

Fall 12: Probeklausur

A. Sachverhalt (Bachelorprüfung vom 10. Januar 2024)

Wengi ist ein Strassendorf und liegt in einem Tal in den Voralpen. Durch das Tal und damit ebenso durch das Dorf führen sowohl eine wichtige Eisenbahnstrecke, auf welcher auch nachts schwere Güterzüge verkehren, als auch eine stark befahrene Kantonsstrasse. Letztere führt direkt durch das Dorfzentrum. Dieses besteht hauptsächlich aus älteren Häusern im Chaletstil. Durch die hölzernen Wände ist der Strassenlärm in den Wohnräumen sehr gut hörbar. Da die Kantonsstrasse sowohl vom regionalen Gewerbe, von Berufspendlerinnen und -pendlern als auch vom Tourismus benutzt wird, ergibt sich zeitlich eine starke Befahrung täglich von früh morgens bis spät abends.

Zwei unabhängige kantonale Lärmgutachten bestätigen denn auch die Überschreitung der Belastungsgrenzwerte gemäss Art. 40 LSV. Mehrere lärmgeplagte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Wengi gründen deshalb einen Verein als Initiativkomitee und reichen eine kommunale Volksinitiative ein (vgl. Initiativtext im Anhang). Dieses Instrument wurde vor einigen Jahren geschaffen, als Urnenabstimmungen anstelle der schlecht besuchten Gemeindeversammlungen eingeführt wurden.

Die Volksinitiative hat zum Inhalt, die Höchstgeschwindigkeiten innerorts auf sämtlichen Strassen im Gemeindegebiet von Wengi auf 30 km/h festzusetzen. Es handelt sich dabei um ein Geschäft, welches gemäss Art. 24 Abs. 1 GO in die Zuständigkeit der Stimmberechtigten fällt. Dies vor dem Hintergrund, dass der vom Strassenverkehr ausgehende Lärm bei geringerer Geschwindigkeit deutlich reduziert werden könne, wie das Initiativkomitee geltend macht. Das Strassennetz von Wengi wird von der beschriebenen Kantonsstrasse geprägt, umfasst aber darüber hinaus namentlich auch zahlreiche Quartierstrassen. Ein Gutachten, welches eine strassenverkehrstechnische Abklärung i.S.v. Art. 32 Abs. 3 SVG beinhaltet, ist gegenwärtig in Erarbeitung.

Weiter verlangt die Volksinitiative, dass die Benützung des Ortsbusses für alle erwachsenen Personen für lediglich Fr. 20.- pro Jahr angeboten wird. Der stündlich verkehrende Ortsbus erschliesst die verschiedenen Ortsteile mit dem Dorfzentrum, der Schule sowie dem Alterszentrum und gilt als Ortsverkehr i.S.v. Art. 3 ARPV. Er soll nach dem Willen des Initiativkomitees möglichst günstig nutzbar sein, um damit Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen, was zu einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde und damit zu einer Reduktion des von diesem ausgehenden Lärms führen soll. Ursprünglich wollte das Initiativkomitee gar eine kostenlose Benützung des Ortsbusses fordern, änderte den Inhalt der Initiative aber kurz vor dem Start der Unterschriftensammlung noch ab, nachdem das Bundesgericht eine ähnliche Initiative für ungültig erklärt hatte.

Der Gemeinderat (Exekutive) erklärt die Volksinitiative nach der Einreichung der notwendigen Unterschriften für ungültig. Zur Begründung führt er an, dass sie gegen übergeordnetes Recht verstosse. So sei die Gemeinde überhaupt nicht berechtigt, auf der Kantonsstrasse eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzuführen, da der Bund gemäss Art. 82 BV über die Strassenhoheit verfüge. Weiter liege die geforderte Massnahme einer allgemeinen Geschwindigkeitsreduktion nicht im öffentlichen Interesse eines funktionierenden Verkehrsnetzes und sei

unverhältnismässig. Die Einführung einer derart starken Kostenreduktion für die Benützung des öffentlichen Verkehrs erweise sich nicht nur für die Gemeinde als untragbar teuer, sondern werde gar von der Bundesverfassung verboten. Überdies verstosse die Initiative gegen den Grundsatz der Einheit der Materie, da die beiden Forderungen inhaltlich nichts miteinander zu tun hätten.

Das Initiativkomitee führt gegen diesen Entscheid zunächst frist- und formgerecht verwaltungsintern Beschwerde und anschliessend kantonale letztinstanzliche Beschwerde vor dem kantonalen Verwaltungsgericht. Es bringt vor, dass die Bundesgesetzgebung sehr wohl die Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen mit dem Zweck des Lärmschutzes vorsehen würde, unabhängig davon, um welche Art von Strassen es sich dabei handle. Weil mit der geforderten Massnahme in keine Grundrechte eingegriffen würde, sei das Vorliegen eines öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit gar nicht notwendig. Ohnehin wären die beiden Voraussetzungen erfüllt, namentlich liege ein öffentliches Interesse am Lärmschutz vor. Auch die Einführung der verbilligten Benützung des Ortsbusses sei zulässig, da die Bundesverfassung in Art. 81a Abs. 2 lediglich die Einführung der kostenlosen Benützung der Eisenbahn für unzulässig erkläre und es im vorliegenden Fall weder um eine gänzliche Kostenbefreiung noch um die Eisenbahn gehe. Die Einheit der Materie sei gegeben, da beide Forderungen einen engen inneren Zusammenhang aufweisen und der Reduktion des Strassenverkehrs und damit des von diesem ausgehenden Lärms dienen würden.

Der Beschwerde schliessen sich die lokale Sektion des Vereins «Pro Velo» sowie zwei Privatpersonen, Olivia Abbühl und Marcel Odermatt, an. Die Vereinsmitglieder der lokalen Sektion von «Pro Velo» sind im Dorfleben engagierte Einwohnerinnen und Einwohner von Wengi. In den Statuten findet sich überdies eine Bestimmung, welche die Wahrung der politischen Interessen der Vereinsmitglieder vorsieht. Die Sektion befürwortet die Volksinitiative, weil durch die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion die Sicherheit von Velofahrenden auf den Strassen im Gemeindegebiet von Wengi entscheidend erhöht werden könne. Olivia Abbühl studiert in Bern Rechtswissenschaften, wo sie auch ihren Wohnsitz hat. Sie verbringt jedoch insbesondere die Wochenenden und die Semesterferien in Wengi bei ihrem Freund, der eine kleine Wohnung in einem Chalet direkt an der Kantonsstrasse bewohnt, wo auch nachts jedes vorbeifahrende Auto gut zu hören ist, was Olivia stark in ihrem Schlaf stört. Marcel Odermatt ist Gastwirt und betreibt das Lokal «Lötschberg» im Erdgeschoss jenes Hauses, in dem auch der Freund von Olivia Abbühl wohnt. Er selber hat seinen Wohnsitz in einer Stadt weiter talauswärts, da ihm die Enge des Tals nicht behagt, wie er zu sagen pflegt. Er ist der Meinung, dass der Strassenlärm potenzielle Gäste vom Besuch seines Lokals abhält.

Mit Urteil vom 20. Dezember 2023 entscheidet das kantonale Verwaltungsgericht, dass die Beschwerde des Initiativkomitees, von «Pro Velo» sowie von Olivia Abbühl und Marcel Odermatt nicht erfolgreich ist und schützt damit den Entscheid des Gemeinderates von Wengi. Der Entscheid wird den Beschwerdeführenden am 21. Dezember 2023 zugestellt. Diese gelangen in der Folge an die Anwaltskanzlei, bei welcher Sie derzeit ein Praktikum absolvieren, um die Ergreifung eines Rechtsmittels gegen den Entscheid des Verwaltungsgerichts zu prüfen. Sie werden nun mit der Klärung der nachfolgenden Fragen beauftragt.

B. Aufgabenstellung

- 1.a Welches Rechtsmittel kann gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 20. Dezember 2023 ergriffen werden? Prüfen Sie alle Eintretensvoraussetzungen für eine Beschwerde des Initiativkomitees. Gehen Sie von einer Einreichung der Beschwerde am Prüfungstag, dem 10. Januar 2024, aus.
- 1.b Prüfen Sie ausschliesslich die Beschwerdelegitimation
- des Vereins «Pro Velo»
 - von Olivia Abbühl und Marcel Odermatt
- 2.a Müssen bei der Einführung der in der Initiative geforderten Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion die Verfassungsgrundsätze des öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit beachtet werden und wären diese eingehalten?
- 2.b Über welche Zuständigkeiten verfügen der Bund, der Kanton und die Gemeinde Wengi im Hinblick auf die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h innerorts?
- 2.c Ist die von der Initiative geforderte Herabsetzung der generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV auf 30 km/h bundesrechtlich zulässig? Beantworten Sie diese Frage unabhängig von den Zuständigkeiten gemäss Aufgabe 2.b. Zur Frage der Verhältnismässigkeit können Sie auf Ihre Ausführungen zu Aufgabe 2.a verweisen. Gehen Sie davon aus, dass es sich bei der Kantonsstrasse um eine verkehrorientierte Strasse und bei den Quartierstrassen um Nebenstrassen handelt. Differenzieren Sie bei Ihrer Antwort zwischen den Strassentypen:
- Kantonsstrasse
 - Quartierstrassen
- 3.a Ist die Gemeinde dazu befugt, die Benützung des Ortsbusses für Fr. 20.- pro Jahr für alle erwachsenen Personen einzuführen? Legen Sie Art. 81a Abs. 2 BV gemäss den gängigen Methoden aus.
- 3.b Wahrt die Volksinitiative den Grundsatz der Einheit der Materie? Lösen Sie diese Aufgabe nach dem bundesrechtlichen Verständnis der Einheit der Materie.

C. Hilfsmittel

Bundesrecht:

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101).

Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG; SR 172.021).

Bundesgesetz vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110).

Bundesgesetz vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG; SR 173.32).

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; Auszug, vgl. Anhang).

Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11; Auszug, vgl. Anhang).

Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21; Auszug, vgl. Anhang).

Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1; Auszug, vgl. Anhang).

Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16; Auszug, vgl. Anhang).

Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41; Auszug, vgl. Anhang).

Kantonales Recht (fiktiv):

Kantonsverfassung vom 13. März 1995 (KV; Auszug, vgl. Anhang).

Kantonales Gemeindegesetz vom 3. Juni 1986 (GG; Auszug, vgl. Anhang).

Kantonales Strassengesetz vom 8. August 1981 (SG; Auszug, vgl. Anhang).

Kommunales Recht (fiktiv):

Gemeindeordnung der Gemeinde Wengi vom 22. Mai 1987 (GO; Auszug, vgl. Anhang).

Weitere Hilfsmittel:

Kommunale Volksinitiative «Für ein ruhiges und lebenswertes Wengi» (vgl. Anhang).

Materialien zum Erlass von Art. 81a BV (vgl. Anhang).

Gesetzesauszüge weichen aus didaktischen Gründen teilweise von der aktuell gültigen Fassung ab oder sind fiktiv.

D. Beilagen

Initiativtext

Kommunale Volksinitiative «Für ein ruhiges und lebenswertes Wengi»

Die Gemeindeordnung der Gemeinde Wengi vom 22. Mai 1987 wird wie folgt geändert:

Art. 40a (*neu*)

¹ Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Strassen im Gemeindegebiet von Wengi beträgt innerorts 30 km/h.

² Der Preis für die Benützung des Ortsbusses von Wengi beträgt Fr. 20.- pro erwachsene Person und Jahr.

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)

Art. 1 *Geltungsbereich*

¹ Dieses Gesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, die durch Motorfahrzeuge, Fahrräder oder fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden.

(...)

Art. 2 *Befugnisse des Bundes*

¹ Der Bundesrat ist ermächtigt, nach Anhören der Kantone:

- a. Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, mit oder ohne Einschränkungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr offen zu erklären;
- b. für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote zu erlassen;

(...)

Art. 3 *Befugnisse der Kantone und Gemeinden*

¹ Die kantonale Strassenhoheit bleibt im Rahmen des Bundesrechts gewahrt.

² Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.

³ Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet.

⁴ Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die

Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

(...)

Art. 32 *Geschwindigkeit*

¹ Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

² Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.

³ Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

Art. 4a *Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten; Grundregel*

¹ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen:

- a. 50 km/h in Ortschaften;
- b. 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen;
- c. 100 km/h auf Autostrassen;
- d. 120 km/h auf Autobahnen.

² Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Abs. 1 Bst. a) gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft; sie beginnt beim Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) und endet beim Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1). Für Fahrzeugführer, die aus unbedeutenden Nebenstrassen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege u. dgl.) in eine Ortschaft einfahren, gilt sie auch ohne Signalisation, sobald die dichte Überbauung beginnt.

(...)

⁵ Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Abs. 1) vor, ebenso niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für einzelne Fahrzeugarten nach Artikel 5 und für einzelne Fahrzeuge nach Anordnung der zuständigen Behörde.

Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)

Art. 1 *Begriffe und Geltungsbereich*

¹ Diese Verordnung regelt die Signale, Markierungen und Reklamen im Bereich von Strassen, die Zeichen und Weisungen der Polizei sowie die Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen.

(...)

³ Die Ziffern in Klammern nach Bezeichnungen von Signalen und Markierungen beziehen sich auf die Abbildungen im Anhang 2.

(...)

⁸ Nebenstrassen sind alle Strassen, deren Beginn nicht besonders gekennzeichnet ist und auf denen die allgemeinen Verkehrsregeln gelten (z. B. Rechtsvortritt nach Art. 36 Abs. 2 SVG).

⁹ Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.

Art. 2a *Zonensignalisation*

(...)

² Die Zonensignalisation ist nur auf Strassen innerorts zulässig.

³ Die mit einem Zonensignal angezeigten Rechte und Pflichten gelten mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal. Das Ende-Signal zeigt an, dass wiederum die allgemeinen Verkehrsregeln gelten.

(...)

⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.

⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Art. 22a *Tempo-30-Zone*

Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Art. 108 *Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten*

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

³ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

^{4bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

⁵ Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

(...)

d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;

e. innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

(...)

Kantonales Strassengesetz vom 8. August 1981 (SG)

Art. 8 Kantonsstrassen

¹ Kantonsstrassen dienen dem überregionalen und dem regionalen Verkehr.

² Das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung werden im Strassennetzplan festgelegt.

³ Jede Gemeinde wird von einer Kantonsstrasse mindestens peripher erschlossen.

Art. 103 Verkehrsanordnungen, Signalisation und Markierungen

¹ Der Kanton verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen.

³ Die gleichen Zuständigkeitsregelungen gelten für das Anbringen von Signalen und Markierungen.

Kantonsverfassung vom 13. März 1995 (KV)

Art. 22 Wahl- und Abstimmungsgrundsätze

¹ Das allgemeine, gleiche, freie, direkte und geheime Wahl- und Stimmrecht ist gewährleistet. Vorbehalten bleiben offene Abstimmungen in Gemeindeversammlungen.

² Abstimmungsvorlagen sollen einfach und verständlich sein. Eine unverfälschte Willensbildung und Willenskundgabe ist zu gewährleisten.

Art. 56 Verkehrs- und Strassenwesen

¹ Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.

² Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

³ Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs.

⁴ Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

Art. 93 Initiativen

¹ Zehn Prozent der Stimmberechtigten können mit einer Initiative den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung von Reglementen oder Beschlüssen verlangen, die in der Zuständigkeit der Stimmberechtigten oder des Gemeindeparlamentes liegen.

² Das Organisationsreglement kann weitere Gegenstände dem Initiativrecht unterstellen und die Zahl der erforderlichen Unterschriften herabsetzen.

³ Eine Initiative ist den Stimmberechtigten zu unterbreiten, wenn sie einen Gegenstand regelt, welcher der obligatorischen Volksabstimmung unterliegt, oder wenn ihr die zuständige Gemeindebehörde nicht zustimmt.

Kantonales Gemeindegesetz vom 3. Juni 1986 (GG)

Art. 1 Zweck

Dieses Gesetz regelt die Grundzüge der Organisation und die Finanzordnung der Gemeinden, ihre Zusammenarbeit und die kantonale Aufsicht über die Gemeinden.

Art. 13 Inhalt

¹ Die Initiative kann die Form einer einfachen Anregung oder eines ausgearbeiteten Entwurfs haben.

² Die Einheit der Materie ist gewahrt, wenn zwischen den einzelnen Teilen einer Initiative ein sachlicher Zusammenhang besteht.

Art. 14 Unzulässige Initiativen

Der Gemeinderat erklärt rechtswidrige oder undurchführbare Initiativen ungültig.

Gemeindeordnung der Gemeinde Wengi vom 22. Mai 1987 (GO)

Art. 24 Initiative

¹ Die Stimmberechtigten können mit einer Initiative die Behandlung eines Geschäftes verlangen, wenn es in ihre Zuständigkeit fällt.

² Die Initiative ist gültig, wenn sie

a von mindestens 100 Stimmberechtigten unterzeichnet worden ist,

b entweder als einfache Anregung oder als ausgearbeiteter Entwurf ausgestaltet ist,

c nicht rechtswidrig oder undurchführbar ist und

d eine vorbehaltlose Rückzugsklausel und die Namen der Rückzugsberechtigten enthält.

³ Die Einheit der Materie ist gewahrt, wenn zwischen den einzelnen Teilen einer Initiative ein sachlicher Zusammenhang besteht.

Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG)

Art. 28 Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots

(...)

² Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

(...)

Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Art. 3 Ortsverkehr

Der nach Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossene Ortsverkehr umfasst Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.

Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV)

Art. 40 Belastungsgrenzwerte

¹ Die Vollzugsbehörde beurteilt die ermittelten Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen anhand der Belastungsgrenzwerte nach den Anhängen 3 ff.

² Die Belastungsgrenzwerte sind auch überschritten, wenn die Summe gleichartiger Lärmimmissionen, die von mehreren Anlagen erzeugt werden, sie überschreitet. (...)

(...)

Materialien zum Erlass von Art. 81a BV

Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577 ff.)

BBl 2012 1676

7 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln**7.2 Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)****Bundesverfassung***Art. 81a*

Das schweizerische System des öffentlichen Verkehrs ist beispielhaft. Der neue Artikel 81a, der im Grundsatz aus der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» übernommen wird, schafft erstmals einen konkreten Verfassungsauftrag für die Einrichtung dieses Systems in all seinen Ausprägungen (Abs. 1). Dieser Auftrag wird explizit Bund und Kantonen zugewiesen, weil sich das Ineinandergreifen und die Vernetzung der verschiedenen Ebenen – Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr – bewährt hat und beibehalten werden soll. Mit dem Verfassungsauftrag würde auch die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen im Verkehrsbereich nicht berührt. Vielmehr weist die neue Bestimmung Bund und Kantone an, sich für das Ziel eines ausreichenden öV-Angebots einzusetzen. Wie z.B. auch Artikel 57 BV ist die neue Bestimmung keine Grundlage, aus der unmittelbare Ansprüche auf Verkehrsleistungen abgeleitet werden könnten. Insofern handelt es sich um eine Verfassungsnorm programmatischer Natur. Absatz 2 trägt der Erkenntnis Rechnung, dass Mobilität nicht zu billig sein darf. Ist sie dies, so steigt die Nachfrage ungebremst und führt zu immer höheren Investitions- und Investitionsfolgekosten, die das System letztlich ersticken könnten. Damit rückt die Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer des Systems in den Vordergrund. Damit die erwünschten und bisher erzielten Effekte – Umsteigen auf den öV – nicht gefährdet werden, ist eine Übertragung der vollen Kosten auf die Nutzenden unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Gewählt wird deshalb die Formulierung, die Nutzerinnen und Nutzer hätten zu einem «angemessenen Teil» durch die Entrichtung von Beförderungspreisen an die Kostendeckung beizutragen. Die Formulierung bringt zum Ausdruck, dass dieser Anteil in Zukunft steigen muss, dies aber nicht in einem Ausmass, das die genannten positiven Effekte in Frage stellt.