

BGer 2A.263/2006 vom 9. Oktober 2006

Bundesgericht, 2006-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_2A.263_2006

FR: TF 2A.263/2006 du 9 octobre 2006

IT: TF 2A.263/2006 del 9 ottobre 2006

Regeste

Verkehrsordnung (Art. 3 Abs. 4 SVG) | Strassenbau und Strassenverkehr

Erwägungen

E. 1.1

Die angefochtene Einbahnregelung ist eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; Fassung vom 14. Dezember 2001), die nach heutiger Regelung mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden kann.

E. 1.2

Die Beschwerdeführerin, die mit der angefochtenen Einbahnregelung verbundene verschiedene Nachteile bei der Belieferung ihres Betriebes mit Lastwagen bzw. Erschwerungen im Betriebsablauf geltend macht, ist in schützenswerten eigenen Interessen betroffen und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die frist- und formgerechte Beschwerde ist daher einzutreten.

E. 1.3

Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 104 lit. a und b OG), nicht jedoch die Unangemessenheit des angefochtenen Entscheids (vgl. Art. 104 lit. c OG) gerügt werden. Hat - wie hier - eine richterliche Behörde als Vorinstanz entschieden, ist das Bundesgericht an deren Sachverhaltsfeststellung gebunden, sofern diese nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen erfolgt ist (Art. 105 Abs. 2 OG).

E. 1.4

Ein zweiter Schriftenwechsel, der nur ausnahmsweise stattfindet (Art. 110 Abs. 4 OG), wurde nicht angeordnet. Die zusätzlichen Eingaben der Beschwerdeführerin vom 3. und 22. August 2006 sind daher unbeachtlich.

E. 2.1

Funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können 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 können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr

beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Kantone und Gemeinden können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz von 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 kantonalen Behörden besser kennen und überblicken als das Bundesgericht. Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden, denen insoweit ein erheblicher Gestaltungsspielraum zusteht. Ein Eingreifen des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (Urteil 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.2, mit Hinweisen).

E. 3

Die Beschwerdeführerin rügt im Zusammenhang mit den Ausführungen der Vorinstanz betreffend die vom Statthalter anlässlich der Beweisaufnahme zur Diskussion gestellte Alternativlösung ("Zubringerdienst"-Lösung; angefochtenes Urteil E. 3.4) eine Verletzung des rechtlichen Gehörs. Sie legt indessen nicht dar, inwiefern das Verwaltungsgericht dem Statthalteramt nicht zubilligen durfte, im Rahmen der gebotenen Gesamtbeurteilung auf eine nähere Auseinandersetzung mit der Alternative - auf welche zudem mit dem rechtskräftigen Urteil der Vorinstanz vom 12. Mai 2005 wegen unzulässiger Erweiterung des Streitgegenstandes nicht eingetreten wurde (angefochtenes Urteil E1.1) - zu verzichten.

E. 4.1

Die angefochtene Verkehrsanordnung soll in erster Linie die als Quartierstrasse klassierte Sempacherstrasse vom Durchgangsverkehr entlasten und zur Verkehrsberuhigung im Bereich Hirslanden beitragen; insbesondere soll verhindert werden, dass sie als Schleichweg - zur Umfahrung der Verkehrsregelungsanlage Freie-/Hofackerstrasse - benutzt wird. Sie hat zur Folge, dass die Zufahrt für Lastwagen zum Fabrikationsbetrieb der Beschwerdeführerin dadurch erschwert wird, dass diese nun nur noch von der Hofackerstrasse her möglich wäre. Die Beschwerdeführerin bekämpft diese Lösung, indem sie die ihres Erachtens bestehenden Nachteile der neuen Verkehrsregelung hervorhebt.

E. 4.2

Die Vorinstanzen haben ein umfangreiches Beweisverfahren durchgeführt und dabei insbesondere mehrere Fahrten mit verschiedenen Lastwagen auf den von den Auswirkungen der Massnahme betroffenen Strassenabschnitten vornehmen lassen. Diese Fahrten haben gezeigt, dass das Einbiegen mit Lastwagen von der Hofackerstrasse in die Sempacherstrasse vor allem deswegen erschwert ist, weil dort Prellsteine und Signaltafeln stehen; diese würden indessen bei der Einführung der neuen Massnahme entfernt. Weiter würden die gegenüber der Liegenschaft der Beschwerdeführerin heute noch bestehenden blau markierten Parkplätze definitiv so verlegt, dass ein Wenden auch für Lastwagen auf

dem Vorplatz der Liegenschaft der Beschwerdeführerin möglich sei. Somit könnten die Lastwagen auch wieder die Sempacherstrasse zurückfahren, falls die Ausfahrt über den Kapfsteig - die zwar nicht optimal, aber bei der vorauszusetzenden Vorsicht gefahrlos zu meistern sei - ausnahmsweise nicht möglich sein sollte. Die Beschwerdeführerin kritisiert zahlreiche Einzelpunkte des angefochtenen Entscheides, bringt aber letztlich nichts vor, was die Zulässigkeit der in Frage stehenden Verkehrsmassnahme unter dem Gesichtswinkel der oben dargelegten Prüfungskriterien ernstlich in Frage zu stellen vermöchte. Dass die Beschwerdeführerin aus ihrer Sicht eine andere (bzw. die offenbar auch vom Statthalter diskutierte, von den zuständigen Organen aber nicht weiterverfolgte) Lösung bevorzugt hätte, ist verständlich, lässt aber die von den Behörden gewählte Regelung nicht als bundesrechtswidrig erscheinen. Die Vorinstanzen durften - abgesehen vom hier nicht mehr zu prüfenden formellen Nichteintreten - im Rahmen der von ihnen vorzunehmenden Gesamtbeurteilung der örtlichen Verhältnisse die von der Beschwerdeführerin im Zusammenhang mit dieser Alternativlösung vorgetragene Argumente in vertretbarer Weise verwerfen und nicht weiter verfolgen. Dabei fällt schliesslich ebenfalls ins Gewicht, dass sich der Betrieb der Beschwerdeführerin inmitten einer Wohnzone befindet und diese - im Rahmen der Abwägung der Interessen aller Quartierbewohner - schon insoweit keinen Anspruch auf optimale Verhältnisse für die Belieferung ihres Betriebes mit schweren Lastwagen hat (vgl. angefochtenes Urteil E. 3.2.3).

E. 5

Die Beschwerde ist somit abzuweisen. Bei diesem Ausgang hat die Beschwerdeführerin die Kosten des Verfahrens vor Bundesgericht zu tragen (Art. 156 Abs. 1 OG).

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