

GR_GERICHTE U 2011 51 vom 15. November 2011

GR Gerichte, 2011-11-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_U_2011_51

FR: GR_GERICHTE U 2011 51 du 15 novembre 2011

IT: GR_GERICHTE U 2011 51 del 15 novembre 2011

Regeste

Verkehrsbeschränkung | Verfassungsrecht

Erwägungen

E. 1

a) Die ... GmbH ist Eigentümerin der Liegenschaft ... 8 in ... In dieser Liegenschaft betreibt sie das Bed & Breakfast „...“ (6 Gästezimmer). Im Erdgeschoss befinden sich zudem die Büroräumlichkeiten der Tourismus- und Eventmarketing Organisation ..., welche 8 Mitarbeiter beschäftigt. Die ... AG ist Eigentümerin der angrenzenden Liegenschaft ... 10, in der das Restaurant ... mit Gartenterrasse betrieben wird. Nach Angaben der ... bestand seit Jahren das Problem, dass die Touristikbusse die zahlreichen ...besucher mangels anderer Gelegenheit mitten in der Altstadt ein- und aussteigen liessen, was wegen der schmalen Strassenverhältnisse regelmässig zu Verkehrsblockaden geführt habe. Zudem seien die meist ausländischen – oft japanischen – Touristen teilweise orientierungslos durch die Altstadtstrassen gepilgert, weil ihnen ein Touristeninformationspunkt gefehlt habe. Aus diesem Grunde habe die Gemeindeversammlung vom 8. Dezember 2009 beschlossen, den Alten Werkhof umzugestalten und im Erdgeschoss eine Anlaufstelle für den Tourismus und öffentliche Toiletten zu schaffen. Inzwischen bestehe im Alten Werkhof eine touristische Informations- und Auskunftsstelle für die Region ... (inkl. „...laden“) sowie ein „...-Museum“. In diesem Zusammenhang sei in unmittelbarer Nähe zum alten Werkhof an der ...strasse und zwar auf der Höhe der beiden eingangs erwähnten Liegenschaften ein Ein- und Aussteigeplatz für einen Bus vorgesehen. b) Am 17. Mai 2010 beschloss der ... von ..., versuchsweise bis zum 31. März 2011 eine Verkehrsbeschränkung „Parkieren mit Parkscheibe, Signal 4.18, für

Gesellschaftswagen (nur Ein- und Ausstieg maximal 10 Minuten) auf der ...strasse einzuführen (Länge des Busparkplatzes 15 Meter). Die heutigen Beschwerdeführerinnen (... GmbH und ... AG) erhoben schon damals Einsprache gegen dieses Vorhaben, das Einspracheverfahren wurde in der Folge aber für die Dauer des Probetriebes sistiert. Nach Ablauf des Probetriebes erneuerten die beiden Liegenschaftseigentümerinnen ihre Einsprache. c) Am 18. April beschloss der ... von ..., die bereits versuchsweise eingeführte Verkehrsbeschränkung nun definitiv anzuordnen. Diese Anordnung wurde in der Folge im Kantonsamtsblatt publiziert. Mit Schreiben vom 26. April 2011 teilte der ... den Einsprecherinnen die Abweisung ihrer Einsprache mit.

E. 2

Mit Eingabe vom 3. Juni 2011 erhoben die ... GmbH und die ... AG dagegen Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden mit dem Antrag um kostenfällige

Aufhebung des angefochtenen ...beschlusses. Der für das Ein- und Aussteigenlassen der Fahrgäste vorgesehene Parkplatz befinde sich entlang der ...strasse ausgerechnet vor den einzigen ebenerdigen Geschäftsräumen (Büros) der ... GmbH und dem Gartenrestaurant des ... Bis zum Bahnhof befinde sich kein anderer Betrieb, der durch die Gesellschaftswagen auch nur annähernd gleich gestört würde. Infolge der zeitlichen Beschränkung hielten sich die auf den Bus wartenden Fahrgäste unmittelbar vor den Büros und dem Gartenrestaurant auf, was mit Lärm verbunden sei. Sie besuchten auch nicht das Restaurant, allenfalls dessen Toiletten und sie versperrten ihren Kunden den Zugang. Die Chauffeure liessen den Motor regelmässig laufen, sei dies aus Bequemlichkeit oder um die Klimaanlage oder die Heizung in Gang zu halten. Die Mitarbeiter der ... GmbH würden durch den Lärm des Motors und das Geschnatter der ein- und aussteigenden Touristen erheblich gestört. Ein normaler Telefonverkehr sei kaum mehr möglich. Die Mitarbeiter würden wegen der laufenden Motoren durch hohen Schadstoffausstoss und Lärm unnötig belästigt. Bei warmen Temperaturen im Sommer müssten die Bürofenster offen gehalten werden, da diese älteren Liegenschaften nicht klimatisiert seien. Schliesslich versperrten die abgestellten Cars den

Einlenkern aus den Hofzufahrten die Einsicht in die Bahnhofstrasse. Die ... habe sich nicht mit ihrer Einsprache auseinandergesetzt. Die Ablehnung der Einsprache sei im Schreiben der ... vom 26. April 2011 auch nicht begründet worden. Es werde dort lediglich auf die Aussagen des Polizeiamtes verwiesen, wonach beim Versuchsbetrieb keine negativen Erfahrungen gemacht worden seien. Das möge aus verkehrspolizeilicher Sicht zutreffen, aber es sei falsch daraus abzuleiten, dass das öffentliche Interesse an der definitiven Einführung der Verkehrsbeschränkung überwiege. Es gebe mehrere Alternativstandorte, an denen der Busparkplatz angelegt werden könnte, ohne dass die Beschwerdeführerinnen übermässig belastet würden, nämlich auf dem grossen öffentlichen Parkplatz vor dem Alten Werkhof oder in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof oder an anderer Stelle entlang der Bahnhofstrasse. Gemäss Art.

E. 3

Abs.

E. 4

In ihrer Replik hielten die Beschwerdeführerinnen fest, dass die ... direkt unterhalb des ... über einen öffentlichen Parkplatz verfüge, der noch näher bei der Altstadt liege. Im Bereich des Bahnhofes an der Marktgasse weise sogar ein Verkehrsschild auf einen Busparkplatz entlang der Bahnlinie hin. Beim Zentrum „Lust“ befinde sich ebenfalls eine Parkierungsanlage. Es sei eine Frage der Gestaltung des Ein- und Ausfahrtsbereiches, ob auch die langen Cars beim Alten Werkhof von der Bahnhofstrasse her einfahren und bei der Marktgasse ausfahren könnten. Es gehe natürlich nicht an, diesen Bereich so zu umfrieden, dass tatsächlich zu wenig Platz für eine Ein- bzw. Ausfahrt bestehe. Die Bahnhofstrasse, der Vorplatz wie auch die Marktgasse seien genügend gross dimensioniert, um auf dem Vorplatz ein Einstiegs- und Ausstiegsplatz anzulegen. Auch Sicherheitsgründe sprächen für diese Lösung.

E. 5

In ihrer Duplik brächten die Beschwerdeführerinnen neu den Parkplatz „...“ und einen Busparkplatz entlang der Bahnlinie ins Gespräch. Der Parkplatz „...“ liege ausserhalb der im Tourismus üblichen Fussdistanz zur Altstadt und sei zudem durch den für Cars viel zu

schmalen ...weg erschlossen. Die Planbeilage 8 zeige, dass nicht nur der ...weg selber, sondern auch die Einfahrt in denselben am Bahnhofplatz viel zu eng sei. Deshalb sei dieser Weg auch mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge und Motorräder belegt. Die ... trage sich mit dem Gedanken, östlich der SBB-eigenen Autoparkplätze einen Car-Parkplatz einzurichten. Dieser Platz liege aber zu weit von der Altstadt entfernt. Zudem gelte es klar zu unterscheiden zwischen einem eigentlichen Car-Parkplatz und einem Ein- und Ausstiegsplatz wie der vorliegend zur Diskussion stehe.

E. 6

Am 2. November 2011 führte das Verwaltungsgericht (1. Kammer) einen Augenschein durch, an welchem seitens der Vorinstanz deren

Polizeifachchefin und deren Gemeindepolizist in Begleitung ihres Rechtsvertreters (RA ...) sowie von Seiten der Beschwerdeführerinnen ihr gemeinsamer Rechtsvertreter (RA ...) teilnahmen. Allen Anwesenden wurde dabei an insgesamt sieben verschiedenen Standorten in der näheren Bahnhofsumgebung zum touristen- und besucherträchtigen Informations- und Verkaufszentrum „...“ die Gelegenheit geboten, sich auch noch mündlich zur Sache bzw. zu möglichen Alternativstandorten für einen zeitlich beschränkten Busabstellplatz (Verweildauer max. 10 Minuten) zu äussern. Am Ende des Augenscheins bzw. der Ortsbegehung reichte RA ... dem Gericht noch seine Honorarnote (Zwischenabrechnung) zu den Akten. Das Gericht zieht in Erwägung: 1. Anfechtungsobjekt ist der Entscheid des ... vom 26. April 2011, worin dieser die versuchsweise eingeführte Verkehrsbeschränkung auf der Bahnhofstrasse zwecks Bereitstellung eines Kurzzeitabstellplatzes für Reisecars (maximal 10 Minuten Abstellzeit für Ein- und Aussteigenlassen der Fahrgäste/Bustouristen) für definitiv erklärte und die dagegen erhobene Einsprache der beiden Eigentümer der Liegenschaften an der Bahnhofstrasse

E. 8

und 10 (aktuell Beschwerdeführerinnen) abwies. Zu prüfen und zu entscheiden werden dabei hauptsächlich das Vorliegen eines hinreichenden öffentlichen Interesses an einem solchen Passagierumschlagplatz im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) sowie die Verhältnismässigkeit der angefochtenen Verkehrsanordnung für die unmittelbar davon betroffenen Strassenanlieger sein. 2. a) In Art. 3 SVG sind die Befugnisse der Kantone und Gemeinden im Einzelnen wie folgt geregelt: 1Die kantonale Strassenhoheit bleibt im Rahmen des Bundesrechts gewahrt. 2Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde. 3Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder

zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet. 4Andere Beschränkungen oder Anordnungen 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 Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn

Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Bei den gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG erlassenen Anordnungen handelt es sich um sog. „funktionelle Verkehrsbeschränkungen“. Die zuständigen Behörden besitzen bei ihrer Anwendung einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Zur Frage, ob eine konkrete Massnahme im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist, auferlegt sich das Bundesgericht mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und in Anbetracht komplexer Interessensabwägungen grosse Zurückhaltung (BGer 1C_323/2010 vom 4. November 2010 Erw. 4.2; 1C_261/2008 vom 29. Januar 2009 Erw. 5 und 2A.70/2007 vom 9. November 2007 Erw. 3.2; vgl. Philipp Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St. Gallen 2011, zu Art. 3 SVG Rz. 11 S. 14). Massnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können sowohl den Fahrverkehr als auch den ruhenden Verkehr betreffen (so speziell auch die Regelung des Parkierens auf öffentlichen Strassen; BGE 98 IV 264 Erw. 4 m.H.; BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 Erw. 1.1). b) Was das öffentliche Interesse an einem Passierumschlagsplatz in der betreffenden ... betrifft, so kann ein solches - bei objektiver Betrachtungsweise - wohl nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden. Die besagte Gemeinde ist wegen der ...geschichte ein weltweit bekannter Anziehungspunkt für Touristen, so dass es sicherlich zutrifft, dass immer Reiseautos dorthin fahren und dort ihre Passagiere für eine Besichtigung der ... und den Besuch der touristischen Einrichtungen ausladen. Aus diesem Grunde wurde der „Alte Werkhof“ im unteren Dorfteil in der Nähe des ebenerdigen Bahnhofareals im Jahre 2009 auch eigens umgestaltet und einer neuen Zweckverwendung im Interesse der Touristen und Gäste aus aller Welt (Errichtung und Betrieb eines Informations- und Verkaufsladens im

Zusammenhang mit den „...“ von ... [...]) zugeführt. Die Strassen- und Parkierungsverhältnisse innerhalb der Altstadt (mit Zentrum: ...; ... usw.) sind bekanntermassen äusserst eng und spärlich, so dass das wilde bzw. unkontrollierte Aus- und Einsteigenlassen der Buspassagiere im räumlich dicht besiedelten Altstadtkern häufig unweigerlich zu gravierenden und für alle Beteiligten immer mehr zu sehr lästigen und auch gefährlichen Verkehrsproblemen führte. Das grundsätzliche Bedürfnis für einen verkehrstechnisch sichereren Aus- und Einsteigplatz für die sich zeitlich jeweils (meistens) nur sehr kurz in der ... aufhaltenden Buspassagiere in der Nähe der Altstadt sowie insbesondere der neu geschaffenen, besucherträchtigen Informations- und Auskunftsstelle im Gebäude „Alter Werkhof“ mit ...verkaufsladen und einem „...-Museum,, ist demnach klar ausgewiesen. Die angeordnete, funktionelle Verkehrsbeschränkung ist daher hier auch von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und angesichts des eindeutig ausgewiesenen öffentlichen Interesses rechtmässig. 3. a) Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit eines staatlichen Eingriffs in die Rechtsstellung seiner Bürger verlangt, dass die Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck mit einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden (vgl. BGE 136 I 26 ff.; 135 I 215 und 246; 132 I 191; 130 I 19 ff.; 130 II 438 ff.; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St.Gallen 2010, § 10 Rz. 581 S. 133; Häfelin/Haller/Keller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 7. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2008, § 9 Rz. 320-323 S. 97-99). Die Frage der Verhältnismässigkeit (mit den Teilgehalten: Eignung [Geeignetheit], Erforderlichkeit [geringstmöglicher Eingriff] und Verhältnismässigkeit von Eingriffszweck und Eingriffswirkung [Abwägung von öffentlichen und betroffenen privaten Interessen]) einer Verkehrsmassnahme stellt sich aber nur, wenn an ihr überhaupt ein zulässiges öffentliches Interesse - wie oben unter Erw. 2b) schon bejaht - besteht. Erst

dann ist zu prüfen, ob sie das geeignete und erforderliche Mittel ist, um dieses Interesse zu verwirklichen, und ob die dadurch bewirkte Freiheits- respektive

Eigentumsbeschränkung nicht in einem Missverhältnis zum angestrebten Zweck steht. b) Zur Beurteilung der strittigen Frage, ob der gewählte Abstellstandort (blau markiertes Car-Parkfeld auf Bahnhofstrasse; Parkplatzlänge 15 m; Parkzeit höchstens 10 Minuten) einer Verhältnismässigkeitsprüfung standhält, führte das Gericht am 2. November 2011 eigens einen Augenschein vor Ort (Höhe Liegenschaften der Beschwerdeführerinnen) mit einer kurzen Begehung rund um das nahe Bahnhofareal (zur Besichtigung möglicher Alternativstandorte; vgl. Protokoll) durch. In Würdigung der angetroffenen Verkehrssituation, der verschiedenen Argumente der Parteien anlässlich der Begehung sowie der bestehenden Zu- und Ausfahrten im Bereich des „Alten Werkhofes“ samt Vorplatz mit Baum und Personenwagen-Parkplätzen ist das Gericht zur Überzeugung gelangt, dass hier das Verhältnismässigkeitsprinzip durch die Vorinstanz bei deren Standortwahl entlang der Bahnhofstrasse nicht missachtet oder gar verletzt wurde. Zunächst gilt es dazu festzuhalten, dass es hier nicht um die Anlegung eines eigentlichen Car-Parkplatzes geht, sondern um einen Kurzzeitabstellplatz für Reiseautos mit dem Zweck, die Passagiere dort ein- und aussteigen zu lassen. Die zeitliche Belastung darf angesichts der Parkfeldnutzung in der Grössenordnung von 1-3 Reiseautos pro Tag also noch als überschaubar und angesichts der daraus zu erwartenden Lärm- und Luftemissionen für die umliegenden Liegenschaften als noch zumutbar eingestuft werden. Dem ist umso mehr zuzustimmen, als die An- und Wegfahrten zu den üblichen Büro- und Geschäftszeiten während des Tages und nicht zur Unzeit in der Nacht erfolgen, zumal das Informations- und Verkaufszentrum im „Alten Werkhof“ lediglich zu den gängigen Betriebszeiten geöffnet hat. Hinzu kommt, dass die einzige Parkfeldreihe auf dem Vorplatz zum „Alten Werkhof“ nur für Personenwagen reserviert ist, die nachweislich bedeutend weniger Platz zum Parkieren und Manövrieren benötigen als die grossen, modernen Reiseautos (nach Euronormen) der ausländischen ...besucher. Die verfügbaren PW-Parkplätze auf dem Vorplatz werden zudem heute nicht zuletzt auch von den Gästen und Klienten der Beschwerdeführerinnen genutzt, weshalb sich deren Aufhebung (nebst der verschärften Verkehrsprobleme beim Einfahrtsbereich zum Vorplatz ab

Bahnhofstrasse bzw. beim Ausfahrtsbereich in die schmale Marktgasse) wohl auch nachteilig auf die Beschwerdeführerinnen auswirken würde. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint die bloss kurzfristige Duldung eines einzigen Reiseautos auf einmal auf der blau markierten Strassenfläche vor dem Trottoir zu den Liegenschaften der Beschwerdeführerin jedoch die Geeignetesten und die mit dem geringstmöglichen Eingriff verbundene Verkehrsmassnahme zu sein, um eine möglichst vernünftige und einfache Besucherlösung für alle übrigen Dorfeinwohner sicherzustellen. Daran vermögen die im Zuge der Ortsbegehung rund um das nahe Bahnhofareal vorgeschlagenen Alternativstandorte der Beschwerdeführerinnen nichts zu ändern, da diese Alternativen entweder klar schlechtere Zu- und Ausfahrtsverhältnisse entlang der Bahnhofstrasse bzw. zum Zentrum „Lust“ aufweisen, beim SBB-Bahnhof bereits eigene Betriebsanlagen (Kiosk; Bahngüterschuppen; Veloständer usw.) vorhanden sind und sonst die der Gemeinde gehörenden Parkplätze entlang der Bahngleise viel zu weit entfernt (ca. 150 Meter in östlicher Richtung ab Bahnhof) vom Informationszentrum „Alter Werkhof“ liegen. Die vom Bahnhof zum „Alten Werkhof“ (zurück-)führende Marktgasse ist sodann viel zu schmal, als dass auf ihr ein solcher „Kurzabstellplatz“ für die bis zu 3.20 Meter breiten Eurobusse errichtet und

gefahrlos betrieben werden könnte. Die vom Gericht vorgenommene Güterabwägung zwischen Eingriffszweck und Eingriffswirkung der angeordneten Verkehrseinschränkung hat deshalb zweifelsfrei ergeben, dass die öffentlichen Interessen am ausgeschiedenen Standort auf der breiten Bahnhofstrasse in unmittelbarer Nähe zum Informationszentrum und Verkaufsladen „...“ (Distanz ca. 50 Meter) deutlich höher zu gewichten sind als die rein privaten Interessen der erwähnten Liegenschaftsbesitzer am Erhalt ihrer bisherigen Verkehrssituation mit ausschliesslich vorbeifahrenden Motorfahrzeugen, ohne ruhenden und damit an sich „störungsfreien“ Reisecarverkehr auf der räumlich angrenzenden Bahnhofstrasse. 4. a) Der angefochtene [definitive] Entscheid der Vorinstanz vom 26. April 2011 erweist sich damit in jeder Beziehung als rechters und verhältnismässig, was im Resultat zur Abweisung der Beschwerde vom 3. Juni 2011 führt.

b) Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten gestützt auf Art. 73 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) – unter solidarischer Haftung auf das Ganze – je zur Hälfte den beiden Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen. Eine aussergerichtliche Entschädigung steht der anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin (Vorinstanz) laut Art. 78 Abs. 2 VRG nicht zu, da sie lediglich in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegte. Demnach erkennt das Gericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. 2. Die Gerichtskosten, bestehend - aus einer Staatsgebühr von Fr. 2'000.-- - und den Kanzleiauslagen von Fr. 284.-- zusammen Fr. 2'284.-- gehen solidarisch je zur Hälfte zulasten der ... GmbH sowie der ... AG und sind innert 30 Tagen seit Zustellung dieses Entscheides an die Finanzverwaltung des Kantons Graubünden, Chur, zu bezahlen.

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