearbeitet. In den Monaten März bis Mai 1917 wurde er von einer Expertenkommission, in der alle interessierten Rreife, die Gemeindebehörden, die Techniter, die Juriften, die Stadt und das Land, nach Möglichkeit vertreten waren, durchberaten und hierauf im Mai 1917, den Ergebniffen diefer Beratung entsprechend, in einzelnen Punkten abgeandert. Nachher ift die Vorlage fämilichen Gemeinderaten und einer Reihe intereffierter Berbande (unter anderem dem Haus, und Grundelgentümerverband, dem Ingenieur: und Architektenverein, dem Juriftenverein) zur Bernehmlaffung und Anbringung allfälliger Abanberungs- und Erganzungsvorschläge unterbreitet worden. Diese Borfchlage, die fehr spärlich und langsam eingingen, find sodann, soweit fie vom zuständigen Departement als gut befunden murden, berücksichtigt worden.

Inzwischen war die Zeit gekommen, in der die, mit ben Revisionsarbeiten betrauten Organe mit ben durch die allgemeine Notlage bedingten außerordentlichen Amtsgeschäften überaus start belaftet waren, was zur Folge hatte, daß jene Arbeiten nicht mehr so rege wie bisher gefördert werden konnten. Dazu kam, daß der Reglerungsrat auch nicht mehr ftark auf den Abschluß der Gesetzerevision brangte, weil anderweitige, bringendere gesetzgeberische Aufgaben zu erfüllen waren, und weil man fich fagen mußte, daß mit einem neuen Strafen, gesetz auch wieder vermehrte Laften des Staates und ber Gemeinden verbunden sein würden, die ohne vermehrte Deckungsmittel nicht übernommen werden könnten. Durch die in der Novembersession 1921 erfolgte Ablehnung einer Motion von Beren Kantonsrat Roller, die eine möglichft baldige Gesekesrevision verlangte, hat der Große Rat damals sein Einverftandnis mit der vom Regierungsrat in dieser Frage eingenommenen Haltung bekundet.

In der Begründung der erneuten Motion vom Mai 1926 hat deren Urheber verlangt, daß die im geltenden Gefet enthaltenen "Kautschukparagraphen" verschwinden sollen und sich die Revision insbesondere auf folgende Punkte zu beziehen habe: vermehrtes Mitspracherecht der Anftößer bei neu zu erstellenden Straßen, nähere Umschret: bung der verschledenen Straßenklassen, erträglichere Gestaltung der Beitragspflicht, Ausbau des Rekursverfahträge der Anstößer. Lom Motionssteller wurde namentlich auch Kritik geübt an der bisherigen Praxis der Behörden, die fich mit dem Willen des Gefengebers oft nicht bede. In dieser Hinsicht wurde namentlich hingewiesen auf die Rlassifitation neu zu erstellender Straßen, sowie auf das Maß der Heranziehung des Grundbesitzes bei der Erstellung und der Korrektion von Gemeinde= und Staatsftragen.

Es mag sein, daß man dem vom Gesetzeber in das Gesetz hineingelegten Willen, der mangels einer straffen Syftematit und einer klaren Ausdruckweise allerdings oft nur schwer zu erkennen ift, in der Prazis nicht mehr gerecht wurde. Der Bogen mag oft zu ftraff gespannt worden sein. Wenn so zutage getretene übelftande einerfeits durch mangelhafte Anwendung des Gefetes verursacht wurden, so tragen andersetts auch die positiven Vorschriften der Gesetzgebung selbst Schuld. Es find im Gefet insbesondere ungenügende Sandhaben gegeben, mit denen sich der Private gegen unbillige Maßnahmen recht. seitig schützen kann. Diese Bandhaben zu verbeffern, muß baher eine erste Aufgabe ber Gesetzerreifton sein. Sie foll namentlich erfüllt werden durch eine beffere Regelung der Verfahrungsvorschriften, und zwar nicht bloß bezüglich des Perimerterverfahrens, sondern vor allem auch für das Verfahren bei der Auflage der Bau- und Korrektionspläne. Sodann muß, abgesehen von der Abanderung einer Reihe materieller Borschriften, dafür gesorgt werden, daß das vom Gefetgeber Gewollte nachher auch in der Braxis angewendet wird. Das kann schon beim Erlaß des Gesetzes wenigstens zum großen Teil dadurch erreicht werden, daß dieses so aufgebaut und verfaßt wird, daß der Wille des Gesetzebers möglichft klar und eindeutig aus dem Gesetz selbst hervorgeht.

Hier muß allerdings auch betont werden, daß an den Abelständen, wie sie sich namentlich zur Zett der ersten Revisionsbegehren, vor 10 bis 15 Jahren auswirkten, nicht bloß die geltende Gesetzgebung und deren praktische Anwendung Schuld waren, sondern in mindestens dem aleichen Maße auch die damaligen wirtschaftlichen Berhältniffe und das während der früheren Hochkonjunktur von vielen Bodeneigentumern felbft geubte Berhalten. Es muß feftgeftellt werden, daß damals die Behörden von allen Seiten und mit allen Mitteln gedrängt wurden, in mehr ober weniger zu Bauzwecken geeigneten Gebieten Straße um Straße zu erftellen. Mit dem Augenblick, in dem die Hochbaukrists einsetzte, und in der Zeit des nun schon mährend Jahren dauernden Darniederliegens der Bautätigkeit waren und sind die Grundeigentumer nicht mehr in der Lage, aus den im Boden und in den Strafen festgelegten Rapitalten ben entsprechenden Rugen zu ziehen. Die durch die Erftellung der Strafen geichaffenen Mehrwerte, die von den Grundeigentumern gang ober doch teilweise durch die Berimeterbeitrage aus: zugleichen waren, konnten bis jett oft nicht realisiert werden. Damit war für die nicht kapitalkräftigen Grundeigentumer und namentlich für die Bodenspekulanten, die ihren noch nicht bestraßten Boden zu teuer gekauft oder ihn mit Hypotheken zu schwer belaftet hatten, eine fatale Lage geschaffen. Die durch diese wirtschaftlichen Berhältniffe und das Verhalten der Bodeneigentumer verursachten übelftande, können begreiflicherweise durch ein geandertes Gesetz nur zum kleinften Teile beseitigt werden.

Der Revifionsentwurf.

Vorbemerkung.

Im hinblick auf die oben angetonten Mängel der geltenden Straßengesetzgebung in Form und Inhalt war es gegeben, eine Totalrevision und nicht etwa bloß eine teilweise Abanderung und Ergänzung der bestehenden rens und Erftrectung der Zahlungsfriften für die Bei | Borfchriften durchzuführen. hiebei war leitender Gedanke,

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

Der Revifionsentwurf gahlt 123 Artifel und zerfällt

in folgende fechs Abschnitte:

I. Einteilung der Straßen und Wege.

II. Offentliche Straßen und Wege.

III. Wasserabzugseinrichtungen, Platzanlagen und andere dem öffentlichen Verkehr dienende Einrichtungen.

IV. Güterftragen.

V. Automobil- und Fahrradabgaben.

VI. Berichtedene Borichriften.

Während der erste und die Abschnitte III, IV, V und VI verhältnismäßig wenige Vorschriften enthalten, macht notwendigerweise der Abschnitt "Hentliche Strassen und Wege den hauptsächlichsten Teil des Gesehes aus. Er zerfällt in solgende sechs Unterabschnitte: A. Bau und Korrektion. B. Klassenänderung und Aushebung bestehender Straßen und Wege. C. Beschassenheit der Straßen und Wege. D. Unterhalt. E. Straßenpolizeiliche Borsichriften. F. Sondernuhungen an Straßen, Wegen und Plätzen.

Um auch die Systematik innerhalb der einzelnen Abschnitte und Unterabschnitte klar zum Ausdruck zu bringen und damit die Abersichtlichkeit über die ganze Materie zu fördern und das Zurechtsinden im Gesetz zu erleichtern, sind die einzelnen Artikel, ähnlich wie beim Schweizerischen Zivilgesetz und im kantonalen Einsührungsgesetz und biesen geschehen ist, mit den Inhalt des Artikelskurz andeutenden Kandbemerkungen (sog. Marginalten) versehen worden, die ebenfalls Gesetzskraft besitzen und daher bei der Interpretation des Gesetzskraft besitzen und daher bei der Interpretation des Gesetzskraft desitzen und daher bei der Interpretation des Gesetzskraft desitzen und Sivilgeschuches wurde darauf geachtet, daß kein Artikel mehr als drei Absätze und jeder Absat nur einen einzigen Sat enthält.

I. Einteilung der Strafen und Wege.

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

A. Offentlichen Strafen und Wegen,

B. Güterftraßen und

C. Privaten Fahr- und Fußwegen.

Bu den öffentlichen Strafen und Wegen gehören:

1. Die Staatsftragen.

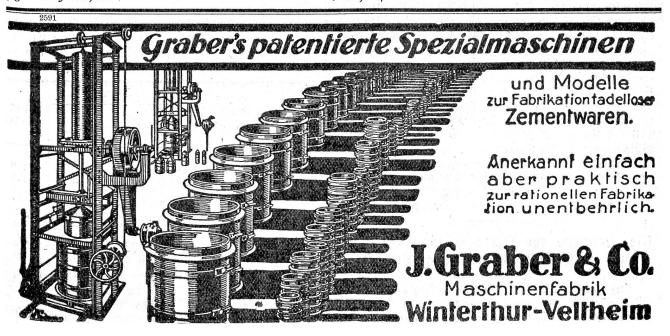
2. Die Gemeindestraßen und Gemeindewege und

3. Die Nebenftraßen und Nebenwege.

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

ftragen bezeichnet find, besettigt werben.

Als leitender Gesichtspunkt, der bei der Rlaffifikation neuer Strafen maßgebend fein foll, wurde im Entwurf das Bedürfnis, bas durch die neue Strafe zu befrie: bigen ift, angenommen. Ift fie für den allgemeinen Berkehr innerhalb der Gemeinde oder zwischen mehreren Gemeinden notwendig, so muß sie als Gemeindestraße klassifitiert werden; liegt sie dagegen im Bedürsnis eines engern Gebietstreises oder bloß der anftogenden Grundftücke, so soll die Straße Nebenstraße sein. Letzteres ift 3. B. immer dann ber Fall, wenn eine Strafe jum Zwecke der Erschließung von Bauland erstellt werden muß. Nun ift felbstverftandlich, daß eine solche Straße nachher, wenn sie erftellt ift, in der Regel in größerem oder kleinerem Maße auch dem allgemeinen Verkehr zu. zudienen vermag. Wenn sie jedoch für diesen Verkehr nicht notwendig ift, sondern in erster Linie einem engeren Gebietskreis zudient, muß sie als Nebenstraße erstellt werden. Ubrigens ift schon hier zu bemerken, daß die Frage der Rlaffifikation als Gemeindes oder Nebenftraße gemäß dem Entwurf für die nachherige Regelung der Straßenbautoften grundfätlich von keiner Bedeutung mehr ift.



Der gleiche Einteilungsgrund, wie für die Gemeindeund Nebenftraßen, ist auch maßgebend für die öffentlichen Fußwege. Nach dem Entwurf soll es nicht mehr nur eine Klasse der öffentlichen Fußwege geben, für deren Neuerstellung und Korrettion die für Nebenstraßen aufgestellten Bestimmungen entsprechende Anwendung sinden, sondern Gemeindewege und Nebenwege, wobei für sie entweder die Borschriften sür Gemeindestraßen oder diesenigen für Nebenstraßen Geltung haben. Diese Regelung entspricht ohne Zweisel den tatsächlichen Berhältnissen eher als die heutige, die unter Umständen sehr unbillig und auch schon in der bisherigen Praxis zu Ausnahmen führen mußte.

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

turz zu charakterisieren.

Die Güterstraßen sind, entsprechend ihrem bis. herigen rechtlichen Charafter, in der Klassistation zwischen die öffentlichen Straßen feinerseits und die privaten Straßen anderseits eingereiht worden. Damit ift zum Ausdruck gebracht, daß sie weder öffentliche, d. h. dem allgemeinen Verkehr offenstehende Straßen sind, noch als Privatstraßen angesehen werden dürfen, über die deren Eigentümer — allfällige Privatrechte britter vorbehalten frei schalten und walten können, sondern in der Mitte zwischen beiden fteben als Straffen, die zwar inbezug auf Bau und Unterhalt bem öffentlichen Recht unterftellt find, nicht aber dem öffentlichen Berkehr, sondern lediglich einer beschränkten Anzahl von Grundftücken zudienen. Diese brauchen nicht notwendig landwirtschaftlicher Art zu fein, obwohl die Regel fein wird, daß eine Guterftraße entweder Feld-, Biefen-, Wald- oder Alpstraße ift. Indessen kann die Güterftraße grundsätlich Grundftücken jeglicher Art und Zweckbestimmung zudienen, also auch gewerblich, induftriell oder zu Bauzwecken verwen= beten Grundftuden. Sodann wird die Regel bilben, daß an einer Guterftraße mehrere Grundftude beteiligt find, doch foll nicht ausgeschloffen sein, daß eine Güterftraße unter Umftanden auch für ein einzelnes Grundftuck erftellt werde. Dagegen ift in jedem Fall Voraussetzung für das Vorhandensein einer Güterftraße, daß eine wirk liche Straße mit eigentlicher, sichtbarer Fahrbahn vor-liege und nicht etwa nur ein über ein Grundstück füh: rendes bloges Fahrrecht. Im Sinne von Art. 8 und 116 des Entwurfes werden die Gemeinderäte fämtliche Güterstraßen in der Gemeinde als solche bezeichnen und ins Straßenklassifitationsregifter aufzunehmen haben, was schon wegen der grundbuchlichen Regelung notwendig ift. Anstände bei der Klassissitation entscheidet endgültig der Regierungsrat. (Fortsetzung folgt.)

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

(Rorrefpondeng.)

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

trischen Strom vorsorglich eingelegt oder erft bann erftellt werden, wenn und soweit hiefur ein Bedürfnis vorliegt, d. h. wenn an der neuen Straße Bauten entstehen. Die Werkleiter werden nicht gerne vorzeitig das Anlagekapital durch Erstellung von neuen Leitungen er: hohen, von denen sie nicht nur keinen Nugen, sondern nur vermehrten Unterhalt und vermehrte Verlufte haben. Umgekehrt wollen die Straßenbauer es wenn immer möglich vermeiden, daß die Straßen bald nach der Fertigftellung für die Leitungen wieder aufgebrochen werden. In den letten Jahren kamen zwei weitere Umftande hinzu, die für beide Standpunkte noch erschwerend in Betracht fallen: Für die Werkletter die Tatfache, daß durch die weiträumigen Bauweisen, verbunden mit dem Flachbau (weniger Wohnungen im gleichen Haus), die Roften der Hauptleitungen, gemeffen mit der Bahl der angeschloffenen Wohnungen, verhältnismäßig viel größer geworden find, abgesehen von der allgemeinen Zunahme ber Bautoften. Für die Strafenbauer die andere Tatfache, daß die Fahrbahnbefeftigungen heute viel dauer: hafter hergeftellt werden (Walzung, Teerschotter= und an= bere Hartbeläge) und darum viel höher zu ftehen kommen.

Ein Ausweg kann darin gefunden werden, daß man mit den Liegenschaftsbesitzern, deren Bauland durch eine neue Straße aufgeschloffen wird, einen Bertrag abschließt. In diesem werden die mutmaglichen Erftellungskoften der Hauptlettungen für Gas, Baffer und elektrischen Strom feftgelegt, z. B. Fr. 6000.— für die Gas, Fr. 9000. für die Waffer und Fr. 7000. - für die elektrische Leis tung. Der endgültige Betrag der Abrechnung ift von ben Besitzern alljährlich mit 10 % zu verzinsen und zu tilgen, wobei man für die Verzinsung den üblichen Ansak, für die Abschreibung den Reft in Unrechnung bringt. Bon diefer jährlichen Verpflichtung kommt ein Fünftel der Einnahmen aus Gas, Wasser und elektrischem Strom, die in den an diesen neuen Leitungen angeschloffenen Baufern gemacht werben, in Abzug. Die eingangs ermahnten 10% werden immer von den ursprünglichen Anlagekoften berechnet, daneben die Abschreibung in der Welse berücksichtigt, daß der Betreffnis "Zins" stets von der um die Abschreibungen verminderten Reftsumme be: rechnet und der verbleibende Betrag für die Abschreibung verwendet wird. Bei gleichbleibenden Ginnahmen für Gas, Baffer und elektrischem Strom fteigt demnach die Abschreibung, womit eine rasche Tilgung der Schuld gefichert ift.

Eine Zusammenftellung wird die Art der Berechnung verdeutlichen.

Abrechnungskoften: Gashauptleitung Fr. 6,000.— Wafferhauptleitung , 9,000.— Elektr. Kabel , 7,000.— Zusammen Fr. 22,000.—

| jahr | 10º/₀ | 20 °/o der Einnahmen aus B., W. und El. | Barantie barzah lung | hiervon | | | |
|------|-------|--|----------------------------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | | Bins | | Abschrei- | Reft: |
| | | | | 0/0 | Betrag | bung | 16 |
| | Fr. | Fr. | Fr. | Unit. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1921 | 2,200 | 140 | 2,040 | 6: | 1,320.— | 880.— | 21,120 |
| 1922 | 2,200 | 180 | 2,020 | 6 | 1,267,20 | 933.— | 20,177 |
| 1923 | 2,200 | 240 | 1,960 | $5^{1/2}$ | 1,109 75 | 1,091.25 | 19.0687 |
| 1924 | 2,200 | 300 | 1.900 | $5^{1/2}$ | 1.140.75 | 1.150 25 | 17 918.5 |
| 1925 | 2,200 | 600 | 1,600 | 5 | 895 95 | 1,304 05 | 16.614.4 |
| 1926 | 2,200 | 800 | 1,400 | 5 | 830.70 | 1,369,30 | 15,245 1 |

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