

BGer 1C_445/2018 vom 27. Februar 2019

Bundesgericht, 2019-02-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_445_2018

FR: TF 1C_445/2018 du 27 février 2019

IT: TF 1C_445/2018 del 27 febbraio 2019

Erwägungen

E. 1.1

Angefochten ist ein kantonales letztinstanzliches Urteil betreffend eine Verkehrsordnung. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Art. 90 BGG). Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist als unterliegende Partei und Eigentümer der Parzellen Nr. 2816 und Nr. 3352, GB Wohlen, welche am von der strittigen Verkehrsordnung betroffenen Eichhaldenweg liegen, besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung bzw. Abänderung des angefochtenen Urteils. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass, weshalb grundsätzlich auf die Beschwerde einzutreten ist.

E. 1.2

Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG), prüft die bei ihm angefochtenen Urteile aber grundsätzlich nur auf Rechtsverletzungen hin, die von den Beschwerdeführern geltend gemacht und begründet werden (vgl. Art. 42 Abs. 2 BGG). Erhöhte Anforderungen an die Begründung gelten, soweit die Verletzung von Grundrechten - unter Einschluss von Willkür bei den tatsächlichen Feststellungen sowie bei der Anwendung von kantonalem Recht - gerügt wird; insoweit muss sich die Beschwerdebegründung spezifisch mit dem angefochtenen Urteil auseinandersetzen und die massgebliche Rechtsverletzung aufzeigen; rein appellatorische Kritik genügt nicht (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 142 III 364 E. 2.4 S. 367 f. mit Hinweisen).

E. 2

Vorab macht der Beschwerdeführer eine Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV geltend, da die Vorinstanz seinen Antrag auf Durchführung eines Augenscheins abgewiesen habe. Diese Rüge ist unbegründet. Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers ist ein Augenschein vorliegend nicht unabdingbar. Es ist unbestritten, dass das Kreuzen zweier Motorfahrzeuge weder auf dem Eichhalden- noch auf dem Sonnenweg möglich ist. Sodann lässt sich die Länge der Wege, auf welchen das Kreuzen nicht möglich ist, den aktenkundigen Plänen (vgl. Situationsplan, Katasterplan 2018) entnehmen. Daran ändert auch der Einwand des Beschwerdeführers nichts, wonach nur bei einem Augenschein erkennbar würde, dass das Eigentum diverser Anstösser regelmässig durch die ausweichenden Fahrzeuge verletzt werde. Die konkrete Situation bzw. der rechtserhebliche Sachverhalt ergibt sich vorliegend hinreichend aus den Akten. Die Vorinstanz konnte ohne Verstoß gegen Art. 29 Abs. 2 BV in zulässiger antizipierter Beweiswürdigung auf den vom Beschwerdeführer beantragten Augenschein verzichten.

E. 3

In materieller Hinsicht ist umstritten, ob die Verkehrssicherheit auf dem Eichhalden- und dem Sonnenweg durch die von der Vorinstanz geschützte Verkehrsordnung genügend gewährleistet ist.

E. 3.1

Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, die Vorinstanz habe Art. 3 Abs. 4 SVG verletzt, weil sie nicht die von ihm beantragte Verkehrsbeschränkung verfügt habe. Die Verkehrssicherheit für den Eichhalden- und den Sonnenweg könne nur durch ein totales Fahrverbot, ausser für die Anwohner des Eichhaldenwegs, des Sonnenwegs und des Sonnenhangs, gewährleistet werden. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz handle es sich nämlich weder beim Eichhalden- noch beim Sonnenweg um eine Zufahrtsstrasse, sondern höchstens um einen Zufahrtsweg, was auch vom BVU bestätigt worden sei, welches ausgeführt habe, der Eichhalden- und der Sonnenweg genüge vom Ausbaustandard höchstens den Anforderungen eines Zufahrtswegs. Daher seien 50 Fahrzeuge pro Stunde das absolute Maximum und der Wert habe eher darunter zu liegen. Zufahrtswege dürften zudem lediglich der Erschliessung von Gebieten mit maximal 30 Wohneinheiten dienen, weshalb offensichtlich sei, dass weder der Eichhalden- noch der Sonnenweg der Erschliessung des gesamten Haldenquartiers dienen könne und das von ihm beantragte Fahrverbot zur Gewährung der Verkehrssicherheit notwendig sei.

E. 3.2

Nach Art. 3 Abs. 4 SVG können sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen kann namentlich in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt werden. Die Kantone und Gemeinden können insoweit all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind. Ob eine gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnete Verkehrsmassnahme im öffentlichen Interesse liegt und dem Gebot der Verhältnismässigkeit entspricht, prüft das Bundesgericht an sich mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen und überblicken als das Bundesgericht. Diese besitzen bei Interessenabwägungen einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Bundesgerichts rechtfertigt sich erst, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen, notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (Urteil 1C_44/2017 vom 19. Juli 2017 E. 3.1 mit Hinweisen).

E. 4.1

Ob es sich beim Eichhalden- und beim Sonnenweg um eine Zufahrtsstrasse oder einen Zufahrtsweg handelt, ist im vorliegenden Fall nicht von Bedeutung. Bei den von der Abteilung Tiefbau des BVU empfohlenen und im angefochtenen Entscheid festgehaltenen Grenzwerten von durchschnittlich 500 Fahrzeugen am Tag bzw. 50 Fahrzeugen pro Stunde

handelt es sich nämlich ohnehin um die Beurteilungswerte für die Belastbarkeit bei einem Zufahrtsweg (vgl. Richtlinie SN 640 045 Ziff. 8, Tab. 1 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS]). Sodann gilt es zu beachten, dass die VSS-Richtlinien lediglich als Indiz für die Beurteilung der Belastbarkeit der betroffenen Strassen dienen. Soweit das Gesetz nicht ausdrücklich auf VSS-Normen verweist, sind diese nicht direkt anwendbar, sondern im Sinne einer Orientierungshilfe zu berücksichtigen. Namentlich sind sie nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Behörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (zum Ganzen: BGE 136 III 130 E. 3.3.2 S. 135 f.; Urteil 1C_341/2018 vom 16. Januar 2019 E. 2.1; je mit Hinweisen).

E. 4.2

Es ist vorliegend unbestritten, dass der Beurteilungswert gemäss der VSS-Norm von 50 Fahrzeugen pro Stunden bzw. 500 Fahrzeugen am Tag aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse, insbesondere der geringen Strassenbreite, kritisch zu taxieren ist und daher unterschritten werden sollte. Strittig ist hingegen, um wie viel dieser Wert gesenkt werden soll, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

E. 4.3

Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, auch wenn man von den Zahlen der Vorinstanz ausgehe, werde der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nach der Anordnung des Fahrverbots bei mindestens 355 Fahrzeugen liegen, wodurch immer noch von einer massiven Gefährdung der Anwohner auszugehen sei, insbesondere der diese Strassen als Schulweg benutzenden Schüler. Die Vorinstanz, die sich bei ihrer Beurteilung in Übereinstimmung mit dem BVU auf die Ausführungen der Abteilung Tiefbau vom 18. November 2016 und vom 11. Mai 2017 stützte, erwog demgegenüber, der als kritisch zu bezeichnende Wert von mehr als 500 DTV werde bereits jetzt unterschritten. Die letzten Verkehrserhebungen hätten ergeben, dass die Einführung der Tempo-30-Zone sowie das LKW-Fahrverbot zu einer spürbaren Reduktion der täglichen Fahrzeugmenge und damit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit geführt habe. Diese Erwägung der Vorinstanz ist nicht zu beanstanden und zeigt jedenfalls keine unhaltbaren tatsächlichen Annahmen auf, zumal auch vom Beschwerdeführer nicht bestritten wird, dass der als Grenzwert bezeichnete DTV von 500 Fahrzeugen bzw. 50 Fahrzeugen pro Stunde bereits eingehalten wird. Nicht zu beanstanden sind schliesslich auch die Ausführungen der Vorinstanz, wonach mit dem neu einzuführenden Fahrverbot im gesamten Haldenquartier mit einer weiteren deutlichen Verkehrsabnahme zu rechnen sei, da der Durchgangs- bzw. Schleichverkehr zwischen den Kantonsstrassen wegfalle, wodurch die Strassen nur noch dem Zubringerdienst des Haldenquartiers dienen würden. Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt, überzeugt nicht. Da bereits mit der angeordneten Verkehrsbeschränkung mit einer erheblichen Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dem Eichhalden- und dem Sonnenweg zu rechnen ist, drängen sich weitergehende Massnahmen zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls (noch) nicht auf.

Der Vorinstanz kann sodann auch keine Bundesrechtsverletzung vorgeworfen werden, wenn sie der Auffassung des BVU gefolgt ist, dass durch die getroffene Verkehrsanordnung der angestrebte Zweck, nämlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit, in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehe, die dem Beschwerdeführer auferlegt würden. Durch die vorliegend von der Vorinstanz geschützte Verkehrsbeschränkung wird

eine ungerechtfertigte Differenzierung zwischen den verschiedenen Anwohnern im Haldenquartier vermieden, welche durch das vom Beschwerdeführer beantragte ergänzende Fahrverbot hervorgerufen werden würde.

Die Vorinstanz hat schliesslich zu Recht festgehalten, die Verkehrsanordnung liege innerhalb des Ermessensspielraums, der dem Gemeinderat infolge der Gemeindeautonomie und seiner Sachnähe zugestanden werden müsse (vgl. E. 3.2 hiavor). Vorliegend rechtfertigt sich jedenfalls kein Eingreifen des Bundesgerichts. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, andere bzw. weitertragende Massnahmen würden sich zurzeit als unverhältnismässig erweisen, während sich die angeordnete Verkehrsbeschränkung als eine zielführende und verhältnismässige Massnahme erweise, stellt keine Bundesrechtsverletzung dar.

E. 4.4

Sollte hingegen bei der angeordneten Verkehrsmessung zur Überprüfung der Wirksamkeit des Fahrverbots festgestellt werden, dass die Fahrzeugbewegungen nicht hinreichend reduziert werden konnten, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, wird das BVU bei einer allfälligen Anordnung weitergehender Massnahmen zur Eindämmung der Verkehrsbelastung die gesamte Verkehrssituation zu berücksichtigen haben. Bei der Beurteilung werden aufgrund der fehlenden Trottoirs auf dem Eichhalden- und dem Sonnenweg insbesondere auch die Fussgänger (Schulkinder etc.) miteinbezogen werden müssen. Das BVU wird seine Beurteilung folglich anhand der tatsächlich vorliegenden Situation vornehmen müssen und nicht auf einen abstrakten Wert abstellen können.

E. 4.5

Soweit der Beschwerdeführer schliesslich eine Verletzung der Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 BV geltend macht, genügen seine Ausführungen den qualifizierten Beschwerdeanforderungen von Art. 106 Abs. 2 BGG nicht (vgl. E. 1.2 hiavor). Der Beschwerdeführer zeigt nicht auf, inwiefern den Staat vorliegend eine weitergehende Schutzpflicht treffen würde, aufgrund derer er dafür zu sorgen hätte, dass das Eigentum der Anstösser, nicht wie vom Beschwerdeführer behauptet, durch Private, namentlich ausweichende Fahrzeuge, beschädigt wird.

E. 5

Damit ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten dem unterliegenden Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG). Die in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegenden Behörden haben praxisgemäss keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 68 Abs. 3 BGG).

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