



NSV 2a

Bereinigung Unterhaltsperimeter

Faktenblatt NSV Art. 2a Strassenkörper und Langsamverkehr

20081030 Faktenblatt UH-Peri 2a - Strassenkörper u. Langsamverkehr (H421-0240).doc

Bern, 16.04.2008 Shj/Jul (Stand 1.1.2018)

Gesetzliche Grundlagen	
NSV Art. 2 Bestandteile der Nationalstrassen	<p>Bestandteil der Nationalstrasse bilden je nach ihrer Ausbauf orm und den von der technischen Funktion her bedingten Erfordernissen:</p> <ul style="list-style-type: none">• der Strassenkörper (lit. a);• die Anschlüsse samt Verbindungsstrecken bis zur nächsten leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse, <u>soweit diese hauptsächlich dem Verkehr zur Nationalstrasse dienen</u>, einschliesslich Verzweigungen oder Kreiseln (lit. c). <p>Die Anlagen des Langsamverkehrs sind in der abschliessenden Liste nicht aufgeführt.</p>
MinVV Art. 8 Unterhalt	<p>Abs. 1. Als Unterhaltskosten gelten die Aufwendungen für:</p> <ol style="list-style-type: none">a. die Bestandteile der Nationalstrassen nach Artikel 2 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV), ausgenommen Nebenanlagen;b. die der Nationalstrasse dienenden weiteren Anlagen (...). <p>Die Anlagen des Langsamverkehrs sind also grundsätzlich kein Bestandteil der Nationalstrasse und können auch nicht als der Nationalstrasse dienende Anlagen bezeichnet werden.</p>
Technische Umsetzung	
Unterhaltsperimeter	<p>Der Unterhaltsperimeter bezeichnet alle Objekte der Nationalstrasse, für die der Bund gemäss Art 8 MinVV die Unterhaltskosten übernimmt (Bst. a) oder sich am Unterhalt beteiligt (Bst. b).</p> <p>Die Auslegung der gesetzlichen Grundlagen und die Regeln für die Umsetzung hat das Bundesamt für Strassen in entsprechenden Faktenblättern festgelegt.</p>
Beurteilung technische Funktion	<p>Die Beurteilung der einzelnen Bestandteile der Nationalstrassen und der von ihrer technischen Funktion her bedingten Erfordernissen erfolgen grundsätzlich nach den Prinzipien des Faktenblattes "Allgemeines".</p> <p>Alle Beurteilungen der Zugehörigkeit zum Unterhaltsperimeter erfolgen nach folgenden Überlegungen:</p>

Bundesamt für Strassen ASTRA
Hans-Jörg Schlegel
Postadresse: 3003 Bern
Standortadresse: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tel. +41 31 322 48 99, Fax +41 31 323 80 76
hans-joerg.schlegel@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Anlagen des Langsamverkehrs bei Nationalstrassen 1. & 2. Klasse		
Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sind für den Langsamverkehr nicht zugänglich. Dieser Abschnitt betrifft demzufolge nur Bestandteile der Nationalstrasse gemäss Art. 2 lit. c NSV (Anschlüsse samt Verbindungsstrecken bis zur nächsten leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse, soweit diese hauptsächlich dem Verkehr zur Nationalstrasse dienen, einschliesslich Verzweigungen oder Kreiseln).		
Thema	Position ASTRA	Begründung
Radstreifen	Radstreifen gehören baulich zur Fahrbahn und sind nicht abtrennbar. Damit sind sie gemäss NSV Art. 2 gleichermassen im Unterhaltsperimeter und Bestandteil der Nationalstrasse.	Die Radstreifen sind auf der Fahrbahn nur mit Markierungen ausgeschieden.
Radwege	Allfällige parallele Radwege bei Anschlüssen sowie an Verbindungsstrecken im Sinne von Art. 2 lit. c NSV (inkl. sog. Zubringer) werden nicht übernommen. Sie sind nicht untrennbar mit dem Strassenkörper verbunden und damit nicht Bestandteil der Nationalstrasse.	Wo möglich sollen sie von der Parzelle der Nationalstrasse abgetrennt werden.
Trottoirs	<p><u>Grundsatz:</u> Die Trottoirs sind ebenfalls nicht untrennbar mit dem Strassenkörper verbunden und <u>sind</u> somit ebenfalls auszuscheiden.</p> <p><u>Hinweis:</u> In begründeten Fällen kann zur Gewährleistung einer praktikablen Lösung vom Grundsatz abgewichen werden. Dies erfordert eine eigentumsrechtliche, objektbezogene Vereinbarung. In solchen Fällen ist bei späteren Unterhalts- und Ausbauprojekten die Herstellung der Grundsatzregelung anzustreben.</p> <p>Bei Streckenübernahmen im Rahmen des NEB per 01.01.2020 kommen in der Regel die protokollierten und gegenseitig unterzeichneten Verhandlungsergebnisse der ersten NEB-Verhandlungen der Jahre 2012/2013 zur Anwendung.</p>	
Anlagen des Langsamverkehrs bei Nationalstrassen 3. Klasse		
Thema	Position ASTRA	Begründung
Grundsatz	Grundsätzlich können <u>separate</u> Verkehrsflächen für den Langsamverkehr (Fuss- und Radwege) nur dann Bestandteil der Nationalstrasse sein, wenn die Nutzung der Nationalstrasse für die entsprechenden Kategorien aus Sicherheitsgründen verboten ist und zudem für diese Kategorien keine bestehende zumutbare Alternative besteht.	<p>Nationalstrassen 3. Klasse stehen allen Strassenbenützern offen (Art. 4 NSG). Einzelnen Kategorien von Strassenbenützern kann der Zutritt zu diesen Verkehrswegen verboten werden, wenn dem lokalen oder regionalen Verkehr parallel laufende Strassenzüge offen stehen. Auch Nationalstrassen 3. Klasse sind möglichst leistungsfähig zu gestalten.</p> <p>Wenn der Bund einzelne Fahrzeugkategorien und/oder Fussgänger von der</p>

		Benutzung einer Nationalstrasse 3. Klasse ausschliessen will, ist er verpflichtet, <u>dort wo keine andere angemessene alternative Strasse besteht</u> (z. B. Passstrassen Brünig, Simplon), auch für eine Infrastruktur für den Langsamverkehr zu sorgen. In diesen Fällen ist grundsätzlich auch eine separate Spur als Verkehrsfläche für den Langsamverkehr Bestandteil der Nationalstrasse.
Verbindungsstrecken bei Anschlüssen	Die Regelungen in diesem Abschnitt betreffen ausschliesslich Verkehrsflächen für den Langsamverkehr entlang von Nationalstrassen 3. Klasse gemäss Netzbeschluss.	Nicht darunter fallen Verkehrsflächen für Langsamverkehr an den " <i>Verbindungsstrecken</i> " gemäss Art. 2 Bst. c NSV, da diese keine Nationalstrassen 3. Klasse sind (vgl. Abschnitt „Anlagen des Langsamverkehrs bei Nationalstrassen 1. & 2. Klasse“).
Innerorts (Strecke innerhalb der Orsttafeln)	Innerorts sind nur die Fahrbahnen (ohne Trottoir, Rad- oder Fusswege) als Bestandteil der Nationalstrassen zu betrachten.	Innerorts gibt es immer alternative Verkehrsflächen Trottoirs, Radwege usw.
Ausserorts (Strecke ausserhalb der Ortstafeln)	<p>Eine parallel zur Fahrbahn verlaufende Verkehrsfläche für den Langsamverkehr (Rad- oder Fussweg) ist dann Bestandteil der Nationalstrasse, wenn (kumulativ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ auf der Fahrbahn ein Verbot für die Benutzung durch gewisse Verkehrsteilnehmende (z. B. Radfahrer oder Fussgänger) besteht; und ▪ diese parallelen Verkehrsflächen aus Sicherheitsgründen erstellt wurden (funktionaler Zusammenhang zwischen Verkehrsfläche für den Langsamverkehr und Fahrbahn für den Motorfahrzeugverkehr) und ▪ beim Bau der parallelen Verkehrsflächen keine angemessene Alternative für den Langsamverkehr bestanden hat; 	vgl. Begründung Grundsatz
Spezialfall Umfahrungsstrasse	<p>Auch wenn eine angemessene Alternative durch die Ortschaft führt, kann ein parallel verlaufender Rad-/Gehweg entlang einer Umfahrungsstrasse Bestandteil der Nationalstrasse sein, wenn dieser</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ beim Bau der Strasse aus Sicherheitsgründen bereits so vorgesehen war, oder ▪ nachträglich aus Sicherheitsgründen erstellt wurde. 	In aller Regel sind solche bestehenden Alternativen bei Ortsumfahrungen die alten Ortsquerungen. Diese Flächen sind nicht Bestandteil der Nationalstrasse. Dies kann (als Ausnahme) vereinzelt in beiden Fällen anders aussehen, wenn aus Sicherheitsgründen nachträglich separate Ergänzungsbauten erforderlich sind, diese werden dann Bestandteil der Nationalstrasse.
Abgabe von Verkehrsflächen an Kantone oder Gemeinden	Denkbar ist in jedem Fall, dass der Bund als Bestandteil der Nationalstrassen qualifizierte Verkehrsflächen für den Langsamverkehr auf dem Vereinbarungsweg den Kantonen und Gemeinden abgibt.	Dies kann vollständig geschehen (Eigentumsübertragung) oder auch nur teilweise (Mandat für den betrieblichen Unterhalt).

Rechtliche Begründungen für mögliche Dissenspositionen	
Mögliche Fälle gemäss Faktenblatt Allgemeines MinVV Art. 8:	Dissensposition des Kantons bei der Bereinigung UH-Peri:
Fall A	<p><u>ASTRA will ein Objekt als Bestandteil der Nationalstrasse bezeichnen, Kanton will dies nicht.</u></p> <p>Argumentation ASTRA: <u>Objekt ist Bestandteil gemäss Art. 2 NSV,</u> - Folge: Eigentumsübertragung und Aufnahme in Unterhaltssperimeter - Folge: Art. 8 MinVV Abs. 1 Bst. a (Unterhalt grundsätzlich 100% Bund). Vorbehalten sind Kostenbeteiligung Dritter bei Mitbenutzung.</p>
Fall B	<p><u>Kanton will ein Objekt als Bestandteil der Nationalstrasse bezeichnen, ASTRA will dies nicht.</u></p> <p>Argumentation ASTRA: <u>Objekt ist kein Bestandteil gemäss Art. 2 NSV,</u> - Folge: Art. 8 MinVV Abs. 1 Bst. a ist nicht anwendbar; - Folge: negative Eigentumsverfügung, keine Aufnahme in Unterhaltssperimeter</p>
Fall C	<p><u>ASTRA will ein Objekt in Unterhaltssperimeter NS aufnehmen.</u></p> <p>Argumentation ASTRA: <u>Objekt ist zwar nicht Bestandteil NS gemäss Art. 2 NSV, dient aber der NS gemäss Art. 8 Abs. 2 Bst. b MinVV</u> - Folge: Aufnahme in Unterhaltssperimeter, Mitbenützung und Unterhaltsbeteiligung wird vertraglich festgelegt</p>
Fall D	<p><u>Kanton will ein Objekt in Unterhaltssperimeter NS aufnehmen, ASTRA will dies nicht.</u></p> <p>Argumentation ASTRA: <u>Anlage dient nicht der NS gemäss Art. 8 MinVV Abs. 1 Bst. b,</u> - Folge: Art. 8 MinVV Abs. 1 Bst. b ist nicht anwendbar; - Folge: negative Unterhaltsverfügung, keine Aufnahme in Unterhaltssperimeter</p>