

ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 19 vom 25. März 2024

ZG Verwaltungsgericht, 2024-03-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zg_verwaltungsgericht_V_2023_19

FR: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 19 du 25 mars 2024

IT: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 19 del 25 marzo 2024

Regeste

Verwaltungsrechtl. Kammer — Verkehrsanordnung (Markierung und Signalisation Fussgängerstreifen)

Erwägungen

E. 1

A. _____

E. 2

B. _____

E. 2.1

Anordnungsvoraussetzungen Die Anordnungsvoraussetzungen gelten für Fussgängerstreifen auf der freien Strecke sowie für Fussgängerstreifen im Knoten. Ein Fussgängerstreifen darf nur in Strassenabschnitten markiert werden, wo die signalisierte Geschwindigkeit und die $V_{85} \leq 60$ km/h sind. An einem potenziellen Standort eines Fussgängerstreifens soll deshalb zuvor die Geschwindigkeit gemessen werden. Dies gilt speziell dann, wenn gegenüber der Tempolimit erhöhte gefahrene Geschwindigkeiten vermutet werden. Ein Fussgängerstreifen muss zudem mindestens die nachfolgenden 5 wichtigen Anforderungen erfüllen (Big Five), damit er sicher ist: ① Sichtverhältnisse Die notwendige Sichtweite in den Annäherungsbereich des Fussgängers vor dem Fussgängerstreifen ist abhängig von der V_{85} und beträgt bei 30 km/h 25 m, bei 40 km/h 40 m, bei 50 km/h 55 m und bei 60 km/h in-nerorts 75 m (ausserorts 100 m). Die Erkennungsdistanz auf die Fussgängerstreifenanlage soll dem doppelten Wert der Sichtweite entsprechen. Dabei soll entweder die Markierung oder das Signal 4.11 "Standort eines Fussgängerstreifens" erkennbar sein. Dieses Signal ist deshalb bei jedem Fussgängerstreifen auf der vortrittsberechtigten Strasse anzubringen. ② Fussgängerschutzinsel Eine Fussgängerschutzinsel soll in jedem Fall in Erwägung gezogen werden, insbesondere wenn die Fahrbahn mehr als 8,5 m breit ist. Die Fussgängerschutzinsel soll dabei 2 m, minimal aber 1,5 m breit sein. Die Durchfahrtsbreite soll 3,5 m oder $\geq 4,2$ m betragen. ③ Zweistreifigkeit Ein Fussgängerstreifen darf nicht über mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung führen. Ansonsten ist er mit einer Fussgängerschutzinsel oder einer Lichtsignalanlage zu sichern. ④ Beleuchtung Die Erkennbarkeit einer Fussgängerstreifenanlage sowie der querenden Fussgänger muss auch nachts bis 1 m hinter den Annäherungsbereich gewährleistet sein. Hierzu sind die querenden Fussgänger mit einer adäquaten öffentlichen Beleuchtung zu beleuchten. Die gelbe Markierung soll retroreflektierend ausgeführt werden. ⑤ Fussgängerfrequenz Damit ein Fussgängerstreifen sicher betrieben werden kann, soll dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So soll ein Fussgängerstreifen in den 5 meistbelasteten

Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern regelmässig begangen werden. Vor Schulen und Heimen oder auf stark begangenen Schulwegen sowie bei Haltestellen des ÖV kann von dieser Bedingung abgewichen werden, jedoch soll die Anzahl von 75 Fussgängern in den 5 meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstags nicht unterschritten werden. 5. Gemäss § 7 der Verordnung zum Gesetz über Strassen und Wege (V GSW; BGS 751.141) sind die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) als Regeln der Technik im Interesse der Verkehrssicherheit für den Bau, Unterhalt und Signalisation sowie die Markierung von Strassen und Wegen wegleitend. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind im Kanton Zug aufgrund des ausdrücklichen gesetzlichen Verweises von § 7 V GSW im Bereich der Signalisation und Markierung – und damit beim Entscheid über das Anbringen der Markierung eines FGS – die VSS-Normen direkt anwendbar und dienen den mit dem Vollzug betrauten Behörden nicht bloss als Orientierungshilfe. Die VSS-Normen sind jedoch nicht schematisch und starr, sondern verhältnis-

14 Urteil V 2023 19 und V 2023 21 mässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Behörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (BGer 1C_175/2018 vom 7. März 2019 E. 3.1). Das Bundesgericht ergänzte, die Formulierung von § 7 V GSW, wonach die VSS-Normen "wegleitend" seien, lasse erkennen, dass bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit immer auch die konkreten Umstände bzw. die Verhältnisse im Einzelfall zu berücksichtigen seien. Aus § 7 V GSW lasse sich keine zwingende Anwendbarkeit der VSS-Normen ableiten (BGer, a.a.O., E. 3.2).
6.

E. 2.2

Zur Beschwerde gegen (funktionelle) Verkehrsanordnungen zugelassen ist, wer die betreffende Strasse bzw. den betreffenden Strassenabschnitt regelmässig und über eine längere Zeitspanne hinweg benutzt, wie dies typischerweise für Anwohner und Pendler der Fall ist; eine bloss gelegentliche Benutzung reicht hingegen nicht. Die Beschwerdeführer 1–3 wohnen in unmittelbarer Nähe des Knotens Matten und benutzen den dortigen Übergang über die Sinslerstrasse regelmässig. Insbesondere der heute 11-jährige C._____ muss die Sinslerstrasse regelmässig überqueren, um zu seinem Schulhaus Matten zu gelangen. Die Beschwerdeführer 1–3 sind daher ohne weiteres zur Beschwerde berechtigt.

E. 2.3

Gemäss Art. 3 Abs. 4 3. Satz SVG sind die Gemeinden zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Die Beschwerdelegitimation der Gemeinde Hünenberg ergibt sich somit direkt aus dem SVG. Der Gemeinderat vertritt die Gemeinde nach aussen und ist selbstständig zur Wahrung der Interessen der Gemeinde vor allen Gerichten und anderen Behörden befugt, insbesondere zur Erhebung von Beschwerden (§ 85 Abs. 1 des Gesetzes über die Organisation und Verwaltung der Gemeinden [Gemeindegesezt], GG; BGS 171.1; § 62 Abs. 2 VRG).

8 Urteil V 2023 19 und V 2023 21

E. 2.4

Die Beschwerden wurden fristgerecht eingereicht und entsprechen den übrigen formellen Voraussetzungen, weshalb sie vom Verwaltungsgericht zu prüfen sind. Mit der

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen eine Verfügung der Sicherheitsdirektion kann nebst jeder Rechtsverletzung auch die unrichtige Handhabung des Ermessens gerügt werden (§ 63 VRG).

E. 2.5

Die Beurteilung erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11). 3.

E. 3

C. _____ Nr. 3 gesetzlich vertreten durch A. _____ und B. _____

E. 3.1

Der Knoten Matten, Gemeinde Hünenberg, auf der Kantonsstrasse 25 verbindet die Sinslerstrasse (Hauptstrasse) mit der in Richtung Norden führenden Maschwanderstrasse (Kantonsstrasse D, als Nebenstrasse signalisiert). Vom Knoten Matten führt zudem eine untergeordnete Verbindungsstrasse, auf der nur Zubringerdienst gestattet ist, gegen Süden zur Strimattstrasse und weiter zur Drälikerstrasse. Die Einmündungen der Maschwanderstrasse sowie der von Süden her zum Knoten führenden Verbindungsstrasse in die Sinslerstrasse sind mit dem Signal "Kein Vortritt" signalisiert und mit den entsprechenden Markierungen versehen. Den Knoten Matten passieren täglich über 10'000 Fahrzeuge, vor allem von Sins in Richtung Cham und umgekehrt. Im Rahmen der Vorarbeiten zum Strassensanierungsprojekt an der Kantonsstrasse 25 im Bereich des Knotens Matten beurteilten die zuständigen kantonalen Behörden die Verkehrssituation nach den aktuell geltenden Strassenverkehrsvorschriften und den dazugehörigen technischen Normen, Richtlinien und Empfehlungen neu. Daraufhin entschied die Sicherheitsdirektion in Absprache mit der Baudirektion, nach Abschluss des Sanierungsprojekts im Bereich des Knotens Matten, die bis anhin bestehende Markierung "Fussgängerstreifen" (6.17 SSV) und die dazugehörigen Signalisationen und Markierungen nicht mehr anzubringen. Seit Ende August 2022 sind die Sanierungsarbeiten, bei denen u.a. die beiden bis anhin vorhandenen Bushaltestellen aufgehoben wurden, abgeschlossen. Seither besteht beim Fussgängerübergang der Sinslerstrasse beim Knoten Matten, Gemeinde Hünenberg, eine Fussgängerschutzinsel zwischen den beiden Fahrstreifen ohne die Markierung eines Fussgängerstreifens (FGS). Der Knoten Matten liegt aufgrund der fehlenden dichten Bebauung im Ausserortsbereich. Die geltende Höchstgeschwindigkeit beträgt an dieser Stelle 60 km/h. Diese abweichende Höchstgeschwindigkeit wurde ca. 200 m vor bis 200 m nach dem Knoten signalisiert. Im unmittelbaren Bereich der Querungsstelle befinden sich einzelne Gebäude. Die Anordnung der Querungsstelle

9 Urteil V 2023 19 und V 2023 21 ermöglicht Sichtweiten, welche mehr als 100 m in beide Richtungen aus beiden Annäherungsbereichen auf das Trottoir vor der Querungsstelle betragen. Wie erwähnt, beträgt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich 60 km/h. Die Messung der gefahrenen Geschwindigkeit hat eine V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15 % überschritten wird) in Richtung Sins von 71 km/h und in Richtung Cham von 73 km/h ergeben. Bis 1990 betrug die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beim Knoten Matten 80 km/h. Ein Fussgängerstreifen war nicht vorhanden. Am 12. April 1990 verfügte die damalige Justiz- und Polizeidirektion (JPD; heute: Sicherheitsdirektion) auf der Kantonsstrasse 25 a (Sinslerstrasse) im Bereich der Kreuzung Matten die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Begründet wurde dies im Bericht des Polizeikommandos Zug vom 4. April 1990, auf dem die Verfügung der JPD beruhte,

damit, aus verkehrspolizeilicher Sicht stelle die Einmündung der Strimattstrasse [von Süden her] in die Kantonsstrasse 25 a (Sinslerstrasse) einen besonderen Gefahrenpunkt dar. Im Bereich der Kreuzung Matten seien zwei Bushaltestellen mit Busnischen vorhanden. Die Sicht in Richtung Sins sei beim Einlenker der Strimattstrasse in die Sinslerstrasse durch die bestehende Scheune sehr stark eingeschränkt, so dass das Überqueren der Sinslerstrasse sowie das Einmünden nur mit erhöhtem Risiko erfolgen könne. In diesem Bereich könne der Fahrzeugführer die drohende Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennen. Der Fussgängerverkehr auf der Kreuzung Matten sei sehr gering. Grundsätzlich stelle sich hier die Frage, ob bei der Kreuzung Matten aufgrund der heutigen Situation die Anordnung eines Fussgängerstreifens zweckmässig und notwendig sei. Das Erfordernis zur Festlegung eines Fussgängerstreifens hänge hauptsächlich vom Strassentyp sowie von der Fahrzeug- und Fussgängermenge ab. Ein Fussgängerstreifen auf freier Strecke täusche oft ein zu hohes Mass an Sicherheit vor. Die Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements habe den Bericht "Sicherheit an Fussgängerstreifen" erarbeitet und gebe folgende, für die zuständigen Instanzen gültigen Empfehlungen ab: -

Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierungen zu verstehen; sie sind als Bauwerk zu planen, zu projektieren und auszuführen. - Wenn der Fussgängerverkehr 50 Fussgänger pro Stunde nicht überschreitet, sollte der Fussgängerübergang ungeregelt bleiben.

10 Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Bei der Kreuzung Matten sei der Fussgängerverkehr im heutigen Zeitpunkt sehr gering. Dies könne sich aber mit dem Ausbau der Kreuzung, in welche der kantonale Radweg integriert werde, ändern. Gemäss Stellungnahme der Baudirektion sei ein Ausbau des Knoten Matten geplant und solle bis Ende 1992 realisiert sein. Gleichzeitig solle auch der Rad- und Fussweg Zollhaus–Matten–Feldern realisiert werden. In diesem Projekt sei dann auch ein Fussgängerübergang mit Schutzinsel vorgesehen, welchen das Polizeikommando, als Bestandteil des Ausbaus, unterstützen könne. Als begleitende Massnahme müsse die Strassenbeleuchtung im Bereich der Kreuzung Matten ergänzt und verbessert werden. Das Polizeikommando kam zum Ergebnis, aufgrund der Erhebungen sowie unter Berücksichtigung des besonderen Gefahrenbereiches (Sichtverhältnisse bei der Einmündung der Strimattstrasse in die Kantonsstrasse 25 a, Sinslerstrasse) erachte es die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse 25 a (Sinslerstrasse), im Bereich der Kreuzung Matten, welche sich auf die Anhaltesichtweite gemäss VSS-Normen abstütze, als gerechtfertigt. Das heisse, dass die Höchstgeschwindigkeit im erwähnten Bereich auf 60 km/h reduziert werden müsste. Die Anordnung eines Fussgängerstreifens im Bereich der Kreuzung Matten könne im heutigen Zeitpunkt aus verkehrspolizeilicher Sicht nicht realisiert werden, da die Fussgängerführungen, Warteräume etc. fehlten. Nachdem der Ausbau des Knoten Matten abgeschlossen war, genehmigte die damalige Justiz- und Polizeidirektion mit Verfügung vom 10. Januar 1996 den dortigen Fussgängerstreifen (mit Schutzinsel), nachdem wie erwähnt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h im Bereich der Kreuzung Matten bereits am 12. April 1990 verfügt worden war.

E. 3.2

Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug begründete ihre Verfügung vom 24. Januar 2023, mit welcher das Gesuch, auf der Kantonsstrasse (Sinslerstrasse), im Bereich des Knoten Matten, beim Fussgängerübergang nach dessen Entfernung im Jahr 2022 wieder einen Fussgängerstreifen (Markierung 6.17 SSV) mit den dazugehörigen Signalisationen und Markierungen anzuordnen, abgewiesen wurde, wie folgt: Die VSS-Norm 40 241

"Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Fussgängerstreifen" vom März 2019 regle die Anforderungen, die erfüllt sein müssten, damit ein FGS sicher benutzt werden könne (Ziff. 3 Zweck). Zu den fünf wichtigsten Mindestvoraussetzungen zähle, dass regelmässige Querungsfrequenzen von mindestens 100 Fussgängerinnen und Fussgängern in den fünf meistbegangenen Tagesstunden bestehen. Dies gelte grundsätzlich auch bei einem Schulweg (Ziff. 16 Fussverkehrsmenge). Gemäss den Empfehlungen der BFU könne vor Schulhäusern oder stark begangenen Schulwegen von dieser Voraussetzung abgewichen werden, wobei eine Frequenz von mindestens 75 zu Fuss

E. 4

Die Kosten seien auf die Staatskasse zu nehmen und es seien keine Parteientschädigungen auszurichten." Begründend lässt die Gemeinde Hünenberg ausführen, die VSS-Norm 40 241 "Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Fussgängerstreifen" nenne fünf Anforderungen – neudeutsch "Big Five" –, die erfüllt sein sollen, damit ein Fussgängerstreifen sicher benutzt werden könne. Unbestrittenermassen seien im konkreten Fall vier dieser fünf Voraussetzungen erfüllt. Einzig das Kriterium, dass die Fussgängerfrequenz an einem Fussgängerstreifen mit Bushaltestelle mindestens 75 Personen in den fünf meistbegangenen Stunden des Tages betragen müsse, sei nicht erfüllt. Dieses Kriterium werde mit 13 Fussgängern und ca. 26 Personen mit Velo (als Fussgänger gerechnet) in den fünf meistbegangenen Stunden eines Tages, so die BFU, "bei weitem" nicht erfüllt (Ziff. 2.2 des BFU-Gutachtens). Die durchgeführten Messungen seien allerdings aus verschiedenen Gründen nicht (mehr) aussagekräftig. Nach welchen Kriterien ausgerechnet die aufgezzeichneten Messtage ausgewählt worden seien, sei nicht nachvollziehbar. Die Messungen seien ausserdem bereits vor bald zwei Jahren, nämlich im Frühjahr 2021, durchgeführt worden. Im Frühjahr 2021 seien die Corona-Massnahmen grösstenteils aufgehoben worden. Dies habe in den Schulen und damit auch im Schulhaus Matten zu überdurchschnittlich vielen Absenzen wegen Krankheit und damit zu weniger Frequenzen auf besagtem Fussgängerstreifen geführt. Bis zu den Sommerferien 2021 hätten die Kindergartenkinder noch einen Kindergarten im Dorf besuchen müssen und seien dorthin mit dem Schulbus transportiert worden. Seit dem Schuljahr 2021/2022, also nach den durchgeführten Frequenzzählungen, gebe es im Schulhaus Matten eine Basisstufe, in welche die Kindergartenkinder integriert seien. Diese benützten seither auch diesen Fussgängerübergang, was in den früheren Messungen nicht berücksichtigt sei. Es handle sich dabei um Kinder des 1. und 2. Kindergartenjahres, welche auf einen sicheren Kindergartenweg angewiesen

E. 4.1

Im Auftrag der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug hat die BFU am 19. Oktober 2022 ein Gutachten zum Knoten Matten, Hünenberg, erstellt. Zur Funktion bzw. Bedeutung eines Fussgängerstreifens kann daraus Folgendes, von den Beschwerdeführern Unbestrittenes zitiert werden: "Der Fussgängerstreifen ist primär eine Anlage zur Regelung der Vortrittsverhältnisse zwischen Fussgängern und Fahrzeugen, welche auf der Fahrbahn verkehren. Durch einen Fussgängerstreifen erhält der Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt. Die 'gelbe Farbe auf der Fahrbahn' bietet dem Fussgänger somit einen rechtlichen Schutz, jedoch keine physische Sicherheit."

E. 4.2

Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat im Jahr 2016 die Norm 40 241 "Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Fussgängerstreifen" erlassen. Darin sieht der VSS als Voraussetzungen für die Anordnung eines Fussgängerstreifens – soweit vorliegend relevant – Folgendes vor:

E. 4.3

Unter anderem gestützt auf die VSS-Norm 40 241 erliess die BFU ebenfalls im Jahr 2016 die Empfehlung "Markierung und Signale / Fussgängerstreifen", MS.01 3-2016, welche – soweit vorliegend relevant – Folgendes vorsieht:

13 Urteil V 2023 19 und V 2023 21

E. 5

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 seien. Die Frequenzen seien unter diesen Umständen jedenfalls im heutigen Zeitpunkt wesentlich höher als dem BFU-Gutachten zugrunde gelegt. Allein aufgrund der höheren Schülerzahlen dürfte die aus Sicht von VSS und BFU sinnvolle Frequenz mittlerweile erreicht sein. Immerhin habe der Technische Bericht an Wochenenden schon "bis zu 70 Personen" pro Stunde genannt, was nur gerade (zufällige) 5 Personen unter der Schwelle von 75 Personen liege. VSS-Normen seien nicht schematisch und starr anzuwenden, sondern die konkreten Umstände seien zu berücksichtigen. Dazu gehöre ganz wesentlich die Schulwegsicherheit. Diese sei offensichtlich ohne Fussgängerstreifen nicht gegeben: Die von der Zuger Polizei vom 14.–22. September 2022 erhobenen Verkehrsdaten belegten, dass die mit Tempo 60 signalisierte Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten werde. 85 % der Fahrzeuge seien mit 71 km/h Richtung Sins bzw. 73 km/h Richtung Cham unterwegs. Mit 116 bzw. 127 km/h seien auch Raser gemessen worden. Der BFU diene dies ausgerechnet als zusätzliches Argument gegen einen Fussgängerstreifen. Dieser vermittle, so die BFU, eine falsche Sicherheit. Dem sei zu entgegen, dass der deutlichen Überschreitung der signalisierten und erlaubten Höchstgeschwindigkeit nicht durch das Weglassen eines Fussgängerstreifens zu begegnen sei, sondern mit der Durchsetzung oder allenfalls sogar Reduktion der Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich. Es sei heute anerkannt, dass Kinder in der Lage sein müssten, ihren Schulweg selbständig zurückzulegen, da sie wertvolle Erlebnisse und Erfahrungen sammelten. Durch Elterntaxi oder Schulwegbegleitung entgingen dem Kind wichtige Lernfelder. Kinder sollten daher möglichst selbständig in den Kindergarten und die Schule geschickt werden (können). Ein Fussgängerstreifen würde die Vortrittssituation für Kinder und Autofahrer klären und die Autofahrer – insbesondere mit Bezug auf die gefahrene Geschwindigkeit – disziplinieren. Wer wisse, dass er gegebenenfalls rechtzeitig vor einem signalisierten Fussgängerstreifen anhalten können müsse, mässige sein Tempo. Sei kein Fussgängerstreifen vorhanden, sei der Autofahrer eher geneigt, weiterzufahren, wenn er Fussgänger am Wegrand warten sehe, da diese ja mangels Vortrittberechtigung einfach warten müssten. Das Resultat sei, dass sich Kinder entweder gar nicht mehr auf die Fahrbahn getrauen oder noch schnell hinüberrennen würden. Beides sei nicht hinzunehmen. Die Sicherheitsdirektion lasse einen weiteren Aspekt völlig ausser Acht: Der besagte Fussgängerstreifen habe bis zu seiner Entfernung seinen Zweck erfüllt. Es sei kein Unfall dokumentiert, der auf das Vorhandensein eines Fussgängerstreifens zurückgeführt wer-

E. 6

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 den könnte. Es sei im Gegenteil durchaus plausibel, dass es wesentlich mehr als nur die dokumentierten Unfälle gegeben hätte, wäre kein

Fussgängerstreifen markiert gewesen. D. Mit Vernehmlassung vom 5. Mai 2023 beantragte die Sicherheitsdirektion, die Beschwerde sei abzuweisen. Auf die Begründung dieses Antrags wird – soweit erforderlich – in den Erwägungen eingegangen. Die Eingabe der Sicherheitsdirektion umfasste auch den Mitbericht der Baudirektion. E. Am 31. Oktober 2023 führte das Verwaltungsgericht in beiden Verfahren (V 2023 19 und V 2023 21) beim Knoten Matten einen gemeinsamen Augenschein durch. Anwesend waren die Beschwerdeführer 1–3, zwei Vertreter der Gemeinde Hünenberg und deren Rechtsvertreter, eine Delegation des Gerichts, eine Vertreterin der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug, ein Vertreter des Tiefbauamts des Kantons Zug, zwei Vertreter der Zürcher Polizei sowie zwei Vertreter der BFU. F. Am 22. November 2023 ersuchte die Sicherheitsdirektion das Gericht um eine geringfügige Anpassung des Augenscheinprotokolls. Der Gemeinderat Hünenberg liess am

E. 6.1

Unbestritten ist, dass vier der fünf Anforderungen ("Big Five"), welche gemäss der BFU das zentrale Element dafür bilden, damit ein Fussgängerstreifen neben seiner Funktion als Vortrittsregelung als sicher betrachtet werden kann und daher angeordnet werden darf, vorliegend erfüllt sind. Zu beachten ist allerdings, dass gemäss BFU über diese Anforderungen hinaus weitere Aspekte bestehen, welche ein Fussgängerstreifen aus Sicherheitsgründen erfüllen müsse. Das Gericht wird sich diesbezüglich insbesondere auch mit den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten beim Knoten Matten befassen müssen.

E. 6.2

Nicht erfüllt ist vorliegend die Anforderung "Fussverkehrsmenge". Diesbezüglich ist dem BFU-Gutachten zu entnehmen, dass die Anzahl Querungen der zu Fuss Gehenden (2021) ca. 6 bis 29 Fussgänger/Tag resp. zwischen 7 und 19 Uhr beträgt. Die Anzahl Velofahrender (2021) beträgt ca. 33 bis 303 Velo/Tag resp. zwischen 7 und 19 Uhr. Aus der Erhebung aus dem Jahr 2021 gehe zudem hervor, dass an einem durchschnittlichen Tag in den 5 meistbegangenen Stunden ca. 13 Personen zu Fuss und ca. 52 Velofahrende queren. Es sei davon auszugehen, dass ca. die Hälfte der Velofahrenden fahrend queren würden und daher nicht als Fussgänger zählten. Die Fussgängerfrequenz betrage in den meistbegangenen Stunden 39 Fussgänger (wobei 13 Personen zu Fuss und 26 Personen, die das Velo schieben).

E. 6.3

Gestützt auf diese Erkenntnisse sprach die BFU in ihrem Gutachten vom 19. Oktober 2022 zusammengefasst folgende Empfehlung aus: Bei der Querungsstelle über die Sinslerstrasse im Knoten Matten soll aus Sicherheitsgründen kein Fussgängerstreifen markiert werden. Mit der Querungshilfe (Mittelinsel) wird die bestmögliche Sicherheit auch für Fussgänger und mögliche querende Zweiradfahrer erzielt. Leider zeigt sich, dass im Bereich der Querungsstelle die signalisierte Geschwindigkeit (60 km/h) nicht eingehalten wird. Das Erscheinungsbild der Strasse (z.B. Bebauungsdichte) ist für die gefahrene Geschwindigkeit massgebend. Damit die Anordnung eines Fussgängerstreifens geprüft werden könnte, müsste sich die V85 auf höchstens 60 km/h reduzieren. Die heutige Signalisation der Geschwindigkeit führt zu einer falschen Sicherheit. Insbesondere muss sich aber die Fussgängerfrequenz auf mindestens 75 Fussgänger in den meistbegangenen Stunden eines Tages erhöhen. Gemäss der BFU-Fachdokumentation "Schulweg" kann zudem festgehalten werden, dass die Querung

für zu Fuss gehende 4- bis 12-jährige Kinder aufgrund der Verkehrsmenge und Komplexität im Knoten (mit oder ohne Fussgängerstreifen) nicht selbständig bewältigbar ist. Das Zurücklegen des Schulwegs mit dem Velo ist bei Kindern frühestens ab 11 Jahren zu prüfen. Die Querungsstelle über die Sinslerstrasse im Knoten Matten, Hünenberg, soll aus Sicherheitsgründen nicht mit einem Fussgängerstreifen markiert werden. Gerade ältere Personen verunfallen öfters auf Fussgängerstreifen, weil sie körperlich nicht mehr genügend schnell reagieren können, wenn ein Fahrzeuglenker vor dem Fussgängerstreifen nicht anhält. Um die Sicherheit der querenden Fussgänger und Zweiradfahrer am besten zu gewährleisten, bietet sich die Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen an. Diese soll gut beleuchtet und gemäss den Vorgaben des hindernisfreien Bauens ausgeführt werden. 7. Nicht zu folgen ist der Gemeinde Hünenberg, wenn sie geltend macht, die durchgeführten Messungen seien aus verschiedenen Gründen nicht (mehr) aussagekräftig und der Aussage der BFU, dass das Kriterium Fussverkehrsmenge "bei weitem" nicht erfüllt sei, sei jedenfalls zu widersprechen. So ist es entgegen der Ansicht der Gemeinde Hünenberg absolut sinnvoll und nachvollziehbar, dass die Messungen an Werktagen mit Schulunterricht – somit nicht in den Schulferien – erfolgten (Dienstage: 4., 11. und 18. Mai 2021; Donnerstag: 6. und 20. Mai 2021). Um auch den Freizeitverkehr in die umliegenden Naherholungsgebiete zu berücksichtigen, wurden zusätzlich ein Feiertag (Donnerstag [Auffahrt]: 13. Mai 2021) sowie ein Wochenende (Samstag/Sonntag: 22. und 23. Mai 2021) ausgewertet. Jedenfalls macht die Gemeinde keine Angaben, welche Tage ihrer Meinung nach besser für die Erhebungen geeignet gewesen wären. Auch ist nicht davon auszugehen, dass die Aufhebung der Corona-Massnahmen im Frühjahr 2021 die üblichen Frequenzen bezüglich Überqueren der Sinslerstrasse beim Knoten Matten durch Schüler in markantem Mass gesenkt hätte, weil im Mai 2021 besonders viele Schüler wegen Krankheit der Schule hätten fernbleiben müssen. Zwar gibt es durchaus auch Schüler aus dem Raum Unterhünenberg, deren Schulort sich in Hünenberg Dorf befindet, und die daher die Sinslerstrasse beim Knoten Matten überqueren müssen. Gemäss Information der Gemeinde Hünenberg bietet der Schulstandort Matten aber insgesamt Platz für (lediglich) rund 40 Kinder, wovon ein geringer Teil vom Verkehrsübergang betroffen ist (Kurzprotokoll der Sicherheitsdirektion zur Sitzung mit der Gemeinde vom 5. Dezember 2022, S. 3; SD-

E. 11

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Gehenden nicht unterschritten werden sollte (BFU-Grundlage "Markierung und Signale / Fussgängerstreifen" MS.01 3-2016). Wie die aktuell durchgeführten Bewegungserhebungen im Mai 2021 ergeben hätten, lägen die Fussgängerfrequenzen im Bereich des Knotens Matten klar unter dem erforderlichen Richtwert. Ein FGS sei nicht sicherer als ein Fussgängerübergang mit einer Schutzinsel zwischen den beiden Fahrstreifen ohne Markierung eines FGS. Ein FGS sei eine reine Vortrittsmarkierung und keine Sicherheitsmassnahme. Ohne eine Vortrittsmarkierung in Form von gelben Streifen steige erfahrungsgemäss die Aufmerksamkeit der zu Fuss Gehenden beim Queren der Strasse, da sie sich aufgrund des fehlenden Vortritts nicht in falscher Sicherheit wögen. Es komme daher viel weniger zur Situation, dass Fussgängerinnen und Fussgänger ohne Vorwarnung überraschend die Fahrbahn betreten würden und Fahrzeuge abrupt abbremsen müssten, was sowohl für die Fussgängerinnen und Fussgänger als auch für die nachfolgenden Fahrzeuge gefährlich sein könne. Unter Berücksichtigung der konkreten Örtlichkeiten, der ungenügenden Fussgängerfrequenzen und der Ergebnisse des Gutachtens der BFU vom 19. Oktober 2022, welches den Sachentscheid der zuständigen kantonalen Behörden vollumfänglich bestätigt habe, halte

die Sicherheitsdirektion an ihrem ursprünglichen Entscheid fest, an der Kantonsstrasse 25 (Sinslerstrasse), im Bereich des Knoten Matten, Gemeinde Hünenberg, beim Fussgängerübergang mit Schutzinsel keinen FGS mit den dazugehörigen Signalisationen und Markierungen mehr anzubringen. Die von der BFU empfohlenen weiteren Massnahmen, die in der Zuständigkeit des Kantons lägen, würden umgesetzt (Umgestaltung der Fussgängerschutzinsel nach den Vorgaben des hindernisfreien Bauens und Anpassung der Strassenmarkierung). Allfällig erforderliche organisatorische Massnahmen in Bezug auf die Verbesserung der Schulwegsicherheit beim Knoten Matten seien Sache der Einwohnergemeinde Hünenberg. 4.

E. 12

Urteil V 2023 19 und V 2023 21

E. 13

Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs Im Bereich des Fussgängerstreifens dürfen die signalisierte und die gefahrene Geschwindigkeit maximal 60 km/h betragen (Basis V85-Wert). Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit darf nur herabgesetzt werden, wenn die Voraussetzungen von Art. 108 der SSV erfüllt sind und nicht einzig, um die erforderlichen Erkennungsabstände und Sichtweiten zu gewährleisten.

E. 14

Notwendige Sichtweite Die notwendige Sichtweite zwischen nahenden Fahrzeuglenkern und Fussgängern, die sich auf dem Fussgängerstreifen, im Annäherungsbereich oder auf einer Fussgängerschutzinsel befinden, muss gewährleistet werden.

E. 16

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Beil. 8). Und auch die seit der Sitzung mit der Gemeinde im Schulhaus Matten neu geschaffene Basisstufe, in welche die Kindergartenkinder integriert sind, führt bestimmt nicht dazu, dass inzwischen wesentlich mehr Schülerinnen und Schüler diesen Fussgängerübergang benützen. Es ist daher offensichtlich, dass auch heute beim Knoten Matten die Fussverkehrsmenge nicht erreicht wird, die gemäss den Empfehlungen der BFU und gemäss den VSS-Normen einen Fussgängerstreifen erst sicher machen, auch wenn man, da es sich hier um einen Schulweg handelt, die Grenze bei 75 Fussgängern in den fünf meistbegangenen Stunden eines Tages ansetzt. Dass die Fussgängerfrequenz beim Knoten Matten offenbar tatsächlich tief ist, zeigte sich denn auch beim dort am Dienstag, 31. Oktober 2023, zwischen 15:55 und 16:52 Uhr durchgeführten Augenschein. In dieser Zeit überquerte ein einziger Fussgänger die Sinslerstrasse beim Knoten Matten. Die Beschwerdeführer 1 und 2 erklärten zudem anlässlich des Augenscheins vom 31. Oktober 2023, dass ihr Sohn (Beschwerdeführer 3) aktuell das einzige Kind im Schulhaus Matten ist, das auf seinem Schulweg die Sinslerstrasse zu Fuss queren muss. 8. 8.1 Steht nun fest, dass die gemäss den Empfehlungen der BFU und den VSS-Normen erforderlichen Fussgängerfrequenzen nicht erreicht werden, ist zu prüfen, ob die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug allenfalls dennoch zu Unrecht die Gesuche, auf der Kantonsstrasse (Sinslerstrasse), im Bereich des Knoten Matten, beim Fussgängerübergang einen Fussgängerstreifen (Markierung 6.17 SSV) mit den dazugehörigen Signalisationen und Markierungen anzuordnen, abgewiesen hat. Zunächst ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Sicherheitsdirektion von der dafür bestens geeigneten Fachstelle BFU eine Beurteilung einforderte und diese ein Gutachten erstellte. Gemäss der Rechtsprechung kommt behördlich angeordneten Gutachten in der

Regel ein erhöhter Beweiswert zu. Die Behörde darf sich im Rahmen der Beweiswürdigung auf die Prüfung beschränken, ob die Expertise vollständig, klar, gehörig begründet und frei von Lücken und Widersprüchen ist, ob sie auf zutreffenden tatsächlichen Feststellungen beruht und ob der Gutachter über hinreichende Sachkenntnis sowie die erforderliche Unbefangenheit verfügt (BGer 2C_ 823/2008 vom 21. Juli 2009 E. 3.3; zum Ganzen Kaspar Plüss, in: Kommentar zum VRG des Kantons Zürich, 3. Aufl. 2014, § 7 N 146).

8.2 Die Beschwerdeführer machen zusammengefasst geltend, ein Fussgängerstreifen sei an der fraglichen Stelle sicherer als ein Fussgängerübergang mit einer Schutzinsel ohne Markierung eines Fussgängerstreifens. Mit einem Fussgängerstreifen seien die Verhältnisse für alle klar, und die Kinder könnten ohne ewige Wartezeiten sorgfältig und ohne

E. 17

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 zu rennen vor den stehenden Autos die Strasse queren. Warum eine gewisse Frequenz derart wichtig sein sollte, verstünden sie nicht. Dass in Verletzung der Verkehrsregeln beim Knoten Matten viel zu schnell gefahren werde, dürfe die Fussgänger nicht zusätzlich benachteiligen. Der deutlichen Überschreitung der signalisierten und erlaubten Höchstgeschwindigkeit sei nicht durch das Weglassen eines Fussgängerstreifens zu begegnen, sondern mit der Durchsetzung oder allenfalls sogar Reduktion der Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich. Ein Fussgängerstreifen würde die Vortrittssituation für Kinder und Autofahrer klären und die Autofahrer – insbesondere mit Bezug auf die gefahrene Geschwindigkeit – disziplinieren. Der besagte Fussgängerstreifen habe bis zu seiner Entfernung seinen Zweck erfüllt. Es sei kein Unfall dokumentiert, der auf das Vorhandensein eines Fussgängerstreifens zurückgeführt werden könnte. Es sei im Gegenteil durchaus plausibel, dass es wesentlich mehr als nur die dokumentierten Unfälle gegeben hätte, wäre kein Fussgängerstreifen markiert gewesen.

8.3 Wie die Darlegung der Vorgeschichte der Signalisation beim Knoten Matten hier vor in E. 3.1 aufzeigt, war man sich bei den verantwortlichen Stellen bereits spätestens in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts bewusst, dass ein Fussgängerstreifen – zumindest auf freier Strecke – oft ein zu hohes Mass an Sicherheit vortäuscht und ein Fussgängerübergang ungeregelt bleiben sollte, wenn der Fussgängerverkehr eine gewisse Anzahl Fussgänger pro Stunde nicht überschreitet. Aus diesen Gründen enthielt denn auch die VSS-Norm SN 640 241 "Fussgängerverkehr, Fussgängerstreifen" in der Fassung vom September 2000 die Aussage, ausserorts sei auf Fussgängerstreifen möglichst zu verzichten. Dem Bericht "Fussgängerstreifen (Grundlagen)" des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vom Dezember 2011 kann zudem entnommen werden, dass in Deutschland gemäss den Empfehlungen für Fussgängerverkehrsanlagen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Strassenentwurf, Köln 2002, Fussgängerstreifen (in Deutschland Fussgängerüberwege [FGÜ] genannt) nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden und FGÜ auf Ausserortsstrassen nicht zulässig sind (S. 165 des ASTRA-Berichts). In der Broschüre "Querungshilfen für Fussgänger" des Landes Oberösterreich, 2000, ist ausgeführt, dass Fussgängerstreifen nur im Innerortsbereich anzuordnen und keine Fussgängerstreifen bei $V_{85} > 50$ km/h vorzusehen sind (S. 183 des ASTRA-Berichts). Und auch gemäss den Guidelines For The Installation Of Marked Crosswalks, Virginia Department of Transportation, Traffic Engineering Division, sollen Fussgängerstreifen nur innerorts zu liegen kommen (S. 185 des ASTRA-Berichts).

E. 18

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Ziel der Arbeit, welche im Rahmen des ASTRA-Berichts 2011 gemacht wurde, war Folgendes: - Eine Überprüfung und Differenzierung der heutigen Beurteilungs- und Ausrüstungskriterien bei der Anordnung eines Fussgängerstreifens (Grundsätze) aufgrund neuer Erkenntnisse und Forschungsergebnisse (anhand Literaturobwohlwertung). - Die Beurteilung des geltenden Rechts und das Klären allfälliger Widersprüche. - Die Prüfung von in der Norm nicht beschriebenen signalisations- und markierungs-technischen Massnahmen. - Die Festlegung der Methode und des Umfangs der empirischen Folgeforschung. Dem ASTRA-Bericht können die folgenden für die Beurteilung des vorliegenden Falls wesentlichen Erkenntnisse entnommen werden: - Das grösste Potenzial zur Steigerung der Sicherheit von Fussgängern (im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen) besteht bei Querungsstellen innerorts. - Fussgängerstreifen auf Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und einem hohen Verkehrsaufkommen sowie Fussgängerstreifen kurz nach einem lichtsignalgesteuerten Knoten sind insbesondere kritisch in Bezug auf Unfallfälle. - Aus Sicherheitsgründen konnte die Notwendigkeit von Mindestwerten für die Anzahl von Fahrzeugen und querenden Fussgängern für die Anordnung von Fussgängerstreifen in keiner bisherigen Forschung nachgewiesen werden. Die Forschungsergebnisse zu den betrieblichen Voraussetzungen betreffend eine Fussgängermindestfrequenz für die Markierung eines Fussgängerstreifens sind nicht eindeutig. Es ist jedoch bekannt, dass bei Fussgängerstreifen mit zunehmender Fussgängerfrequenz das Unfallrisiko sinkt. - Mit zunehmender Geschwindigkeit sinkt die Anhaltequote. - Grundsätzlich sind Fussgängerstreifen nur dort anzuordnen, wo die effektiv gefahrene Geschwindigkeit (V_{85}) < 55 km/h beträgt. - Fussgängerstreifen, bei denen die sicherheitstechnischen Kriterien nicht oder nur teilweise erfüllt werden, spiegeln zwar eine subjektive Sicherheit vor, weisen aber eine tiefe objektive Sicherheit und deshalb ein hohes Gefahrenpotential auf. Das Unfallrisiko, das beim Fordern des Vortritts durch den Fussgänger besteht, wird nicht wahrgenommen oder falsch beurteilt. Der Fussgänger wiegt sich in falscher Sicherheit. Es kann für Fussgänger unter gewissen Bedingungen sicherer – wenngleich weniger komfortabel – sein, eine mit einer anderen Massnahme als einem Fussgängerstreifen

E. 19

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 gesicherte Querungsstelle zu benützen. In Kenntnis des fehlenden Vortrittsrechts, also ohne Fussgängerstreifen, wird er dies mit der nötigen Vorsicht tun. - An stark befahrenen Strassen bekunden Personen zu Fuss oft Mühe, trotz Fussgängerstreifen ihr Vortrittsrecht geltend zu machen. Dies gilt insbesondere, wenn an solchen Orten nur selten Fussgänger anzutreffen sind. Das ASTRA gelangte zum Ergebnis, aufgrund der Erkenntnisse aus den verschiedenen Forschungen müssten wie bis anhin bei der Anordnung von Fussgängerstreifen die Menge der querenden Fussgänger und die Fahrzeugverkehrsstärke berücksichtigt werden. 8.4 Insbesondere Charles V. Zegeer et al., Safety effects of marked versus unmarked crosswalks at uncontrolled locations: Final report and recommended guidelines, McLean (VA): Federal Highway Administration, waren bereits 2005 zur Überzeugung gelangt, dass ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel auf einer Hauptstrasse mit ca. 10'000 Fahrzeugen pro Tag mindestens 1'000 Fussgänger pro Tag queren müssten. Erst dann sei die Querungsstelle sicherer mit der Markierung Fussgängerstreifen als ohne die Markierung. Hier ist sogleich darauf hinzuweisen, dass das, was Zegeer et al. bezüglich Fussgängerfrequenz fordern, damit aus ihrer Sicht ein Fussgängerstreifen sicher ist, weit weg von dem ist, was die VSS-Norm 40 241 und die BFU-Empfehlung "Markierung und Signale / Fussgängerstreifen" verlangen. Der in der

VSS-Norm 40 241 festgelegte Wert ist rund zehn Mal tiefer. 8.5 Die neuste Studie, welche sich mit der Verkehrssicherheit von Querungshilfen befasst, ist jene von Hagen Schüller et al., Verkehrssicherheit an Fussgängerquerungen, Berlin, Mai 2022. Diese Untersuchung kommt – soweit hier relevant – zur Erkenntnis, dass an einer Mittelinsel (ohne Fussgängerüberweg [FGÜ] bzw. ohne Fussgängerstreifen) statistisch betrachtet im Durchschnitt alle 25 Jahre ein Fussgängerunfall mit Personenschaden passiert. Die für FGÜ ermittelten Werte liegen etwa dreimal so hoch. Für die Verkehrsstärke querender Fussgänger im Anlagen- und Nahbereich der untersuchten Fussgängerquerungsstellen ist ein signifikant positiver Zusammenhang (degressiver Anstieg) festzustellen. Das bedeutet, dass bei kleineren Verkehrsstärken von querenden Fussgängern (meist unterhalb von 50 Fg/h) mit jedem zusätzlichen Fussgänger die Wahrscheinlichkeit für die Entstehung von Unfällen in relevanter Grössenordnung ansteigt. Bei grösseren Fussgängerverkehrsstärken führen zusätzlich querende Fussgänger kaum noch zu einer Erhöhung der Unfallhäufigkeit. Das Querverkehrsaufkommen hat somit einen signifi-

E. 20

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 kanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Für Schüller et al. stellt die Mittelinsel (ohne Fussgängerstreifen) die sicherste Querungsanlage dar. Bemerkenswert ist im Übrigen auch folgende Feststellung im Bericht Schüller et al.: Wenn bei einer Querungsstelle gleichzeitig Fussgänger und Kraftfahrzeuge eintreffen, liegt der Anteil der nicht haltenden Fahrzeuge an FGÜ bei Senioren mehr als dreimal so hoch wie bei Kindern. Bei Mittelinseln ist der Unterschied zwar etwas geringer, dennoch liegt die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kfz-Führer einem Querenden den Vortritt zugesteht, bei Kindern mehr als doppelt so hoch als bei Senioren. Daraus schliessen Schüller et al., dass sich die Kfz-Führer gegenüber Kindern offensichtlich entsprechend vorsichtiger verhalten. 8.6 Wie erwähnt kommt gemäss der Rechtsprechung behördlich angeordneter Gutachten, wie hier eines mit der Beurteilung durch die BFU vorliegt, in der Regel ein erhöhter Beweiswert zu. Das Gutachten der über ausgezeichnete Sachkenntnis sowie die erforderliche Unbefangenheit verfügenden BFU enthält keine Irrtümer, Lücken oder Widersprüche. Die Expertise der BFU ist gehörig begründet, und an den von der BFU vorgenommenen Einschätzungen entstehen keine Zweifel bzw. sie sind schlüssig. Unter Berücksichtigung der hiervor in E. 8.5 dargelegten Erkenntnisse und Studien ist es nachvollziehbar, dass die BFU unter korrekter Anwendung der VSS-Norm Norm 40 241 "Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Fussgängerstreifen" zur Überzeugung gelangte, dass im vorliegenden Fall mit der Querungshilfe (Mittelinsel) die bestmögliche Sicherheit auch für Fussgänger und mögliche querende Zweiradfahrer erzielt wird und sie dringend empfiehlt, den in der Norm festgeschriebenen Wert aus Sicherheitsgründen nicht zu unterschreiten. Die (Wieder-)Markierung eines Fussgängerstreifens würde zu einer falschen Sicherheit führen. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass viele Fahrzeuglenker ausserorts und bei hohem Tempo nicht erwarten, dass plötzlich der Langsamverkehr Vortritt hat, bzw. dass die Autofahrer bei wenig Fussgängerfrequenz nicht mit querenden Personen rechnen (Gewöhnungseffekt). Dadurch entsteht die Gefahr, dass die Fahrzeuge nicht am Fussgängerstreifen anhalten bzw. die Anhaltequote zu tief ist. So werden gerade Kinder, aber auch alte Leute, gefährdet, weil sie sich zu stark darauf verlassen, dass alle Fahrzeuge anhalten. Ohne Fussgängerstreifen sind die zu Fuss Gehenden aufmerksamer, und die Gefahr ist kleiner, dass sie sich in falscher Sicherheit wiegen und aufgrund des ihnen zustehenden Vortrittsrecht ohne die gebotene Vorsicht und ohne Blickkontakt den Fussgängerstreifen unvermittelt betreten und die Fahrbahn queren, was zu äusserst ge-

fährlichen Situationen führen kann.

E. 21

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Vorliegend kommt hinzu, dass ein Grossteil der Fahrzeuglenker beim Knoten Matten die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreitet. Auch dieser Umstand führt zu einer falschen Sicherheit, womit eine weitere wesentliche Voraussetzung dafür, dass ein Fussgängerstreifen dort sicher ist, fehlt. 8.7 Aus dem Gesagten ergibt sich, dass der Entscheid der Sicherheitsdirektion, das Gesuch des Gemeinderats Hünenberg sowie verschiedener privater Gesuchstellenden, auf der Kantonsstrasse (Sinslerstrasse), im Bereich des Knoten Matten, beim Fussgängerübergang einen Fussgängerstreifen (Markierung 6.17 SSV) mit den dazugehörigen Signalisationen und Markierungen anzuordnen, abzuweisen, nicht zu beanstanden ist. Die dagegen eingereichten Beschwerden erweisen sich als unbegründet, weshalb sie abzuweisen sind. 8.8 Zwar ist es glücklicherweise eine Tatsache, dass es im von der BFU bzw. der Zuger Polizei ausgewerteten Zeitraum vom 1. Januar 2017 bzw. vom 1. Januar 2018 bis zur Aufhebung des Fussgängerstreifens am fraglichen Ort zu keinem Unfall gekommen ist, bei dem ein Fussgänger involviert war, und sich offenbar auch keine im Beschwerdeverfahren beteiligte Person an einen solchen vor dem 1. Januar 2017 erinnern kann. (Auch seit der Entfernung des Fussgängerstreifens ist es im Übrigen zu keinem Unfall mit Beteiligung eines Fussgängers gekommen). Und das Bauchgefühl sagt einem, eigentlich müsste doch dank des Vortrittsrechts der Fussgänger an diesem Ort ein Fussgängerstreifen eine grössere Sicherheit bringen als eine Mittel- bzw. Schutzinsel ohne Fussgängerstreifen. Das geht auch den Mitgliedern des Gerichts nicht anders. Es ist daher verständlich, dass sich die Beschwerdeführer vorliegend für die Markierung eines Fussgängerstreifens einsetzen. Angesichts der hiervor dargelegten Ergebnisse der in diesem Zusammenhang zur Verfügung stehenden Studien und der überzeugenden und nachvollziehbaren Argumentation der Sicherheitsdirektion, der Zuger Polizei und insbesondere der Fachleute der BFU ist jedoch dennoch davon auszugehen, dass im konkreten zu beurteilenden Fall die Verkehrssicherheit beim Knoten Matten mit der Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen tatsächlich gesamthaft grösser ist, als wenn dort wieder ein Fussgängerstreifen markiert würde. Allerdings ist das Gericht gleichzeitig der Meinung, dass sowohl mit als auch ohne Fussgängerstreifen das Überqueren der Sinslerstrasse beim Knoten Matten insbesondere für (Schul-)Kinder – mindestens bis zum 12. Altersjahr –, aber auch für ältere Personen, eine grosse Herausforderung darstellt. Nach Ansicht des Gerichts wäre diese Herausforderung sogar noch grösser bzw. das Überqueren der Sinslerstrasse eben noch gefährlicher, wenn

E. 22

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 dort ein Fussgängerstreifen vorhanden wäre. Auch der Leiter Verkehrstechnik der BFU sagte beim Augenschein, er würde sich nicht getrauen, ein Kind unter 12 Jahren die Strasse allein überqueren zu lassen, ob mit oder ohne Fussgängerstreifen. Die Behörden sind daher in dieser Situation gefordert. Zur Verbesserung der Sicherheit sind ein Lotsendienst oder das Erstellen einer Unter- oder Überführung denkbar, wobei Letzteres selbstverständlich mit hohen Kosten verbunden wäre. Es sollte aber auch versucht werden, beim Knoten Matten die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu senken. Möglicherweise helfen vermehrte Geschwindigkeitskontrollen an dieser Stelle. Die Zuger Polizei verfügt inzwischen immerhin über Geschwindigkeitsmessanlagen, die auch im Kurvenbereich blitzen können. Allenfalls sind aber auch noch weitere bauliche Massnahmen zur Verbesserung der

Situation vor Ort möglich. Gemäss den nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Tiefbauamts des Kantons Zug in seiner Stellungnahme vom 8. Dezember 2022 (Anhang zu SD-Beil. 8) steht dabei jedoch die Erstellung einer Lichtsignalanlage wohl eher nicht im Vordergrund. 9. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer grundsätzlich kostenpflichtig (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG). Da jedoch an der Abklärung der vorliegenden Streitsache ein öffentliches Interesse besteht, rechtfertigt es sich gestützt auf § 25 lit. c VRG, auf die Erhebung von Verfahrenskosten zu verzichten. Parteientschädigungen sind keine zuzusprechen (§ 28 Abs. 2 und 2a VRG).

E. 23

Urteil V 2023 19 und V 2023 21 Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

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