

## PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATS

Sitzung vom 15. Juni 2022

Versand: 20. Juni 2022

### Regierungsratsbeschluss Nr. 2022-000758

**Gemeinde Q.\_\_\_\_\_ IO; K aaa, Bushaltestelle Gemeindehaus, Anpassung an Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); Einwendung A.\_\_\_\_\_; Nichteintreten**

---

### Erwägungen

#### 1. Zuständigkeit und Legitimation

(...)

##### 1.2

Zur Beschwerdeführung gegen Strassenbauprojekte und Verkehrsanordnungen ist berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Beschwerdebefugt sind grundsätzlich jene Verkehrsteilnehmenden, die die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie dies für Pendlerinnen und Pendler sowie Anstösserinnen und Anstösser der Fall ist. Bloss gelegentliches Befahren (oder Begehen) der Strasse genügt nicht (Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts [BGE] 136 II 539 S. 542 f.; § 42 Abs. 1 lit. a VRPG). Ein schutzwürdiges Interesse ist ferner nur zu bejahen, wenn das Vorhaben Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat. Die Nachteile müssen deutlich spürbar sein, ohne dass Alternativrouten ohne diese Nachteile bestünden. Geringfügige zeitliche Verzögerungen genügen für sich allein betrachtet nicht, um ein schutzwürdiges Interesse von Pendlerinnen und Pendlern zu bejahen. Anwohnerinnen und Anwohner sind dagegen bereits dann zur Beschwerdeführung befugt, wenn die Verkehrsbeschränkung für sie gewisse Beeinträchtigungen in der Zu- und Wegfahrt, in der Nutzung ihrer Parzelle oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit zur Folge hat. Dabei werden in der Praxis die Anforderungen an das Ausmass und die Wahrscheinlichkeit dieser Beeinträchtigung nicht allzu hoch angesetzt (RENÉ WIEDERKEHR / STEFAN EGGENSCHWILER, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, Bern 2018, N 61 f. und 240-251).

Der Einwendende ist Eigentümer der Parzelle bbb; diese liegt mehr als 200 m von der Bushaltestelle "Gemeindehaus" entfernt. Als "Benützer der öffentlichen Strassen und Gehwege um das Gemeindehaus und der Bushaltestelle" ist er nicht mehr als jede andere Person in der Gemeinde vom Strassenbauprojekt tangiert. Speziell ihn treffende, besondere – nicht unerhebliche – Benachteiligungen, die ihn zur Erhebung einer Einwendung gegen das Strassenbauprojekt legitimieren könnten, sind nicht ersichtlich und werden auch nicht dargetan. Auf die Einwendung ist daher nicht einzutreten.

Von Amtes wegen und um das Projekt im Falle des Weiterzugs an die nächste Instanz nicht unnötig zu verzögern, sind dennoch die nachfolgenden Erörterungen anzubringen.

## 2. Projekt

### 2.1

Nach den Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens bis 1. Januar 2024 behindertengerecht sein (Art. 22. Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 [Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3]; zur Fristberechnung siehe § 28 Abs. 1 VRPG i.V.m. Art. 142 Abs. 2 der Schweizerischen Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 [Zivilprozessordnung, ZPO; SR 272]).

### 2.2

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Bushaltestelle "Q., Gemeindehaus" an der X-Strasse (K aaa) behindertengerecht umgestaltet werden.

(...)

## 4. Porphyrpflasterung und Asphaltbelag

### 4.1

Das aufgelegene Projekt sieht vor, dass die Porphyrpflasterung im ganzen Anpassungsperimeter durch einen Asphaltbelag ("Anpassung Belag 2-schichtig") ersetzt wird.

Aufgrund der Einwendung hat die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt das Projekt in der Zwischenzeit noch angepasst. Sie will im Einverständnis der Gemeinde die Porphyrpflasterung im Vorplatzbereich des Gemeinde- und des Hauses Y nun doch belassen und einzig im Bereich des effektiven Bushaltesbereichs die Pflasterung durch einen Asphaltbelag ersetzen, um in diesem kritischen Manövrierebereich die Rollstuhltauglichkeit und behindertengerechte Ausgestaltung sicherzustellen. Dieser Lösung gibt ebenfalls die Procap Schweiz (Fachstelle für hindernisfreies Bauen) ihre Zustimmung (vgl. Abteilung Tiefbau, Schreiben vom 30. Juni 2021; verbesserter Situationsplan "Q. Gemeindehaus" vom 18. Juni 2021).

### 4.2

Der Einwendende akzeptiert allerdings auch diese Lösung nicht; er verlangt die Beibehaltung der Pflasterung auch im effektiven Bushaltesbereich. Er macht dabei geltend, dass die Pflasterung das Ortsbild im fraglichen Strassenabschnitt nun schon seit 1987/88 präge und eine solche Gestaltung mit dem BehiG vereinbar sei, wie auch andere Beispiele im Kanton zeigten.

### 4.3

Beim vorgesehenen Ausbau geht es darum, dass Menschen mit Behinderungen die öffentlichen Verkehrsmittel möglichst eigenständig nutzen und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne von der Hilfe Dritter abhängig zu sein (vgl. Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BBI] 2001 1715, 1775). Personen, die mit einem Stock, einem Rollator oder mit dem Rollstuhl unterwegs sind, sind darauf angewiesen, dass Flächen möglichst eben sind, keine Übergangsstellen aufweisen und sie namentlich auch bei Nässe, Kälte und Verschmutzung rutschticher sind. Natursteinpflasterungen, die plan und vollflächig ausgefugt angebracht werden, sind für die Gestaltung eines hindernisfreien Zugangs nur "beschränkt geeignet" und dürfen daher nur in bestimmten Sonderfällen angebracht werden. Als Anwendungsbeispiel für die Zulässigkeit solcher Beläge werden historische Ortskerne genannt (Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten", Ausgabe 2009, Tabelle 7, S. 43; Procap Bauen, Blatt "A514 Eignung von Belägen für Gehflächen").

Im vorliegenden Fall kommt der Platzgestaltung beim Gemeinde- und beim Haus Y eine gewisse ortsbildgestalterische ästhetische Bedeutung zu. Darauf wird nun insofern Rücksicht genommen, als das Ausmass der Asphaltierung gemäss angepasstem Situationsplan verkleinert und auf den Bus-

Einstiegs- und Ausstiegsbereich begrenzt wird. Einen höheren denkmalgeschützten, historischen Wert hat aber die bestehende Strassengestaltung nicht. Sie ist von bloss kommunalem Interesse und rechtfertigt keine zusätzlichen Abstriche an die hindernisfreie Gestaltung. Der Manövrierbereich im unmittelbaren Haltebereich vor dem Bus ist besonders sensibel. Hinzu kommt, dass Pflastersteine nicht geeignet sind, Höhenunterscheide zu überbrücken, wie dies hier nötig ist. Ferner ist auch das Anbringen einer Markierung vor der Bustür (Aufmerksamkeitsfeld) bei einer Natursteinpflasterung ohne Verlaufen der Farbe nicht machbar. Der vorgesehenen reduzierten Asphaltierung der Bushaltestelle gemäss Situationsplan vom 18. Juni 2021 ist daher zuzustimmen. Eine weitergehende Reduktion hingegen ist abzulehnen.

Dass an anderen Orten anders entschieden worden ist, kann mit Recht erfolgt sein, wenn die Interessenabwägung, namentlich aus gewichtigen Denkmalschutzanliegen, anders ausgefallen ist. Für den Fall hier lässt sich daraus nichts ableiten, zumal die Anliegen an eine hindernisfreie Gestaltung sehr hoch zu gewichten und Abstriche daran entsprechend triftig zu begründen sind.

(...)

## **6. Gefälle**

### **6.1**

Der Einwendende bemängelt, dass der eine Aufstieg 8,1 % steil sei und dies die Anforderungen an die behindertengerechte Bauweise verletze.

### **6.2**

Längsneigungen von hindernisfreien Verkehrsräumen sind so gering wie möglich zu halten.

Gemäss der Norm SIA 500 sollen Rampen ein Gefälle von maximal 6 % aufweisen. Eine Rampe mit einem Gefälle über 6 % bis maximal 12 % ist nur "bedingt zulässig" und erfordert den Einbau von Handläufen. Mit "bedingt zulässig" ist gemeint, dass im begründeten Einzelfall Abweichungen möglich sind (SIA 500, Ziff. 0.1.1, 1.2 und 3.5.1.1). Die Norm SIA 500, die als Fachnorm im Hochbau Anwendung findet, gilt gemäss Bundesrecht als verbindliche Norm für die Gestaltung von Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 23. März 2016 [VAböV; SR 151.342]).

Als einschlägige Fachnorm ist ferner die VSS-Norm 640 075 "Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum" vom 1. Dezember 2014 anzusehen. Diese unterscheidet zwischen Rampen einerseits und der Längsneigung von Wegen andererseits. Bei diesen beträgt die zulässige Neigung grundsätzlich ebenfalls höchstens 6 %. Wenn erforderlich, sind Wegneigungen im Freien bis 10 %, bei überdachten Wegen bis 12 % zulässig. Bei Wegen mit einer Neigung ab 10 % sind nach Möglichkeit Handläufe anzubringen (Ziff. 6.1 des normativen Anhangs der Norm).

### **6.3**

Im vorliegenden Fall weist der eine Wegaufstieg zur Haltestelle in Fahrtrichtung S. auf einer Länge von 2 m ein Gefälle von 8,1 % auf. Der Anstieg ist durch die Situation bedingt. Ein geringerer Anstieg würde die Zufahrt zur Parzelle ccc entsprechend einengen und ist daher nicht möglich. Auch haben die Randsteine (Zürcher-Bord) vorgegebene Masse. Dies erklärt den streckenweisen Verlauf des Anstiegs.

Es handelt sich hier nun nicht um eine Rampe für die Gebäudeerschliessung im Sinne der Norm SIA 500, sondern um das Längsgefälle eines Weges im Sinne der Norm VSS 640 075 (unrichtig insofern die Bezeichnung im Situationsplan vom 18. Juni 2021). Es kommt daher nicht jene, sondern diese Norm zur Anwendung. Das Gefälle über 6 % ist nach Massgabe dieser Norm in solch begrün-

deten Situationen zulässig, ohne dass bei einem Gefälle von 8,1 %, wie es hier vorliegt, das Anbringen eines Handlaufs zu verlangen wäre. Der geplante Aufstieg (ohne Handlauf) erweist sich damit als rechters.

(...)