

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00172 vom 23. Juni 2005

ZH Verwaltungsgericht, 2005-06-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2005.00172

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00172 du 23 juin 2005

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00172 del 23 giugno 2005

Regeste

Verkehrsordnung | Tempo-30-Zone (Erweiterung der Zone in Oberwinterthur; Beschwerde der Stadt gegen die Rekursverfügung des Statthalters) Zuständigkeiten bei der Anfechtung von Verkehrsanordnungen. Auch eine Gemeinde ist zur Beschwerdeführung berechtigt (E. 1). Keiner der Beschwerdegegner wohnt d i r e k t am betroffenen Strassenzug. Die Vorinstanz bejahte die Rekurslegitimation unter Hinweis darauf, dass die Rekurrenten (jetzt Beschwerdegegner) die Strasse mehr oder weniger regelmässig befahren (E. 2.1). Die Legitimation zur Anfechtung von Verkehrsanordnungen war nach früherer Praxis weit gefasst, während die Legitimationsvoraussetzungen zur Anfechtung von baulichen Massnahmen eher enger umschrieben sind (E. 2.2). Ausgehend von diesem engeren Legitimationsbegriff genügt es für die Begründung der Legitimation noch nicht, dass eine Strasse regelmässig befahren wird. Vielmehr ist vorzusetzen, dass mit der Verkehrsanordnung ein Nachteil verbunden ist, der den Rechtsmittelkläger in besonderer Weise trifft, was jedenfalls für unbedeutende Verkehrsverlangsamungen nicht zutrifft (E. 2.2). Es ist überhaupt fraglich, inwiefern Strassenanstösser durch eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h betroffen werden, da eine solche Massnahme die Verkehrssicherheit erhöht und dadurch gerade dem Schutz der Anwohner dient. Die Beeinträchtigung der Zufahrtsverhältnisse zu den Grundstücken durch eine Temporeduktion ist an der zusätzlichen Wegzeit zu messen. Konkret beträgt die zusätzliche Fahrzeit nur gerade 19 Sekunden. Zudem ist fraglich, ob der betroffene Strassenabschnitt angesichts der schmalen, nicht übersichtlichen Strassenführung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann. Die Vorinstanz hätte mangels Legitimation auf die Rekurse nicht eintreten dürfen (E. 2.3). Ausserdem haben die Rekurrenten ihr angeblich schutzwürdiges Interesse nicht hinreichend dargelegt, weshalb auch diesem Grund auf die Rekurse nicht eingetreten werden durfte (E. 2.4). Gutheissung der Beschwerde der Stadt.

Volltext

Zürich Verwaltungsgericht 23.06.2005 VB.2005.00172 Zurich Verwaltungsgericht
23.06.2005 VB.2005.00172 Zurigo Verwaltungsgericht 23.06.2005 VB.2005.00172

Verkehrsordnung | Tempo-30-Zone (Erweiterung der Zone in Oberwinterthur; Beschwerde der Stadt gegen die Rekursverfügung des Statthalters) Zuständigkeiten bei der Anfechtung von Verkehrsanordnungen. Auch eine Gemeinde ist zur Beschwerdeführung berechtigt (E. 1). Keiner der Beschwerdegegner wohnt d i r e k t am betroffenen Strassenzug. Die Vorinstanz bejahte die Rekurslegitimation unter Hinweis darauf, dass die Rekurrenten (jetzt Beschwerdegegner) die Strasse mehr oder weniger regelmässig befahren (E. 2.1). Die Legitimation zur Anfechtung von Verkehrsanordnungen war nach früherer Praxis weit gefasst, während die Legitimationsvoraussetzungen zur Anfechtung von

baulichen Massnahmen eher enger umschrieben sind (E. 2.2). Ausgehend von diesem engeren Legitimationsbegriff genügt es für die Begründung der Legitimation noch nicht, dass eine Strasse regelmässig befahren wird. Vielmehr ist vorauszusetzen, dass mit der Verkehrsordnung ein Nachteil verbunden ist, der den Rechtsmittelkläger in besonderer Weise trifft, was jedenfalls für unbedeutende Verkehrsverlangsamungen nicht zutrifft (E. 2.2). Es ist überhaupt fraglich, inwiefern Strassenanstösser durch eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h betroffen werden, da eine solche Massnahme die Verkehrssicherheit erhöht und dadurch gerade dem Schutz der Anwohner dient. Die Beeinträchtigung der Zufahrtsverhältnisse zu den Grundstücken durch eine Temporeduktion ist an der zusätzlichen Wegzeit zu messen. Konkret beträgt die zusätzliche Fahrzeit nur gerade 19 Sekunden. Zudem ist fraglich, ob der betroffene Strassenabschnitt angesichts der schmalen, nicht übersichtlichen Strassenführung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann. Die Vorinstanz hätte mangels Legitimation auf die Rekurse nicht eintreten dürfen (E. 2.3). Ausserdem haben die Rekurrenten ihr angeblich schutzwürdiges Interesse nicht hinreichend dargelegt, weshalb auch diesem Grund auf die Rekurse nicht eingetreten werden durfte (E. 2.4). Gutheissung der Beschwerde der Stadt.

Verwaltungsgericht des Kantons Zürich: VB.2005.00172 Standard Suche | Erweiterte Suche | Hilfe Druckansicht Geschäftsnummer: VB.2005.00172 Entscheidart und -datum: Endentscheid vom 23.06.2005 Spruchkörper: 3. Abteilung/3. Kammer Weiterzug: Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Rechtsgebiet: Übriges Verwaltungsrecht Betreff: Verkehrsordnung Tempo-30-Zone (Erweiterung der Zone in Oberwinterthur; Beschwerde der Stadt gegen die Rekursverfügung des Statthalters) Zuständigkeiten bei der Anfechtung von Verkehrsordnungen. Auch eine Gemeinde ist zur Beschwerdeführung berechtigt (E. 1). Keiner der Beschwerdegegner wohnt d i r e k t am betroffenen Strassenzug. Die Vorinstanz bejahte die Rekurslegitimation unter Hinweis darauf, dass die Rekurrenten (jetzt Beschwerdegegner) die Strasse mehr oder weniger regelmässig befahren (E. 2.1). Die Legitimation zur Anfechtung von Verkehrsordnungen war nach früherer Praxis weit gefasst, während die Legitimationsvoraussetzungen zur Anfechtung von baulichen Massnahmen eher enger umschrieben sind (E. 2.2). Ausgehend von diesem engeren Legitimationsbegriff genügt es für die Begründung der Legitimation noch nicht, dass eine Strasse regelmässig befahren wird. Vielmehr ist vorauszusetzen, dass mit der Verkehrsordnung ein Nachteil verbunden ist, der den Rechtsmittelkläger in besonderer Weise trifft, was jedenfalls für unbedeutende Verkehrsverlangsamungen nicht zutrifft (E. 2.2). Es ist überhaupt fraglich, inwiefern Strassenanstösser durch eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h betroffen werden, da eine solche Massnahme die Verkehrssicherheit erhöht und dadurch gerade dem Schutz der Anwohner dient. Die Beeinträchtigung der Zufahrtsverhältnisse zu den Grundstücken durch eine Temporeduktion ist an der zusätzlichen Wegzeit zu messen. Konkret beträgt die zusätzliche Fahrzeit nur gerade 19 Sekunden. Zudem ist fraglich, ob der betroffene Strassenabschnitt angesichts der schmalen, nicht übersichtlichen Strassenführung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann. Die Vorinstanz hätte mangels Legitimation auf die Rekurse nicht eintreten dürfen (E. 2.3). Ausserdem haben die Rekurrenten ihr angeblich schutzwürdiges Interesse nicht hinreichend dargelegt, weshalb auch diesem Grund auf die Rekurse nicht eingetreten werden durfte (E. 2.4). Gutheissung der Beschwerde der Stadt. Stichworte: BETROFFENHEIT LEGITIMATION STRASSENANLIEGER/-ANSTÖSSER STRASSENANLIEGER/-ANSTÖSSER STRASSENVERKEHRSRECHT TEMPO-30-ZONE VERKEHRSANORDNUNG Rechtsnormen: Art. 98a Abs. III OG Art.

103 lit. a OG Art. 3 Abs. IV SVG § 21 lit. a VRG Publikationen: BEZ 2005 Nr. 38 S. 9 RB 2005 Nr. 9 S. 60 ZBL 2005 Nr. 106 S. 597 Gewichtung: (1 von hoher / 5 von geringer Bedeutung) Gewichtung: 2 I. Am 7. April 2004 beschloss der Stadtrat Winterthur, dass die Rychenbergstrasse, Abschnitt Stadlerstrasse bis Bäumlistrasse, sowie die Strasse Im Geissacker, Abschnitt Rychenbergstrasse bis Grabenackerstrasse, in die bestehende Tempo-30-Zone „Oberi Dorf“ integriert und beide Strassenzüge als Zone mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert werden (Disp.-Ziff. 1a). Weiter sollten die auf der Rychenbergstrasse und der Strasse Im Geissacker bestehenden Fussgängerstreifen, die Vortrittsregelungen auf der Rychenbergstrasse („kein Vortritt“ bei den Einmündungen Pestalozzistrasse, Im Geissacker, Kirchweg und Gebhartstrasse) sowie die bestehenden Parkfelder auf der Rychenbergstrasse und der Strasse Im Geissacker bestehen bleiben (Disp.-Ziff. 1b). II. Gegen diesen Beschluss wandten sich A sowie weitere acht Anwohner aus dem Quartier mit zwei Rekurseingaben an den Statthalter des Bezirks Winterthur und beantragten die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Rychenbergstrasse. Mit Rekursverfügung vom 15. März 2005 vereinigte der Statthalter die Rekurse (Disp.-Ziff. 1), hiess sie gut (Disp.-Ziff. 2) und hob den angefochtenen Beschluss auf (Disp.-Ziff. 3). Die Kosten des Rekursverfahrens wurden auf die Staatskasse genommen (Disp.-Ziff. 4). III. Gegen diese Rekursverfügung erhob der Stadtrat Winterthur am 13. April 2005 Beschwerde an das Verwaltungsgericht und beantragte, es seien deren Disp.-Ziffn. 2 bis 4 aufzuheben und der angefochtene Beschluss des Stadtrates zu bestätigen, unter den gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen. Mit Beschwerdeantwort vom 18. Mai 2005 beantragten die Beschwerdegegner die Beschwerdeabweisung unter den gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen. Der Statthalter von Winterthur liess sich am 20. Mai 2005 vernehmen und beantragte ebenfalls die Abweisung der Beschwerde. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. Bei der strittigen Ausdehnung der Tempo-30-Zone handelt es sich um eine funktionelle Verkehrsordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01). Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen ist seit dem 1. Januar 2003 die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht möglich (Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG), nachdem dagegen früher die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat erhoben werden konnte. Seit dem gleichen Zeitpunkt steht gemäss der Grundordnung von § 41 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) auch innerkantonale Beschwerde an das Verwaltungsgericht zur Verfügung (nachdem dieses Rechtsmittel bis Ende 2002 wegen der Weiterzugsmöglichkeit an den Bundesrat ausgeschlossen war, vgl. Art. 42 VRG). Gemäss Art. 3 Abs. 4 Satz 4 SVG sind die Gemeinden zur Beschwerdeführung an das Bundesgericht berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Da die Kantone die Beschwerdebefugnis in denjenigen Verfahren, in denen die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig ist, mindestens im gleichen Umfang wie für diese zu gewährleisten haben (Art. 98a Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 16. Dezember 1943, OG, SR 173.110), ist damit auch die innerkantonale Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin zu anerkennen. Weil auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 2. 2.1 Von den neun Beschwerdegegnern wohnt nur der Beschwerdegegner 1 selber an dem von der Signalisationsänderung betroffenen ca. 400 m langen Abschnitt der Rychenbergstrasse, und zwar an dessen südwestlichem Beginn, dort allerdings in zweiter Bautiefe. Die Beschwerdegegner 2 und 9 haben ihre Wohnadressen nördlich von der

Rychenbergstrasse, jedoch noch im Nahbereich des fraglichen Strassenabschnittes, während die übrigen Beschwerdegegner bereits im weiteren Quartier wohnen, am weitesten weg wohnt der Beschwerdegegner 7, dessen Adresse in einer Luftliniendistanz von über 800 m vom fraglichen Strassenabschnitt entfernt liegt. In ihren beiden Rekurseingaben hatten die Rekurrenten ihren Widerstand gegen die Ausdehnung der Tempo-30-Zone ausschliesslich mit allgemeinen sachlichen Bedenken begründet und unter anderem darauf hingewiesen, dass die Rychenbergstrasse in ihrer Funktion als Umfahrung des Dorfcentrums Oberwinterthur sowie als Busstrecke nicht behindert werden solle. In der Rekursvernehmlassung hatte sich der Stadtrat Winterthur mit diesen Bedenken inhaltlich auseinander gesetzt, ohne die Rekurslegitimation der Rekurrenten zu bezweifeln. In seiner Rekursverfügung stellte der Statthalter zu dieser Frage fest, dass die Rekurrenten an oder zumindest in der näheren Umgebung der Rychenbergstrasse wohnen würden und ein tatsächliches oder rechtliches Interesse an der Aufhebung der Zonensignalisation darin erblickt werden könne, dass sie das betroffene Gebiet mehr oder weniger regelmässig befahren würden, was auf der Hand liege.

2.2 Zu Rekurs und Beschwerde gegen eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG

ist berechtigt, wer durch diese berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat (§ 21 lit. a VRG). Mit dieser Bestimmung gewährt das kantonale Recht die Legitimation in gleichem Masse wie das Bundesrecht gemäss Art. 103 lit. a OG und erfüllt damit den nach Art. 98a Abs. 3 OG minimal zu gewährleistenden Verfahrensstandard. Nach der Praxis des bis Ende 2002 in diesen Beschwerdesachen zuständigen Bundesrates, wurde der Kreis der beschwerdeberechtigten Privaten gegen Verkehrsanordnungen relativ weit gefasst. Gestützt auf Art. 48 lit. a des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG), der mit Art. 103 lit. a OG wörtlich übereinstimmt, wurden alle Verkehrsteilnehmer zur Anfechtung zugelassen, welche die von der Anordnung betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig befahren. Diese Regelmässigkeit war gegeben, wenn die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt wurden. Ein schutzwürdiges Interesse wurde in der Regel bejaht, wenn ein Beschwerdeführer die Strasse als Anwohner oder Pendler befuhr, jedoch verneint, wenn die Strasse nur selten befahren wurde, sei es, um im Winter einige Male zu einem Winterkurort zu gelangen oder an einem fremden Ort die Ferien zu verbringen (vgl. VPB 65/2001 Nr. 114 E. 4b mit Hinweisen). Wesentlich strenger sind demgegenüber die Legitimationsanforderungen bei der Anfechtung von baulichen Massnahmen, die etwa beim Strassenbau durchaus der gleichen Zielsetzung wie funktionelle Verkehrsanordnungen dienen können. Soweit sich die bauliche Massnahme auf das Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) stützt, muss die Legitimation zur Anfechtung der baulichen Massnahme hier ebenfalls mindestens im Umfang von Art. 103 lit. a OG gewährleistet werden (Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG). Generell gilt nicht jeder noch so geringfügige Nachteil, den ein Rechtsmittelkläger von einem Bauvorhaben befürchtet, als legitimationsbegründend. Bei einer Beeinträchtigung durch Immissionen etwa verlangt die Praxis ein gewisses Minimum an zusätzlicher Belastung von den Anfechtenden. So hängt die Legitimation zur Anfechtung einer Mobilfunkanlage davon ab, ob sich die betroffene Liegenschaft in einem Umkreis befindet, in welchem die Immissionen in der Hauptstrahlrichtung theoretisch mindestens 10 % des Anlagegrenzwertes erreichen (BGE 128 II 168 E. 2.3). Bei Verkehrsimmissionen wird darauf abgestellt, ob die Mehrimmissionen deutlich wahrnehmbar seien und sich vom allgemeinen Strassenverkehr unterscheiden lassen, was bei einer allgemeinen

Verkehrszunahme von 5 - 10 % nicht der Fall ist (RB 1985 Nr. 9 = BEZ 1985 Nr. 47). Gestützt auf diese Rechtsprechung aus dem Bereich des Planungs- und Baurechts hat das Verwaltungsgericht entschieden, dass auch eine Strassensperrung, welche zusätzliche Verkehrsimmissionen auf einer Umgehungsstrecke befürchten lässt, nur dann angefochten werden kann, wenn der Mehrverkehr beim eigenen Grundstück ein wahrnehmbares Mass erreicht. Es hat in diesem Fall ausdrücklich verworfen, dass die tägliche Benützung einer Strasse, deren Verkehr durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Staubbildungen verlangsamt wird, eine legitimationsbegründende Beziehungsnähe verschaffe (vgl. VGr, 4. Dezember 2003, VB.2003.00304 [Limmatquai-Sperrung], E. 2.2 und 2.3, www.vgrzh.ch und teilweise in RB 2003 Nr. 13). In einem Fall von Strassenkorrektionsmassnahmen hat es das Bundesgericht ebenfalls als zulässig erachtet, wenn nicht allen Strassenbenützern, welche diese mehr oder weniger regelmässig befahren, das Beschwerderecht eingeräumt wird. Als schutzwürdiges Interesse dürfe nur eine deutlich wahrnehmbare Beeinträchtigung in speziellen fassbaren Interessen verstanden werden. Eine blossе Erschwerung bei der Befahrung des Strassennetzes, wie sie sowohl durch Verkehrsanordnungen als auch durch bauliche Massnahmen entstehen könne und wie sie jeder Strassenbenützer im Rahmen des Gemeingebrauchs in Kauf nehmen müsse, genüge nicht. Obwohl es bei diesem Entscheid um die Anwendung von kantonalem Verfahrensrecht ging und sich das Bundesgericht daher auf eine Willkürprüfung beschränken konnte, wies es ausdrücklich darauf hin, dass auch die Beschwerdelegitimation nach Art. 103 lit. a OG im Ergebnis nicht weiter gehe (BGE 113 Ia 426 E. 3). Zur Abgrenzung gegenüber der verpönten Popularbeschwerde ist daher ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung einer Verkehrsanordnung generell nur dann zu bejahen, wenn diese dem Rechtsmittelkläger einen Nachteil zufügt, der ihn in besonderer Weise trifft. Nicht begründet wird ein solches Interesse bei bloss unbedeutenden Verkehrsverlangsamungen auf einer regelmässig befahrenen Strecke, wenn etwa eine bisher unregelmässige Kreuzung neu mit einem Lichtsignal gesteuert werden soll oder eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke herabgesetzt wird (VGr, 8. April 2004, VB.2003.00480 [Aufhebung eines Weges im Hinblick auf die Realisierung des neuen Hardturm-Stadions in Zürich], www.vgrzh.ch sowie BEZ 2004 Nr. 29 und auszugsweise für den RB 2004 vorgesehen). 2.3 Bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h fragt es sich vorab, inwiefern die Strassenanwösler als Bewohner durch diese in erster Linie zu ihrem Schutz angeordnete Massnahme überhaupt betroffen sein können. Die generelle Geschwindigkeitsreduktion dürfte die Verkehrsbelastung auf der Strasse reduzieren und umgekehrt die Verkehrssicherheit erhöhen, sodass die Anwohner dadurch keinen Nachteil erleiden. Soweit damit allerdings die eigene Zufahrt zu ihren Grundstücken erschwert wird, ist ihre Situation zu vergleichen mit derjenigen der übrigen Verkehrsteilnehmer, die diese Strasse mit der gleichen Regelmässigkeit benützen. Ob diese Behinderung ein relevantes, die Legitimation begründendes Ausmass erreicht, hängt massgebend von der mutmasslichen zusätzlichen Wegzeit ab, welche durch die Massnahme in Kauf genommen werden muss. Im vorliegenden Fall wurde die Temporeduktion über einen zusätzlichen Abschnitt der Rychenbergstrasse von rund 400 m angeordnet. Diese Wegstrecke wird bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in rund 29 Sekunden zurückgelegt, während dafür mit einem Tempo von nur 30 km/h 48 Sekunden benötigt werden. Die zusätzliche Fahrzeit von 19 Sekunden bildet angesichts der gesamthaft täglich verbrachten Wegzeiten von und zum Wohnort eine so geringfügige Beschränkung oder Behinderung, dass sie keine hinreichende Betroffenheit zur Anfechtung der Beschränkung zu begründen vermag. Ausserdem ist überhaupt fraglich, ob dieses Strassenteilstück mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h

befahren werden kann. Wie die Fotos zeigen, verläuft der ca. 5 - 6 m breite Strassenabschnitt in einer langgestreckten Kurve. An den nördlich gelegenen, mit Bepflanzungen versehenen Strassenrand führen Hauseingänge und -einfahrten. Auf der südlichen Seite befinden sich Parkfelder, die zu einem Teil auch die Strassenfläche beanspruchen. Die verhältnismässig schmale, nicht sehr übersichtliche Strassenführung zwingt zu einer vorsichtigen Fahrweise. Der Statthalter hätte daher auf die Rekurse der Rekurrenten nicht eintreten dürfen.

2.4 Die Rekurrenten haben im vorliegenden Fall selber auch gar nicht ausgeführt, dass sie regelmässig Auto fahren und die Tempo-30-Zone die Zufahrt zu ihren Grundstücken in relevanter Weise behindern würde. Auch haben sie nicht etwa geltend gemacht, selber regelmässig den Bus zu benützen und von allfälligen durch die Signalisation zu erwartenden zusätzlichen Verspätungen betroffen zu sein. Sie wehrten sich vielmehr mit sehr allgemeinen Einwänden gegen die Anordnung, ohne dass sie diese Anordnung in Beziehung zu ihren eigenen Interessen gesetzt hätten. Auch nach der früheren bundesrätlichen Rechtsprechung war die besondere Beziehungsnähe vom Beschwerdeführer jeweils selber darzulegen, da sich seine Begründungspflicht auch auf die Frage der Beschwerdebefugnis erstreckte. Dabei genügte die Behauptung, jemand sei von einer Verkehrsanordnung berührt, allein noch nicht, um die Beschwerdeberechtigung anzuerkennen. Die Betroffenheit und somit ein schutzwürdiges Interesse musste aufgrund des konkreten Sachverhalts glaubhaft erscheinen (VPB 65/2001 Nr.114 E. 4b mit Hinweisen). Dies stimmt mit der zu § 21 lit. a VRG entwickelten Praxis überein, wonach das qualifizierte eigene bzw. schutzwürdige Interesse in der Rekurschrift mehr oder weniger ausführlich darzulegen ist (Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 21 N. 29 f. und 41). Der Statthalter hätte daher auf die Rekurse bereits wegen der fehlenden Darlegung der für die Rekursberechtigung massgebenden Umstände nicht eintreten dürfen.

Demgemäss ist die Beschwerde gutzuheissen und der Rekursentscheid im angefochtenen Umfang aufzuheben.

3. Bei diesem Ausgang des Beschwerdeverfahrens sind die Gerichtskosten den Beschwerdegegnern je anteilig aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Da der Statthalter im Rekursentscheid zufolge der Übernahme der Kosten auf die Staatskasse keine Kosten festgesetzt hat, ist die Sache zur nachträglichen Festlegung an ihn zurückzuweisen. Die Kosten des Rekursverfahrens sind ausgangsgemäss und entsprechend den zwei verschiedenen Rekurseingaben zur Hälfte dem Beschwerdegegner 1 und je anteilig den Beschwerdegegnern 2 bis 9 aufzuerlegen. Die Voraussetzungen für die Zusprechung einer Parteientschädigung an die Beschwerdeführerin sind jedoch nicht gegeben, da die Verteidigung einer umstrittenen Verkehrsanordnung zu den üblichen Aufgaben einer Stadtverwaltung gehört und die Beschwerdeführerin auch nicht zum Beizug eines externen Rechtsvertreters veranlasst wurde (§ 17 Abs. 2 VRG).

Demgemäss entscheidet die Kammer :

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Demgemäss werden die Disp.-Ziffn. 2 bis 4 des Rekursentscheids vom 15. März 2005 aufgehoben und der angefochtene Beschluss des Stadtrates Winterthur vom 7. April 2004 bestätigt.
2. Die Sache wird an den Statthalter des Bezirks Winterthur zur Festlegung von Rekurskosten zurückgewiesen. Die Kosten des Rekursverfahrens werden dem Beschwerdegegner 1 zur Hälfte und den Beschwerdegegnern 2 bis 9 je zu einem Sechzehntel unter solidarischer Haftung für die Hälfte der Kosten auferlegt.
2. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 2'000.--; die übrigen Kosten betragen: Fr. 60.-- Zustellungskosten, Fr. 2'060.-- Total der Kosten.
3. Die Gerichtskosten werden den Beschwerdegegnern 1 bis 9 je zu einem Neuntel unter solidarischer Haftung für den Gesamtbetrag auferlegt.
- 4.

Parteientschädigungen werden nicht zugesprochen. 5. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden. 6. Mitteilung an ...

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