

ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 55 vom 26. Juni 2023

ZG Verwaltungsgericht, 2023-06-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zg_verwaltungsgericht_V_2023_55

FR: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 55 du 26 juin 2023

IT: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2023 55 del 26 giugno 2023

Regeste

Verwaltungsrechtl. Kammer — Verkehrsanordnung (Parkverbot)

Erwägungen

E. 1

Gemeinderat Baar

E. 1.1

Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (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 des Kantons Zug vom 22. Mai 2023 vor. Darin genehmigte die Sicherheitsdirektion eine durch den Gemeinderat Baar beschlossene Verkehrsanordnung, wobei sie sich auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und die dazugehörigen Aus-

E. 1.2

Damit das Verwaltungsgericht die Beschwerde behandeln kann, muss der Beschwerdeführer bzw. die Beschwerdeführerin auch zur Beschwerde legitimiert sein (§ 62 VRG). Vorliegend wird eine Verkehrsanordnung angefochten. Es handelt sich dabei um eine Verwaltungsmassnahme, die eine konkrete Situation ordnet, die sich aber an einen grösseren, nicht individuell bestimmten Personenkreis richtet. In der Rechtslehre spricht man in diesem Zusammenhang von einer Allgemeinverfügung. Rechtlich werden Allgemeinverfügungen regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt. Sie sind damit Anfechtungsobjekte der Beschwerde an Verwaltungsbehörden, Verwaltungsgerichte und an das Bundesgericht. Das Bundesgericht räumt aber nur denjenigen Personen einen Anspruch auf rechtliches Gehör ein, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Adressaten (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rz. 945; BGE 121 I 230 E. 2c). Vorliegend ist daher vorab zu prüfen, ob die Beschwerdeführer durch die angefochtene Verkehrsanordnung besonders berührt sind (§ 62 Abs. 1 lit. b VRG) und ob sie ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Aufhebung oder Änderung haben (§ 62 Abs. 1 lit. c

E. 1.3

Das Erfordernis des Betroffenseins bietet keine Probleme bei Verfügungen, die individuell-konkrete Verwaltungsakte darstellen. Bei Allgemeinverfügungen, die sich an eine unbestimmte Anzahl von Personen richten, ist das Betroffensein jedoch manchmal nicht

offensichtlich. Bei einer Verkehrsbeschränkung sind in erster Linie die Anstösser der mit der Beschränkung belegten Strasse beschwerdeberechtigt (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 1153 f.). Eine Betroffenheit ist zu bejahen, wenn eine Person eine besonders nahe und schützenswerte Beziehung zur Streitsache hat, weil sie mehr als irgendjemand oder die Allgemeinheit von der angefochtenen Verfügung betroffen wird. Diese Anforderungen sollen die Popularbeschwerde ausschliessen (BGE 112 Ib 154 E. 3). Das Bundesgericht hat sich im Rahmen von Legitimationsprüfungen bei Beschwerden gegen Verkehrsanordnungen schon öfters zur besonderen Betroffenheit von Fahrzeugenkern geäussert. Demnach sind zur direkten Anfechtung von (funktionellen) Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG jedenfalls die Eigentümer der betreffenden Strassenparzelle befugt (BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 1.2). Sodann steht die Legitimation allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, was etwa für Anwohner oder Pendler gilt, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (z.B. BGer 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 1.2; BGE 136 II 539 E. 1.1 m.H.). Zusätzlich müssen die Betroffenen allerdings glaubhaft machen, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (Martin Bertschi, in: Kommentar zum VRG des Kantons Zürich, 3. Aufl. 2014, § 21 N 48–50). Auch Beschränkungen des Parkierens oder die Aufhebung von (öffentlichen) Parkplätzen können eine spezifische Betroffenheit bewirken, wenn dadurch die Nutzung einer Liegenschaft verunmöglicht oder erheblich erschwert wird (BGer 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 2.2).

E. 1.4

Die Beschwerdeführer sind als Anwohner der nur wenige Meter von der mit der Verkehrsanordnung belegten entfernten Grabenstrasse in Baar und als Eigentümer von Wohnraum an der Grabenstrasse von der Verfügung stärker betroffen als die Allgemeinheit. Die Beschwerdeführer befürchten, dass durch das Parkverbot an der Grabenstrasse vermehrt Fremdparkierer die Besucherparkplätze ihrer Überbauung besetzen werden. Ausserdem bringen sie Sicherheitsbedenken an und gehen davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer ohne die parkierten Autos weniger vorsichtig verhalten und schneller be-

E. 1.5

Die Beurteilung der Beschwerde erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11). 2.

E. 2

Urteil V 2023 55 A. Der Gemeinderat Baar beschloss am 2. Mai 2023 auf der Grabenstrasse, ab Einmündung Zuger-/Grabenstrasse bis Liegenschaft Nr. 13, die Verkehrsanordnung Vorschrittsignal "Parkieren verboten" (Signal 2.50 SSV) mit den ergänzenden Angaben "Wiederholungstafel" (5.04 SSV), "Anfangstafel" (5.05 SSV) und "Endetafel" (5.06 SSV) sowie dem Text "beidseitig", welche am 22. Mai 2023 von der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug genehmigt und am 15. Juni 2023 im Amtsblatt des Kantons Zug publiziert wurde. Bis anhin galt auf der Grabenstrasse ein gerichtliches Parkverbot. B. Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 22. Juni 2023 (Poststempel: 23. Juni 2023) beantragten A.A._____ und B.A._____ (fortan: Beschwerdeführer) sinngemäss die Aufhebung des am 2. Mai 2023 beschlossenen Parkverbots. C. Mit Verfügung vom 26. Juni 2023 verlangte der Vorsitzende der verwaltungsrechtlichen Kammer des

Verwaltungsgerichts von den Beschwerdeführern einen Kostenvorschuss von Fr. 1'000.–, welcher fristgerecht bezahlt wurde. D. Der Gemeinderat Baar und die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug beantragten in ihren Vernehmlassungen vom 13. Juli 2023 resp. 25. August 2023 die Abweisung der Beschwerde, der Gemeinderat Baar zumindest sinngemäss. E. In der Folge gingen keine weiteren Stellungnahmen ein. Das Verwaltungsgericht erwägt:

- 1.

E. 2.1

Das Strassenverkehrsgesetz ordnet nach seinem Art. 1 Abs. 1 den Verkehr auf den öffentlichen Strassen. Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen. Öffentlich sind Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 1 und 2 Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11]). Massgeblich ist dabei nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie dem allgemeinen Verkehr dient. Dies trifft zu, wenn sie einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist (BGE 104 IV 105 E. 3; BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 2). Die Begründung für diesen weiten Strassenbegriff, welcher auch rein tatsächlich dem allgemeinen Verkehr offenstehende 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 (BGer 6B_673/2008 vom 8. Oktober 2008 E. 1.1; 6B_87/2008 vom 31. Juli 2008 E. 2.2 mit Hinweisen). Die Vorinstanzen nehmen zutreffend an, dass es sich bei der umstrittenen Verkehrsfläche um eine "öffentliche Strasse" im dargestellten Sinne handelt, auch wenn sie sich im Privateigentum eines Dritten befindet, und das SVG gilt (siehe dazu auch Gemeindliches Strassenreglement vom 19. Juni 2007, rev. 23. Januar 2008, der Gemeinde Baar).

E. 2.2

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

E. 2.3

Ob eine gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnete Verkehrsmassnahme im öffentlichen Interesse liegt und dem Gebot der Verhältnismässigkeit entspricht, prüft das Bundesgericht an sich mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen Behörden besser kennen und überblicken als das Gericht (BGer 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.2; BGer 2A.387/2003 vom 1. März 2004 E. 3.1, je mit Hinweisen). Verkehrsbeschränkungen der vorliegend 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 verfügbenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen

Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen der Richterin oder des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, rechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 3.2; 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.2 mit Hinweisen). Den Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde zu berücksichtigen haben dabei sämtliche Gerichte, also nicht nur das Bundesgericht, sondern auch die kantonalen Gerichte. Verhielte es sich anders, würde der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde beseitigt (BGer 1C_310/2009 vom 17. März 2010 E. 2.2.1).

E. 2.4

Dauernde Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG werden an Gemeindestrassen vom zuständigen Gemeinderat erlassen und bedürfen der Genehmigung der Sicherheitsdirektion (§ 5 VSvSs). 3. Streitig und zu prüfen ist, ob die Verkehrsanordnung an der Grabenstrasse in Baar rechtmässig ist und insbesondere im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist.

E. 3

Urteil V 2023 55 führungsbestimmungen, somit auf Bundesrecht, stützte. Die Sicherheitsdirektion ist laut § 5 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (VSvSs; BGS 751.21) Genehmigungsinstanz für gemeindliche Verkehrsanordnungen. 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 vorgesehen ist, ist das Verwaltungsgericht für die Beurteilung der Beschwerde gegen den Genehmigungsentscheid zuständig. Als Beschwerdeobjekt liegt weiter ein Entscheid des Gemeinderats von Baar vom 2. Mai 2023 vor. Darin erliess dieser die später von der Sicherheitsdirektion genehmigte Verkehrsanordnung an der Grabenstrasse. Zuger Einwohnergemeinden sind befugt, solche Anordnungen aufgrund von Art. 3 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 VSvSs zu erlassen. An sich wäre dieser kommunale Entscheid gemäss § 40 Abs. 1 VRG beim Regierungsrat mit Verwaltungsbeschwerde anzufechten. Da die gemeindliche Verkehrsanordnung 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 wurde am 23. Juni 2023 rechtzeitig innerhalb der 30-tägigen Frist nach § 64 VRG seit der Publikation am 15. Juni 2023 der Post übergeben und enthält einen Antrag und eine Begründung (§ 65 Abs. 1 VRG).

E. 4

Urteil V 2023 55 VRG). Die in § 62 Abs. 1 lit. a VRG geregelte Eintretensvoraussetzung ist bei angefochtenen Allgemeinverfügungen hingegen nicht relevant.

E. 4.1

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 2. Mai 2023 sah der Gemeinderat Baar ein Parkverbot an der Grabenstrasse ab der Einmündung Zuger-/Grabenstrasse bis zur Liegenschaft Nr. 13 vor. Erwägend führte er an, dass seit der Sanierung im Juli 2022 diverse Reklamationen

von Anwohnern, Fussgängern und Entsorgern der Unterfluranlage betreffend parkierte Fahrzeuge eingegangen seien. Die parkierten Fahrzeuge würden das Ein- und Ausfahren bei der Tiefgarage erschweren, den zweispurigen Verkehrsfluss verhindern, den Zugang zu den Unterflurcontainern behindern und sie würden für den Schulweg eine zusätzliche Gefahrenstelle darstellen. Das bereits erwirkte gerichtliche Parkverbot solle durch ein öffentliches Parkverbot ersetzt werden. Die Sicherheitsdirektion prüfte die Verkehrsanordnung daraufhin auf ihre Vereinbarkeit mit den massgeblichen Strassenverkehrsvorschriften und genehmigte sie schliesslich mit Verfügung vom 22. Mai 2023.

E. 4.2

Die Beschwerdeführer verlangen in ihrer Beschwerde vom 22. Juni 2023 sinn- gemäss die Aufhebung des Entscheids der Sicherheitsdirektion und des Gemeinderatsbeschlusses betreffend die Verkehrsanordnung. Begründend führen sie an, dass die durch die parkierten Fahrzeuge herbeigeführte, im Tagesverlauf laufend wechselnde Verkehrssituation in den letzten Jahren dazu geführt habe, dass sich die Verkehrsteilnehmer zwingend hätten vorsichtig im Schrittempo fortbewegen müssen, was zu einer starken Verkehrsberuhigung geführt habe. Übersetzte Geschwindigkeiten seien auf dieser Quartierstrasse selten geworden. Das Wegfallen der parkierten Fahrzeuge erhöhe das Risiko für Fahrten mit übersetzter Geschwindigkeit und damit von schweren Unfällen. Zudem würde das Wegfallen der Parkmöglichkeit entlang der Grabenstrasse zwangsläufig dazu führen, dass Fremdparkierer die Besucherparkplätze der Überbauung B. _____ benutzen würden. Die ohnehin knappen Besucherparkplätze dieser Überbauung würden für ihren vorgesehenen Zweck nicht mehr genutzt werden können. Die Beschwerdeführer anerkennen, dass die Zufahrten zu den Unterflurcontainern und den Garagenausfahrten freigehalten werden müssten. Dies solle jedoch nicht durch ein übergreifendes Parkverbot, sondern z.B. durch Anbringung entsprechender Sperrflächen gelöst werden.

E. 4.3

Die Einwohnergemeinde Baar weist in ihrer Vernehmlassung vom 13. Juli 2023 darauf hin, dass in der Grabenstrasse bereits heute ein richterliches Parkverbot bestehe. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer legt sie dar, dass die parkierten Fahrzeuge entlang der Grabenstrasse das Unfallrisiko um ein Vielfaches erhöhen würden. Besonders betroffen davon seien Velofahrer. Auch Abbiegeunfälle und Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit würden mit Seitenparkplätzen deutlich erhöht. Der Begegnungsfall

E. 4.4

Die Sicherheitsdirektion weist vernehmlassend darauf hin, dass sich ihre Prüfungspflicht nach § 36 des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt, GG; BGS 171.1) richte und sich auf die Überprüfung der Gesetzmässigkeit beschränke. Die Beschwerdeführer würden die am 2. Mai 2023 beschlossene Vorschriftssignalisation an sich nicht in Frage stellen. Die Signalisation entspreche denn auch den massgeblichen Strassenverkehrsvorschriften, namentlich Art. 30 SSV. Ob die beschlossene Verkehrsanordnung sinnvoll und angemessen sei, liege im Ermessen der Gemeinde Baar und sei nicht Gegenstand der Genehmigungsprüfung durch die Sicherheitsdirektion gewesen. Die Sicherheitsdirektion äussert sich auch zu den Vorbringen der Beschwerdeführer und weist darauf hin, dass sich aufgrund des bereits vorbestehenden privatrechtlichen Parkverbots materiell-rechtlich nichts geändert habe. Betreffend die Befürchtung, dass die Besucherparkplätze unberechtigt benutzt werden könnten, hält die

Sicherheitsdirektion fest, dass diese Parkplätze nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens gewesen seien und weist auf die Möglichkeit einer privatrechtlichen Parkbeschränkung hin. Wie die Einwohnergemeinde Baar legt die Sicherheitsdirektion dar, dass Sperrflächen – als Alternative zum Parkverbot – keine geeignete Massnahme darstellen würden. 5.

E. 5

Urteil V 2023 55 wegen werden, was das Unfallrisiko an der Grabenstrasse erhöhen würde. Diese Bedenken stellen schützenswerte Interessen dar und können die Nutzung der Liegenschaft erschweren. Aufgrund dessen ist die Beschwerdeberechtigung vorliegend zu bejahen, weshalb die Beschwerde zu prüfen ist.

E. 5.1

Nach Art. 37 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge dort nicht angehalten oder aufgestellt – also parkiert (vgl. Gerhard Fiolka, in: Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, Art. 37 N 39) – werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Die Fahrbahn auf der Grabenstrasse ist rund 6 Meter breit (vgl. <https://zugmap.ch>). Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) rechnet für Personewagen mit einer Breite von 1,80 m und für schwere Lastfahrzeuge, Busse und Cars mit einer Breite von 2,50 m

E. 5.2

Die Sicherheitsbedenken der Beschwerdeführer, die sie mit dem Wegfallen der Parkplätze befürchten, sind nicht substantiiert, und das private Interesse des potenziell vermehrten unberechtigten Gebrauchs von Besucherparkplätzen in einer benachbarten Liegenschaft ist – wie von der Sicherheitsdirektion treffend ausgeführt – nicht Gegenstand dieses Verfahrens und anderweitig anzugehen. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Beschwerdegegner von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen oder rechtswidrige Zielsetzungen verfolgen. Vielmehr begründen sie die Verkehrsanordnung logisch und einleuchtend. Vor dem Hintergrund dieser Gegebenheiten dient die strittige Verkehrsanordnung – wie von den Beschwerdegegnern sinngemäss angeführt – dem störungsfreien, flüssigen, sicheren und möglichst immissionsarmen Verkehrsfluss, wodurch das öffentliche Interesse gegeben ist.

E. 5.3

Sodann rügen die Beschwerdeführer implizit die Verhältnismässigkeit des Parkverbots und fordern zur Sicherstellung des Zugangs zu den Unterflurcontainern eine mildere Massnahme, z.B. die Anbringung von Sperrflächen. Die Beschwerdegegner entgegen dem in zutreffender Weise, dass Sperrflächen nach Art. 78 SSV von Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen und Sperrflächen die vorliegend schon eher schmale befahrbare Strassenfläche verkleinern würden. Andere mildere Massnahmen sind nicht ersichtlich, weshalb die Verkehrsanordnung verhältnismässig erscheint. Gerade auch in Anbetracht dessen, dass auf der Verkehrsfläche, welche von der strittigen Verkehrsanordnung betref-

E. 6

Urteil V 2023 55 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 Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21] zum Ausdruck gebrachten) Grundsatz von

Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (BGer 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 3.1; vgl. BGer 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.1 mit Hinweis).

E. 7

Urteil V 2023 55 4.

E. 8

Urteil V 2023 55 PW/PW sowie Lastwagen/PW sei unmöglich, wenn entlang der Strasse Fahrzeuge parkiert seien. Um die Grabenstrasse zu passieren, müsse somit bei beidseitigem Verkehr mit raschen Manövern gerechnet werden. Die Strasse lasse aus Gründen wie Zu- und Wegfahrten, Strassenbreiten und einzuhaltenden Sichtweiten gemäss den VSS-Normen keine Parkplätze zu. Zu den Bedenken der Beschwerdeführer betreffend die Besucherparkplätze der benachbarten Liegenschaft führt die Einwohnergemeinde Baar aus, dass dort ein richterliches Parkverbot installiert werden könne, um Fremdparkierer zu verzeigen. Die von den Beschwerdeführern vorgeschlagene Lösung hinsichtlich des Zugangs zu den Unterflurcontainern mit Sperrflächen sei nicht zweckmässig, da diese nicht überfahren werden dürften und die Fahrbahn optisch einengen würden.

E. 9

Urteil V 2023 55 (VSS-Norm 40 201). Damit liegt es auf der Hand, dass sich Autos oder Lastwagen an den Stellen nicht mehr kreuzen können, wo Fahrzeuge entlang der Grabenstrasse geparkt sind. Aber auch das Kreuzen von Lastwagen und Velos ist nicht mehr möglich. Dies wird von den Beschwerdeführern denn auch nicht bestritten. Die Beschwerdegegner haben dies erkannt und fügen des Weiteren an, dass die Ein- und Ausfahrt zu den Tiefgaragen und der Zugang zu den Unterflurcontainern durch die parkierten Fahrzeuge beeinträchtigt werde. Letzteres wird denn auch von den Beschwerdeführern anerkannt. Die Beschwerdegegner sehen in den entlang der Grabenstrasse parkierten Fahrzeugen eine Einschränkung resp. Behinderung des Verkehrs und ein damit einhergehendes erhöhtes Unfallrisiko, da aufgrund des erschwerten Kreuzens von entgegenfahrenden Verkehrsteilnehmern mit raschen Manövern dieser gerechnet wird. Insbesondere für Velofahrer sehen sie ein Unfallrisiko (siehe vorne E. 4.3). Die Beschwerdeführer hingegen gehen davon aus, dass diese sich ständig ändernde Verkehrssituation sich positiv auf die Vorsicht der Verkehrsteilnehmer auswirkt und der Geschwindigkeitsmässigung und der Unfallrisikoverminderung diene (siehe vorne E. 4.2).

E. 10

Urteil V 2023 55 fen ist, bereits zuvor ein privatrechtliches Parkverbot galt, was sich aus den Akten ergibt und unbestritten ist. 6. Die Verkehrsanordnung entspricht den Strassenverkehrsvorschriften, liegt im öffentlichen Interesse und ist verhältnismässig, weshalb sich die Beschwerde als unbegründet erweist und abzuweisen ist. 7. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer gemäss § 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG kostenpflichtig, weshalb ihnen eine Spruchgebühr von Fr. 1'000.– auferlegt wird. Diese wird mit dem von ihnen in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Eine Parteientschädigung wird bei diesem Verfahrensausgang nicht zugesprochen (§ 28 Abs. 2 VRG).

E. 11

Urteil V 2023 55 Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

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