

OW_GERICHTE VVGE 1999/00 Nr. 29 vom 1. Juli 2016

OW Obergericht, 2016-07-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_VVGE_1999_00 Nr. 29](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_VVGE_1999_00_Nr_29)

FR: OW_GERICHTE VVGE 1999/00 Nr. 29 du 1 juillet 2016

IT: OW_GERICHTE VVGE 1999/00 Nr. 29 del 1 luglio 2016

Regeste

VVGE 1999/00 Nr. 29, S. 75: a. Art. 67 Abs. 3 StVG Beschwerdelegitimation zur Anfechtung von Verkehrsbeschränkungen (Allgemeinverfügungen). Der Eigentümer einer Liegenschaft an der betreffenden Strasse ist stärker betroffen als die Allgeme

Volltext

VVGE 1999/00 Nr. 29, S. 75: a. Art. 67 Abs. 3 StVG Beschwerdelegitimation zur Anfechtung von Verkehrsbeschränkungen (Allgemeinverfügungen). Der Eigentümer einer Liegenschaft an der betreffenden Strasse ist stärker betroffen als die Allgemeinheit (Erw. 2.2). b. Art. 32 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV Anforderungen an das Gutachten zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten: es ist möglich, auf ein älteres Gutachten abzustellen, sofern sich die Verhältnisse nicht wesentlich geändert haben (Erw. 3.2, 3.3, 4 und 5). c. Art. 63 Abs. 2 StVG; Art. 5 VwVV In der Beweisabnahme steht den Behörden ein weiter Ermessensspielraum zu. Voraussetzungen, unter denen auf ein älteres Gutachten abgestellt werden darf (Erw. 3.3, 4 und 5). Entscheid des Regierungsrates vom 10. Oktober 2000 (Nr. 161). Aus den Erwägungen: 2.2 Gemäss Art. 67 Abs. 3 des Staatsverwaltungsgesetzes vom 8. Juni 1997 (StVG; LB XXIV, 320) ist zur Beschwerde berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. a) sowie jede andere Person, Organisation oder Behörde, die durch die Gesetzgebung dazu ermächtigt ist (Bst. b). Das schutzwürdige Interesse besteht in einem praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerdeführung dem Beschwerdeführer eintragen würde, oder in der Abwendung eines irgendwie gearteten Nachteils, den die angefochtene Verfügung zur Folge hätte. Der Beschwerdeführer muss ferner stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen (BGE 120 V 39, Erw. 2b, 112 Ib 158 f., 100 Ib 400, 100 Ib 100; je mit Hinweisen; VPB 50.49). Diese Anforderungen sollen die Popularbeschwerde ausschliessen. Verkehrsbeschränkungen stellen Allgemeinverfügungen dar. Sie regeln zwar einen konkreten Sachverhalt, richten sich aber an einen unbestimmten Personenkreis. Je nach Art der Massnahme und den örtlichen Gegebenheiten kann daher der Kreis der Beschwerdeberechtigten gross sein. Das führt indes nicht zur Popularbeschwerde, da ein Berührtsein, das heisst die stärkere Betroffenheit als ein Dritter, nach wie vor gefordert ist (VPB 55.06, 53.26, 50.49). Die Beschwerdeführerin ist Grundeigentümerin der Parzelle X. Als Eigentümerin dieser Liegenschaft an der Wilerstrasse ist die Beschwerdelegitimation zu bejahen, da sie vom Durchgangsverkehr stärker betroffen ist als die Allgemeinheit. Auf die Beschwerde ist folglich einzutreten. 3.1 Gemäss Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Beschränkungen oder Anordnungen, sogenannte funktionelle

Verkehrsmassnahmen können erlassen werden, soweit die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (Art. 3 Abs. 4 SVG). Die Kantone können somit im Rahmen von Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen (René Schaffhauser, Band I: Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 1984, N 35). Bei einer verkehrstechnischen Anordnung hat die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund zu stehen. Die Verkehrsanordnungen sollen am Massstab der Verhältnismässigkeit und Notwendigkeit gemessen werden. Diejenige Massnahme ist zu wählen, welche bei Erreichung des gewünschten Zwecks die Freiheit der Verkehrsteilnehmer am wenigsten einschränkt (vgl. Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV]; SR 741.21). Bei der Wahl der Massnahme steht der Behörde jedoch ein Ermessensspielraum zu (BGE 105 IV 68, Erw. 6c).

3.2 Nach Art. 32 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV darf eine Abweichung von der vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeit nur auf Grund eines Gutachtens angeordnet werden. Von der in Art. 32 Abs. 4 SVG festgehaltenen Ermächtigung, Ausnahmen vorzusehen, hat der Bundesrat bisher keinen Gebrauch gemacht. Gestützt auf Art. 108 Abs. 6 SSV hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement am 13. März 1990 Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten erlassen. Nach diesen Weisungen soll das Gutachten - das durch verwaltungseigene oder externe Sachverständige erstellt werden kann - der Behörde die sachlichen Grundlagen für den Entscheid liefern. Inhalt und Umfang des Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von der örtlichen Situation ab und sind deshalb von Fall zu Fall verschieden. Es müssen somit nicht immer umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden. Während solche beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein mögen, kann bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der örtlichen Gegebenheiten genügen (VPB 55.31). Wesentlich erscheint, dass die für den Erlass von Verkehrsmassnahmen zuständige Behörde schliesslich über genügend Anhaltspunkte verfügt, um anhand der in Ziff. 7 der erwähnten Weisungen aufgeführten Kriterien entscheiden zu können, ob die Voraussetzungen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind. Nach der Praxis des Bundesrates muss die zuständige Behörde auf ein Gesuch um Erlass oder Aufhebung einer Verkehrsanordnung eintreten und die Sache materiell behandeln, sofern der Gesuchsteller ein schutzwürdiges Interesse daran hat (VPB 55.31). Mit den Abklärungen wird wie erwähnt geprüft, ob die Voraussetzungen für das Ergreifen einer Massnahme erfüllt sind. Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist keine Massnahme zu treffen. Daraus folgt aber, dass auch ein allfälliger Verzicht auf eine Massnahme auf geeigneten Erhebungen beruht. Somit ist grundsätzlich in jedem Fall, das heisst unabhängig von einem positiven oder negativen Entscheid, ein solches Gutachten zu erstellen.

3.3 In der Beweisabnahme und -würdigung steht den kantonalen Instanzen ein weiter Ermessensspielraum zu (BGE 105 Ia 190/191, Erw. 2a). Beweise sind nur abzunehmen, soweit sie sich auf solche Tatsachen beziehen, welche für den Entscheid erheblich sind (BGE 106 Ia 162, Erw. 2b). Auch darf die Abnahme eines Beweises nicht nur dann abgelehnt werden, wenn er für das Beweisergebnis unerheblich ist, sondern auch dann, wenn das Beweismittel nicht geeignet ist, die Entscheidung des Gerichts zu beeinflussen (nicht veröffentlichter BGE vom 28. Mai 1979 i.S. V.). Kommt die entscheidende Behörde im Rahmen einer pflichtgemässen antizipierten Beweiswürdigung zum Schluss, dass ein

beantragter Beweis keine für den Entscheid wesentliche Klärungen herbeizuführen vermöchte, so verletzt es den Anspruch auf rechtliches Gehör nicht, wenn es von dessen Abnahme absieht (BGE 103 Ia 491, Erw. 5; 97 I 219/220; ZBl 89 [1988] 372). Der Entscheid des Justiz- und Sicherheitsdepartementes vom 6. März 2000 basiert einerseits auf dem Gutachten der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) betreffend Geschwindigkeit im Bereich der erwähnten Liegenschaft vom 17. Juli 1991 und andererseits auf der Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Energie vom 29. Februar 2000. Die Vorinstanz ist der Meinung, die dem bfu-Gutachten von 1991 zu Grunde liegenden Rahmenbedingungen hätten sich, soweit für das Ergebnis relevant, nur unwesentlich verändert. Die Beschwerdeführerin ist jedoch der Meinung, die Rahmenbedingungen hätten sich seit 1991 massiv verändert, vor allem sei das Verkehrsaufkommen insbesondere auch während den Wochenenden grösser. Auch betrachtet sie die Zahl der Unfälle nicht als unwesentlich. Es gilt somit zu überprüfen, ob sich die Rahmenbedingungen des bfu-Gutachtens von 1991 tatsächlich verändert haben und wenn ja, inwiefern die festgestellten Veränderungen einen Einfluss auf die Schlussfolgerungen des Gutachtens haben.

3.3.1 Das bfu-Gutachten von 1991 berücksichtigte, auf Grund der Auswertung der Kantonspolizei, fünf Verkehrsunfälle in den sechs Jahren von 1984 bis 1989. Das Justiz- und Sicherheitsdepartement stützt sich auf die polizeiliche Unfallstatistik, worin in den Jahren 1993 bis März 2000 vier Verkehrsunfälle dokumentiert sind (zwei Auffahrunfälle, eine Kollision Postauto/Personenwagen und ein Selbstunfall infolge übersetzter Geschwindigkeit). Daraus folgt, dass das Justiz- und Sicherheitsdepartement zu Recht feststellte, das Unfallgeschehen liege im Rahmen des im bfu-Gutachten von 1991 beurteilten Unfallgeschehens. In diesem Punkt haben sich die Verhältnisse nicht wesentlich geändert.

3.3.2 1991 betrug, gemäss Zählung des Tiefbauamtes, der Spitzenstundenverkehr rund 270 Motorfahrzeuge. Der Anteil der Fahrräder und Mofas lag bei 61 Fahrzeugen beziehungsweise bei 18 Prozent. Der Anteil Schwerverkehr war damals mit rund vier Prozent gering. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) lag damals bei rund 2 500 Fahrzeugen. Bis 1997 stieg der DTV auf rund 3 000 Fahrzeuge täglich in beide Richtungen. Hochrechnungen zufolge dürfte der durchschnittliche Tagesverkehr bis 2002 auf 3 100 und bis 2010 auf rund 3 600 Fahrzeuge ansteigen.

3.3.3 Wie die Beschwerdeführerin zu Recht feststellte, haben sich die Rahmenbedingungen in bezug auf das Verkehrsaufkommen verändert. Diese Tatsache lässt aber nicht ohne weiteres darauf schliessen, das bfu-Gutachten von 1991 sei neun Jahre später nicht mehr aussagekräftig. Es gilt nämlich zu beachten, dass trotz des höheren Verkehrsaufkommens die Unfallrate auf der Wilerstrasse von fünf Unfällen in sechs Jahren (das entspricht 0.83 Unfälle pro Jahr) auf vier Unfälle in sieben Jahren (das entspricht 0.57 Unfälle pro Jahr) gesunken ist. Demnach stieg die Unfallrate nicht proportional zum Verkehrsaufkommen. Das bfu-Gutachten äusserte sich 1991 zum Unfallgeschehen und beurteilte dieses im Vergleich mit ähnlichen Strassensituationen als nicht gravierend. Dass gewisse Gefahrensituationen auftreten, die auch zu Unfällen führen könnten, sei nicht von der Hand zu weisen; dieses Argument könne jedoch für die meisten Strassen geltend gemacht werden. Die genannte Veränderung des Verkehrsaufkommens hat folglich keinen Einfluss auf die Schlussfolgerungen des bfu-Gutachtens von 1991, so dass eine Herabsetzung der Geschwindigkeit, gestützt auf dieses Argument, nicht in Betracht gezogen werden kann.

4. Die Beschwerdeführerin äussert sich ebenfalls zur Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Energie. Diese basiere auf dem Strassenlärmkataster von 1992 und sei beinahe gleich veraltet wie das bfu-Gutachten von 1991. Die Lärmbelastung sei bereits heute überschritten und werde bei

einer weiteren Verkehrszunahme nochmals erheblich zunehmen. Die Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Energie enthält zum einen die Situation gemäss Strassenlärmkataster "Stand 1992", wo die Immissionsgrenzwerte zu beiden Tageszeiten eingehalten werden. Die zweite Berechnung ist die Prognose gemäss Strassenlärmkataster "Planung 2010", bei der eine Verkehrszunahme von 38 Prozent berücksichtigt wurde. Bei der letztgenannten Rechnung wurde der Immissionsgrenzwert für die Nacht eingehalten, der Beurteilungspegel bei Tag liegt jedoch beim Grenzwert. Der Sachverständige folgerte aus diesen Berechnungen, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht mit der Belastung durch den Strassenlärm begründet werden könne. Die Immissionsgrenzwerte wären eingehalten. Die Prognose verneint einen Handlungsbedarf selbst im Jahre 2010. Daraus kann geschlossen werden, dass die Immissionsgrenzwerte im heutigen Zeitpunkt ohne weiteres eingehalten werden. Der Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Energie vom 29. Februar 2000 kann die Aktualität nicht abgesprochen werden. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit kann daher auch nicht mit der Lärmbelastung begründet werden. 5. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass weder der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung noch die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG erfordern. Wie das Justiz- und Sicherheitsdepartement aber auch schon das bfu-Gutachten von 1991 aufzeigen, kann eine Erhöhung der Sicherheit mit andern Massnahmen erreicht werden, wie beispielsweise durch Zurückschneiden oder Entfernen von Hecken und Pflanzen. de| fr | it Schlagworte gutachten behörde höchstgeschwindigkeit entscheid strasse immissionsgrenzwert verkehrsbeschränkung rahm geschwindigkeit fahrzeug energie umwelt beweis weisung erheblichkeit Mehr Deskriptoren anzeigen Normen Bund SVG: Art.3 Art.32 SSV: Art.107 Art.108 VPB 50.49 55.31 55.06 Leitentscheide BGE 106-IA-161 S.162 103-IA-490 S.491 112-IB-154 S.158 97-I-217 S.219 105-IV-66 S.68 105-IA-190 100-IB-399 S.400 120-V-38 S.39 100-IB-94 S.100 VVGE 1999/00 Nr. 29

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