

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00601 vom 14. Januar 2010

ZH Verwaltungsgericht, 2010-01-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2009.00601](https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2009.00601)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00601 du 14 janvier 2010

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00601 del 14 gennaio 2010

## Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt: Anbringung zusätzlicher Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Kognition des Verwaltungsgerichts (E. 1.3). Das Behindertengleichstellungsgesetz enthält bezüglich des Strassenbaus nur grundsätzliche Regeln, die einer kantonalen Umsetzung bedürfen (E. 4.1). Die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen reichen aus, um eine angepasste Fahrgeschwindigkeit bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden zu erreichen. Weder das Behindertengleichstellungsgesetz noch die SN-Norm 521 500 vermitteln einen individuellen Anspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung der Strasse (E. 4.3). Es liegt zumindest ein wichtiger Grund vor für ein Abweichen vom in der SN-Norm 521 500 und in den Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" vorgesehenen maximalen Längsgefälle von 6 %. Das für Fusswege und Trottoirs vorgesehene maximale Quergefälle von 2 % wird eingehalten (E. 4.4). Die Gerichtskosten sind gemäss § 10 Abs. 1 in Verbindung mit § 7 BehiG auf die Gerichtskasse zu nehmen (E. 5). Abweisung der Beschwerde.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2009.00601 Entscheid der 3. Kammer vom 14. Januar 2010 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Bea Rotach Tomschin, Verwaltungsrichterin Elisabeth Trachsel, Gerichtssekretär Markus Heer. In Sachen 1. A, 2. B, beide vertreten durch RA C, Beschwerdeführende, gegen Gemeinderat D, Beschwerdegegner, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Die E-Strasse in F (Gemeinde D) verbindet die G-Strasse mit der H-Strasse. Zusammen mit diesen Strassen bildet sie die Basiserschliessung für das ganze Gebiet F westlich der Hauptstrasse. Die E-Strasse soll saniert und verbreitert werden, insbesondere da aufgrund der Verlegung eines Gartencenters an der E-Strasse frei werdendes Land mit Wohnungen überbaut werden soll. Das entsprechende Ausführungsprojekt wurde vom 25. Januar bis 23. Februar 2008 öffentlich aufgelegt. II. Am 15. Februar 2008 erhob B beim Gemeinderat D Einsprache gegen das Projekt. Der Gemeinderat setzte in der Folge am 25. August 2008 das Strassenprojekt fest. Mit Verfügung vom 16. September 2008 teilte der Gemeinderat B und A mit, dass das Projekt festgesetzt worden sei und wie ihre Einwendungen berücksichtigt worden seien. III. Dagegen erhoben B und A sowie deren behinderter Sohn I Rekurs beim Bezirksrat J. Sie beantragten verschiedene zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen (Ziff. 1.1–1.5 und Ziff. 2), eine behindertengerechte Erstellung der Trottoirbauten und Strassenquerungen (Ziff. 3), eine Anpassung der Linienführung und der Höhe des Bord- und Wassersteins (Ziff. 4), eine derartige Ausgestaltung des

Beleuchtungskandelabers gegenüber ihrer Liegenschaft, dass keine Blendwirkung entstehe (Ziff. 5), den Verzicht auf die Erstellung neuer Werkleitungen in ihrem Grundstück (Ziff. 6) sowie den Verzicht auf die Erhebung eines Trottoirbeitrags (Ziff. 7). Der Bezirksrat wies den Rekurs am 16. September 2009 ab, soweit er darauf eintrat. IV. Gegen den Rekursentscheid erhoben B und A am 19. Oktober 2009 Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Sie beantragten, dass die Absenkung des Trottoirs auf der Höhe ihrer Liegenschaft beidseitig mit Pollern zu versehen sei (Ziff. 1.1), zwischen dem Trottoir und dem Bereich der Ausfahrt ihrer Liegenschaft (Seite Schwimmbadmauer) eine Fahrbahneinengung, zum Beispiel durch Horizontalversatz, anzubringen sei (Ziff. 1.2), die Trottoirbauten und Strassenquerungen behindertengerecht nach den Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" und der Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Norm) SN 521500 zu erstellen seien, wobei insbesondere die Längsgefälle der Trottoirbauten mit einer Steigung von maximal 6 % und das Quergefälle im Bereich ihrer Liegenschaft mit maximal 2 % zu errichten seien, sowie dass die Randabschlüsse und der Deckbelag entsprechend den genannten Richtlinien anzubringen seien (Ziff. 1.3); alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Gemeinde D. Der Bezirksrat verzichtete am 28. Oktober 2009 auf Vernehmlassung. Der Gemeinderat D beantragte am 26. November 2009 die Abweisung der Beschwerde, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten von B und A. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. 1.1 Das Verwaltungsgericht ist nach § 41 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) in Verbindung mit § 17 Abs. 4 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrassG) zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 1.2 Die Beschwerdeführenden beantragen die Durchführung eines Augenscheins. Da der entscheidwesentliche Sachverhalt aus den Akten rechtsgenügend hervorgeht, bedarf es keines verwaltungsgerichtlichen Lokaltermins. 1.3 Gemäss § 50 Abs. 1 VRG kann mit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht jede Rechtsverletzung geltend gemacht werden. Als Rechtsverletzung gelten nach Abs. 2 dieser Bestimmung insbesondere: die unrichtige Anwendung und die Nichtanwendung eines im Gesetz ausgesprochenen oder sich daraus ergebenden Rechtssatzes (lit. a); die unrichtige rechtliche Beurteilung einer Tatsache (lit. b); Ermessensmissbrauch und Ermessensüberschreitung (lit. c); die Verletzung einer wesentlichen Form- oder Verfahrensvorschrift (lit. d). Die Rüge der Unangemessenheit ist gemäss § 50 Abs. 3 VRG nur zulässig, soweit das übergeordnete Recht sie vorsieht. Bei planungsrechtlichen Entscheiden, zu denen auch die Festsetzung eines Strassenprojekts zählt, müssen zahlreiche, oft widerstreitende Interessen gegeneinander abgewogen werden. Im Rahmen der ihm obliegenden Rechtskontrolle beschränkt sich die Aufgabe des Verwaltungsgerichts auf die Untersuchung, ob das mit dem angefochtenen Beschluss festgesetzte Projekt formelle oder materielle Planungsgrundsätze verletze. Hat die fachkundig beratene Behörde in Kenntnis der entscheidwesentlichen Sachumstände eine als vertretbar erscheinende Lösung getroffen, so hat das Verwaltungsgericht ihren Beurteilungsspielraum zu respektieren (RB 1981 Nr. 29; vgl. auch Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 50 N. 83). 2. Gemäss den in § 14 StrassG festgehaltenen Projektierungsgrundsätzen sind die Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer

Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen. Laut § 22a der Verkehrssicherungsverordnung vom 15. Juni 1983 (VerkehrssicherheitsV) sind hinsichtlich der Bedürfnisse der Behinderten und Betagten bei der Projektierung und beim Bau von Strassen die im Anhang zur Verordnung aufgeführten Richtlinien und Normalien zu beachten. Gemäss Ziff. 2 des Anhangs ist die Norm SN 521 500 / Behindertengerechtes Bauen, Ausgabe 1988, als Richtlinie und Normalie zu berücksichtigen. Das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG) hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG). Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute, einer Anlage, einer Wohnung oder einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 3 BehiG).

### **E. 3.1**

Der Bezirksrat führte in seinem Rekursentscheid aus, dass die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Beachtung der VSS-Norm 640 213 projektiert worden seien. Da die Liegenschaft der Beschwerdeführenden an den Vertikalversatz beim Grundstück Kat.-Nr. 01 angrenze, sei eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer von beiden Fahrrichtungen auf der E-Strasse im Bereich ihrer Liegenschaft zu erwarten. Die Projektierung einer zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahme in Form eines Horizontalversatzes sei deshalb abzulehnen. Es sei zudem nicht der Sinn des Behindertengleichstellungsgesetzes, dass in jeder Wohnsituation von einer einzelnen Person mit Behinderung verkehrsberuhigende Massnahmen eingefordert werden könnten. Das Anbringen von zusätzlichen Pollern erweise sich als unzweckmässig. Da nicht zu erwarten sei, dass die Verkehrsteilnehmer mit einer hohen Geschwindigkeit bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden vorbeifahren würden, sei nämlich nicht ersichtlich, weshalb bei der vorgesehenen Absenkung des Trottoirs ohne Poller und ohne Horizontalversatz die Benützung der Strasse für den Sohn der Beschwerdeführenden nur unter erschwerten Bedingungen möglich wäre. Das Gefälle betrage nach Projektausführung im Bereich der Liegenschaft der Beschwerdeführenden längs 3.5 % und quer 2.5 %, was den baulichen Anforderungen der Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" entspreche. Die Aufteilung des Längsgefälles der E-Strasse in 7.5 %, 9.1 % und 3.5 % sei zweckmässig und optimiere den bestehenden Strassenverlauf.

### **E. 3.2**

Die Beschwerdeführenden machen geltend, dass ihr Sohn an einer Muskelkrankheit leide, welche es ihm verunmögliche zu rennen, zu hüpfen, freihändig Treppen zu steigen oder eine Strasse in einem normalen Tempo zu überqueren. Seine Bewegungen und Reaktionen seien entsprechend langsam. Der Ausbau der E-Strasse auf eine Breite von mindestens 5.50 Metern lade generell zu einer schnelleren Fahrweise ein als heute. Der geplante Vertikalversatz beim Grundstück Kat.-Nr. 01 vermöge zwar beim Befahren der E-Strasse in Richtung Bodenackerstrasse eine gewisse verlangsamende Wirkung, zu entfalten. Für Fahrzeuge, die sich von der G-Strasse in Richtung H-Strasse bewegten, entfalte dieser Vertikalversatz jedoch keine verlangsamende Wirkung, und der Vertikalversatz beim Grundstück Kat.-Nr. 02 sei zu weit entfernt, um ein langsames Fahren im Bereich der

Liegenschaft der Beschwerdeführenden zu garantieren. Es müsse deshalb davon ausgegangen werden, dass Autos im Bereich der geplanten Trottoirabsenkung ohne Weiteres ein Tempo von 50 km/h erreichen würden. Es sei deshalb nötig, dass Poller angebracht würden, da sonst die Trottoirabsenkung zu einer grossen Gefahrenquelle für ihren behinderten Sohn und andere Schulkinder würde. Da ihr Sohn die Strasse wesentlich langsamer überquere als Personen ohne Behinderung, sei zudem zwischen dem Trottoir und dem Bereich der Ausfahrt der Liegenschaft ein Horizontalversatz anzubringen. Schliesslich seien der Norm SN 521 500 sowie den Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" entsprechend die Längsgefälle der Trottoirbauten mit einer Steigung von maximal 6 % und das Quergefälle im Bereich ihrer Liegenschaft mit einer Steigung von maximal 2 % zu errichten.

### **E. 3.3**

Der Beschwerdegegner macht geltend, dass dem behinderten Sohn der Beschwerdeführenden das Überqueren der Strassen erleichtert werde, indem im Bereich der Wohnliegenschaft der Beschwerdeführenden verkehrsberuhigende bauliche Elemente und die Absenkung des Trottoirs angeordnet worden seien. Zusätzliche Poller würden den Winterdienst beeinträchtigen. Dass es zu gefährlichen Glatteisituationen kommen würde, sei viel wahrscheinlicher als die ungewollte Auffahrt eines Fahrzeugs auf das Trottoir. Die Strassenge-staltung sei aufgrund der VSS-Norm 640 213 projektiert worden. Die festgelegten Verkehrsberuhigungselemente würden völlig genügen, um eine Geschwindigkeitsreduktion und eine Beschränkung der Verkehrsmenge zu erreichen. Die Wohnliegenschaft der Beschwerdeführenden liege zwischen zwei ca. 50 Meter weit auseinander liegenden verkehrsberuhigenden Elementen. Es sei nicht sinnvoll, bei der Ein- und Ausfahrt der Beschwerdeführenden ca. 15 Meter nach einem beruhigendem Element ein weiteres zu erstellen. Das Längsgefälle im Bereich der Liegenschaft der Beschwerdeführenden betrage 3.5 %. Die Quergefälle im Normalprofil würden für die Strasse 2.5 % (Dachgefälle) und beim Trottoir 2.0 % betragen. Im Bereich der Trottoirabsenkung, mit dem Norm-Absatz zwischen Strasse und Trottoir von 3 cm, betrage das maximale Gefälle genau 5.5 %. Der Strassenverlauf in südlicher Richtung bestehe schon seit Menschengedenken mit einem Längsgefälle von ca. 9 %. Strassenverläufe mit solchen Längsgefällen seien im Zürcher Oberland die Regel. In bereits bebauten Siedlungsgebieten würden solche Strassenführungen in ihrem Längsgefälle nicht ausgeglichen, sondern aus Rücksicht auf die bestehenden Liegenschaftszufahrten dem heutigen Verlauf angepasst.

### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführenden stützen ihre Anträge unter anderem auf das Behindertengleichstellungsgesetz. Das Bundesgericht hat bezüglich der Beseitigung architektonischer Hindernisse erwogen, dass die Kantone auf dem Gebiet der Bauten über eine allgemeine und ursprüngliche Zuständigkeit verfügten. Das Behindertengleichstellungsgesetz enthalte indes keine baurechtlichen Vorschriften, sondern lege allgemeine Erfordernisse fest, die unter Beachtung der üblichen Verteilung der Zuständigkeiten die Einführung spezifischer baupolizeilicher Bestimmungen des kantonalen Rechts vorbehalten würden. Dies ergebe sich aus dem Umstand, dass das Bundesgesetz nur für die Bauten des Bundes oder die von ihm subventionierten Bauten besondere detailliertere Bestimmungen vorsehe, wobei ebenfalls auf technische Regelungen materieller Art verwiesen werde (vgl. Art. 15 Abs. 2 BehiG und Art. 8 der

Behindertengleichstellungsverordnung vom 19. November 2003 [BehiV]). Mit Ausnahme der Fälle der vom Bund erstellten oder subventionierten Bauten beschränke sich das Bundesrecht demnach darauf, grundsätzliche Regeln und Rahmenbestimmungen aufzustellen, die kantonrechtlicher Vollstreckungsbestimmungen bedürften, um in einem konkreten Fall anwendbar zu sein (BGE 132 I 82 ff. = Pra 2006 Nr. 127). Diese Erwägungen müssen auch hinsichtlich kommunaler und kantonaler Strassen gelten. Mit Ausnahme der Nationalstrassen (vgl. Art. 82 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 [BV]) regeln die Kantone Bau, Unterhalt, Finanzierung und Benutzung der Strassen (Tobias Jaag, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 3. A., Zürich etc. 2005, Rz. 3434). Das Behindertengleichstellungsgesetz enthält auch bezüglich des Strassenbaus nur grundsätzliche Regeln, die einer kantonalen Umsetzung bedürfen. Vorliegend massgebend ist deshalb – neben den allgemeinen Projektierungsgrundsätzen von Art. 14 StrassG – Art. 22a der kantonalen Verkehrssicherungsverordnung bzw. die Norm SN 521 500 / Behindertengerechtes Bauen, auf die in Ziff. 2 des Anhangs der genannten Verordnung verwiesen wird.

#### **E. 4.2**

Das strittige Projekt sieht die Sanierung der E-Strasse, deren Verbreiterung auf 5.50 Meter sowie die Erstellung eines 2 Meter breiten, durchgehenden Trottoirs auf der westlichen Strassenseite vor. Um der Gefahr einer schnellen Fahrweise auf der E-Strasse zu begegnen, wurden verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen projektiert. Im südlichen Teil der Strasse sind bei der Liegenschaft Kat.-Nr. 03 zwei Horizontalversätze vorgesehen. Damit wird die Unterteilung des Strassenraums in Längsrichtung in abgegrenzte Teilräume bezweckt, womit erreicht werden soll, dass die Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit reduzieren und ihre Aufmerksamkeit dem gesamten Strassenraum zuwenden (vgl. VSS-Norm 640 213 Ziff. 13). Im mittleren Bereich der Strasse beim Übergang des Längsgefälles von 9.1 % auf 3.5 % ist ein Vertikalversatz vorgesehen. Ebenso ist ein Vertikalversatz bei der Einmündung der E-Strasse in die Bodenackerstrasse geplant. Diese punktuellen Erhöhungen dienen der örtlichen Reduktion der Geschwindigkeit im Allgemeinen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrbahnquerungen für Fussgänger und leichte Zweiräder (vgl. VSS-Norm 640 213 Ziff. 9). Die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen entsprechen den Vorgaben der VSS-Norm 640 213.

#### **E. 4.3**

Die Beschwerdeführenden beantragen einen weiteren Horizontalversatz zwischen dem Trottoir und dem Bereich der Ausfahrt ihrer Liegenschaft, da sie davon ausgehen, dass auf der E-Strasse südwärts fahrende Fahrzeuge ohne Weiteres eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreichen könnten. Daneben beantragen sie die Anbringung von Pollern bei der Absenkung des Trottoirs auf der Höhe ihrer Liegenschaft, da sie befürchten, dass das Trottoir durch Automobilisten bei Ausweichmanövern befahren wird. Zu Recht bestreiten die Beschwerdeführenden nicht, dass der im Süden unmittelbar an ihr Grundstück angrenzende Vertikalversatz bei der Liegenschaft Kat.-Nr. 01 auch im Bereich ihrer Liegenschaft für nordwärts verkehrende Fahrzeuge eine verlangsamende Wirkung entfaltet. Indessen ist ihnen nicht zu folgen, soweit sie den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen eine Wirkung für südwärts fahrende Fahrzeuge im Bereich ihrer Liegenschaft absprechen. Der nördliche Vertikalversatz bei der Einmündung in die G-Strasse und der südlichere Vertikalversatz bei der Liegenschaft Kat.-Nr. 01 liegen nur etwa 50 Meter auseinander. Es ist mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass

zwischen den beiden Vertikalversätzen in beiden Richtungen verlangsamt gefahren wird. Auch südwärts fahrende Fahrzeuge werden im Bereich der Liegenschaft der Beschwerdeführenden nicht mit hoher Geschwindigkeit verkehren, da der an das Grundstück der Beschwerdeführenden südwärts angrenzende Vertikalversatz bereits vorzeitig ersichtlich ist und zu einer Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit führt. Es besteht demnach kein Grund dafür, eine weitere Verkehrsberuhigungsmassnahme in Form eines Horizontalversatzes bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden anzubringen. Ebenso wenig drängt sich die Anbringung von Pollern bei der Absenkung des Trottoirs auf der Höhe der Liegenschaft auf, da das Trottoir aufgrund der zu erwarteten angepassten Geschwindigkeit wohl kaum durch Automobilisten befahren werden dürfte. Daran ändert im Übrigen auch die Behinderung des Sohnes der Beschwerdeführenden nichts. Weder das Behindertengleichstellungsgesetz (vgl. dazu E. 4.1) noch die SN-Norm 521 500 / Behindertengerechtes Bauen vermitteln nämlich einen individuellen Anspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung der Strasse. Der Beschwerdegegner ist aber immerhin darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdeführenden auf die geplante Absenkung des Trottoirs auf der Höhe ihrer Liegenschaft verzichten, wenn keine Poller angebracht werden. Er wird deshalb zu prüfen haben, ob unter diesen Umständen an der Absenkung des Trottoirs, die einzig wegen des behinderten Sohnes der Beschwerdeführenden geplant wurde, festzuhalten ist.

#### **E. 4.4**

Zu prüfen bleibt der Antrag der Beschwerdeführenden, dass die Längsgefälle der Trottoirbauten mit einer Steigung von maximal 6 % und das Quergefälle im Bereich ihrer Liegenschaft mit maximal 2 % zu errichten seien. Das Quergefälle der Trottoirs beträgt durchgehend 2 %, während die Strasse auf der Höhe der Liegenschaft ein Quergefälle von 2.5 %, an andern Stellen ein solches von maximal 3 % aufweist. Das Längsgefälle beträgt nach Ausführung des Projekts vom Süden her gemessen auf den ersten 16.61 Metern 7.5 %, danach auf einer Länge von 97.89 Metern 9.1 % und im restlichen, nördlichen Teil der Strasse 3.5 %. Die SN-Norm 521 500 / Behindertengerechtes Bauen (Ziff. 20.11) und die Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" (Ziff. 1.1.1) sehen ein Längsgefälle von maximal 6 % und ein Quergefälle von maximal 2 % vor. Ausnahmsweise darf das Längsgefälle bei bestehenden Anlagen und wo unvermeidbar maximal 12 % betragen. Die erwähnten Richtlinien sind im Normalfall zu beachten (Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. A., Zürich etc. 2006, Rz. 123 ff.; Christoph Fritzsche/Peter Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, 4. A., Zürich 2006, S. 1-5). Aus wichtigen Gründen kann jedoch gemäss § 360 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) davon abgewichen werden (zur Anwendbarkeit von § 360 Abs. 3 PBG bei Strassenprojekten vgl. VGr, 30. April 2009, VB.2008.00378/402, E. 4.2 und 12.2, www.vgrzh.ch, bestätigt durch BGr, 24. November 2009, 1C\_280/2009, www.bger.ch). Der Grund für die Begrenzung des Längsgefälles besteht darin, dass eine Steigung bis zu 6 % für viele Rollstuhlfahrende ohne Hilfe überwindbar ist. Ab 12 % wird die Überwindung der Steigung auch mit einer Hilfsperson schwierig. Steigungen von mehr als 10 % sind auch für gehbehinderte Personen problematisch. Vorliegend ergibt sich, dass die nur knapp 200 Meter lange E-Strasse einen Höhenunterschied von 13 Metern zu überwinden hat, was einer durchschnittlichen Steigung von 6.5 % entspricht. Damit durchgehend eine Steigung von maximal 6 % erreicht werden könnte, müsste der Strassenverlauf massiv angepasst und die Strasse entsprechend verlängert werden. Eine derartige Anpassung des Strassenverlaufs erwiese sich als klar unverhältnismässig, wenn

nicht das Überschreiten der Steigung von maximal 6 % gar als unvermeidbar im Sinn der Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" zu betrachten ist. Damit liegt zumindest ein wichtiger Grund für das Abweichen von den erwähnten Richtlinien vor (vgl. RB 1992 Nr. 72). Es erweist sich demnach nicht als rechtsverletzend, wenn das Strassenprojekt eine Aufteilung des Längsgefälles in 7.5 %, 9.1 % und 3.5 % vorsieht. Dies insbesondere auch deshalb, weil die kritischen Grenzwerte von 10 bzw. 12 % nicht überschritten werden. Soweit die Beschwerdeführenden rügen, dass das in der SN-Norm 521 500 / Behindertengerechtes Bauen und den Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" vorgesehene maximale Quergefälle von 2 % überschritten werde, verkennen sie, dass sich dieser Grenzwert nur auf Fusswege und Trottoirs bezieht. Das geplante Trottoir weist aber durchgehend ein Quergefälle von 2 % auf, weshalb das strittige Strassenprojekt auch diesbezüglich nicht zu beanstanden ist. Unklar bleibt schliesslich, was die Beschwerdeführenden mit ihrem unbegründeten Antrag erreichen wollen, wonach die Randabschlüsse und der Deckbelag den Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" und der VSS-Norm SN 521 500 entsprechend anzubringen seien. Jedenfalls ergibt sich aus den Akten nicht, dass die genannten Richtlinien diesbezüglich nicht eingehalten werden.

#### **E. 5**

Demgemäss ist die Beschwerde abzuweisen. Die Gerichtskosten wären ausgangsgemäss den Beschwerdeführenden aufzuerlegen. Da jedoch Verfahren, die der Durchsetzung von Rechtsansprüchen behinderter Personen im Falle eines Neubaus oder einer Erneuerung einer Baute oder Anlage dienen, kostenlos sind (Art. 10 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 7 BehiG), sind die Gerichtskosten auf die Gerichtskasse zu nehmen. Eine Parteientschädigung steht den unterliegenden Beschwerdeführenden nicht zu (Art. 17 Abs. 2 VRG). Eine solche ist aber auch dem Beschwerdegegner nicht zuzusprechen. Die Beantwortung von Rechtsmitteln gehört mit zu seinem angestammten Aufgabenbereich, was eine Parteientschädigung zu seinen Gunsten zwar nicht von vornherein ausschliesst, jedoch nur dann als gerechtfertigt erscheinen lässt, wenn die Erhebung oder Beantwortung des Rechtsmittels mit einem ausserordentlichen Aufwand verbunden war (Kölz/Bosshart/Röhl, § 17 N. 19). Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Demgemäss entscheidet die Kammer :

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