

CH_VB JAAC 53.10 vom 17. August 1988

Bundesverwaltung, 1988-08-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_53.10__

FR: CH_VB JAAC 53.10 du 17 août 1988

IT: CH_VB JAAC 53.10 del 17 agosto 1988

Erwägungen

E. 1

(Formelles)

E. 2

im vorliegenden Verfahren unzulässig, da der Regierungsrat als Beschwerdeinstanz entschieden hat (Art. 49 VwVG). Die urteilende Instanz wendet das Recht von Amtes wegen an. Sie ist an die Begründung der Parteibegehren nicht gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG). Der Bundesrat kann daher die Beschwerde aus Erwägungen abweisen, die im angefochtenen Entscheid nicht enthalten sind, oder sie aus Gründen gutheissen, die in der Beschwerdeschrift nicht vorgebracht werden.

E. 3

aus Art. 37bis BV ergebende Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Kantonen näher. Diese bundesrechtliche Ausscheidung der Befugnisse ist für die rechtsanwendenden Behörden verbindlich. Lässt der Kanton auf Nichtdurchgangsstrassen den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr grundsätzlich zu, indem er weder ein vollständiges noch ein zeitweiliges Fahrverbot anordnet, so kann er auf solchen Strassen nur noch andere Beschränkungen im Rahmen von Art. 3 Abs. 4 SVG erlassen; denn es greift dann die dem Bund übertragene, einheitliche polizeiliche Verkehrsordnung Platz. Verkehrsmassnahmen gemäss dieser Vorschrift sind aber an bestimmte sachliche Voraussetzungen gebunden. Die Kantone dürfen also den Verkehr nur beschränken, wenn die darin aufgezählten Bedingungen erfüllt sind. Hingegen ist es ihnen verwehrt, aus andern Gründen Verkehrsanordnungen zu verfügen, beispielsweise aus finanziellen, wirtschaftlichen, touristischen oder transportpolitischen Erwägungen. Dürften die Kantone nach Belieben sogenannte funktionelle Verkehrsmassnahmen erlassen, so würde dadurch die in Art. 37bis BV angestrebte einheitliche Verkehrsordnung empfindlich unterlaufen. Um dies zu vermeiden, umschrieb der Gesetzgeber die Voraussetzungen, unter denen Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden können. Daraus folgt, dass den Kantonen im Rahmen von Art. 3 Abs. 4 SVG - im Gegensatz zu Abs. 3 dieses Artikels - keine erhebliche Entscheidungsfreiheit zusteht, wie sie die Rechtsprechung verlangt, um einen geschützten Autonomiebereich anzunehmen. Freilich bleibt den Behörden bei der Anwendung von Art. 3 Abs. 4 SVG im Einzelfall ein gewisser Beurteilungsspielraum. Dieser beruht aber nicht darauf, dass den Kantonen eine (gewollte) Gestaltungsfreiheit überlassen wurde, sondern ergibt sich aus der Sachnähe der kantonalen Instanzen und der Auslegung unbestimmter Gesetzesbegriffe. Da der Gemeinde P. bei örtlichen Verkehrsanordnungen keine Autonomie im beschriebenen Sinn zukommt, beruft sich die Vorinstanz zu Unrecht auf § 3 Abs. 2 und 3 und § 75 kant. VwVG. Der Regierungsrat wäre daher nicht an den Ermessensentscheid der Gemeinde P. gebunden gewesen, sondern hätte die Verfügung frei überprüfen müssen

(vgl. § 64 kant. VwVG; Feigenwinter Hans-Rudolf, Das Verfahren vor den Verwaltungsbehörden des Kantons Basel-Landschaft, Winterthur 1965, S. 125 ff.). Im vorliegenden Fall rechtfertigt es sich aber aus prozessökonomischen Gründen nicht, den angefochtenen Entscheid aufzuheben und die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen, weil sie ihre Überprüfungsbefugnis nicht ausgeschöpft hat. Wie nachfolgend dargelegt wird, ist die Beschwerde wegen offensichtlicher Verletzung von Bundesrecht ohnehin gutzuheissen, zumal keine weniger weitgehende Verkehrsmassnahme zur Diskussion steht und sich deshalb eine Überprüfung der Angemessenheit durch die Vorinstanz erübrigt.

E. 4

Südlich der Rheinstrasse in P. liegt das Längi-Quartier. Im östlichen Teil des Quartiers befindet sich eine Wohnzone, im westlichen eine Gewerbe- und Industriezone. Die Firmen Y und X befinden sich an der Heissgländstrasse, wo keine weiteren Betriebe beziehungsweise Wohnbauten bestehen. Die Gemeinde P. beabsichtigte, den Werkverkehr über die Heissgländ- und Wyhlenstrasse in die Rheinstrasse zu leiten. Damit sollte verhindert werden, dass dieser Verkehr über die Augsterstrasse durch das Wohngebiet in die Frenkendörferstrasse, welche rechtwinklig zur Rheinstrasse verläuft und in diese einmündet, rollt. Deshalb verfügte die Gemeinde P. 1981 ein Rechtsabbiegeverbot für schwere Motorwagen (Signal 2.42 «Abbiegen nach rechts verboten» mit Zusatztafel) auf der Verzweigung Wyhlen-/Augster-/Heissgländstrasse, so dass von der Heissgländstrasse nicht mehr in die Augsterstrasse abgelenkt werden konnte. Mit dem angefochtenen Beschluss erliess der Gemeinderat P. anstelle des Rechtsabbiegeverbotes für Lastwagen ein allgemeines Rechtsabbiegeverbot. Zur Begründung führte er aus, die Augsterstrasse werde von den Mitarbeitern der beiden erwähnten Firmen als Schleichweg zur Umfahrung der Lichtsignalanlage Rhein-/Frenkendörferstrasse benützt. a. Das umstrittene Abbiegeverbot soll eine Verkehrsberuhigung auf der Augsterstrasse bewirken. Ein solcher Zweck ist durch Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich gedeckt. Eine Verkehrsmassnahme muss sich indessen im konkreten Fall als verhältnismässig erweisen. Die beiden bestehenden Betriebe an der Heissgländstrasse beschäftigen rund 30 Angestellte, die zum grossen Teil aus Richtung Basel kommen. ... Die angefochtene Massnahme will ... lediglich den Feierabendverkehr unterbinden. Wie sich indessen am Augenschein klar zeigte, herrscht auf der in Frage stehenden Strasse auch tagsüber ein nicht unerheblicher Verkehr, wobei die Motorfahrzeuglenker von der Wyhlenstrasse in die Augsterstrasse einbiegen. Der Grund für das Verkehrsaufkommen liegt darin, dass die Augsterstrasse zusammen mit der Wyhlen- und Augsterheglistrasse einen Strassenzug bildet, der einen Grossteil des Verkehrs des Längiquartiers aufzunehmen hat. Insofern benützen die Motorfahrzeuglenker aus Richtung Wyhlenstrasse die Augsterstrasse auch nur als Durchfahrt, um so rasch als möglich auf die Frenkendörferstrasse zu gelangen, obschon sie über die Rhein- in die Frenkendörferstrasse fahren könnten. Es erscheint daher sachlich nicht gerechtfertigt, die Lenker aus der Heissgländstrasse gegenüber jenen aus der Wyhlenstrasse ungleich zu behandeln. Es ist zudem kaum anzunehmen, dass eine Verminderung des Verkehrs am Abend um nur 30 Fahrzeuge eine spürbare Verkehrsberuhigung bewirkt. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz kann das Rechtsabbiegeverbot das angestrebte Ziel, den Verkehr von der Heissgländ- über die Wyhlen- in die Rheinstrasse zu leiten, nicht erreichen. Vielmehr ist eine Verkehrsumlagerung über die Wyhlen- in die Augsterheglistrasse zu erwarten. Diese mündet ebenfalls in die Frenkendörferstrasse ein, so dass die Lichtsignalanlage an der erwähnten Verzweigung ohne Probleme umgangen werden kann. Die Augsterheglistrasse

besitzt zwar einen etwas besseren Ausbaugrad als die Augsterstrasse; dies hat indessen keinen Einfluss auf die Lärmemissionen der Motorfahrzeuge. Die Gemeinde P. erliess die in Frage stehende Verkehrsordnung aus Gründen des Wohnschutzes und nicht aus

E. 5

Verkehrssicherheitsgründen. Es ist deshalb nicht einzusehen, dass die Augsterheglistrasse einen Teil des Verkehrs der Augsterstrasse übernehmen soll, zumal diese durch ein ebenso dicht bewohntes Gebiet führt. Schüler benützen mit ihren Fahrrädern und Motorfahrrädern die Heissgländ und Augsterstrasse als Schulweg. Erfahrungsgemäss stellen Motorfahrräder oft eine nicht unwesentliche und unerwünschte Lärmquelle dar. Der Regierungsrat hält in seinem Entscheid zwar zutreffend fest, dass ein Rechtsabbiegeverbot für alle Fahrzeugkategorien gilt. Er übersieht aber, dass im vorliegenden Fall für Fahrräder und Motorfahrräder ein eigener Radweg besteht, so dass diese Lenker weiterhin in die Augsterstrasse einbiegen können (Art. 33 SSV). Die angefochtene Verkehrsbeschränkung kann daher auch in dieser Hinsicht keine Verkehrsberuhigung bewirken. b. Die Vertreter der Gemeinde P. führten beim Augenschein aus, im westlichen Teil des Längiquartiers liege eine grosse, bisher weitgehend unbebaute Gewerbe- und Industriezone. Es sei zwar unsicher, wann weitere Betriebe in dieser Zone eröffnet würden, die in Frage stehende Verkehrsmassnahme habe jedoch vorrausschauenden Charakter, da ein grosses Verkehrschaos zu erwarten sei, wenn sich neue Firmen in diesem Gebiet niederliessen. Die zuständigen Behörden haben aufgrund der bestehenden Verkehrssituation die entsprechenden Massnahmen zu ergreifen. Künftige Verkehrsentwicklungen dürfen nur berücksichtigt werden, wenn dafür genügend konkrete Anhaltspunkte vorliegen und sie nicht in allzu ferner Zukunft eintreffen. Im vorliegenden Fall steht überhaupt nicht fest, ob und wann sich das Verkehrsaufkommen ändert und ob eine allfällige Erschliessung der neuen Betriebe über die Heissgländstrasse erfolgt. Sollten sich die Verhältnisse einmal ändern, so bleibt es den Behörden unbenommen, die Verkehrsordnung an der in Frage stehenden Verzweigung zu überprüfen (Art. 107 Abs. 5 SSV). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der angefochtenen Massnahme der Verkehr in der Augsterstrasse nur unwesentlich abnimmt, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in sachlich nicht gerechtfertigter Weise unterschiedlich behandelt werden und sich der Verkehr in die Augsterheglistrasse verlagert. Die Verkehrsordnung erweist sich deshalb als unverhältnismässig. Die Vorinstanz verletzte somit Bundesrecht, namentlich Art. 3 Abs. 4 SVG und den Verhältnismässigkeitsgrundsatz.

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