

# **TG\_OBERGERICHT TVR 2017 Nr. 23 vom 16. Juni 2017**

Tg Obergericht, 2017-06-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg\\_obergericht\\_TVR\\_2017\\_Nr.\\_23](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_TVR_2017_Nr._23)

FR: TG\_OBERGERICHT TVR 2017 Nr. 23 du 16 juin 2017

IT: TG\_OBERGERICHT TVR 2017 Nr. 23 del 16 giugno 2017

## **Regeste**

Befristete Verkehrsanordnung, Verhältnismässigkeitsprüfung; kein Anspruch auf völlig ungehinderte Zufahrt zu einem Grundstück

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Für gemäss Art. 107 Abs. 2bis SSV auf maximal 1 Jahr befristete Verkehrsanordnungen gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für unbefristete Massnahmen. Diese müssen insbesondere erforderlich und damit verhältnismässig sein. Allerdings ist den Besonderheiten eines Versuchs Rechnung zu tragen. Die Verhältnismässigkeit der geplanten Verkehrsmassnahme ist hinsichtlich des Zwecks derselben und der für die Betroffenen zu erwartenden Einschränkungen im vorliegenden Fall gegeben (E. 2).

### **E. 2**

Weder aus der Eigentumsgarantie noch aus der Wirtschaftsfreiheit oder aus der persönlichen Freiheit lässt sich ein Anspruch auf eine völlig ungehinderte Zufahrt oder Aufrechterhaltung der kürzest möglichen Verbindung ableiten. Die Eigentumsgarantie schützt nämlich den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur vor einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht (E. 2.3.3). Im Hinblick auf eine angestrebte Verkehrsberuhigung der H-Strasse beschloss die Politische Gemeinde G - als Versuch für die Dauer eines Jahres - die Einführung befristeter Massnahmen mit der Signalisation von bestimmten Bereichen als Einbahnstrassen und der Statuierung von Fahrverboten für andere Strassenteilstücke. Den gegen diese Verkehrsanordnungen erhobenen Rekurs der Firma B AG, die an der von der Verkehrsanordnung mitbetroffenen S-Strasse eine Tankstelle betreibt, hiess das DBU mit Entscheid vom 25. August 2015 gut und verweigerte den Erlass der am 28. November 2014 publizierten Verkehrsanordnungen. Eine dagegen von der Politischen Gemeinde G erhobene Beschwerde heisst das Verwaltungsgericht gut und hebt den angefochtenen Entscheid auf. Aus den Erwägungen:

#### **E. 2.1**

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe bei ihrem Entscheid den Umweg von etwas mehr als 1,7 km, den Anwohner und Kunden, die den nördlichen Teil der H-Strasse erreichen möchten, hinzunehmen hätten, zu Unrecht als unverhältnismässig bezeichnet. Sodann gebe es entgegen der Auffassung der Vorinstanz keine weniger einschneidenden Massnahmen zur Erreichung des mit den strittigen Verkehrsanordnungen angestrebten Ziels. Dieses bestehe darin, die A-Strasse zwischen der H-Strasse und dem Einkaufszentrum E vom Verkehr zu befreien, womit das Einkaufszentrum E an die Begegnungszone auf der H-Strasse angebunden werden solle. Das öffentliche Interesse

überwiege die entgegenstehenden privaten Interessen.

### **E. 2.2.1**

Nach Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen, wobei sie diese Befugnis den Gemeinden übertragen können unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde. Der 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 (Art. 3 Abs. 3 SVG). Andere Beschränkungen oder Anordnungen können gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG 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. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. Urteile des Bundesgerichts 2A.329/2006 vom 12. Oktober 2006 E. 2.1, 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 3 und 1C\_310/2009 vom 17. März 2010 E. 2.2.1 sowie Belser in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 3 N. 93 mit weiteren Hinweisen auf die Rechtsprechung).

### **E. 2.2.2**

Die strittigen Verkehrsanordnungen sind als einjähriger Versuch festgesetzt worden. Gemäss Art. 107 Abs. 2 bis SSV dürfen Versuche mit Verkehrsmassnahmen höchstens für ein Jahr angeordnet werden. Bei den von den Verkehrsanordnungen betroffenen Strassen handelt es sich unbestrittenermassen allesamt um Gemeindestrassen. Für derartige vorübergehende Anordnungen sind gemäss § 33 Abs. 2 StrWG die Gemeindebehörden zuständig.

### **E. 2.2.3**

Für befristete Verkehrsanordnungen gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für unbefristete Massnahmen. Zum einen muss das Ziel der beabsichtigten Beschränkungen durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt sein, das heisst, es muss die darin umschriebenen Voraussetzungen erfüllen. Zum andern müssen die vorgesehenen Massnahmen geeignet sein, den angestrebten Erfolg zu erreichen. Schliesslich ist auch hier der Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu beachten (Art. 107 Abs. 5 SSV). Immerhin ist den Besonderheiten eines Versuchs Rechnung zu tragen. Verkehrsbeschränkungen werden gerade deshalb versuchsweise für eine befristete Zeit verfügt, weil ihre Auswirkungen nicht von vornherein feststehen. Es ist nämlich nicht zu verkennen, dass sich die Folgen von geplanten Verkehrsmassnahmen (Art und Weise der Verkehrsverlagerung, Zu- bzw. Abnahme der Immissionen, Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen lassen. Das gilt vor allem dann, wenn auf

mehreren Strassen Beschränkungen, die sich gegenseitig bedingen oder ergänzen, eingeführt werden, oder wenn grossflächige Umfahrungen zu erwarten sind, deren Nachteile nicht abgeschätzt werden können. Es spricht für die Gewissenhaftigkeit einer Behörde, eine Verkehrsmassnahme erst dann endgültig in Kraft zu setzen, wenn sie ihren Entscheid auf Erfahrungen, untermauert durch zweckdienliche Erhebungen, stützen kann und nicht auf blosser Vermutungen angewiesen ist. Ein Versuch gleicht daher einem Experiment. Daraus folgt, dass den zuständigen Instanzen ein weiter Beurteilungsspielraum zuzugestehen ist. Gerade die Befristung der getroffenen Massnahmen und die sich daraus ergebende Möglichkeit, den endgültigen Entscheid wieder anfechten zu können, rechtfertigen eine zurückhaltende Überprüfung des angefochtenen Beschlusses durch die Rechtsmittelinstanz. Ein Versuch ist folglich in der Regel nur zu beanstanden, wenn er gesetzesfremde Ziele verfolgt, sich dabei offensichtlich ungeeigneter Mittel bedient und den Verhältnismässigkeitsgrundsatz missachtet (vgl. den Entscheid des Bundesrates vom 25. Februar 1987, in: VPB 51/1987 Nr. 51 E. 7a, sowie Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich/St. Gallen 2012, S. 167 f., und den Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 6. Januar 2004, in: BVR 2004 S. 363 ff., E. 5.5).

### **E. 2.3**

Ein Grossteil der gesetzlichen Voraussetzungen für den Erlass der strittigen Verkehrsmassnahmen wurde von der Vorinstanz als erfüllt und die diesbezüglichen Einwände der Verfahrensbeteiligten als unbegründet erachtet:

#### **E. 2.3.1**

So stellte die Vorinstanz fest, dass die von der Verfahrensbeteiligten im Rahmen des Rekursverfahrens vorgebrachten zonenrechtlichen Argumente, wonach die Verkehrsanordnungen als gewerbefeindlich zu qualifizieren seien und damit im unauflösbaren Widerspruch zum Zonenzweck der „T-Zone“ stehe, nicht stichhaltig seien. Die Vorinstanz wies darauf hin, dass eine Signalisation, welche den anfahrenden Kunden einen Umweg aufzwinge bzw. die Schaffung einer verkehrsfreien Zone dem Zonenzweck nicht entgegenstehe. Eine Flaniermeile lasse sich ebenso unter dem Zonenbeschrieb für die T-Zone subsumieren wie ein verkehrintensives Geschäftsquartier. Diese Beurteilung der Vorinstanz ist zutreffend.

#### **E. 2.3.2**

Den Einwand der Verfahrensbeteiligten, die geplanten Signalisationen seien unzulässig, weil die Beschwerdeführerin keine Kenntnis der Auswirkungen der fraglichen Verkehrsführung habe, erachtete die Vorinstanz zu Recht als unbegründet. So gehört zu den Besonderheiten eines Versuchs gemäss Art. 107 Abs. 2 bis SSV insbesondere, dass sich die Folgen von geplanten Verkehrsmassnahmen nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen lassen und diese Folgen gerade mit dem Versuch erhoben werden sollen (vgl. E. 2.2.3 vorstehend).

#### **E. 2.3.3**

Im Zusammenhang mit dem Argument der Verfahrensbeteiligten, Wirtschaftsfreiheit und Eigentumsgarantie stünden dem fraglichen Verkehrskonzept entgegen, stellte die Vorinstanz fest, dass sich diese verfassungsmässigen Rechte (Art. 26 und 27 BV) zwar anrufen liessen. Zutreffenderweise wies die Vorinstanz jedoch darauf hin, dass sich weder aus der Eigentumsgarantie noch aus der Wirtschaftsfreiheit oder aus der persönlichen

Freiheit ein Anspruch auf eine völlig ungehinderte Zufahrt oder Aufrechterhaltung der kürzest möglichen Verbindung ableiten lässt. Die Eigentumsgarantie schützt nämlich den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur von einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht (BGE 131 I 12 E. 1.3.3 und Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 6. Januar 2004, in: BVR 2004 S. 363 ff. E. 5.2 mit weiteren Hinweisen auf die Rechtsprechung). Ebenso wenig gibt es ein Recht auf freie „Routenwahl“ (VPB 51/1987 Nr. 51 E. 7c S. 307). Hinsichtlich der Wirtschaftsfreiheit verneinte die Vorinstanz sodann das Vorliegen einer Wettbewerbsverzerrung durch die strittigen Verkehrsmassnahmen. Diese stellten sich nicht gegen den freien Wettbewerb und wichen nicht vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit ab. So hätten die Kunden der Verfahrensbeitrügten nur einen verhältnismässig kleinen Umweg zur Tankstelle auf sich zu nehmen (...). Auch diese Einschätzung erweist sich als zutreffend.

#### **E. 2.3.4**

(Bejahung eines öffentlichen Interesses an der geplanten Verkehrsführung)

#### **E. 2.4**

Strittig und näher zu prüfen ist die Frage nach der Verhältnismässigkeit der strittigen Verkehrsanordnungen.

##### **E. 2.4.1**

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt allgemein, dass eine Massnahme für das Erreichen des im öffentlichen oder privaten Interesse liegenden Zieles geeignet und erforderlich ist und sich für die Betroffenen in Anbetracht der Schwere der Grundrechtseinschränkung als zumutbar erweist. Es muss eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation vorliegen. Eine Massnahme ist unverhältnismässig, wenn das angestrebte Ziel mit einem weniger schweren Grundrechtseingriff erreicht werden kann (BGE 140 I 2 E. 9.2.2 mit weiteren Hinweisen auf die Rechtsprechung). Wie bereits erwähnt (vgl. E. 2.2.3 vorstehend), unterliegt die Verhältnismässigkeitsprüfung weniger strengen Voraussetzungen, wenn es - wie vorliegend - um eine maximal einjährige Versuchsanordnung nach Art. 107 Abs. 2 bis SSV geht. Die Auswirkungen geplanter Verkehrsberuhigungsmassnahmen lassen sich oft nicht mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen; so ist der Sinn des Versuchs, die vermuteten Auswirkungen durch Erfahrungen zu überprüfen. Die Rechtsmittelbehörden haben deshalb nur mit Zurückhaltung einzugreifen, wenn der Versuch gesetzesfremde Ziele verfolgt oder offensichtlich ungeeignet oder unverhältnismässig ist (Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 6. Januar 2004, in: BVR 2004 S. 363 ff., 371, E. 5.5).

##### **E. 2.4.2**

(Bejahung der Eignung der strittigen Verkehrsanordnungen, den Verkehr auf der H-Strasse zu reduzieren)

##### **E. 2.4.3**

Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung verneinte die Vorinstanz die Erforderlichkeit der Massnahme.

##### **E. 2.4.3.1**

### 2.4.3.3 (Umschreibung und Abwägung der sich entgegenstehenden öffentlichen und privaten Interessen)

#### **E. 2.4.3.4**

Nachdem es sich vorliegend lediglich um einen einjährigen Versuch handelt, erweist sich der an die Beschwerdeführerin gerichtete Vorwurf, weniger einschneidendere Massnahmen nicht bzw. nicht ausreichend geprüft zu haben, unter den gegebenen Umständen als nicht gerechtfertigt. Mithin besteht der Sinn und Zweck der Befristung einer Massnahme gerade darin, die Auswirkungen dieser provisorisch einzuführenden Verkehrsanordnungen zu erfassen. Selbst wenn, wie von der Vorinstanz im angefochtenen Rekursentscheid beispielhaft angeführt, andere, im Einzelfall bzw. für die Kunden und Anwohner des nördlichen Teils der H-Strasse unter bestimmten Konstellationen weniger einschneidendere Varianten denkbar wären, führt dies nicht dazu, dass die - lediglich als Versuch - festgelegten Verkehrsmassnahmen als nicht erforderlich und damit als nicht verhältnismässig zu qualifizieren wären. Die Beschwerde erweist sich in dieser Hinsicht als begründet.

#### **E. 2.4.4**

Die Vorinstanz hat in E. 6f des angefochtenen Rekursentscheids - entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerin - eine Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne) vorgenommen. (...) Wie bereits mehrfach erwähnt, geht es vorliegend um einen auf ein Jahr befristeten Versuch. Gewisse wirtschaftliche Nachteile für einzelne Gewerbetreibende lassen sich bei Verkehrsbeschränkungen der vorliegenden Art nie ganz vermeiden und führen nicht schon zur Unzulässigkeit der angefochtenen Massnahme. Dass die zur Diskussion stehenden Verkehrsanordnungen bei der Verfahrensbeteiligten zu einer derart starken Umsatzeinbusse führen und damit ihre wirtschaftliche Existenz bedrohen oder wesentlich einschränken würden, wird von ihr nicht nachvollziehbar dargetan. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die (öffentlichen) Interessen der Beschwerdeführerin an der Durchführung des Versuchs in Form der von ihr festgesetzten Verkehrsanordnungen die übrigen ins Feld geführten Interessen, insbesondere diejenigen der Verfahrensbeteiligten, an der Aufhebung der strittigen Massnahmen, überwiegen.

#### **E. 3**

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Vorinstanz zu Unrecht die Voraussetzung der Erforderlichkeit im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung für die zur Diskussion stehenden Verkehrsmassnahmen verneint hat. Bei den strittigen Verkehrsanordnungen handelt es sich lediglich um einen einjährigen Versuch, in dessen Rahmen die Auswirkungen näher geprüft werden sollen. Der Beschwerdeführerin steht dabei ein erheblicher Ermessensspielraum zu, der von den Rechtsmittelinstanzen zu beachten ist. Der Versuch mit den strittigen Verkehrsmassnahmen verfolgt keine gesetzesfremden Ziele und kann auch nicht als „offensichtlich ungeeignet oder unverhältnismässig“ qualifiziert werden. (...) Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2015.163/E vom 16. November 2016 Das Bundesgericht hat eine dagegen erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten mit Urteil 1C\_37/2017 vom 16. Juni 2017 abgewiesen. × JavaScript errors detected Please note, these errors can depend on your browser setup. If this problem persists, please contact our support. Contact Support Close

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