

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2021.92 vom 26. Januar 2021

BS Appellationsgericht, 2021-01-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2021.92

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2021.92 du 26 janvier 2021

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2021.92 del 26 gennaio 2021

Erwägungen

E. 1

1.1 Die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts zur Beurteilung des vorliegenden Rekurses ergibt sich aus dem Überweisungsbeschluss des Regierungspräsidenten vom 28. April 2021 sowie aus § 42 des Organisationsgesetzes (OG, SG 153.100) und § 12 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRPG, SG 270.100). Zum Entscheid ist nach § 92 Abs. 1 Ziff. 11 des Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG, SG 154.100) das Dreiergericht berufen.

E. 1.2

1.2.1 Zum Rekurs an das Verwaltungsgericht ist vorbehältlich besonderer Rekursrechte berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (§ 44 Abs. 1 OG, § 13 Abs. 1 VRPG). Diese Legitimationsvoraussetzungen entsprechen denjenigen von Art. 48 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021) und Art. 89 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG, SR 173.110; vgl. VGE VD.2018.87 vom 5. Februar 2018 E. 1.2.1, VD.2017.103 vom 11. September 2017 E. 2.1, VD.2015.198 vom 2. Mai 2016 E. 1.3.2; Stamm, Die Verwaltungsgerichtsbarkeit, in: Buser [Hrsg.], Neues Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, Basel 2008, S. 477, 497; Wullschlegler/Schröder, Praktische Fragen des Verwaltungsprozesses im Kanton Basel-Stadt, in: BJM 2005, S. 277, 290). Die Rekurrierenden müssen durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1 [bestätigt durch BGer 2D_27/2018 vom 23. Juli 2018], VD.2010.92 vom 16. August 2011 E. 1.2.2, VD.2010.199 vom 19. April 2011 E. 1.2.1; Wullschlegler/Schröder, a.a.O., S. 277, 291; BGE 136 V 7 E. 2.1 S. 9 f., 135 II 430 E. 1.1 S. 433). Das Interesse der Rekurrierenden kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1, VD.2017.103 vom 11. September 2017 E. 2.1; Wullschlegler/Schröder, a.a.O., S. 277, 291; vgl. BGE 136 V 7 E. 2.1 S. 9). Es muss sich aber um ein eigenes Interesse der Rekurrierenden handeln (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1, VD.2017.103 vom 11. September 2017 E. 2.1; Stamm, a.a.O., S. 477, 497; vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542, 133 II 249 E. 1.3.3 S. 254). Um schutzwürdig zu sein, muss das Interesse zudem aktuell sein (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1, VD.2010.199 vom 19. April 2011 E. 1.2.1; Wullschlegler/Schröder, a.a.O., S. 277, 292; vgl. BGE 135 II 430 E. 2.1 S. 434).

1.2.2 Parkregelungen sind funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01; vgl. BGer 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 2.1; Belser, in: Basler Kommentar, 2014, Art. 3 SVG N 70; Weissenberger,

Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich 2015, welcher auch die Begriffe «funktionelle Verkehrsmassnahme» [Art. 3 SVG N 6] und «funktionelle Verkehrsanordnung» [Art.

E. 1.2.2

und VD.2016.194 vom 27. Dezember 2016 E. 2.4). Die Rekurrierenden legten ihre Argumentation betreffend das fehlende Gutachten bereits in der Rekursbegründung dar, weshalb der Einwand der Rekurrierenden betreffend das Gutachten nicht zu spät erhoben wurde.

Davon zu unterscheiden sind aber neue rechtliche Rügen. Eine Beschränkung der Rechtskontrolle der unmittelbaren Vorinstanz des Bundesgerichts ist nicht möglich. Dies ergibt sich aus dem prozessualen Grundsatz, dass die Prüfungsbefugnis der unteren Instanz nicht enger sein soll als diejenige der oberen (Thurnherr, Einheitlichkeit und Vielfalt in der Verwaltungsrechtspflege ■ Die kantonale Verfahrensautonomie auf dem Prüfstand, in: Bernische Verwaltungsrechtsprechung 2/2015 S. 74, 84; vgl. auch Art. 111 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 95 BGG). Daraus folgt, dass die unmittelbaren Vorinstanzen des Bundesgerichts sich grundsätzlich auch mit einer im Laufe des Rechtsmittelverfahrens angepassten rechtlichen Argumentation auseinandersetzen müssen. Soweit eine rekurrierende Partei ihre rechtliche Argumentation im Rahmen des nach dem Anfechtungsobjekt und den Rechtsmittelanträgen zu definierenden Streitgegenstands anpasst, ist dies zulässig (VGE VD.2013.116 vom 10. Februar 2015 E. 2.3 mit Hinweis auf BGE 136 V 268 E. 4.5 S. 277; BGer 2C_632/2013 vom 8. Juli 2014 E. 3.2, 2C_961/2013 vom 29. April 2014 E. 3.3; Dormann, in: Basler Kommentar, 3. Auflage 2018, Art. 99 BGG N 23). Gleiches ergibt sich aus dem allgemeinen Grundsatz «iura novit curia», der im Verwaltungsverfahrensgesetz gilt und das Gericht verpflichtet, im Rahmen des Streitgegenstandes das Recht von Amtes wegen anzuwenden (vgl. § 8 Abs. 1 VRPG; VGE VD.2020.171 vom 31. Januar 2021 E. 3.3, VD.2015.265 vom 21. Juni 2017 E. 2.2.1, VD.2015.266 vom 23. März 2017 E. 3.5, VD.2010.59 vom 30. April 2013 E. 2.2; Rhinow/Koller/Kiss/Thurnherr/Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, 4. Auflage, Basel 2021, N 1002 f.; Kiener/Rütsche/Kuhn, Öffentliches Verfahrensrecht, 3. Auflage, Zürich 2021, N 99 ff.).

Die Rekurrierenden machen geltend, das Amt für Mobilität hätte gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV vor der angefochtenen funktionellen Verkehrsanordnung ein Gutachten erstellen (lassen) müssen. Sie machen aber beispielsweise nicht geltend, dass durch das Verwaltungsgericht ein Gutachten anzuordnen wäre. Es ist davon auszugehen, dass die Rekurrierenden mit ihrer Rüge somit nicht auf einen neuen Beweisantrag oder auf ein anderes tatsächliches Vorbringen abzielten, sondern eine Verfahrensverletzung der verfügenden Behörde, mithin eine falsche Anwendung öffentlichen Rechts, rügen wollen. Es handelt sich dabei um einen rechtlichen Einwand im Rahmen des Streitgegenstands, der, auch wenn er vorliegend zum ersten Mal vorgebracht wird, zulässig ist.

4.4.4 Der Einwand ist aber, wie sogleich darzulegen sein wird, inhaltlich nicht begründet. Gemäss dem Wortlaut von Art. 32 Abs. 3 SVG kann die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden bzw. wird gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob

andere Massnahmen vorzuziehen sind (vgl. zum Ganzen VGE VD.2018.87 vom 5. Februar 2019 E. 4.1.5, mit Hinweisen). Das Gutachten ist somit ■ nur, aber immer dann ■ erforderlich, wenn die (Höchst-)Geschwindigkeit geändert werden soll (vgl. auch Marginalie zu Art. 32 SVG). Es ergibt sich jedoch entgegen der Ansicht der Rekurrierenden nicht aus dem Gesetz bzw. der Verordnung, dass ein Gutachten jeweils auch für weitere flankierende Massnahmen angeordnet werden müsste. Etwas Anderes ist auch nicht aus Art. 5 Abs. 3 der Tempo-30-Verordnung zu schliessen. Nachdem vorliegend die Tempo-30-Zone bereits im Jahre 2005 rechtskräftig verfügt und im Rahmen der Überprüfung dieser Massnahme eine Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit festgestellt worden ist, ist für die hier strittigen flankierenden Massnahmen (Neuanordnung der Parkfelder etc.) kein erneutes Gutachten erforderlich. Dieses Ergebnis ist praktikabel, können doch flankierende Massnahmen schrittweise erkannt und festgelegt werden (vgl. Broschüre ASTRA, «Verkehrsberuhigung innerorts», Bern 2003, S. 22, 24, abrufbar unter: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/vollzug-strassenverkehrs-recht/verkehrsberuhigung.html>). Es wäre unverhältnismässig, wenn bei jedem dieser möglicherweise mehreren Schritte ein Gutachten, das den Vorgaben gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 3 der Tempo-30-Verordnung entspricht, erarbeitet werden müsste.

4.5 Entgegen den Ausführungen der Rekurrierenden ist es nicht zu beanstanden, wenn flankierende Massnahmen wie die vorliegend zur Diskussion stehenden bereits aufgrund von festgestellten Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden und nicht erst bei der Feststellung einer erhöhten Anzahl von Unfällen. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von Art. 5 Abs. 3 der Tempo-30-Verordnung, wonach zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ■ und nicht erst bei erhöhtem Unfallvorkommen ■ weitere Massnahmen ergriffen werden müssen. Das Geschwindigkeitsverhalten der Motorfahrzeuglenkenden ist ein zentraler Indikator für das Sicherheitsniveau auf Strassen. Wissenschaftliche Studien belegen den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko sowie Unfallschwere: Mit steigender Durchschnittsgeschwindigkeit von Motorfahrzeugen erhöht sich das Risiko eines Unfalls und die Unfallschwere steigt. Jährlich werden in der Schweiz bei Unfällen mit Motorfahrzeugen 154 Verkehrsteilnehmende in Geschwindigkeitsregimes bis Tempo 30 schwer verletzt oder getötet (vgl. Niemann, Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen, Bern 2020, abrufbar unter https://www.bfu.ch/media/edwhovcm/2020-06-11_report_erhebung_gs_02.pdf, S. 6, 18, 20, 23). In Anlehnung an die Rechtsprechung zur groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG ist von einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung auszugehen. Eine solche setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (vgl. u.a. VGE VD.2021.163 vom 10. Februar 2022 E. 2.2, mit weiteren Hinweisen). Es ist ohne Zweifel anzunehmen, dass von einer erhöhten abstrakten Gefährdung, insbesondere für besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmende wie beispielsweise Kinder auf dem Schulweg, ausgegangen werden darf, wenn in einer Tempo-30-Zone regelmässige Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit festgestellt werden.

Die Rekurrierenden argumentieren unter Verweis auf Ziffer 8 des angefochtenen Entscheids, die Geschwindigkeitsüberschreitungen seien gemäss Feststellungen des Amtes für Mobilität geringfügig gewesen (Rekursbegründung S. 5 f.). Dass die Messungen

mehrere Jahre nach der Einführung der Tempo-30-Zone nach wie vor Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgezeigt haben, wird von den Rekurrierenden jedoch zu Recht nicht bestritten. Der Auswertung der Geschwindigkeitsmessung auf Höhe der Liegenschaft C____strasse [...] vom 28. Mai 2009 ist zu entnehmen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit in Richtung F____strasse 31.1 km/h und in die Richtung G____weg 31.2 km/h betrug. In Richtung F____strasse betrug die Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50 % der Fahrzeuge (V50) 31 km/h (oder mit anderen Worten: 31 km/h ist die Geschwindigkeit, die von 50 % der Fahrzeuge eingehalten wurde) und für die ersten 85 % der Fahrzeuge (V85) 37 km/h (oder mit anderen Worten: 37 km/h ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wurde). In die Richtung G____weg betrug die Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50 % der Fahrzeuge (V50) 30 km/h und für die ersten 85 % der Fahrzeuge (V85) 37 km/h (Geschwindigkeitsmessung vom 28. Mai 2009, act. 6/11). Der Vertreter des Amtes für Mobilität führte an der heutigen Verhandlung aus, dass Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit ergriffen werden müssen, sobald der Wert von V85 über 36 km/h liege (Protokoll HV S. 10). Aus der Geschwindigkeitsmessung vom 28. Mai 2009 ergab sich somit klarer Handlungsbedarf für die zuständige Behörde. Es ist zudem in Erinnerung zu rufen, dass, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 31.1 bzw. 31.2 km/h liegt, davon auszugehen ist, eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeitslimite deutlich überschritten hat. Entsprechend ist der Geschwindigkeitsmessung vom 28. Mai 2009 zu entnehmen, dass Geschwindigkeiten bis zu 42 km/h gefahren wurden (act. 6/11, Vmax = 42 km/h in beide Richtungen).

Die Rekurrierenden machen geltend, es dürfe davon ausgegangen werden, dass die Akzeptanz der Tempo-30-Zone mittlerweile so weit gestiegen sei, dass «Überschreitungen nur noch überall immer wieder vorkommende Ausreisser darstellen» (Rekursbegründung S. 6). Dem ist zu widersprechen. Der Kanton Basel-Stadt führte vom 13. bis am 22. September 2021 ebenfalls an der C____strasse [...] eine neue Geschwindigkeitsmessung durch, bei welcher insgesamt 9'844 Fahrzeuge registriert wurden (Ergebnisse abrufbar unter: <https://data.bs.ch/pages/home/> -> Daten -> unter Herausgeber «Kantonspolizei» anwählen -> «Geschwindigkeitsmonitoring: » -> Messung-ID [...]). Dabei betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit am

Dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten am 22. September 2021, das heisst am letzten Tag der Messung, verhältnismässig tiefer als an den anderen Tagen der Messung ausgefallen sind, lässt sich damit erklären, dass an diesem Tag nur noch fünf Fahrzeuge in den frühen Morgenstunden gemessen wurden. Von diesen fünf Fahrzeugen ist eines mit 31 km/h in Richtung J____strasse gefahren («Durchschnittsgeschwindigkeit» 31 km/h Richtung 2) und vier Autos in Richtung K____strasse, davon eines mit 13 km/h (Durchschnittsgeschwindigkeit von 29.25 km/h Richtung 1). Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Messungen im Jahre 2021 lag somit bis zu knapp

E. 3

3.1 Das Bau- und Verkehrsdepartement führte im angefochtenen Entscheid aus, es handle sich bei der angefochtenen Verkehrsanordnung um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG. Mit solchen könnten insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Gemäss der genannten Bestimmung seien funktionelle Verkehrsbeschränkungen zulässig, soweit es beispielsweise die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe erfordern würden. Vorliegend sei für die

C____strasse per 25. Oktober 2004 eine Tempo-30-Zone erlassen worden. Das Amt für Mobilität habe im Sommer 2009 eine Wirkungskontrolle durchgeführt, bei der sich ergeben habe, dass die gefahrene Höchstgeschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen überschritten worden und die gefahrene Geschwindigkeit nach Einführung von Tempo 30 somit geringfügig zu hoch gewesen sei. Deshalb sei das Amt für Mobilität verpflichtet gewesen, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, um das Geschwindigkeitsniveau weiter zu senken. Die mit der Verkehrsanordnung vom 26. Februar 2020 verfügten Massnahmen seien für diesen Zweck geeignet und verhältnismässig. Die vorgesehene versetzte Anordnung der Parkfelder sei vom zuständigen Dienst der Kantonspolizei als sicher eingestuft worden. Die Abstände zwischen den Parkfeldern würden weiterhin genug Platz für das Kreuzen von Fahrzeugen bieten. Mit der Neuordnung von wechselseitigen Parkfeldern werde die Verkehrssicherheit in der C____strasse bezüglich Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 30 km/h erhöht und für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir mehr Platz geschaffen. Mildere Mittel zur Erreichung dieses Ziels seien nicht ersichtlich. Mit den versetzten Parkfeldern sei eine Brechung der geraden Durchfahrt verbunden; dies und die Verkürzung der Sichtweite sowie die nötigen Lenkmanöver führten zu einer Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit. Es bestehe mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein erhöhtes öffentliches Interesse an solchen Massnahmen an Orten, bei denen die Höchstgeschwindigkeit nachweislich nicht eingehalten werde. Die Situation werde hinsichtlich der Verkehrssicherheit gegenüber dem jetzigen Zustand klar verbessert. Die grösseren Abstände zwischen den versetzten Parkfeldern würden die Sicht sowohl für Autofahrende als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern. Aus Verkehrserhebungen in den Jahren 2016 und 2019 habe sich ergeben, dass die Parkplatzauslastung auf dem Bruderholz als gering zu bezeichnen sei (Auslastung zwischen 48 und 93 %). Die Aufhebung von insgesamt sieben Parkplätzen zwischen C____strasse und F____strasse führe klarerweise weder zu erhöhtem Parkdruck noch zu mehr Suchverkehr und sei deshalb verhältnismässig.

3.2 Die Rekurrierenden machen geltend, die Vorinstanz habe den Sachverhalt unkorrekt festgestellt. Die Situation bei der D____strasse respektive C____strasse sei betreffend Unfälle unauffällig. Es habe in den letzten 20 Jahren an diesem Ort keine Unfälle gegeben. Die Geschwindigkeit sei nach Einführung von Tempo 30 entgegen den Ausführungen im angefochtenen Entscheid nicht nachweislich nicht eingehalten, sondern lediglich geringfügig nicht eingehalten worden. Die Verkehrsmessung stamme aus dem Jahr 2009 und sei somit fünf Jahre nach der Einführung von Tempo 30 erstellt worden. Es sei davon auszugehen, dass zwölf Jahre später die Akzeptanz soweit gestiegen sei, dass Überschreitungen nur noch Ausreisser darstellen würden, wie sie überall immer wieder vorkämen. Daher bestehe kein Grund für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit der neuen Anordnung der versetzten Parkplätze werde die Verkehrslage nicht sicherer gemacht, sondern unsicherer. Für die Verbreiterung des nördlichen Trottoirs und die neuen Parkfelder würden 2.1 Meter der Fahrbahnbreite in Anspruch genommen. Es stünden somit nur noch zwischen 3.38 und 3.52 Meter als effektive Fahrbahnbreite zur Verfügung. Gemäss VSS Norm 640 201 (richtig: wohl 40 201) sei für Strassen, bei welchen sich verschiedene Fahrzeugkategorien kreuzen würden, eine lichte Breite von 3.8 Meter vorgesehen. Mit der Reduktion der Strassenbreite werde eine konkrete Gefahr geschaffen. Für die Verbreiterung des Trottoirs bestehe kein Bedürfnis, da es für Fussgängerinnen und Fussgänger alternative Wegstrecken gäbe. Zudem wäre nach Auffassung der Rekurrierenden für die hier strittigen Massnahmen ein Gutachten

erforderlich gewesen.

3.3 Das Bau- und Verkehrsdepartement macht in der Rekursantwort geltend, die Geschwindigkeitsmessungen hätten eine Überschreitung der massgebenden Höchstgeschwindigkeit ergeben. Dies stelle gerade in Tempo-30-Zonen eine Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen dar. Ob sich eine solche Gefahr im Strassenverkehr verwirkliche, sei mitunter von Zufällen abhängig, weshalb der Verkehrssicherheit dienende Massnahmen entgegen den Ausführungen der Rekurrierenden nicht erst ergriffen werden dürften, wenn (schlimme) Unfälle geschehen seien. Es bestehe ein öffentliches Interesse an der Minderung dieses festgestellten Gefahrenpotenzials. Zudem erweise sich bei der aktuellen Verkehrsgestaltung die Wahrnehmung des Rechtsvortritts als mangelhaft, da die durchgehende Parkierung entlang der C____strasse von den gegenüberliegenden Einmündungsbereichen ablenke und eine durchgehende Strasse vortäusche. Diese Situation entspreche nicht mehr der geltenden VSS Norm 40 273a. Mit den versetzt angeordneten Parkfeldern werde eine Optimierung der Wahrnehmung des Rechtsvortritts erreicht. Dies erhöhe die Aufmerksamkeit, optimiere die Sichtverhältnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger und reduziere die Fahrgeschwindigkeit. Der horizontale Versatz von Parkfeldern gemäss der VSS Norm 40 213 bewirke erwiesenermassen eine Verkehrsberuhigung. Daher gehörten diese Anordnung der Parkfelder heute zum Standard in Tempo-30-Zonen. Sie werde bereits in der Weiterführung der C____strasse beim Knoten G____weg/H____ angewandt. Der neue Querschnitt der C____strasse betrage 5.40 Meter. Im Bereich der Parkfelder mit einer Breite von 1.90 Meter verbleibe eine Fahrbahnbreite von 3.50 Meter. Damit sei die von der VSS Norm 40 201 verlangte Mindestbreite von 3.50 Meter für die Begegnung von Fahrrad und Fahrzeug eingehalten. Die Strassengestaltung sei normkonform und sicher. Es bestehe ein öffentliches Interesse an der Verbesserung der Situation und an der sicheren Verkehrsgestaltung. Die ergriffenen Massnahmen zur Umgestaltung der C____strasse würden diese Verbesserungen erreichen. In Bezug auf den Einwand der Rekurrierenden, es sei für die Anordnung der hier stritten Massnahmen ein vorgängiges Gutachten erforderlich gewesen, machte das BVD anlässlich der Verhandlung geltend, dieser Einwand sei erstmals im verwaltungsgerichtlichen Verfahren und damit verspätet vorgebracht worden. Zudem treffe er inhaltlich auch nicht zu. Für die Einführung der Tempo-30-Zone sei ein solches Gutachten zwar erforderlich, diese sei aber rechtskräftig angeordnet worden. Für die hier strittigen flankierenden Massnahmen sei kein separates Gutachten erforderlich.

3.4 Die Rekurrierenden halten sowohl in ihrer Replik vom 2. Juli 2021 als auch in den Ausführungen anlässlich der Verhandlung vom 2. Juni 2022 an ihrer Ansicht fest, dass unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keinerlei Handlungsbedarf bestehe. Das steile und schmale Weglein I____ würde auf jeden Fall mitnichten eine durchgehende Strasse vortäuschen. Geringfügige Überschreitungen seien bei jeder Tempobegrenzung zu finden. Ein Gefahrenpotenzial lasse sich an der betroffenen Stelle eben nicht finden.

E. 4

4.1 Angefochten sind im vorliegenden Fall eine Anordnung des Amtes für Mobilität betreffend neuer Gliederung und Reduktion der Anzahl von Parkfeldern in der C____strasse. Die Parkplätze, die zurzeit mit einem Teil auf der Trottoirfläche zu liegen kommen, werden gemäss der angefochtenen Verkehrsanordnung komplett auf die Fahrbahn verlegt und wechselseitig angeordnet. Damit wird auf der Nordseite der C____strasse Platz für ein 1.80 Meter breites Trottoir geschaffen.

4.2Es handelt sich bei den geplanten Massnahmen um funktionelle Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG (Belser, a.a.O., Art. 3 SVG N 70; BGer 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 2.1; vgl. E. 1.2.2 hiavor). Funktionelle Verkehrsbeschränkungen oder -anordnungen können gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner bzw. Bewohnerinnen oder gleichermassen Betroffenen vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung, 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 können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach den Grundsätzen der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (BGer 1C_369/2010 vom 20. Oktober 2010 E. 3.2, 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 3.1; VGE VD.2014.165 vom 3. Juni 2015 E. 2.1). Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts und des Verwaltungsgerichts sind Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden, wobei den zuständigen Behörden ein erheblicher Gestaltungsspielraum zusteht (BGE 136 II 539 E. 3.2 S. 547 f.; BGer 1C_250/2015 vom 2. November 2015 E. 1.4, 1C_206/2008 vom 9. Oktober 2008 E. 2.3, 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 3.2; VGE VD.2018.146 vom 1. April 2019 E. 4.4.2, VD.2018.87 vom 5. Februar 2019 E. 4.1.4, VD.2015.245 vom 20. September 2016 E. 2.1). Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen daher in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Ein gerichtliches Eingreifen rechtfertigt sich erst, 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 rechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGer 1C_310/2009 vom 17. März 2010 E. 2.2.1, 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 3.2). Kein Ermessen besteht insoweit, als mit einer Regelung einerseits schwerwiegende Gefahren gedämmt oder besonders gewichtige Schutzbedürfnisse berücksichtigt werden sollen oder andererseits mit einer Massnahme solche entstehen oder beeinträchtigt werden könnten (vgl. BGE 139 II 145 E. 5 S. 167; VerwG ZH VB.2014.00510 vom 9. April 2015 E. 7.2).

4.3Der Planungssperimeter befindet sich in einem Wohnquartier auf dem Bruderholz. Bei der vorliegend betroffenen C____strasse wurde eine Tempo-30-Zone per 25. Oktober 2004 erlassen. Die Einführung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ist rechtskräftig und nicht Inhalt des angefochtenen Entscheids. Das Signal «Tempo-30-Zone» kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22a der Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]). Zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Tempo-30-Verordnung, SR 741.213.3) weitere Massnahmen ergriffen werden. Vorliegend geht es lediglich noch um eine neue Signalisation und Markierung und damit verbunden die Anordnung von Parkfeldern als flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit.

E. 4.4

4.4.1 Die Rekurrierenden machen geltend, gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG sowie Art. 108 Abs. 4 SSV müsse die Strassengestaltung aufgrund eines Gutachtens erfolgen, welches in Art. 3 der Tempo-30-Verordnung beschrieben sei. Nach Auffassung der Rekurrierenden ist ein solches Gutachten «nicht nur bei Neueinführung einer Tempo-30-Zone vorgeschrieben, sondern auch bei ■ wie vorliegend ■ eingreifenden Veränderungen bezüglich Strassengestaltung und Verkehrssicherheit». Ein solches Gutachten sei ihnen nicht vorgelegt und wahrscheinlich auch nicht in Auftrag gegeben worden (Rekursbegründung S. 10, Protokoll HV S. 11).

4.4.2 Das Bau- und Verkehrsdepartement ist der Ansicht, es handle sich bei diesem Vorbringen um ein unzulässiges Novum, da es erst vor dem Verwaltungsgericht vorgebracht worden sei. Darüber hinaus gehe die Argumentation der Rekurrierenden inhaltlich fehl, da es bloss eines Gutachtens für die Einführung abweichender Höchstgeschwindigkeiten bedürfe, nicht aber die allenfalls in der Folge einzuführenden Massnahmen. Vorliegend gehe es nicht mehr um eine Geschwindigkeitsreduktion, sondern um eine Neuordnung von Parkfeldern mittels Kennzeichnung blauer Parkfelder und Parkierverbote, wofür der Gesetzgeber kein Gutachten verlange (Plädoyernotizen S. 4 f.).

4.4.3 Entgegen den Ausführungen des BVD ist durchaus auf den Einwand der Rekurrierenden betreffend das Gutachten einzugehen.

Art. 110 BGG schreibt den Kantonen in Konkretisierung der Rechtsweggarantie gemäss Art. 29a der Bundesverfassung (BV, SR 101) vor, dass die unmittelbaren Vorinstanzen des Bundesgerichts oder eine vorgängig zuständige andere richterliche Behörde den Sachverhalt frei prüft. Daraus folgt, dass im gerichtlichen Verfahren von Bundesrechts wegen auch neue Tatsachen und Beweismittel unterbreitet werden können (VGE VD.2021.114 vom 26. März 2022 E. 1.4, VD.2017.261 vom 21. September 2018 E. 2.2, VD.2016.221 vom 16. November 2017 E. 1.2.2, VD.2015.133 vom 8. Dezember 2015 E. 4.3.1). Als vorinstanzliche Behörde hat im verwaltungsinternen Rekursverfahren das BVD bzw. dessen Vorsteher entschieden. Es handelt sich somit nicht um eine Vorinstanz, welche bereits als Gericht im materiellen Sinne gemäss Art. 110 BGG eine freie Prüfung des Sachverhalts unter Einschluss vorgebrachter neuer Tatsachen und Beweismittel vorgenommen hätte. Sollte es sich beim strittigen Einwand der Rekurrierenden ■ der Argumentation des BVD folgend ■ um ein Novum in tatsächlicher Hinsicht handeln, so gilt folgendes: In Anwendung von § 16 Abs. 2 VRPG müssen nach feststehender Praxis des Verwaltungsgerichts mit der Rekursbegründung alle Sachverhaltsvorbringen erhoben und belegt werden (VGE VD.2021.114 vom 26. März 2022 E. 1.4, VD.2017.261 vom 21. September 2018 E. 2.2, VD.2016.221 vom 16. November 2017 E.

E. 4.10

4.10.1 Was die mit der Verkehrsanordnung verbundene Reduktion der Parkfelder um sieben Stück angeht, so wurde dazu im vorinstanzlichen Entscheid ausgeführt, das Amt für Mobilität habe eine Überprüfung der Parkplatzauslastung für das Gebiet Bruderholz für die Jahre 2016 und 2019 durchgeführt. Diese habe zwischen 48 ■ 93 % gelegen und sei damit als gering zu bezeichnen. Die Aufhebung von insgesamt sieben Parkfeldern zwischen der C___strasse und F___strasse führe klarerweise weder zu erhöhtem Parkdruck noch zu mehr Suchverkehr (angefochtener Entscheid Ziff. 11). Die Rekurrierenden machen geltend, durch die Markierungen als blaue Zone im Bereich des oberen Bruderholz sei bereits viel

Parkraum reduziert worden. Durch die neuen Massnahmen würden weitere 18 % der Parkplätze verloren gehen (Protokoll HV S. 11).

Der «Erhebung Parkplatzauslastung Stadt Basel 2019» vom 3. Dezember 2019 (abrufbar unter <https://www.mobilitaet.bs.ch/motorfahrzeuge/parkraumbewirtschaftung.html>), die vom Amt für Mobilität in Auftrag gegeben wurde, kann entnommen werden, dass für das vorliegend interessierende Gebiet «Bruderholz Süd» am Vormittag die Auslastung der Parkfelder in der blauen Zone zwischen 48 und 88 % vorlag (Broschüre S. 16). Am Abend lag die Auslastung zwischen 39 und 76 % (Broschüre S. 18). Im angrenzenden Quartier «Bruderholz Nord» lag die Auslastung vormittags zwischen 70 und 88 % und abends zwischen 82 und 92 % (Broschüre S. 19). In den Gebieten «Bruderholz-Nord» und «Bruderholz-Süd» wurde jeweils auf zwei getrennten Streckenabschnitten gemessen, um der Gebietsgrösse gerecht zu werden (Broschüre S. 3). Hochgerechnet auf sämtliche vorhandenen Parkplätze der blauen Zone ergab sich für das Quartier «Bruderholz Süd» eine Auslastung von 60 % (vormittags, Broschüre S. 24) bzw. 65 % (abends, Broschüre S. 25). Für das angrenzende Quartier «Bruderholz Nord» ergab die Hochrechnung eine Auslastung der Parkfelder der blauen Zone von 55 % (vormittags, Broschüre S. 24) bzw. 62 % (abends, Broschüre S. 25). Ob die Parkplatzauslastung damit gemäss vorinstanzlichem Entscheid als «gering» bezeichnet werden könnte, kann dahingestellt bleiben. Die Erhebung zeigt jedenfalls, dass auf dem gesamten Bruderholz von ausreichend freien Parkplätzen ausgegangen werden kann, so dass die aufzuhebenden sieben Parkplätze nicht stark ins Gewicht fallen werden. Auch anlässlich des Augenscheins zeigte sich, dass ■ zumindest in den Vormittagsstunden ■ viele Parkfelder nicht besetzt sind. Im Übrigen ist zu erwähnen, dass das Gemeinwesen selbst bei grosser Knappheit nicht verpflichtet ist, die Zahl der Parkplätze zu erhöhen; es steht ihm vielmehr frei, Verkehrsflächen umzuwidmen und dem fahrenden und ruhenden Verkehr zu entziehen (vgl. Belser, a.a.O., Art. 3 SVG N 79, mit Hinweis).

4.10.2 Des Weiteren führte die Vorinstanz im Rahmen der Zumutbarkeit aus, die Aufhebung der Parkfelder führe zu grösseren Abständen zwischen den versetzten Parkfeldern. Dies verbessere die Sicht für alle Verkehrsteilnehmenden, wodurch die Verkehrssicherheit sichtlich verbessert werde. Die Aufhebung von Parkplätzen stehe somit in einem angemessenen Verhältnis zum Zweck der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dass (auch) die Velofahrenden aufgrund der versetzten Parkplätze einen «Links-Rechts-Parkour» absolvieren müssten (Rekursbegründung S. 8 f.), liegt wie erwähnt in der Natur der Sache (vgl. E. 4.6 hiervor). Dass die versetzten Parkfelder der Verkehrssicherheit zuträglich sind, wurde bereits ausgeführt (vgl. E. 4.6 hiervor).

4.11 Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass die Neuordnung der Parkfelder in der C___strasse zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren geeignet und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Es ist zudem keine alternative mildere Massnahme als die Neuordnung der Parkfelder ersichtlich, welche die Verkehrssicherheit ausreichend sicherstellen würde. Die Massnahme steht sodann in einem angemessenen Verhältnis zum Zweck, ist mithin zumutbar. Es ist insgesamt nicht ersichtlich, dass die verfügende Behörde den Sachverhalt nicht richtig festgestellt hätte oder dass ihr bei der Festlegung der angemessenen flankierenden Massnahmen zustehende Ermessen derart ausgeübt haben soll, dass ein gerichtliches Eingreifen gerechtfertigt wäre.

Aus den obigen Erwägungen folgt, dass der angefochtene Entscheid zu Recht ergangen ist, sich der Rekurs als unbegründet erweist und daher abzuweisen ist. Bei diesem Ausgang des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens haben die Rekurrierenden gemäss § 30 Abs. 1 VRPG dessen Kosten mit einer Gebühr von CHF 1'800.■, einschliesslich Auslagen, zu tragen (§ 23 Abs. 1 des Reglements über die Gerichtsgebühren [SG 154.810]). Die Gerichtskosten werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss in der Höhe von CHF 1'800.■ verrechnet. Zudem haben sie ihre eigenen Vertretungskosten zu tragen.

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