



Richtlinie

Kostentragung an Kantonsstrassenknoten mit Gemeinde- & Privatstrassen im Gemeingebrauch

Auslegung insbesondere von Art. 38 und 41 SG
im Knotenbereich

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

01.01.2017



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Zielsetzung	3
2.	Geltungsbereich	3
3.	Grundlagen	3
4.	Grundsätze	4
4.1	Regel 1: Verursacher klar = Verursacher zahlt (vgl. auch Art. 85, 3 SG)	4
4.2	Regel 2: Kostenverteilung nach Eigentum (juristische Sicht gem. SG)	5
4.2.1	Tragung der Investitionskosten am Knoten	6
4.2.2	Tragung der Betriebskosten am Knoten	6
4.3	Regel 3: Kantonsstrassenstandards mit Vorteilsanrechnung (vgl. Art 39 SG)	7
5.	Kostenabgrenzung	7
5.1	Investitionskosten	7
5.2	Betrieb- und Unterhaltskosten	8
6.	Anforderungen an die Abrechnung von Knotenanpassungen unter der Federführung der Gemeinde	8
	Anhang: Kommentierte Fallbeispiele im Sinne Regel 2	9

Impressum

Prozessverantwortung: Abteilungsleitung Dienstleistungszentrum Tiefbauamt / Stephan Breuer
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung - Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt
Kontakt: www.be.ch/tba

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die vorliegende Richtlinie klärt die relevantesten Fragen zur Kostentragung an Knoten, in denen sich Kantonsstrassen und Gemeindestrassen kreuzen. Die Fragen finden analog auch auf Privatstrassen im Gemeindegebrauch Anwendung. Grundlage für die Kostenregelung von Knoten sind Artikel 38, 39, 41, 49 und 85 des Strassengesetzes.

Artikel 38

- ¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die Kantonsstrassen.
- ² Für die Reinigung, die Grünpflege und den Winterdienst auf Gehwegen entlang von Kantonsstrassen sind die Gemeinden verantwortlich.

Artikel 39

- ¹ Der Kanton bestimmt den Standard für den Bau der Kantonsstrassen.
- ² Die Gemeinden können gegen Bezahlung der Mehrkosten einen höheren Standard bestellen.

Artikel 41

- ¹ Die Gemeinden planen, bauen, betreiben und unterhalten die Gemeindestrassen.

Artikel 49

- ¹ Der Kanton trägt die Kosten für die Erfüllung seiner Aufgaben.
- ² Jede Gemeinde trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben.

Artikel 85

- ³ Die Kosten eines neuen oder geänderten Strassenanschlusses und der Anpassung der Strasse trägt die interessierte Grundeigentümerin oder der interessierte Grundeigentümer.

Die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung dieser Artikel stellen sich naturgemäss beim Aufeinandertreffen von Strassen unterschiedlicher Eigentümer in einem Knoten.

- Wer trägt die Kosten einer Knotenumgestaltung beim Zusammentreffen unterschiedlicher Strasseneigentümer?
- Wie werden die Kosten bei der Entstehung eines neuen Knotens getragen?
- Wie unterscheidet sich die Kostentragung bei der Investition von jener im laufenden Betrieb oder jener bei der Erneuerung?
- Unterscheidet sich die Kostentragung für unterschiedliche Bestandteile der Strassen?

Ziel dieser Richtlinie ist die pragmatische Beantwortung dieser Fragen. Aufwändige Berechnungen von fallspezifischen Kostenteilern sollen vermieden werden.

2. Geltungsbereich

Die vorliegende Richtlinie gilt für das gesamte Tiefbauamt, soweit nicht die Bundesgesetzgebung andere Modi vorschreibt. Für Knoten zwischen National- und Kantonsstrassen gelten die Vereinbarungen mit dem ASTRA zur Kostentragung im Unterhaltsperimeter.

3. Grundlagen

- Strassengesetz vom 04.06.2008 (SG; BSG 732.11)
- Strassenverordnung vom 29.10.2008 (SV; BSG 732.111.1)

4. Grundsätze

Der Kostentragungsgrundsatz des Strassengesetzes geht einen pragmatischen Weg: Der Gesetzgeber hat sich bei der Kostentragung in den Art. 38, 41 und 49 jeweils am Strasseneigentum orientiert. Der jeweilige Strasseneigentümer hat die Pflicht, die Kosten seiner Infrastruktur zu tragen. Mögliche Grundsätze sind die nachfolgenden Prinzipien.

- Territorialitätsprinzip (Art. 49 SG): "Jeder bezahlt für die Anlagen auf seinem Grundeigentum". Hier kann mit dem Eigentum im engeren Sinne auch die Kostenverantwortung anhand vom Grundbuch nachvollzogen werden.

Beispiel: Die Reinigungskosten einer Strasse trägt der im Grundbuch eingetragene Grundeigentümer.

- Eigentumsprinzip (Art. 49 SG): "Jeder bezahlt seine Strassen selbst". Hier orientiert sich die Kostentragung an der Nutzung und damit weniger eng an der Lage des Eigentums.

Beispiel: Das Fundament einer Strassenbeleuchtung liegt auf der Parzelle von Familie Hugentobler. Nach dem Territorialprinzip müsste nun Familie Hugentobler für Betrieb und Unterhalt der Beleuchtungsanlage aufkommen, obwohl sie keinen persönlichen Nutzen davon hat. Die Anwendung des Territorialprinzips führt hier offensichtlich zu einem unsinnigen Ergebnis. Nach dem Eigentumsprinzip hingegen geht die Stromrechnung der auf Ihrer Parzelle stehenden Leuchtpunkte nicht mehr an die Familie Hugentobler sondern zulasten des Strasseneigentümers, dessen Fahrbahn damit erhellt wird. So kann die Kostentragungspflicht für zwei Kandelaber auf der gleichen Parzelle der Familie Hugentobler einmal die Gemeinde und 30 Meter weiter an den Kanton als Strassenbesitzer fallen. Das Eigentumsprinzip orientiert sich hier zu Recht an der Frage: Welchem Eigentum nutzt diese Anlage? Das sind im vorliegenden Beispiel nicht die Familie Hugentobler als Standorteigentümerin sondern die Strasseneigentümer.

- Verursacherprinzip (Art. 85 Abs. 3 SG): "Wer Bauten/Anpassungen beim Strasseneigentümer verursacht, bezahlt die Kosten dafür".
- Bestandteilprinzip (Art. 5 SG, Art. 1 SV): "Was Bestandteil einer Strasse ist, ist vom Strasseneigentümer zu bezahlen".
- Interesseprinzip (keine ausdrückliche gesetzliche Grundlage): "Wer an der Baumassnahme interessiert ist, bezahlt die Kosten dafür".
- Vorteilsanrechnungsprinzip (keine ausdrückliche gesetzliche Grundlage): "Wer vom Bauwerk eines anderen einen Mehrwert an der eigenen Anlage erfährt, hat sich angemessen an den Baukosten zu beteiligen".

Wenn immer möglich ist nach einer Lösung zu suchen, die sich auf die drei im Strassengesetz verankerten Grundsätze "Territorialitätsprinzip bzw. Eigentümerprinzip", "Bestandteilprinzip" und "Verursacherprinzip" stützen.

4.1 Regel 1: Verursacher klar = Verursacher zahlt (vgl. auch Art. 85, 3 SG)

Zunächst soll ein seltener, aber wichtiger Fall der Kostentragungspflicht geklärt werden: Ein neuer Knoten zwischen Kantons- und Gemeinde- oder Privatstrasse entsteht. Hier ist der Kostenverursacher jeweils eindeutig und bekannt.

- Erstellt der Kanton eine neue Strasse, welche eine bestehende Gemeindestrasse kreuzt, so ist der Kanton Verursacher der Knotenkosten und trägt diese.
- Kreuzt eine Gemeindestrasse z. B. durch ihre Verlegung neu eine bestehende Kantonsstrasse, so ist die Gemeinde Auslöserin der entsprechenden Kosten und trägt diese.
- Weist eine Gemeinde ein neues Gewerbegebiet aus und erschliesst dieses mit einer neuen Gemeindestrasse an die bestehende Kantonsstrasse, so verursacht die Gemeinde die Kosten des neuen Knotens und hat diese zu tragen.

- Schliesst ein neuer Anrainer mit einer Privatstrasse an eine bestehende Kantonsstrasse an, so hat der neue Anrainer die Kosten für die Anpassung zu tragen.

Gleiches gilt für die nachfolgenden Fälle, in denen eine Anpassung eines bestehenden Knotens erforderlich ist.

- Zusätzliches Verkehrsaufkommen auf einer bestehenden Gemeindestrasse entsteht wegen einer neuen Bauzone und wird eine Anpassung am Knoten mit der Kantonsstrasse erfordern. Die Kosten gehen zu Lasten der Gemeinde, da ihr die Erschliessungspflicht der Bauzonen obliegt.
- In einer bestehenden Bauzone an einer Gemeindestrasse entsteht eine verkehrsintensive Nutzung, z. B. ein Einkaufszentrum. Der Mehrverkehr bedingt eine Anpassung des Knotens mit der Kantonsstrasse. Die Kosten für die Anpassung trägt der Investor.
- Muss eine Gemeinde einen bestehenden, aber nicht normgerechten oder bedürfnisgerechten Anschluss der Gemeindestrasse an das Kantonsstrassennetz anpassen (Umgestaltung eines bestehenden Knotens), so plant und zahlt sie diese Anpassungen inklusive der notwendigen Anpassungen an der Kantonsstrasse selbst (vgl. Art. 24 SV).¹

Alle diese Beispiele stellen Sonderfälle dar. Der Auslöser der Kosten ist jeweils eindeutig bekannt. Umso einfacher ist hier die Frage der Kostentragung zu beantworten: Es gilt das Verursacherprinzip. Der Verursacher der Umgestaltung ist Träger der Kosten. Grundsätzlich gilt die Kostenverteilung 100 % Verursacher, 0 % Anrainer (z. B. bestehende Kantonsstrasse).

4.2 Regel 2: Kostenverteilung nach Eigentum (juristische Sicht gem. SG)

In Anwendung der oben genannten Grundsätze aus der Strassengesetzgebung können die Kostenteiler an Knoten zwischen Kantons- und Gemeindestrassen in folgender Matrix dargestellt werden (juristische Auslegung von Art. 38, 39, 41, 49 und 85 SG).

	Strassenkörper, Fahrbahn, Markierung	Signalisation, Beleuchtung und Strassenentwässerung	Lichtsignalanlagen
zyklisch	Investitionskosten für Neubau resp. Umgestaltung	Kostenteiler proportional zur Anzahl am Knoten anschliessenden Strassen (Eigentumsprinzip) *	Kostenteiler proportional zur Anzahl LSA-geregelter Anschlüsse (Eigentums- & Bestandsprinzip)**
	Unterhaltskosten inkl. Substanzerhaltung	Kosten trägt der jeweilige Strasseneigentümer (Territorialprinzip)	Kostenteiler proportional zur Anzahl LSA-geregelter Anschlüsse (Eigentums- & Bestandsprinzip)**
jährlich	Betriebskosten inkl. Strom, Wartung, Austausch Signalgeber, etc.	Kosten trägt der jeweilige Strasseneigentümer (Territorialprinzip)	Kostenteiler proportional zur Anzahl LSA-geregelter Anschlüsse (Eigentums- & Bestandsprinzip)**
* davon kann abgewichen werden, wenn die höherrangige Strasse wesentlich mehr Verkehr führt (DTV-Verhältnis 1:10)			
** vorbehaltlich eines separat vereinbarten Kostenverteilers zwischen dem Kanton und den Gemeinden			

Abb.1: Matrix zur Kostentragung an Knoten (Quelle: DMS #265698)

¹ Weigert sich die Gemeinde oder ein Dritter trotz objektiver Dringlichkeit geeignete Massnahmen auszulösen und umzusetzen, steht dem Tiefbauamt der Weg des Ersatzvornahmeverfahrens offen.

4.2.1 Tragung der Investitionskosten am Knoten

Treffen Kantons- und Gemeinde-/Privatstrassen in einem Knoten zusammen, so haben beide Eigentümer ein gemeinsames Interesse an einer funktionierenden Knotenausgestaltung. Die übergeordnete braucht ohne die nachrangige Strasse ebenso wenig einen Knoten wie anders herum. Der Verursacher der Kosten sind deshalb beide Strasseneigentümer. Bei der Erstellung/Umgestaltung eines Knotens bilden die Eigentümer juristisch eine Interessensgemeinschaft. Die Investitionskosten in diesem Knoten werden somit proportional unter den Eigentümern aufgeteilt.

- Investitionen in Strassenkörper, Fahrbahn, Signalisation, Lichtsignalanlagen (LSA) (inkl. VM-Ausrüstung, Schleifen, Signalgeber, usw.) und Markierung des Knoten werden zwischen den Strasseneigentümern nach der Anzahl ihrer in den Knoten einmündenden Anschlüsse aufgeteilt.

Beispiel 1: Münden in einen 4-armigen Knoten 2 Gemeinde- und 2 Kantonsstrassenäste, so tragen Gemeinde und Kanton die angefallenen Investitionskosten grundsätzlich je zur Hälfte.

Beispiel 2: Trifft auf einen 5-armigen Knoten mit 3 Gemeindestrassen ein Anschluss einer Kantonsstrasse, so trägt der Kanton grundsätzlich 40 % der Investitionen. Dieser Kostenteiler gilt auch dann, wenn die Umgestaltung der Anlage unter seiner Federführung realisiert wird.

- Die Investitionen in Strassenentwässerung und -beleuchtung hingegen sind durch die Lage des Einlaufschachtes respektive der Leuchtrichtung eines Lichtpunktes eindeutig einem Strassenbesitzer zuzuordnen. Die Investitionskosten in Entwässerung und Beleuchtung eines Knotens werden deshalb nach Eigentum des entwässerten Strassenabschnitts respektive des künftigen Auftreffortes des Lichtkegels auf der Strassenoberfläche zugeteilt.

4.2.2 Tragung der Betriebskosten am Knoten

Anders als bei der Erstellung ist der Betrieb einer Infrastruktur an das Eigentum im engeren Sinne geknüpft. Anstelle der juristischen Interessensgemeinschaft von Kap. 4.2.1 tritt hier grundsätzlich das verbriefte Eigentum, also das Territorialprinzip. Die Betriebskosten der Infrastruktur an einem Knoten zwischen Kantons- und Gemeindestrassen werden wie folgt getragen.

- Die Betriebskosten für Strassenkörper, Fahrbahn, Signalisation und Markierung können aufgrund der im Rahmen der Knotenumgestaltung zweckdienlich definierten Eigentumsgrenzen nun eindeutig einem Grundeigentümer und damit einem Strassenbesitzer zugeordnet werden.
- Für die Entwässerung gilt die Lage des Einlaufschachtes als Kriterium für die Eigentums- und damit Kostenzuteilung.
- Für die öffentliche Beleuchtung eines Knotens ist der Ort des Auftreffens des Lichtkegels auf der Strassenoberfläche das Kriterium für die Eigentums- und damit Kostenzuteilung: Der Eigentümer der beleuchteten Strassen zahlt die Betriebskosten des entsprechenden Leuchtpunkts.
- Lichtsignalanlagen eines Knotens sind als Gesamtsystem zu betrachten – ebenso Ihre Betriebskosten². Denn das System LSA kann nur mit allen seinen Elementen funktionieren. Deren physischer Standort (z. B. der LSA-Steuerung) ist dabei nicht relevant – weder für das Eigentum noch für die Kostentragung. Hier gilt wieder die juristische Interessensgemeinschaft und somit zählt das Eigentum an den durch die LSA gesteuerten Strassen. Deshalb werden die Betriebskosten einer LSA grundsätzlich zwischen den Strasseneigentümern nach der Anzahl ihrer in den Knoten einmündenden und von der Anlage geregelten Äste aufgeteilt.

² Als Betriebskosten einer LSA gelten z. B. Strom, Unterhaltsverträge, Störungsbehebungen, allgemeiner Unterhalt, Pikettdienst etc.

4.3 Regel 3: Kantonsstrassenstandards mit Vorteilsanrechnung (vgl. Art 39 SG)

Wo in der Praxis weder Regel 1 noch 2 greifen oder zu sinnvollen Ergebnissen führen, hat die Festlegung des Kostenteilers über die Kantonsstrassenstandards zu erfolgen.

Basis für die Kostentragung für Investitionen an Knoten ist hierbei der Erfüllungsgrad der kantonalen Standards für Kantonsstrassen. Besteht ein Defizit im Sinne dieser Kantonsstrassenstandards resp. ist der Referenzstandard nicht erfüllt, trägt der Kanton die Kosten für die Behebung des Defizites. Besteht kein Defizit, resp. ist der Referenzstandard erfüllt, so trägt der Kanton keine Kosten. Die Gemeinden können gegen Bezahlung der Mehrkosten einen höheren Standard bestellen (Art. 39 Abs. 2 SG). Den entsprechenden Prozess regelt die Arbeitshilfe des Tiefbauamts "Standards Kantonsstrassen".

Die mittels der Defizitbetrachtung erhaltenen Kostenteiler werden bei Bedarf mit einer Anrechnung der gegenseitigen Vorteile aus der Projektrealisierung korrigiert. Argumente sind hier z. B. Realisierung einer ohnehin nötigen Substanzerhaltungsmassnahme im Rahmen des Projekts oder auch die Aufwertung des Ortsbildes. Der so profitierende Strasseneigentümer übernimmt einen entsprechend höheren Kostenanteil an der Projektrealisierung. Beispielhaft soll hier ein Fall geschildert werden.

- Baut eine Gemeinde ihre Strasse mit einem den kantonalen Standards entsprechenden Anschluss an die Kantonsstrasse um, so trägt sie grundsätzlich nicht nur die Kosten Ihres Umbaus, sondern auch die notwendigen Anpassungen der umgestalteten Anbindung auf der Kantonsstrasse.
- Wird mit der Umgestaltung auf der Kantonsstrasse hingegen ein verkehrliches Defizit der Kantonsstrasse behoben, so muss sich der Kanton angemessen an den Umbaukosten beteiligen.

Die Höhe seiner Beteiligung richtet sich dabei nach der Höhe der Kosten, die dem Kanton bei einer Bereinigung des gleichen Defizits in Eigenregie entstanden wären (z. B. durch die Markierung einer Velospur). Seine Kostenbeteiligung darf im Sinne der Defizitbeseitigung die vermiedenen Kosten des hinfällig gewordenen eigenen Projektes (in Beispiel die Markierungskosten) in keinem Fall übersteigen.

- Zusätzlich gilt es zu klären, ob dem Kanton durch die Realisierung des Gemeindeprojektes ein Vorteil im Sinne der Erledigung eigener Substanzerhaltungsbedürfnisse entsteht. Ist dies der Fall, so hat sich der Kanton angemessen – also im Rahmen seines Vorteils (und zusätzlich zum oben beschriebenen Anteil des Defizitabbaus) – an den Kosten des Projekts zu beteiligen.

Bei der Sanierung von Ortsdurchfahrten ist im Gegensatz zum obigen Beispiel zumeist der Kanton der Bauherr. Die oben skizzierten Beteiligungsfragen stellen sich in diesem Fall aber analog – nur diesmal im Sinne der Kostenbeteiligung der Gemeinde. Neben den verkehrlichen Parametern sind bei der Standortgemeinde auch die Veränderungen bei den Aspekten wie Luft, Lärm, Feinstaub, Erscheinungsbild und Image des Ortes sowie die Veränderung bei der Nutzung der Bausubstanz entlang der Ortsdurchfahrt in Betracht zu ziehen.

Die Kostentragung bei Betrieb und Unterhalt solcher Knotenanlagen richtet sich auch in diesem Fall nach dem Grundeigentum (Territorialprinzip); also analog der Ausführungen in Kapitel 4.2.

5. Kostenabgrenzung

5.1 Investitionskosten

Die erste Zeile "Investitionskosten" in Abb.1 findet im Sinne des SG Anwendung für neue Ausgaben sowie die dafür nötigen Projektierungskosten (Art. 52 Abs. 2 SG). Darunter fallen der Neubau und der Ausbau von Anlagen, für die ein nachgewiesenes Bedürfnis besteht. Voraussetzungen für eine Kostenbeteiligung des Kantons sind der Beizug des zuständigen Obergeringenieurkreises des Tiefbauamts bei der Erarbeitung des Projekts und namentlich die Einhaltung der massgebenden Normen.

5.2 Betrieb- und Unterhaltskosten

Die Zeilen zwei und drei in der Abb. 1 werden für Unterhalts- und Betriebskosten angewendet. Dazu gehören Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Diesbezügliche Kosten können allerdings z. T. nach anderen Kriterien verteilt werden (z. B. gemäss einer spezifischen Kostenvereinbarung mit der Standortgemeinde).

Zum baulichen Unterhalt (Substanzerhaltung) zählen namentlich Ausgaben für Reparaturen und Instandsetzung sowie für die vollständige Wiederherstellung von Anlagenteilen.

Zum betrieblichen Unterhalt zählen beispielsweise das Reinigen der Anlage, deren jährlich wiederkehrenden Beleuchtungskosten oder Schneeräumung.

6. Anforderungen an die Abrechnung von Knotenanpassungen unter der Federführung der Gemeinde

Der zuständige Oberingenieurkreis prüft die Schlussabrechnung des Bauherrn auf deren Richtigkeit. Fehlen Elemente, meldet der Oberingenieurkreis dem Bauherrn resp. Eigentümer der Anlage die Ungeheimheiten umgehend. Die Schlussabrechnung umfasst folgende Elemente:

- Kostenzusammenstellung mit Zuteilung der einzelnen Positionen zu den Kostenarten Projektierung, Bau, Bauleitung und Landerwerb
- Kopie der Originalrechnungen mit Zahlungsbelegen als Nachweis
- Dokumentation des Zustands vor und nach der Realisierung
- Aktennotiz oder Protokoll der Abnahme. Der zuständige Oberingenieurkreis ist zur Abnahme einzuladen. Die von ihm beanstandeten Mängel sind vor der Abrechnung zu beheben.
- Einzahlungsschein

Der Kostenanteil des Kantons wird in der Regel innert 45 Tagen nach Vorliegen der korrekten Schlussabrechnung überwiesen.

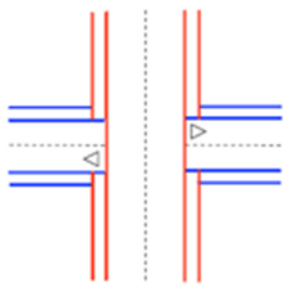
Bei mehrjährigen Projekten mit grösseren anrechenbaren Kosten (> CHF 100 000.–) sind nach Absprache mit dem zuständigen Oberingenieurkreis Akonto Zahlungen möglich. Die Akontozahlung wird dabei auf rund 90 % der zu diesem Zeitpunkt nachgewiesenen effektiven Restkosten bemessen (Rundungsbetrag). Der Antrag auf eine Akontozahlung ist durch eine Rechnungszusammenstellung, ein Belegverzeichnis und die Dokumentation des Baufortschritts zu belegen.

Anhang: Kommentierte Fallbeispiele im Sinne Regel 2

Die Farben der Skizzen bedeuten: **Rot** = Kantonsstrasse, **Blau** = Gemeinde- oder Privatstrasse.

1. Einfache Kreuzung bzw. Verzweigung

Der Kanton trägt die Kosten der Kantonsstrasse. Die Gemeinde trägt die Kosten bis zu ihrem Anschluss. Zu den Kosten gehören auch die Rad- und Gehwege, die Fussgängerübergänge, die Signalisation der eigenen Strasse sowie alle weiteren Strassenbestandteile nach Art. 1 SV.

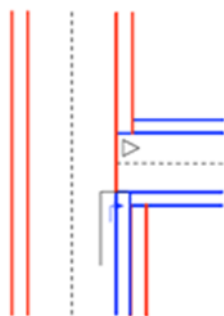


Strassenbestandteile wie Schutzbauten, Beleuchtungsmasten und Signale müssen nicht unbedingt auf dem betreffenden Strassengrundstück stehen, um der Strasse zugerechnet zu werden, deren (funktionaler) Bestandteil sie sind. Eine Beleuchtung, welche die Kantonsstrasse beleuchtet, gehört also zur Kantonsstrasse, selbst wenn die Kandelaber auf Gemeinde- oder Privatgrundstücken stehen – und vice versa.

Es gilt das Territorialitätsprinzip (nach Art. 49 SG), hier ergänzt um das Bestandteilprinzip.

Eine Ausnahme gilt beim Neubau einer Kantonsstrasse, die eine bisher durchgehende, bestehende Gemeindestrasse kreuzt: Hier gilt das Verursacherprinzip, d. h. der Kantonsstrassenneubau trägt auch die Kosten der erforderlichen Anpassungen an der Gemeindestrasse bei der neu entstehenden Kreuzung.

2. Nachträglicher Anschluss an eine Kantonsstrasse



Der Anschliessende (Gemeinde oder Privatstrasse) trägt alle Kosten des Anschlusses. Das gilt auch für einen allenfalls nötig werdenden Ausbau der Kantonsstrasse durch eine Abbiegespur in den neuen Anschluss und ähnliche nötig werdende Massnahmen wie beispielsweise Lichtsignalanlagen für die Einmündung in die Kantonsstrasse.

Es gilt das Verursacherprinzip nach Art. 85 SG. Nach dem Bau gilt das Territorialitäts- oder Eigentümerprinzip für Unterhalt und Betrieb. Was also Bestandteil der Kantonsstrasse ist, wird aus Gründen der administrativen Vereinfachung vom Kanton übernommen und unterhalten.

3. Nachträglicher Einbau von Abbiegespuren

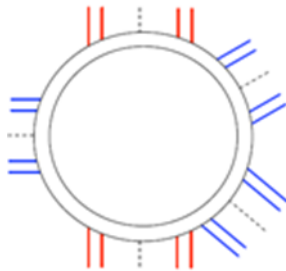
Wird nachträglich eine Abbiegespur von der Kantonsstrasse in eine Gemeinde- oder Privatstrasse erforderlich, so gilt analog zum Bau eines nachträglichen Anschlusses an eine Kantonsstrasse das Verursacherprinzip von Art. 85 SG. Sowohl der Bau- als auch der Landerwerb für die Abbiegespur gehen zu Lasten des Verursachers.

Dagegen bleibt der Unterhalt der fertig gestellten, erweiterten Strassen bei Strasseneigentümer. Zum Beispiel verbliebe die gesamte Kantonsstrassenanlage mit Abbiegespur beim Kanton, denn die Auscheidung eines Gemeindeanteils wäre zu kompliziert.

4. Kreisverkehrsknoten

Die Kosten des Baus eines Kreisverkehrsplatzes inklusive Gehwege werden auf die Anzahl Anschlüsse an den Kreisverkehrsplatz verteilt. Die Signalisation auf den Zufahrten ist Sache des jeweiligen Stras-

seneigentümers. Die Signalisation und Beleuchtung im Kreisverkehr selbst ist dagegen Bestandteil des Kreisverkehrsplatzes (Art. 1 SV).



Es gilt also für Kreisel ein modifiziertes Territorialitätsprinzip: Es geht um eine gemeinsame Anlage, von der alle profitieren. Das reine Territorialitätsprinzip muss in diesem Fall an die konkrete Situation angepasst werden.

Nach Art. 5 Abs. 3 SV wird die höherrangige Strasse durchgehend vermarktet, so dass der ganze Kreisverkehr ans Kantonsstrassengrundstück fällt. Der Unterhalt kann dennoch nach den Anzahl Ästen verteilt werden. Davon wird dann abgewichen, wenn die höherrangige Strasse sehr viel mehr Verkehr (DTV-Verhältnis 1:10) führt.

5. Lichtsignalanlagen an Kreuzungen

Grundsätzlich gehören Lichtsignalanlagen wie die übrigen Signale als Strassenbestandteile dem jeweiligen Strasseneigentümer und sind durch ihn zu finanzieren (Art. 1 SV). Es gilt das Territorialitäts- oder Eigentümerprinzip sowie das Bestandteilprinzip. Anpassungen an diesem Grundsatz sind wiederum bei Kreuzungen erforderlich.

- Die Kosten einer die gesamte Anlage steuernden Lichtsignalanlage einer Kreuzung zwischen Kantons- und Gemeindestrasse werden proportional auf die Anzahl Anschlüsse verteilt, dies unabhängig vom Standort der jeweiligen Masten.
- Davon kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn die höherrangige Strasse wesentlich mehr Verkehr führt (DTV-Verhältnis 1:10).

Bei Lichtsignalanlagen, die nur einzelne Zufahrten regeln, sind die Kosten der entsprechenden Zufahrt (Bestandteil nach Art. 1 SV) und somit dem Verursacher zuzuordnen. Der Kostenverteiler gilt sowohl für den Bau als auch für den Unterhalt.

6. Kreuzungen mit Tramtrassees

Bei Tramtrassees auf Strassen gelten besondere Regeln, die durch das Eisenbahnrecht des Bundes geprägt werden. Näheres regelt der RRB N° 1232/2016 vom 09.11.2016. (Der Vorgänger-RRB N° 1942 vom 29.05.2002 wurde z. B. im Fall vom Tram Bern West mit RRB 0048 vom 17.01.2007 konkret umgesetzt.)