

CH_VB JAAC 57.9 vom 9. Dezember 1991

Bundesverwaltung, 1991-12-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_57.9__

FR: CH_VB JAAC 57.9 du 9 décembre 1991

IT: CH_VB JAAC 57.9 del 9 dicembre 1991

Erwägungen

E. 1

(Formelles)

E. 2

beim heute gesteigerten Radverkehr nicht mehr. Gemäss dem Merkblatt des EJPD vom 19. Dezember 1984 über die Gestaltung von Anlagen für Rad- und Mofafahrer müssten Rad- und Fusswege eine Mindestbreite von 3.5 m und eine Regelbreite von 4 m aufweisen. Die Breite der umstrittenen Wege betrage heute bloss 3 m, was selbst bei Anwendung der Mindestmasse zu wenig sei. - Insbesondere entstehe bei einem weiteren Ansteigen des Zweiradverkehrs bei gleichzeitigem Gegenverkehr von Zweirädern und Fussgängern ein erhebliches Gefahrenmoment. Die Problematik des Gegenverkehrs von Fahrrädern/Mofas und Fussgängern auf diesen Wegen dürfte nicht verkannt werden. Die Schulkinder würden zudem erfahrungsgemäss in Gruppen und nebeneinander fahren, wofür die bestehenden Anlagen einfach zu schmal seien. Das Befahren der Anlagen im Gegenverkehr habe zur Folge, dass Motorfahrzeuglenker, welche aus Nebenstrassen und Plätzen in die Hauptstrasse führen, überrascht würden, wenn auch von rechts Zweiradfahrer kämen. - Die Probleme des neuen Verkehrsregimes, welches ein vermehrtes Überqueren der Schwyzerstrasse mit sich bringe, würden nicht verkannt. Es würden indessen auf dem Strassenabschnitt verschiedene Abbiegespuren für Zweiräder markiert. Wesentlich zu einer sicheren Überquerung der Kantonsstrasse trügen sogenannte Radfahrschleusen bei. Diese seien immer parallel zu einem Fussgängerstreifen angebracht und zudem zur besseren Erkennbarkeit mit einem roten Belag versehen. Im übrigen würden bei den Radfahrschleusen die Markierung «Kein Vortritt» und weitere Massnahmen, insbesondere die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Schwyzerstrasse, geprüft.

E. 3

hier der Schutz der Verkehrsteilnehmer auf den umstrittenen Geh-/ Radwegen gegenüber den Gefahren, welche die Überquerung der Schwyzerstrasse mit sich bringt, abzuwägen. a. Es trifft zwar zu, dass die neue Verkehrsführung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den beiden Wegen bewirkt, weil dadurch das Kreuzen von Zweiradfahrzeugen unterbunden wird und in die Hauptstrasse ein- und von der Hauptstrasse abbiegende Fahrzeuglenker nicht mehr überrascht werden, wenn aus der «falschen» Richtung noch Zweiräder zu fahren kommen. Diese Vorteile sind hier indessen nicht überzubewerten. Zusammenstösse zwischen Zweiradfahrzeugen oder zwischen Fussgängern und Zweiradfahrzeugen laufen in der Regel aufgrund der Art der Fahrzeuge und der niedrigen Fahrgeschwindigkeit glimpflich ab. Im weiteren sind - soweit aus den Akten ersichtlich - im Bereich der umstrittenen Strecke schwere Unfälle, die sich infolge abbiegender Motorfahrzeuge

ereignet hätten, keine bekannt. Es sei hier darauf hingewiesen, dass abbiegende Fahrzeuge gemäss Art. 40 Abs. 4 und Art. 41 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) den Zweiradfahrern und Fussgängern auf den Rad-/Gehwegen den Vortritt zu gewähren haben. Damit sind Fahrzeuglenker verpflichtet, beim Überqueren der umstrittenen Anlage besondere Vorsicht walten zu lassen. b. Demgegenüber wiegen die Mängel der neuen Verkehrsanordnung schwerer. Das Verkehrsregime macht ein vermehrtes Überqueren der Hauptstrasse notwendig, was sich aufgrund des unbestrittenermassen hohen Verkehrsaufkommens auf der Hauptstrasse und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h als gefährlich erweist. Es braucht nicht näher dargelegt zu werden, dass bei diesen Gegebenheiten ein Zusammenstoss zwischen einem Motorfahrzeug und einem Zweiradfahrzeug schwere - wenn nicht sogar tödliche - Folgen hat. Das Überqueren einer derart stark und verhältnismässig schnell befahrenen Innerortsstrecke mit Zweirädern ist daher wenn möglich zu vermeiden, um so mehr, als vor allem Schulkinder davon betroffen sind. Diese können die Gefahren eines solchen Überquerens nicht immer richtig einschätzen. Daran vermögen auch die im Bundesrecht auf Hauptstrassen nicht vorgesehenen Radfahrschleusen nichts zu ändern, zumal diese in bezug auf die Vortrittsverhältnisse auch dann nicht ganz unproblematisch erscheinen, wenn diese durch Markierungen angezeigt sind. Hinzu kommt, dass sich die Schleuse bei der alten Post ausgangs der Kurve des SBB-Viaduktes befindet und dementsprechend verhältnismässig spät erkennbar ist. Im übrigen ist der Zweck dieses Übergangs nicht recht ersichtlich, weil Radfahrer aus Richtung Ibach auch nach der neuen Verkehrsregelung weiterhin viel sicherer die Unterführung unter dem SBB-Viadukt benützen können, um die Strassenseite zu wechseln. Radfahrer in Richtung Ibach müssen die Hauptstrasse nicht überqueren, zumal das Fahren in diese Richtung auf dem linksseitigen Rad-/Gehweg ohnehin nicht mehr erlaubt ist. Schliesslich sind die Verhältnisse für links in die Seewenerstrasse abbiegende Radfahrer unbestreitbar eng. Die Breite des Radstreifens zum Vorsortieren des Zweiradverkehrs beträgt lediglich einen Meter, obschon die von den kantonalen Behörden erwähnte Richtlinie «Radverkehrsanlagen» dafür eine Mindestbreite von 1,5 m verlangt. Der Fahrstreifen für Linksabbieger mit einer Breite von 2,7 m und derjenige für Geradeausfahrer von

E. 4

3 m sind in Anbetracht des Verkehrsaufkommens und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ebenfalls überaus schmal. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen, insbesondere wenn Lastwagen an den Radfahrern vorbeifahren. c. Für die Beurteilung des vorliegenden Falles ist nun aber entscheidend, dass sich das alte Verkehrsregime vor allem für Schulkinder, die es besonders zu schützen gilt, als die sicherere Lösung erweist. Insbesondere um ins Gebiet Kornmatt, wo sich die Schulen befinden, zu gelangen, können Schüler, welche auf der anderen Strassenseite wohnen, für ihren Hin- und Rückweg ohne Umweg die Unterführung unter dem SBB-Viadukt benützen. Damit entfällt das gefährliche Überqueren der Hauptstrasse. . . d. Das Argument der einheitlichen Verkehrsführung auf der ganzen Strecke Ingenbohl bis Ibach vermag nicht zu überzeugen, bestehen doch erhebliche Unterschiede zwischen den beiden Teilstücken, welche verschiedene Verkehrsregime rechtfertigen. Während es sich beim umstrittenen Abschnitt um einen von der Hauptstrasse abgetrennten Rad-/Gehweg handelt, ist das Teilstück bis Ibach als Radstreifen auf der Kantonsstrasse angelegt. Der Rad-/Gehweg als Innerortsstrecke dient hauptsächlich dem dorfindernen Verkehr als Schul- und Einkaufsweg; der Radstreifen, welcher Ingenbohl mit Ibach verbindet, und sich auf einer Ausserortsstrecke befindet, hingegen wohl eher dem Sport-

und Ausflugsverkehr. Wesentlich erscheint hier aber, dass der Gegenverkehr mit einer Signalisation klar angezeigt werden kann, so dass in bezug auf die Erkennbarkeit der geltenden Regelung keine Bedenken bestehen. e. Die Vorinstanz stützte ihren Entscheid im weiteren auf das Merkblatt der Arbeitsgruppe «Verkehrssicherheit» des EJPD über die Gestaltung von Anlagen für Rad- und Mofafahrer vom 19. Dezember 1984 sowie den Richtlinien «Radverkehrsanlagen» des Tiefbauamtes des Kantons Zürich und der Kantonspolizei Zürich. Bei diesen beiden Richtlinien handelt es sich nicht um Rechtsnormen. Sie können insofern berücksichtigt werden, als sie Grundsätze enthalten, die die Ansicht von Sachverständigen über die Gesetzesauslegung wiedergeben und den mit der Gesetzesanwendung betrauten Behörden dazu dienen sollen, die einschlägigen Bestimmungen rechtsgleich und anhand sachgemässer Kriterien anzuwenden. Solche Richtlinien sind jedoch nicht wie Rechtssätze zu verstehen und dürfen deshalb namentlich nicht schematisch angewendet werden oder die dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung des Bundesrechts vereiteln oder erschweren. Ausnahmen müssen daher selbst dann möglich sein, wenn die Regelung in den Richtlinien, die selbstverständlich über eine Konkretisierung der bundesrechtlich umschriebenen Voraussetzungen nicht hinausgehen darf, im allgemeinen als sachgerecht zu bezeichnen ist (BGE 106 Ib 254 E. 1, mit Hinweisen). Die ursprünglichen Verkehrsanordnungen entsprachen zugegebenermassen den erwähnten Richtlinien nicht. Indessen bestanden sie schon seit den Sechziger Jahren, ohne dass es deswegen im heute umstrittenen Gebiet zu schwerwiegenden Unfällen kam; jedenfalls gehen solche Vorfälle aus den Akten nicht eindeutig hervor. Das Verkehrsregime hat sich somit in dieser langen Zeit grundsätzlich bewährt. Wesentlich ist nun aber, dass die angefochtenen Massnahmen gegenüber dem früheren Konzept gesamthaft

E. 5

Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden keine Kosten erhoben (Art. 63 Abs. 1 und 3 VwVG). Die Beschwerdeführer haben sich durch einen Anwalt vertreten lassen. Praxismässig wird ihnen deshalb eine Parteientschädigung zugesprochen. Diese wird in Berücksichtigung von Umfang und Schwierigkeit der Beschwerdesache auf Fr. 1 000.- festgesetzt.

E. 6

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 57.9 - Entscheid des Bundesrates vom 9. Dezember 1991 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1993 Année Anno Band 57 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 001 946 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

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