

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.212 vom 1. März 2023

AG Verwaltungsgericht, 2023-03-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2022.212

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.212 du 1 mars 2023

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.212 del 1 marzo 2023

Erwägungen

E. 3

Gegen die Verkehrsanordnung erhob A. mit Eingabe vom 28. Juli 2021 Einsprache und ersuchte darum, die bisherige Regelung mit Rechtsvortritt beizubehalten.

E. 3.0

m empfohlen; von einem neuen Projekt kann aber vorliegend nicht ausgegangen werden, zumal lediglich eine einzelne Signalisation geändert wird (Ziffer 11; zu speziellen Fahrzeugtypen vgl. hinten Erw. 3.3.2). Eine Knotensichtweite von 60 m für das vortrittsbelastete Fahrzeug stimmt mit den Vorgaben der VSS-Norm 40 273a (Ziffer 12.1) ebenfalls überein. Die Messungen entsprechen im Weiteren den Vorgaben im "Merkblatt Sicht im Strassenraum" vom 1. Februar 2021, welches das BVU gestützt auf § 42 Abs. 1 der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 (BauV; SAR 713.121) erlassen hat. Hierbei handelt es sich um eine Ausführungsbestimmung zu § 110 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100), der Duldungspflichten der Anstösser von Strassen regelt. Im Merkblatt wird innerorts von einer Beobachtungsdistanz von 2.50 m und bezüglich der X-Strasse von einer Knotensichtweite von 60 m ausgegangen; dabei unterscheidet es nicht zwischen neuen Projekten und bestehenden Knoten (S. 2 f.; vgl. auch die dazugehörigen Erläuterungen "Sicht im Strassenraum" des BVU, S. 11 f., 15). Sichtzonen im Sinne von § 42 BauV sind Flächen von anstossenden Grundstücken, in denen aus Gründen der Verkehrssicherheit ein sichtbehinderungsfreier Raum gewahrt werden muss (RRB Nr. 2022-001020 vom 24. August 2022, Erw. 2.1). Sowohl die VSS-Norm 40 273a als auch das "Merkblatt Sicht im Strassenraum" können zur Beurteilung herangezogen werden, ob die Strassen- und Verkehrsverhältnisse ein Abweichen vom gesetzlichen Rechtsvortritt rechtfertigen (Art. 109 Abs. 4 SSV). Im Merkblatt wird ausdrücklich festgehalten, dass sich dieses und die Erläuterungen auf die VSS-Normen stützen und diese nicht ersetzen, sondern ergänzen (S. 1).

- 11 -

E. 3.1

Der Beschwerdeführer bringt vor, eigene Nachmessungen hätten ergeben, dass das Sichtfeld vom R. auf die X-Strasse in linker Richtung für einen aufgehobenen Vortritt ungenügend sei. Zu beachten sei, dass vermehrt Fahrzeuge mit langer Motorhaube anzutreffen seien, was einen "Vorsichtszuschlag" rechtfertige. Der Beschwerdeführer selbst fahre einen heute üblichen SUV. Werde von einer Beobachtungsdistanz von 3 m anstatt 2.50 m ausgegangen, ergebe sich in linker Richtung eine Sichtlinie von lediglich 20 m. Die ungenügenden Sichtverhältnisse erforderten, dass der Rechtsvortritt beim Knoten

X-Strasse/R. beibehalten werde. Den auf der X- Strasse in Richtung Dorfkern Fahrenden könne signalisiert werden, dass vom R. einbiegende Fahrzeuge vortrittsberechtigt seien; ein Unfallrisiko werde damit nahezu ausgeschlossen. Die Lärmschutzwand entlang der X-Strasse beeinträchtigt das Sichtfeld und rechtfertigt keine neue Signalisation.

E. 3.2

Das BVU entgegnet in der Beschwerdeantwort, anlässlich seiner Nach- messungen habe der Beschwerdeführer das Fahrzeug mit deutlichem Ab- stand zum Fahrbahnrand der K aaa platziert, vermutlich nicht mit der

- 10 - massgebenden Beobachtungsdistanz von 2.50 m. Die Dokumentationen und Pläne in den Akten zeigen, dass das Sichtfeld für einen aufgehobenen Vortritt genüge.

E. 3.3.1

Die Gemeindestrasse R. mündet in eine Strasse mit einem durch- schnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 2'000 ein. Die Voraus- setzungen für die Aufhebung des Rechtsvortritts liegen vor: Die für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erforderliche Knotensicht- weite von 60 m kann in beiden Richtungen eingehalten werden. Der mass- gebliche Beobachtungspunkt weist eine Beobachtungsdistanz von 2.50 m auf (Akten Regierungsrat 11, Beilagen 2 und 5). Diese entspricht den Min- destvorgaben der VSS-Norm 40 273a (Akten Regierungsrat 11, Beilage 1). Dort wird zwar für neue Projekte innerorts eine Beobachtungsdistanz von

E. 3.3.2

Die Wartelinie (Reihe weisser Dreiecke quer zur Fahrbahn; 6.13) zeigt an, wo die Fahrzeuge beim Signal "Kein Vortritt" (3.02) gegebenenfalls halten müssen, um den Vortritt (Art. 36 Abs. 2 SSV) zu gewähren. Der vorderste Teil des Fahrzeuges darf die Wartelinie nicht überragen (Art. 75 Abs. 3 SSV). Nach der VSS-Norm 40 273a befinden sich Fahrzeuglenkende im Durch- schnitt 2.35 m hinter dem vorderen Teil des Fahrzeugs (Ziffer 11 [Akten Regierungsrat 11, Beilage 1]). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Beobachtungsdistanz von 2.50 m auch beim geländegängigen SUV des Beschwerdeführers ausreicht, wenn das Fahrzeug bis zum Fahrbahn- rand der K aaa vorfährt (Beschwerdeantwortbeilage 8). Das betreffende Modell weist üblicherweise eine Gesamtlänge von unter 5 m auf (Be- schwerdebeilage 8; <https://de.automobiledimension.com>). Der betreffende Wert entsprach im Jahre 2016 in etwa dem 95. Perzentil des schweizeri- schen Fahrzeugparks (Beschwerdeantwortbeilage 10). Die VSS-Norm 40 273a verkennt nicht, dass für gewisse Fahrzeugtypen eine Beobachtungs- distanz von 2.50 m nicht ausreicht und empfiehlt mit dieser Begründung bei neuen Projekten innerorts eine solche von 3 m (Ziffer 11 [Akten Regie- rungsrat 11, Beilage 1]). Eine Verpflichtung, diese Empfehlung vorliegend umzusetzen, besteht aber nicht, zumal lediglich eine einzelne Signalisation bei einem bestehenden Knoten geändert wird. Die zugrundeliegenden Messungen erfolgten entsprechend den verwaltungsinternen Weisungen mit einer Beobachtungsdistanz von 2.50 m, was weder der Verfassung noch der Gesetzgebung widerspricht. Eine Verpflichtung, den vom Be- schwerdeführer geforderten "Vorsichtszuschlag" zu berücksichtigen, be- steht somit nicht.

E. 3.3.3

Unzutreffend ist der Einwand des Beschwerdeführers, in linker Richtung werde das Sichtfeld durch die bestehende Lärmschutzwand beeinträchtigt. Das Sichtfeld ist die Fläche

zwischen den Sichtlinien und den Achsen der vortrittsberechtigten Fahrstreifen (VSS-Norm 40 273a, Ziffer 7 [Akten Regierungsrat 11, Beilage 1]). Die Sichtlinien sind Geraden, welche den Beobachtungspunkt mit den Fahrzeugen verbinden (VSS-Norm 40 273a, Ziffer 6 [Akten Regierungsrat 11, Beilage 1]). Aus der Fotodokumentation in den Akten ergibt sich, dass die Sichtlinie weder bei Motorwagen noch bei Fahrrädern beeinträchtigt ist (Akten Regierungsrat 11, Beilage 5). 4. Somit lässt sich nicht beanstanden, dass die Vorinstanz die Aufhebung des Rechtsvortritts beim Knoten X-Strasse/R. bestätigte. Dabei konnte sie sich auf die Strassen- und Verkehrsverhältnisse sowie auf Gründe der Verkehrssicherheit abstützen. Im Hinblick auf die angeordnete Signalisation "Kein Vortritt" kann ihr keine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots

- 12 - vorgeworfen werden. Die Einwände des Beschwerdeführers zu einem ungenügenden Sichtfeld treffen ebenfalls nicht zu. Bei diesem Ergebnis ist in antizipierter Beweiswürdigung auf einen Augenschein zu verzichten (vgl. BGE 141 I 60, Erw. 3.3; 136 I 229, Erw. 5.3). Eine Sichtfeldnachmessung ist nicht erforderlich. Ob die jeweiligen Vorgaben der VSS-Norm 40 273a und des "Merkblatts Sicht im Strassenraum" eingehalten sind, ergibt sich hinreichend klar aus den Akten. Der Beweis Antrag des Beschwerdeführers zielt im Wesentlichen darauf ab, bei aufgehobenen Vortritten die Festlegung des Beobachtungspunkts in Frage zu stellen. Eine entsprechende Diskussion über regulatorische Vorgaben ist in erster Linie unter Verkehrsfachleuten zu führen und nicht geeignet, eine Rechtswidrigkeit aufzuzeigen. Ein gerichtlicher Augenschein kann schliesslich nicht dazu dienen, radargestützte Verkehrsbeobachtungen auf der X-Strasse zu überprüfen. Somit ist der Verfahrens Antrag auf Durchführung eines Augenscheins abzuweisen. Weitere Unterlagen sind mangels Entscheidungsrelevanz nicht einzuholen und eine Parteibefragung ist nicht vorzunehmen. 5. Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen. III.

E. 4

Der Beschwerdeführer hielt in der Replik vom 30. September 2022 an seinen Anträgen fest, das BVU, Abteilung Tiefbau, in der Duplik vom 1. November 2022 ebenfalls.

E. 5

Die Einwohnergemeinde Q. liess sich nicht vernehmen.

E. 6

Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 1. März 2023 beraten und entschieden. Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gegen Verkehrsanordnungen kann jeder Betroffene innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung bei der verfügenden Behörde Einsprache erheben. Gegen Einspracheentscheide kann innert 30 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde geführt werden (§ 2 Abs. 2 des Gesetzes über den Vollzug

- 4 - des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984 [SAR 991.100]). Gegen letztinstanzliche Entscheide der Verwaltungsbehörden ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig (§ 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200]). Das Verwaltungsgericht ist somit zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. 2. Zur Beschwerde befugt ist, wer ein schutzwürdiges eigenes Interesse an der Aufhebung oder der Änderung des Entscheids hat (§ 42 lit. a VRPG). Entsprechend dem angefochtenen Regierungsratsbeschluss wird der Rechtsvortritt beim Knoten X-Strasse/R. in Q. durch die

Signalisation "Kein Vortritt" ersetzt. Der Beschwerdeführer ist Anwohner des R.. Hierbei handelt es sich um eine Sackgasse, die in die X-Strasse einmündet. Als regelmässiger Benutzer der betroffenen Strasse ist der Beschwerdeführer durch die neue Verkehrsanordnung beschwert und somit zur Beschwerde legitimiert (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2018.455 vom 20. Juni 2019, Erw. II/2.2.2). 3. Die Beschwerde erfolgte unter Berücksichtigung des Rechtsstillstands um Ostern rechtzeitig (vgl. § 28 Abs. 1 VRPG i.V.m. Art. 145 Abs. 1 lit. a der Schweizerischen Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 [Zivilprozessordnung, ZPO; SR 272]). Die übrigen Beschwerdevoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Beschwerde ist einzutreten. 4. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Als solche gelten insbesondere Ermessensmissbrauch, Ermessungsüberschreitung und Ermessungsunterschreitung (vgl. ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich/St. Gallen 2020, Rz. 430 ff., 442). Die Rüge der Unangemessenheit ist demgegenüber unzulässig (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG). II. 1. 1.1. Der Beschwerdeführer rügt eine unrichtige Sachverhaltsfeststellung. Die Vorinstanz habe wiederholt ausgeführt, dass es sich bei der K aaa um eine Hauptstrasse handle, was suggeriere, dass eine Vortrittsberechtigung bestehe. Dies sei eben gerade nicht der Fall.

- 5 - 1.2. Der Vorwurf des Beschwerdeführers trifft nicht zu. Unter den Verfahrensparteien war zu jedem Zeitpunkt unbestritten, dass es sich bei der X-Strasse in Q. (K aaa) um keine Hauptstrasse im Sinne von Art. 1 Abs. 7 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) handelt (Akten BVU 11 f.; Akten Regierungsrat 14). Der Regierungsrat hat in seiner Entscheidung nochmals klargestellt: "Bei der durch Q. führenden Kantonsstrasse aaa, welche den Namen "X-Strasse" trägt, handelt es sich nicht um eine mit dem Signal "Hauptstrasse" (3.03) gekennzeichnete, vortrittsberechtigte Strasse, das heisst, die in sie einmündenden Strassen sind bisher vortrittsberechtigt." (angefochtener Entscheid, Erw. 1). Die Vorinstanz ist auch nicht davon ausgegangen, der Strassenname könnte Verkehrsteilnehmende zur Annahme einer Vortrittsberechtigung verleiten. Insofern wirft der Beschwerdeführer dem Regierungsrat zu Unrecht vor, dieser habe den Sachverhalt unrichtig festgestellt oder suggeriert, bereits die Namensbezeichnung der Kantonsstrasse indiziere einen aufgehobenen Vortritt. 2. 2.1. In der Sache beanstandet der Beschwerdeführer, die Vorinstanz habe verkannt, dass die Voraussetzungen für einen Rechtsvortritt beim Knoten X-Strasse/R. nicht vorlägen. Es treffe zwar möglicherweise zu, dass die Kantonsstrasse ein höheres Verkehrsaufkommen aufweise als die einmündende Gemeindestrasse. Allerdings bestehe in dieser Hinsicht kein Unterschied zu den Knoten X-Strasse/Y-Strasse und X-Strasse/Z-Strasse, wo der Rechtsvortritt jeweils beibehalten werde. Es sei daher nicht verständlich, weshalb der Rechtsvortritt bei der Gemeindestrasse R. aufgehoben werde. Dadurch werde der Gleichbehandlungsgrundsatz verletzt. Nicht anders verhalte es sich in Bezug auf den Rechtsvortritt bei der Einmündung der W-Strasse in die V-Strasse in S.. Soweit die Vorinstanz ausführe, Verkehrsbeobachtungen zur Beachtung des Rechtsvortritts bei den Knoten X-Strasse/Y-Strasse und X-Strasse/Z-Strasse seien auf die vorliegende Situation übertragbar, werde nicht belegt, worauf die betreffenden Beobachtungen beruhten. Eine belastbare statistische Auswertung liege nicht vor, zumal nicht beurteilt werden könne, ob die erfassten Fahrzeugführenden jeweils Bremsbereitschaft erstellt hätten. Ohnehin könne es nicht angehen, allfälliges automobilistisches Fehlverhalten nachträglich mit einer Verkehrsanordnung zu legitimieren. Dass die neue

Verkehrsordnung zu schnellerem Fahren verleite, habe die Vorinstanz damit entkräftet, vom R. auf die X-Strasse einbiegende Fahrzeuge würden frühzeitig gesehen, so dass bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h rechtzeitig angehalten werden könnte. Dieses Argument spreche aber für die Beibehaltung des Rechtsvortritts. Werde dieser markiert und signalisiert, trage er dazu bei, dass langsamer gefahren werde, und diene insofern der Verkehrssicherheit.

- 6 - 2.2. Das BVU verweist auf Unterschiede bei den Knoten X-Strasse/Y-Strasse bzw. X-Strasse/Z-Strasse. Diese befänden sich in einem sensiblen Bereich im Dorfkern, der hohe Fussgängerfrequenzen aufweise, und in direkter Nähe zum Schulareal. Beide Knoten würden mit dem Signal 3.06 "Verzweigung mit Rechtsvortritt" ausgerüstet, wobei die Wirksamkeit der Massnahmen mit einer Studie nachzuweisen sei. Auf der V-Strasse in S. (K bbb) habe das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Eine Aufhebung des Rechtsvortritts bei der Einmündung der W-Strasse wäre zu prüfen, "ein Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht" bestehe aber nicht. Art. 14 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) und die VSS-Norm 40 273a setzten voraus, dass vortrittsbelastete Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit anpassten bzw. zur Gewährung des Rechtsvortritts Bremsbereitschaft erstellten. Bei den Einmündungen der Y-Strasse und Z-Strasse seien im Juni 2021 auf der X-Strasse die Anzahl Fahrzeuge und die gefahrene Geschwindigkeit erhoben worden. Dabei habe sich eine V 85 (Geschwindigkeit, welche von 85 % der Lenkenden eingehalten wird) von 48 bzw. 50 km/h ergeben, was keine Geschwindigkeit nachweise, die für die Gewährung des Vortritts notwendig wäre. Entsprechend den ausgewerteten Videoaufnahmen (an zwei Tagen während je 15 h) hätten rund 5'800 bzw. 89 % der Fahrzeuge nicht merklich verzögert. In 142 Situationen sei ein vortrittsberechtigtes auf ein vortrittsbelastetes Fahrzeug getroffen. Dabei sei es in 126 Fällen (entsprechend 88 %) zu einer Vortrittsmissachtung und in 16 Fällen (entsprechend 12 %) zu einer ordnungsgemässen Vortrittsgewährung gekommen. Die betreffende Studie liege zwar erst in einer Entwurfsfassung vor, zeige aber, dass bei den Einmündungen in die X-Strasse bisher nicht von einem geschwindigkeitsreduzierenden Einfluss der Rechtsvortritte ausgegangen werden könne.

2.3. 2.3.1. Treffen Nebenstrassen zusammen, kann die Behörde mit den Signalen "Stop" oder "Kein Vortritt" (3.02) eine vom gesetzlichen Rechtsvortritt abweichende Regelung verfügen, sofern die Strassen- und Verkehrsverhältnisse dies erfordern, namentlich, wo Nebenstrassen von unterschiedlichem Ausbau und unterschiedlicher Bedeutung zusammentreffen (Art. 109 Abs. 4 Satz 1 SSV). Ob die Voraussetzungen für die Aufhebung des gesetzlichen Rechtsvortritts bei Nebenstrassen vorliegen, kann das Verwaltungsgericht auf die Sachverhaltsfeststellung und Rechtsverletzungen hin prüfen (vgl. vorne Erw. I/4). Demgegenüber besteht – wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind – hinsichtlich der zu verfügenden Verkehrsordnungen ein Rechtsfolgeermessen der anordnenden Behörde, dessen Ausübung der

- 7 - gerichtlichen Kontrolle grundsätzlich entzogen ist (vgl. vorne Erw. I/4; Entscheidung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich VB.2003.00095 vom 19. Juni 2003, Erw. 2c/bb). Die Behörde ist bei der Ermessensausübung aber an die Verfassung gebunden und muss insbesondere das Rechtsgleichheitsgebot, das Willkürverbot, das Verhältnismässigkeitsprinzip und die Pflicht zur Wahrung der öffentlichen Interessen befolgen. Ausserdem sind Sinn und Zweck der gesetzlichen Ordnung auch bei

Ermessensentscheidungen zu beachten (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 409 mit Hinweisen). 2.3.2. Folgende Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz sind vor Verwaltungsgericht unbestritten: Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Kaaa in Q. ("X-Strasse") beträgt 6'025 Fahrzeuge. Die Kantonsstrasse ist im Bereich der Einmündung 10,8 m breit und weist zwei richtungsgetrennte Fahrbahnen sowie ein Trottoir auf. Bei der einmündenden Gemeindestrasse (R.) handelt es sich um eine Sackgasse, die 14 Wohnhäuser erschliesst und ein bescheidenes Verkehrsaufkommen hat. Sie ist rund 5,6 m breit, nicht richtungsgetrennt und verfügt über kein Trottoir (angefochtener Entscheid, Erw. 2.1). Diese Begebenheiten zeigen die unterschiedlichen Kapazitäten und Frequenzen der X-Strasse und des R. klar auf. In dieser Hinsicht ist der betreffende Knoten geeignet, um den gesetzlichen Rechtsvortritt bei Nebenstrassen aufzuheben. 2.4. Die Vorinstanz hat ihren Entscheid auch mit der Verkehrssicherheit begründet (vgl. Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). In diesem Kontext nahm sie auf Verkehrsbeobachtungen im Juni 2021 bei den Knoten X-Strasse/Y-Strasse und X-Strasse/Z-Strasse Bezug. Unter Hinweis auf erfasste Reaktionen und festgestellte Missachtungen des dortigen Vortrittsrechts erwog sie, dieses entspreche nicht der gelebten Realität und stehe offenbar im Widerspruch zur mehrheitlichen Überzeugung der Verkehrsteilnehmenden (angefochtener Entscheid, Erw. 2.2). Die betreffende Studie liegt zwar erst in einer Entwurfsfassung vor (Beschwerdeantwortbeilagen 6 f.). Die daraus gezogenen Schlüsse decken sich aber weitgehend mit den Ausführungen des Gemeinderats, wonach "bisher nur sehr wenige Fahrzeuglenker, welche die X-Strasse befuhren, hielten und den Rechtsvortritt gewährten" (Protokollauszug vom 31. August 2021 [Akten Regierungsrat 9]). Die betreffenden Beobachtungen durften als Anhaltspunkt dafür gewertet werden, dass die bestehenden Rechtsvortritte auf der X-Strasse mehrheitlich nicht wahrgenommen oder als nicht angebracht erachtet wurden. Angesichts dieser Problematik war es ohne Weiteres angezeigt, die bisherige Signalisation auch beim Knoten X-Strasse/R. zu überprüfen und die Verkehrsanordnungen gegebenenfalls anzupassen. Eine nachträgliche Le-

- 8 - gitimierung von kollektivem Fehlverhalten kann darin nicht gesehen werden. Soweit der Beschwerdeführer argumentiert, mit Verkehrsbeobachtungen könne nicht festgestellt werden, ob Fahrzeugführende jeweils Bremsbereitschaft erstellten, kann diesem Vorbringen keine Bedeutung zukommen. Die Geschwindigkeit, mit welcher auf eine Einmündung zugefahren wird, lässt Rückschlüsse darauf zu, ob der betreffende Verkehrsteilnehmende in der Lage ist, das Vortrittsrecht erforderlichenfalls zu gewähren. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit ist schliesslich relevant, dass beim Knoten X-Strasse/R. entlang der asphaltierten X-Strasse Pflastersteine verlaufen (Beschwerdebeilage 8). Diese vermitteln einen Eindruck von Kontinuität, was die Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts für Fahrzeuge auf der X-Strasse erschwert (vgl. VSS-Norm 40 273a, Ziff. 17.2 [Akten Regierungsrat 11, Beilage 1]). Die betreffende Materialisierung spricht daher für die Aufhebung des Rechtsvortritts. Die vom Beschwerdeführer fotografierten Referenzknoten verfügen über keine vergleichbare, der Fahrbahn entlang verlaufende Linienführung (Beschwerdebeilage 7). 2.5. 2.5.1. Der allgemeine Rechtsgleichheitsgrundsatz (Art. 8 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]; § 10 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 [KV; SAR 110.000]) verpflichtet die Behörden, gleiche Sachverhalte mit identischen relevanten Tatsachen gleich zu beurteilen, es sei denn, ein sachlicher Grund rechtfertige eine unterschiedliche Behandlung. Im

Rahmen der Rechtsanwendung in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten müssen sich Ungleichbehandlungen vernünftiger begründen lassen bzw. sachlich haltbar sein (Urteil des Bundesgerichts 1C_323/2010 vom 4. November 2010, Erw. 5.2). Beurteilungsspielräume des Gesetzes müssen von den zuständigen Behörden rechtsgleich ausgeübt werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_192/2019 vom 12. Februar 2020, Erw. 4). Der Beschwerdeführer verweist auf unterschiedliche Handhabungen des Vortrittsrechts bei den Knoten X-Strasse/Y-Strasse und X-Strasse/Z-Strasse. Bei den betreffenden Kreuzungen wird der Rechtsvortritt jeweils beibehalten, markiert und mit dem Signal 3.06 "Verzweigung mit Rechtsvortritt" versehen (Beschwerdeantwort, S. 2). Vom BVU erwähnte Unterschiede zwischen dem Knoten X-Strasse/R. und jenen im Dorfzentrum können unterschiedliche Signalisationen rechtfertigen. Die Behörde verspricht sich an den betreffenden Stellen mit einer höheren Fussgängerfrequenz und in der Nähe zum Schulareal eine höhere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden. Die betreffende Situation ist nur beschränkt vergleichbar mit dem periphereren Knoten X-Strasse/

- 9 - R.. Eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtsgleichheit ist unter diesen Umständen nicht erkennbar. 2.5.2. Hat eine Behörde in einem Fall eine vom Gesetz abweichende Entscheidung getroffen, so gibt dies dem Bürger, der sich in der gleichen Lage befindet, grundsätzlich keinen Anspruch darauf, ebenfalls abweichend von der Norm behandelt zu werden. Weicht die Behörde jedoch nicht nur in einem oder in einigen Fällen, sondern in ständiger Praxis vom Gesetz ab, und gibt sie zu erkennen, dass sie auch in Zukunft nicht gesetzeskonform entscheiden werde, so kann der Bürger verlangen, gleich behandelt, d.h. ebenfalls gesetzeswidrig begünstigt zu werden (Urteil des Bundesgerichts 2A.449/2003 vom 12. März 2004, Erw. 5.2). Vorliegend bestehen keine Anhaltspunkte für eine rechtswidrige Handhabung von Signalisationsvorschriften oder eine entsprechende behördliche Praxis im Bereich der Verkehrsanordnungen. Rückschlüsse darauf können insbesondere nicht aus der Signalisation bei der Einmündung der W-Strasse in die V-Strasse in S. gezogen werden (Beschwerdebeilage 7; Duplikbeilagen). Abgesehen von der erwähnten Materialisierung (vgl. vorne Erw. 2.4) bestehen weitere Unterschiede wie die Nähe zu einer Schulanlage, eine Tempo-30-Zone und ein Fahrverbot. Auf einen "Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht" kann sich der Beschwerdeführer somit nicht berufen. 3.

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