

# **AG\_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2010-001750 vom 1. Dezember 2010**

Ag Regierungsrat, 2010-12-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_regierungsrat\\_RRB Nr. 2010-001750](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_regierungsrat_RRB_Nr._2010-001750)

FR: AG\_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2010-001750 du 1 décembre 2010

IT: AG\_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2010-001750 del 1 dicembre 2010

## **Regeste**

Fussgängerstreifen Bei der Prüfung, ob ein Fussgängerstreifen angezeigt ist, bilden die Fussgänger- und Fahrzeugmengen an der fraglichen Stelle die Hauptbeurteilungskriterien. Im Interesse der Fussgänger sind Anordnungen zu vermeiden, die eine blossen „Scheinsicherheit“ bieten.

## **Erwägungen**

### **E. 3.1**

Gemäss Art. 115 SSV kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen Weisungen erlassen sowie diese und technische Normen als rechtsverbindlich erklären. Das UVEK hat von dieser Kompetenz in der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen vom 12. Juni 2007 Ge-

458 Verwaltungsbehörden 2011 brauch gemacht und in Art. 4 lit. a die Schweizer Norm (SN) 640 241 (Fussgängerverkehr/Fussgängerstreifen; Fassung vom September 2000) der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute für anwendbar erklärt.

### **E. 3.2.1**

Der strittige Fussgängerstreifen auf der Y.-Strasse befindet sich im Bereich des Knotens Z.-Weg. Ob an dieser Stelle ein Fussgängerstreifen angezeigt ist, beurteilt sich also nach der SN 640 241. Dabei bilden namentlich Fussgänger- und Fahrzeugmengen die Hauptbeurteilungskriterien. Die Fussgängermenge in der Spitzenszene ist zur entsprechenden Anzahl Fahrzeuge am betreffenden Strassenübergang in Beziehung zu setzen. Des Weiteren bilden aber auch Ortslage, Sichtweite, Wunschlinie der Fussgänger und andere Kriterien wichtige Entscheidungshilfen.

### **E. 3.2.2**

Die Fahrzeugmenge drückt die Anzahl Fahrzeuge am zu untersuchenden Querschnitt der Verkehrsanlage je Zeitintervall aus. In der Regel wird der massgebende stündliche Verkehr in der Abendspitze verwendet – dies selbst dann, wenn die meisten Fussgängerfrequenzen zu anderen Zeiten anfallen. Genaue Zahlen liegen für die Y.-Strasse noch nicht vor. Zurzeit werden vom Kanton Verkehrszählungen durchgeführt. Allerdings gehen sowohl die Vertreter der Gemeinde X. als auch die Abteilung Tiefbau von täglich 7'000 bis 10'000 Durchfahrten aus, wobei in der Spitzenszene rund 10% des durchschnittlichen Tagesverkehrs, das heisst also 700 bis 1'000 Fahrzeuge, erreicht werden dürften. Die

Fahrzeugmenge liegt somit weit über den in der SN 640 241 mindestens verlangten 75 Fahrzeugen pro Stunde.

### **E. 3.2.3**

Des Weiteren ist eine gewisse minimale Fussgänger Menge erforderlich. Die Fussgänger Menge drückt die Anzahl Fussgänger an einer Querungsstelle je Zeitintervall aus. Dabei ist in der Regel die am stärksten frequentierte Stunde massgebend. Für die Fussgänger Menge liegen weder Messresultate noch Schätzungen vor. Entgegen der Aufforderung der Abteilung Tiefbau

2011 Strassenverkehrsrecht 459 verzichtete die Gemeinde X. auf die Erhebung der Fussgänger Menge. Die Gemeinde X. begründet das gewählte Vorgehen mit der von ihr behaupteten verbesserten Verkehrssicherheit, man habe den Fussgängerstreifen im Sinne der Verkehrssicherheit für Fussgänger und auf Druck der Bevölkerung anbringen lassen. Daher habe die Anzahl Fussgängerquerungen bei der Entschlussfassung nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Die Aspekte der Verkehrssicherheit seien höher einzustufen. Damit ein Fussgängerstreifen überhaupt näher zu prüfen ist, muss die Fussgängerfrequenz gemäss der anzuwendenden SN 640 241 mindestens bei 20 bis 25 Querungen pro Stunde liegen. Die Fussgängerfrequenz liegt aber unbestrittenerweise weit unter dem erforderlichen Wert. Dies bestätigte sich auch während der einstündigen Augenscheinsverhandlung, während derer lediglich zwei Personen die Strasse überquerten. Folglich sind die Voraussetzungen für einen Fussgängerstreifen hier bereits aufgrund der fehlenden Fussgänger Mengen nicht gegeben.

### **E. 3.2.4**

Ob die weiteren gemäss SN 640 241 zu prüfenden Kriterien erfüllt sind, muss nach dem Gesagten nicht weiter geprüft werden, da dies an der rechtlichen Beurteilung nichts zu ändern vermöchte. Abschliessend ist aber dennoch darauf hinzuweisen, dass Fussgängerstreifen im Ausserortsbereich möglichst zu vermeiden sind. Sind Querungen unumgänglich, so sind bauliche Massnahmen wie Mittelinseln ohne Fussgängerstreifen als Querungshilfen zu bevorzugen (vgl. SN 640 241).

### **E. 3.3**

Unbestrittenermassen gelten Fussgängerinnen und Fussgänger im heutigen Verkehrsalltag als schwächste Teilnehmer. Zu ihrem Schutz können deshalb besondere Massnahmen nötig sein. Ein Fussgängerstreifen soll jedoch nur dann eingerichtet werden, wenn er besser geeignet ist als andere Massnahmen. Dies ist beim hier zu beurteilenden Fussgängerstreifen nicht der Fall. Es gilt gerade im Interesse der Sicherheit der Fussgänger Anordnungen zu vermeiden, die eine bloss "Scheinsicherheit" bieten und die bestehenden Gefahren bloss kaschieren. Die Abteilung Tiefbau als kantonale Fachstelle

460 Verwaltungsbehörden 2011 macht denn auch geltend, dass infolge fehlender Überbauung die Fahrzeugführenden nicht mit Fussgängern an diesem Ort rechneten. Zudem stünden die unerheblichen Fussgänger Mengen und somit Strassenquerungen in keinem Verhältnis zum beachtlichen Motorfahrzeugstrom. Dieser Umstand führe dazu, dass die Fahrzeugführenden von den nur gelegentlich auftretenden Fussgängern über rascht würden. In der Praxis könne diese Konstellation zu gefährlichen Situationen führen. Diese Tatsache werde durch die aktuelle Unfallstatistik der bfu – im vergangenen Jahr habe es 960 verletzte und 21 getötete Personen auf Fussgängerstreifen gegeben – zweifellos

bestätigt. Der Regierungsrat sieht daher keinen Anlass, von der Beurteilung der kantonalen Fachstelle abzuweichen und die Verfügung der Abteilung Tiefbau BVU zu ändern. (Hinweis: Eine gegen diesen Entscheid vom Gemeinderat X. erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde wies das Verwaltungsgericht ab).

2011 Schulrecht 461 IV. Schulrecht

100 Elternbeiträge für Tagessonderschulen Im Aussenverhältnis Eltern - Gemeinde sind beide Elternteile verpflichtet, die Elternbeiträge für die leiblichen Kinder zu bezahlen und zwar unabhängig davon, wie im Innenverhältnis Vater - Mutter - Kinder der Unterhalt geregelt ist. Aus dem Entscheid des Regierungsrats vom 27. April 2011 i.S. A.X. gegen den Entscheid des Departements Bildung, Kultur und Sport (RRB Nr. 2011- 000578). Aus den Erwägungen 1. 1.1 Gemäss § 27 Abs. 1 des Gesetzes über die Einrichtungen für Menschen mit besonderen Betreuungsbedürfnissen (Betreuungsgesetz) vom 2. Mai 2006 leisten die Eltern den Tagessonderschulen für den Aufenthalt ihrer Kinder über Mittag eine vom Regierungsrat auf maximal Fr. 15.– pro Kind und Mittag festgesetzte Pauschale; der Regierungsrat hat diesen Elternbeitrag auf Fr. 10.– pro Mittag festgesetzt (§ 54 Abs. 1 der Verordnung über die Einrichtungen für Menschen mit besonderen Betreuungsbedürfnissen [Betreuungsverordnung] vom 8. November 2006). Bei Streitigkeiten über Bestand, Höhe und Bevorschussung von Elternbeiträgen sowie bei Zahlungsverzug erlässt das BKS auf Gesuch hin eine Verfügung (§ 31 Abs. 1 Betreuungsgesetz). 1.2 Vorliegend ist nicht bestritten, dass A.X. der leibliche Vater und damit Elternteil von B. und C.X. ist. Der Beschwerdeführer macht aber geltend, dass die Mutter Y. die elterliche Sorge und Obhut über

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.