

ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2024 86 vom 4. März 2026

ZG Verwaltungsgericht, 2026-03-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zg_verwaltungsgericht_V 2024 86

FR: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2024 86 du 4 mars 2026

IT: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2024 86 del 4 marzo 2026

Erwägungen

E. 1

B.A. _____

E. 1.1

Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungs- sachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; BGS 162.1) ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht gegen Verwaltungsentscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden zulässig, soweit sich ihre Entscheide auf Bundesrecht stützen und die Gesetzgebung keinen Weiterzug an den Regierungsrat oder das Bundesverwaltungsgericht vorsieht. Als Beschwerdeobjekt liegt ein Entscheid der Sicherheitsdirektion vor. Darin genehmigte die Sicherheitsdirektion die durch den Gemeinderat Baar beschlossene Verkehrsordnung, wobei sie sich auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen, somit auf Bundesrecht, stützte. Die Sicherheitsdirektion ist laut § 5 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (V StrVeSi; BGS 751.21) Genehmigungsinstanz für gemeindliche Verkehrsordnungen. Im anschliessenden Rechtsmittelverfahren gilt sie sodann als untere kantonale Verwaltungsbehörde im Sinne von § 61 Abs. 1 Ziff. 1 VRG. Da kein gesetzlicher Weiterzug ihres Genehmigungsentscheids an den Regierungsrat oder an das Bundesverwaltungsgericht

E. 1.2

Die Beurteilung der Beschwerde erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11).

E. 1.3

Vorliegend kann jede Rechtsverletzung, jede für den Entscheid erhebliche unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhaltes und auch die unrichtige Handhabung des Ermessens gerügt werden (§ 63 VRG). 2. Das Verwaltungsgericht überprüft Beschwerden im Rahmen der gestellten Rechtsbegehren (§ 71 Abs. 1 VRG). Es darf somit den Streitgegenstand nicht ausdehnen. Im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht gilt der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen (§ 58 Abs. 1 VRG). Das Verwaltungsgericht ist demzufolge verpflichtet, auf den – unter Mitwirkung der Verfahrensbeteiligten – festgestellten Sachverhalt die richtige Rechtsnorm, d.h. jenen Rechtssatz anzuwenden, den es als zutreffend erachtet, und ihm diejenige Auslegung zu geben, von der es überzeugt ist. Aus der Rechtsanwendung von Amtes wegen folgt, dass das Verwaltungsgericht als Beschwerdeinstanz nicht an die

E. 2

C.A. _____

E. 3

Urteil V 2024 86 Verwaltungsgericht geheilt (act. 7 Ziff. D). Das Hauptargument der Beschwerdeführer sei eine angebliche Bevorteilung der C. _____ AG, weil diese ohne Parkverbot bauen können. Es liege aber auf der Hand, dass es sich dabei nicht um eine rechtsungleiche Behandlung, sondern einfach um andere Umstände faktischer Natur handle. Der Gemeinderat Baar nehme die Besorgnis der Beschwerdeführer, dass das Parkverbot im Zeitpunkt ihres rein hypothetischen zukünftigen Bauvorhabens eventuell zu Problemen führen könnte, zur Kenntnis. Die Gemeinde werde dann gerne Hand bieten, um gemeinsam geeignete Lösungen zu entwickeln (act. 7 Ziff. E). E. Mit Vernehmlassung vom 22. November 2024 beantragte die Sicherheitsdirektion, dass die Beschwerde abzuweisen sei (act. 8). Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, dass die SD bei den neu gebauten Strassen "A. _____ strasse" und "B. _____" gestützt auf die Erwägungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 2. Juli 2024 davon ausgehen dürfen, dass es sich dabei um öffentliche Strassen im privaten Eigentum handle, da die beschlossenen Verkehrsanordnungen im öffentlichen Interesse lägen. Die Beschwerdeführer stellten die Öffentlichkeit nicht grundsätzlich in Frage, sondern nur den Zeitpunkt (act. 8 Rz. 11 ff.). Zudem sei keine Verletzung des rechtlichen Gehörs ersichtlich, da das Anhörungsverfahren mittels Amtsblattpublikation vom 16. Mai 2024 durchgeführt worden sei. Die Beschwerdeführer hätten sich daraufhin mittels Stellungnahme vom 14. Juni 2024 geäußert. Die Sicherheitsdirektion sei nicht berechtigt zu prüfen, ob Anhörungsrechte verletzt worden seien, denn diese Anhörung liege im Autonomiebereich der Gemeinde (act. 8 Rz. 14 f.). Die Signalisationen und Markierungen entsprächen sodann den massgeblichen Strassenverkehrsvorschriften, weshalb die SD diese mit Verfügung vom 18. Juli 2024 genehmigt habe (act. 8 Rz. 17). F. Mit Replik vom 3. Februar 2025 (act. 12) ergänzten die Beschwerdeführer im Wesentlichen, dass die Beschwerdeführer als Miteigentümer der betroffenen Verkehrsflächen beschwerdeberechtigt seien. Die Beschwerdeführer beabsichtigten, ihr Grundstück in den nächsten Jahren zu überbauen. Hierzu würden eine unkomplizierte Zufahrt sowie Parkmöglichkeiten benötigt. Es handle sich nicht um eine öffentliche Verkehrsfläche, da es sich um eine Sackgasse handle, die nur den privaten "Bauherrschaften" diene. Anlässlich der Sitzung vom 24. März 2019 sei nichts beschlossen worden, was sich die Beschwerdeführer entgegenhalten lassen müssten. Es bestehe kein öffentliches Interesse an der Verkehrsanordnung, diese diene einzig der C. _____ AG. Das rechtliche Gehör sei dadurch verletzt worden, dass der Gemeinderat Baar die Stellungnahme der Beschwerdeführer nicht gewürdigt habe. Eine Heilung vor Verwaltungsgericht sei vorliegend nicht

E. 4

Urteil V 2024 86 möglich. Der Gemeinderat Baar könne aus dem Genehmigungsentscheid der SD nichts zu seinen Gunsten ableiten, da die SD ausdrücklich festgehalten habe, dass sie sich nicht zum Anhörungsverfahren äussern dürfe. G. Der Gemeinderat Baar erläuterte mit Eingabe vom 18. Februar 2025 (act. 14), dass weiterhin kein konkreter Nachteil für die Beschwerdeführer bestehen würde und dass der Bedarf für die Verkehrsanordnung nachgewiesen sei, weil (seit Bezug des Hauptquartiers der C. _____ AG) mehrere hundert Personen die Verkehrsflächen frequentieren würden. Sowohl Tempo 30 als auch Parkverbote würden die Verkehrssicherheit erhöhen. H. Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug verzichtete am 25. Februar 2025 auf eine weitere Stellungnahme (act. 15). I. In der Folge gingen keine weiteren Stellungnahmen ein, womit der Schriftenwechsel

abgeschlossen ist. Das Verwaltungsgericht erwägt: 1.

E. 5

Urteil V 2024 86 vorgesehen ist, ist das Verwaltungsgericht für die Beurteilung der Beschwerde gegen den Genehmigungsentscheid zuständig. Als Beschwerdeobjekt liegt weiter ein Beschluss des Gemeinderats Baar vor. Darin erliess dieser die später von der Sicherheitsdirektion genehmigte Verkehrsordnung. Zuger Einwohnergemeinden sind befugt, solche Anordnungen aufgrund von Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 V StrVeSi zu erlassen. An sich wäre dieser kommunale Entscheid gemäss § 40 Abs. 1 VRG beim Regierungsrat mit Verwaltungsbeschwerde anzufechten. Da die gemeindliche Verkehrsordnung und der Genehmigungsentscheid der Sicherheitsdirektion den gleichen Gegenstand betreffen und es gilt, eine Aufspaltung der Rechtsmittelwege zu verhindern, ist in analoger Anwendung von § 67 Abs. 2 lit. b des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 721.11) die Beschwerde gegen den Gemeinderatsbeschluss ebenfalls als Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu behandeln. Die Beschwerde enthält einen Antrag und eine Begründung (§ 65 Abs. 1 VRG) und wurde fristgerecht eingereicht. Die Beschwerdeführer sind beschwerdeberechtigt, da sie sowohl Miteigentümer der betroffenen Verkehrsfläche als auch Eigentümer eines anstossenden Grundstücks sind. Es ist in der Tat fraglich, ob der Nachteil der Beschwerdeführer die nötige Intensität aufweist, aber zugunsten der Beschwerdeführer ist davon auszugehen, dass diese (und somit auch das Beschwerderecht) vorliegend gegeben ist. Auf die Beschwerde ist somit einzutreten.

E. 5.1

Der Anspruch auf rechtliches Gehör verlangt von der Behörde, dass sie die Vorbringen der Betroffenen tatsächlich hört, ernsthaft prüft und in ihrer Entscheidungsfindung angemessen berücksichtigt. Nicht erforderlich ist, dass sich die Begründung mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich

E. 5.1.1

Im vorliegenden Fall wurden die Beschwerdeführer mit Amtsblattpublikation vom 16. Mai 2024 auf die geplante Verkehrsordnung hingewiesen (BF-act. 4). Die Beschwerdeführer liessen sich mit Stellungnahme vom 14. Juni 2024 vernehmen und teilten mit, dass sie nicht einverstanden seien (BF-act. 5). Mithin fand die von Art. 113 Abs. 1 SSV geforderte vorgängige Anhörung der Eigentümer statt. Insofern ist das Urteil des Verwaltungsgerichts V 2020 71 vom 27. September 2021 nicht einschlägig, worin das Gericht der Gemeinde eine Verletzung des rechtlichen Gehörs vorwarf, weil die Betroffenen vorgängig weder informiert noch angehört worden waren.

E. 5.1.2

Damit ist aber noch nichts gesagt, ob der der Beschwerdegegner 1 die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Argumente hinreichend gewürdigt hat. Der Gemeinderat hält dem Vorwurf entgegen, er habe die Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 14. Juni 2024 zur Kenntnis genommen, reflektiert und es seien die Vorbringen geprüft worden. Allerdings sei eine schriftliche, formale Antwort weder spezialgesetzlich noch um dem Anspruch auf rechtliches Gehör Genüge zu tun erforderlich (act. 7 S. 6).

E. 5.1.3

Die Beschwerdeführer brachten in ihrer Stellungnahme vom 14. Juni 2024 vor, sie hätten der Auftragsvergabe an die D. _____ AG nicht zugestimmt, ebenso wenig dem Antrag

auf Erlass von Verkehrsanordnungen, weshalb kein gültiges Gesuch aller Grundeigentümer vorliege. Das Gesuch der C._____AG sei deshalb abzuweisen oder gar nicht darauf einzutreten. Zudem werde die Tempo-30-Zone verfrüht eingeführt, diese sei aktuell weder erforderlich noch zweckmässig. Dies solle es auf gemeinsames Gesuch aller Grundeigentümer oder bei Abtretung der Strasse an die Gemeinde erfolgen. Die Parkverbotszone sei erst dann zu verhängen, wenn alle Baufelder überbaut seien. Es sei ungerrecht, eine Bauherrschaft zulasten der anderen zu bevorteilen, habe die C._____AG während ihrer gesamten Bauphase die Strassenflächen für ihre Bauinstallationen unentgeltlich nutzen können (Gde-act. 3). Dem Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 2024 ist u.a. zu entnehmen, dass das Projekt der Verkehrs- und Tiefbaukommission (VTK) am 24. Juni 2024 vorgestellt worden sei und diese sich mit vier zu zwei für die Einführung ausgesprochen habe. Die Abteilung Sicher-

E. 5.1.4

Entgegen den Ausführungen des Gemeinderates ist nicht ersichtlich, inwiefern die Einwendungen der Beschwerdeführer reflektiert und verworfen worden wären. Einzig mit Bezug auf das Gutachten der D._____AG können Hinweise entnommen werden, dass der Beschwerdegegner 1 die Einführung der Verkehrsanordnungen für notwendig empfand. Weder zur fehlenden Einverständniserklärung noch zur Ungleichbehandlung äusserte er sich im Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 2024. Auch wenn die Verkehrsanordnung als Allgemeinverfügung für deren Eröffnung im Amtsblatt publiziert und dort lediglich das Dispositiv abgebildet wird, entbindet dies nicht, sich mit den Vorbringen der Eigentümer hinreichend auseinanderzusetzen, zumal das Gesetz explizit deren Anhörung vorsieht. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Verletzung des rechtlichen Gehörs zu bejahen.

E. 5.2

Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur, womit seine Verletzung grundsätzlich ungeachtet der materiellen Begründetheit des Rechtsmittels zur Gutheissung der Beschwerde und zur Aufhebung des angefochtenen Entscheides führt (BGE 148 IV 22 E. 5.5.2). Unter Umständen kann eine Verletzung des rechtlichen Gehörs jedoch nachträglich geheilt werden, wenn die Beschwerdeinstanz die zu beurteilenden Sach- und Rechtsfragen mit uneingeschränkter Kognition überprüfen kann (BGE 147 IV 340 E. 4.11.3; 145 I 167 E. 4.4). Dies ist selbst bei einer schwerwiegenden Verletzung des rechtlichen Gehörs möglich, wenn die Rückweisung zu einem formalistischen Leerlauf und damit zu einer unnötigen Verzögerung führen würde, die mit dem Interesse der betroffenen Partei an einer beförderlichen Beurteilung der Sache nicht vereinbar wäre (BGE 147 IV 340 E. 4.11.3; 142 II 218 E. 2.8.1). Aber auch ohne Heilung der Gehörsverletzung kann zur Verhinderung eines formalistischen Leerlaufs von einer Rückweisung der Sache an die Vor- oder Unterinstanz abgesehen werden, wenn an der Rückweisung kein schützenswertes Interesse besteht (BGer 2C_910/2022 vom 8. Januar 2024 E. 3.3.2 mit weiteren Hinweisen). Das Verwaltungsgericht kann vorliegend mit uneingeschränkter Kognition sämtliche Sach-, verhaltens- und Rechtsfragen prüfen. Zudem würde eine Rückweisung zu einer unnötigen Verzögerung führen und es ist auch kein schützenswertes Interesse der Beschwerdeführer diesbezüglich ersichtlich. Eine für sie günstigere Neuurteilung durch die Vorinstanz ist – gerade angesichts der Vernehmlassung – nicht zu erwarten. Damit ist die Verletzung

E. 6

Urteil V 2024 86 rechtliche Begründung der Begehren gebunden ist und eine Beschwerde auch aus anderen als den geltend gemachten Gründen (teilweise) gutheissen oder den angefochtenen Entscheid im Ergebnis mit einer von der Vorinstanz abweichenden Begründung bestätigen kann. Gemäss § 72 Abs. 1 VRG kann das Verwaltungsgericht – sofern es zu einer Gutheissung der Beschwerde gelangt – in der Sache selbst urteilen oder die Sache zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz zurückweisen. 3. Streitig im vorliegenden Verfahren ist, ob die Verkehrsanordnung zu Recht erlassen wurde. Die Beschwerdeführer bringen im Wesentlichen vor, dass sie nie angehört worden seien (E. 5), dass es sich nicht um eine öffentliche Strasse handle (E. 6), sowie dass die Rechtsgleichheit verletzt worden sei (E. 7). 4. Dauernde Verkehrsanordnungen an Gemeindestrassen werden vom zuständigen Gemeinderat erlassen. Gemeindliche Verkehrsanordnungen bedürfen der Genehmigung der Sicherheitsdirektion (§ 5 V StrVeSi). Der Umfang der Genehmigung gemeindlicher Verkehrsanordnungen durch die Sicherheitsdirektion richtet sich nach § 36 des Gesetzes über die Organisation und Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt, GG; BGS 171.1), der analog anzuwenden ist. Bedürfen nach dieser Bestimmung gemeindliche Beschlüsse der Genehmigung, so beschränkt sich die Prüfung durch die Sicherheitsdirektion auf die Gesetzmässigkeit, soweit das Gesetz keine weitergehende Prüfung vorschreibt. Wegen Unangemessenheit kann die Genehmigung nur verweigert werden, wenn das Ermessen missbraucht oder überschritten worden ist oder wenn eine Bestimmung willkürlich oder unverhältnismässig ist (§ 36 Abs. 2 GG). Da die V StrVeSi keine weitergehende Prüfung vorschreibt, verfügen die Gemeinden (insbesondere auch beim Erlass von Verkehrsanordnungen) über eine Entscheidungsfreiheit, welche die Sicherheitsdirektion als Genehmigungsinstanz zu respektieren hat. Die Sicherheitsdirektion hat deshalb im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nur zu prüfen, ob gemeindliche Verkehrsanordnungen den massgeblichen Strassenverkehrsvorschriften entsprechen. Als Genehmigungsinstanz steht der Sicherheitsdirektion nur eine Gesetzmässigkeitsprüfung, jedoch keine Ermessensprüfung zu. 5.

E. 6.1

Gemäss Art. 49 Abs. 1 BV geht Bundesrecht entgegenstehendem kantonalem Recht vor. Es ist somit irrelevant, wie das kantonale Recht (hier: Gesetz über Strassen und Wege, GSW; BGS 751.14) eine öffentliche Verkehrsfläche definiert. Relevant ist einzig, wie das Bundesrecht eine öffentliche Verkehrsfläche definiert (Einheit der Rechtsordnung). Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr ordnet unter anderem den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG). Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen; und öffentlich sind sie, wenn sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 1 und 2 Verkehrsregelnverordnung, VRV; SR 741.11). Massgeblich ist dabei nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie dem allgemeinen Verkehr dient. Letzteres trifft zu, wenn sie einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist (BGE 148 IV 30 E. 1.4.2; BGer 9C_410/2023 vom 10. April 2025 E. 4.2.1). Soll eine Strasse ausschliesslich privatem Gebrauch dienen, muss der Wille des Verfügungsberechtigten, dass er eine Verkehrsfläche der Öffentlichkeit entziehen will, für Dritte durch ein signalisiertes Verbot oder durch eine Abschränkung kenntlich gemacht sein (BGE 148 IV 30 E. 1.4.2; BGer 9C_410/2023 vom 10. April 2025 E. 4.2.3). Gebraucht es daran, dann bleibt die besagte Verkehrsfläche weiterhin eine öffentliche im Sinne von Art. 1 Abs. 2 VRV. Die Begründung für diesen weiten Strassenbegriff, welcher auch rein tatsächlich dem

allgemeinen Verkehr offen stehende Strassen mitumfasst und sich insofern nicht vollumfänglich mit dem Begriff der öffentlichen Strasse im Gemeindegebrauch nach öffentlich-sachenrechtlicher Terminologie deckt, liegt in der (polizeirechtlichen) Zielsetzung der Strassenverkehrsgesetzgebung, welche den Schutz der öffentlichen Ordnung und Sicherheit im Strassenverkehr bezweckt und aus Gründen der Gefahrenabwehr nach einer umfassenden Geltung der diesbezüglichen Verbots- und Gebotsnormen (Verkehrsregeln) ruft (BGE 148 IV 30 E. 1.4.2; BGer 9C_410/2023 vom 10. April 2025 E. 4.2.2). Im vorliegenden Fall gibt es weder Hinweise in den Akten noch wurde von einer Partei vorgebracht, dass die von der Verkehrsanordnung betroffenen Verkehrsflächen für Dritte

E. 7

Urteil V 2024 86 widerlegt. Es reicht aus, wenn im angefochtenen Entscheid die entscheidewesentlichen Faktoren hinlänglich festgestellt und gewürdigt werden, so dass die Beschwerdeführer sich über dessen Tragweite ein Bild machen und diesen sachgerecht anfechten können (BGE 142 II 49 E. 9.2).

E. 7.1

Den zuständigen staatlichen Organen kommt im vorliegenden Fall somit die Befugnis zu, auf diesen – als öffentliche Verkehrsflächen in privatem Eigentum zu qualifizierenden – Verkehrsflächen funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG anzuordnen. Massnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können sowohl den Fahrverkehr wie auch den ruhenden Verkehr betreffen (BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 1.1). Funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG 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 Kantone können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem (in Art. 107 Abs. 5 SSV zum Ausdruck gebrachten) Grundsatz von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (BGer 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.1). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. 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. Ein Eingreifen des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Diffe-

E. 7.2

Soweit die Beschwerdeführer einwenden, sie hätten nie eine Vollmacht erteilt, um ein Gesuch für den Erlass von Verkehrsanordnungen zu stellen, ebenso wenig für das Einholen eines verkehrstechnischen Gutachtens, so können sie daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. Wie vorstehend dargelegt, verfügt der Gemeinderat über die Kompetenz, an den Gemeindestrassen Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs

gemäss Art. 3 SVG zu erlassen (§ 5 Abs. 1 V StrVeSi). Hierfür bedarf es keines Einverständnisses aller betroffenen Grundeigentümer.

E. 7.3

Alsdann stellen sich die Beschwerdeführer auf den Standpunkt, die Gemeinde Baar habe sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen (Verletzung der Rechtsgleichheit) leiten lassen (so etwa: act. 1 Rz. 17, act. 12 Rz. 10 f.). Sie erblicken diese in einer Bevorzugung einer Nachbarin, die ihr Grundstück bereits überbaut hat. Da es während der Bauphase der Nachbarin nie zu einem Chaos oder zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit gekommen sei, sei nicht ersichtlich, inwiefern dies jetzt plötzlich der Fall sein soll. Die Gemeinde vertrete offensichtlich keine öffentlichen Interessen, sondern private der Nachbarin (act. 12 Rz. 10). Auch habe die Nachbarin während ihrer Bauphase die gesamte Verkehrsfläche in Beschlag nehmen können. Die Beschwerdeführer seien nach Rechtskraft der Verkehrsordnung gezwungen, Parkplätze anzumieten und dafür finanzielle Mittel aufzuwenden, welche die Nachbarin nie aufzuwenden gehabt habe (act. 1 Rz. 17).

E. 7.3.1

Nach Art. 8 Abs. 1 BV verletzt ein Erlass das Rechtsgleichheitsgebot, wenn er rechtliche Unterscheidungen trifft, für die kein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen ersichtlich ist, oder er Unterscheidungen unterlässt, die sich aufgrund der Verhältnisse aufdrängen, wenn also Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nicht nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird. Die ungerechtfertigte Gleich- bzw. Ungleichbehandlung muss sich auf eine wesentliche Tatsache beziehen. Die Frage, ob für eine rechtliche Unterscheidung ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen besteht, kann zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich beantwortet werden. Dem Gesetzgeber bleibt im Rahmen dieser Grundsätze ein weiterer Gestaltungsspielraum (statt vieler: BGE 143 I 361 E. 5.1, 139 I 242 E. 5.1 mit Hinweisen). Zu bedenken ist allerdings, dass die Frage, ob für eine rechtliche Unterscheidung ein ver-

E. 7.3.2

Im vorliegenden Fall trifft die Verkehrsordnung keinerlei sachliche Unterscheidungen, denn sie gilt für alle Grundeigentümer an den betroffenen Strassen gleich. Die Beschwerdeführer erblicken die Ungleichbehandlung in der Tatsache, dass die Verkehrsordnung nach der Bauphase einer Nachbarin, jedoch vor ihrer eigenen erlassen wird. Es handelt sich also nicht um eine Ungleichbehandlung in der Sache, sondern um eine Ungleichbehandlung in Bezug auf den Zeitpunkt des Erlasses. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass sich die Sachlage in erheblicher Weise geändert hat. Mit der Überbauung der GS G. _____ gibt es mittlerweile mehr Fahrzeug- und Personenverkehr sowohl auf der A. _____ strasse wie auch auf dem B. _____. Dies hat letztlich auch zur Einholung einer verkehrstechnischen Expertise durch die D. _____ AG geführt. Dem Gutachten vom 6. November 2023 ist zu entnehmen, dass die Voraussetzungen für die Einführung der Tempo-30-Zone, unter Berücksichtigung der aufgezeigten verkehrssicherheitstechnischen sowie wohnqualitätserhöhenden Aspekte, erfüllt seien (Gde-act. 2). Die darin gemachten Feststellungen, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit, zweifeln die Beschwerdeführer im Übrigen nicht an, sie kritisieren einzig eine voreilige Einführung der Verkehrsbeschränkung durch den Gemeinderat (vgl. etwa act. 1 Rz. 17). Damit liegen sachliche Gründe für die Verkehrsordnung im jetzigen

Zeitpunkt vor, weshalb eine Ungleichbehandlung der Beschwerdeführer ausscheidet. Sodann kann eine eigentliche Ungleichbehandlung der Beschwerdeführer auch nicht darin erblickt werden, dass die Parkverbotszone für sie erhebliche Nachteile zeitigen könnte, sollten sie in Zukunft selbst ein Bauvorhaben umsetzen wollen. Die Gemeinde hat deren Besorgnis zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat wendet zu Recht ein, dass die Parkverbotszone die Einrichtung eines Baustelleninstallationsplatzes nicht per se ausschliesst. Dessen Eignung hängt zwar von weiteren Faktoren (Platzverhältnisse, Erschliessungsmöglichkeiten etc.) ab, doch kann im jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden, die Beschwerdeführer würden später durch die Einführung der Tempo-30- und der Parkverbotszone in ungerechtfertigter Weise benachteiligt werden.

E. 7.4

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass keine rechtsungleiche Behandlung vorliegt. Es liegen sachliche Gründe für die Einführung der Tempo-30- und

E. 8

Urteil V 2024 86 heit/Werkdienst beantrage gestützt auf das Verkehrsgutachten der D. _____ AG vom 6. November 2023 die Tempo-30- und Parkverbotszone. Zusätzlich seien weitere Signale und Markierungen zu bewilligen (Gde-act. 6).

E. 8.1

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden, wobei der Bundesrat Ausnahmen davon vorsehen kann (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e SSV). Das Signal "Tempo-30-Zone" (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22a SSV). Das Signal "Begegnungszone" (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen und gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt sind. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (Art. 22b SSV).

E. 8.2

Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten ist grundsätzlich nur aus den in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründen zulässig, nämlich wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a); bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c); oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (lit. d).

E. 8.3

Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuzie-

hen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Als abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind innerorts Tempo-30-Zonen mit 30 km/h und Begegnungszonen mit 20 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Es handelt sich dabei um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2, vgl. auch vorne E. 7.1). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-

E. 8.4

Bei der Festlegung von Tempo-30-Zonen haben die zuständigen Behörden ein weites Ermessen; es kommt ihnen ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (BGE 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 2.2; 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.4). Ob die Anordnung einer Tempo-30-Zone und die damit verbundenen Massnahmen zulässig sind, kann das Verwaltungsgericht mit umfassender Kognition prüfen. Bei der Überprüfung von Ermessensfragen übt es allerdings entsprechend der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (BGE 139 II 145 E. 5) Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Verwaltungsgericht. Verkehrsbeschränkungen wie die Anordnung

E. 8.5

Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse hat den Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Somit muss eine Verkehrsanordnung, welche im öffentlichen Interesse liegt, eine taugliche sowie nötige, zweck- und verhältnismässige Massnahme darstellen, wobei keine andere Massnahme mit vergleichbarem Erfolg infolge milderer Eingriffsintensität vorzuziehen ist.

E. 8.6

Die angefochtenen Verkehrsanordnungen sollen (unbestrittenermassen) auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse erlassen werden. Folglich haben die Verkehrsanordnungen lediglich einer Verhältnismässigkeitsprüfung zu genügen, und die Einholung eines Gutachtens wäre von Gesetzes wegen nicht notwendig. Es wurde trotzdem ein Gutachten erstellt (Gde-act. 2). Dieses hält unter anderem fest, dass bereits mehrere Unfälle geschehen sind (Gde-act. 2 Rz. 2.10). Es hält weiter fest: Mit der empfohlenen Anordnung werde "dem Fussverkehr eine genügende und sichere Infrastruktur geboten" (Rz. 3.8). "Durch tiefere Geschwindigkeiten verkürzen sich die Bremswege, was die Verkehrssicherheit" (Rz. 3.9) für Fahrradfahrer erhöht. "Der siedlungsorientierte Charakter der Strassen" sowie "das Bedürfnis nach flächigem Queren" für Fussgänger mache Tempo 30 notwendig (Rz. 3.12). Das Gutachten geht also von einem Handlungsbedarf bzw. einer Notwendigkeit zur Entschärfung dieser Gefahren aus. Es besteht somit ein öffentliches Interesse (vgl. auch die Aufzählung in Art. 3 Abs. 4 SVG) an einem besonderen Schutz der Verkehrsteilnehmer, welches auch gesetzlich so statuiert ist und die Anordnung einer Temporeduktion legitimieren kann (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV). Gemäss Art. 108 Abs. 4bis i.V.m. Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 V StrVeSi ist der Gemeinderat Baar zuständig, auf diesen nicht verkehrsorientierten Verkehrsflächen Tempo-30-Zonen einzuführen, um den öffentlichen Interessen gerecht zu werden. Tempo-30-Zonen sind gemäss allgemeiner Lebenserfahrung geeignet, die besagten Gefahren für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr, zu entschärfen, da diese zu einer Verkehrsberuhigung führen. Anderweitige Massnahmen sind überdies nicht ersichtlich, welche denselben Erfolg herbeizuführen vermöchten. Die Verhältnismässigkeit ist

folglich zu bejahen.

E. 8.7

Zusammenfassend ergibt sich, dass die vom Gemeinderat Baar beschlossenen und von der Sicherheitsdirektion genehmigten Verkehrsanordnungen nicht zu beanstan-

E. 9

Urteil V 2024 86 des rechtlichen Gehörs einer Heilung durch das Verwaltungsgericht Zug zugänglich, in- dessen aber bei der Kostentragung zu berücksichtigen. 6.

E. 9.1

Gemäss § 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG trägt im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die unterliegende Partei die Kosten. Dem Umstand, dass die Beschwerdeführer nur des- halb unterliegen, weil der Verfahrensfehler des Gemeinderats Baar geheilt wurde, ist grundsätzlich bei der Kostenregelung Rechnung zu tragen, sei es durch angemessene Reduktion der Gerichtskosten, Verzicht auf die Kostenerhebung oder indem der für die Gehörsverletzung verantwortlichen Behörde Kosten auferlegt werden (BGer 1C_360/2017 vom 14. März 2018 E. 12). Die Spruchgebühr beträgt vorliegend Fr. 2'000.–. Es rechtfertigt sich, den unterliegenden Beschwerdeführern wegen der Verletzung des rechtlichen Gehörs eine reduzierte Spruchgebühr von Fr. 1'000.– aufzuerlegen, welche mit dem geleisteten Kostenvorschuss in nämlicher Höhe verrechnet wird. Weiter sind dem Gemeinderat Baar zufolge der Gehörsverletzung die verbleibenden Kosten in der Höhe von Fr. 1'000.– zu belasten (§ 24 Abs. 2 VRG).

E. 9.2

Bei diesem Verfahrensausgang ist den Beschwerdeführern keine Parteientschädi- gung zuzusprechen, da sie nicht obsiegen (§ 28 Abs. 2 VRG; vgl. auch VGer ZG V 2022 37 vom 19. Mai 2023 E. 11 sowie V 2021 43 vom 20. Dezember 2021 E. 9). Der Vorin- stanz kann keine Parteientschädigung zugesprochen werden, da diese in ihren amtlichen Wirkungskreis obsiegt (§ 28 Abs. 2a VRG).

E. 10

Urteil V 2024 86 ersichtlich (durch signalisiertes Verbot oder Abschränkung) der Öffentlichkeit entzogen wurden, weshalb es sich um öffentliche Verkehrsflächen handelt. Selbst wenn dem nicht so wäre, stehen die von der Verkehrsanordnung betroffenen Ver- kehrsflächen aufgrund des der Einwohnergemeinde Baar mit öffentlich beurkundetem Ver- trag vom 10. September 2019 (BF-act. 6) vertraglich eingeräumten und im Grundbuch eingetragenen öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechtes der Öffentlichkeit zur Verfügung. Im vorliegenden Fall handelt es sich somit so oder anders um eine öffentliche Verkehrs- fläche. 7.

E. 11

Urteil V 2024 86 renzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGE 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 2.2, 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.2).

E. 12

Urteil V 2024 86 nünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen besteht, zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich beantwortet wird. Dem Gesetzgeber bleibt im Rahmen dieser Grundsätze und des Willkürverbots ein weiterer Gestaltungsspielraum (BGE 145 II 206 E. 2.4.1).

E. 13

Urteil V 2024 86 der Parkverbotszone vor. Eine künftige Benachteiligung in Bezug auf einen Baustelleninstallationsplatz kann ebenso wenig im heutigen Zeitpunkt erblickt werden. 8.

E. 14

Urteil V 2024 86 münikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest (Art. 108 Abs. 6 SSV). Als bundesrätliche Ausnahme im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG schreibt Art. 108 Abs. 4bis SSV (AS 2022 498), in Kraft seit dem 1. Januar 2023, inzwischen kein solches Gutachten mehr für die Anordnung einer Tempo-30-Zone vor. Auch die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV) wurde entsprechend angepasst (AS 2022 499). Allerdings betrifft diese Ausnahme nur "nicht verkehrsorientierte" Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV, vgl. zum Ganzen BGE 150 II 444 E. 3.3 mit Hinweisen). Bei verkehrsorientierten Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz (vgl. Erläuterung zur Vorlage zur Teilrevisi- on der Signalisationsverordnung; Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling, UVEK, 24. August 2022, S. 1). Nicht verkehrsorientierte Strassen sind beispielweise Quartierstrassen, auf welchen jederzeit mit spielenden Kindern oder Kindern auf dem Schulweg zu rechnen ist, ein Strassenraum, welcher ein- oder beidseitig durch Bebauungen gefasst wird und überwiegend an Wohnnutzungen grenzt oder verkehrlich untergeordnete Strassen, welche primär der Erschliessung und dem Aufenthalt in Quartieren dienen (vgl. Strassennetzhierarchie des Kantons Basel-Stadt, abrufbar unter: <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strassenraum/strassennetz-hierarchie>).

E. 15

Urteil V 2024 86 einer Tempo-30-Zone sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden (vgl. E. 7.1).

E. 16

Urteil V 2024 86 den sind. Die dagegen eingereichte Beschwerde erweist sich als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist. 9.

E. 17

Urteil V 2024 86 Demnach erkennt das Verwaltungsgericht: