

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00656 vom 22. September 2011

ZH Verwaltungsgericht, 2011-09-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2010.00656

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00656 du 22 septembre 2011

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00656 del 22 settembre 2011

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Überprüfung der Rechtmässigkeit von in Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen festgesetzten baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Rekurs- und Beschwerdelegitimation bei Anfechtung von in Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen festgesetzten baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (E. 2.1-2). Der Beschwerdeführer erscheint durch die bei und gegenüber seinem Grundstück geplanten Einengungen der Strasse besonders betroffen zu sein, weshalb die Rekurs- bzw. Beschwerdelegitimation vorliegend als gegeben zu erachten ist (E. 2.3). Das Gesuch um Erstreckung der Frist, zur Beschwerdeantwort freiwillig Stellung zu nehmen, erweist sich als verspätet und ist deshalb abzuweisen (E. 3.1). Rechtsgrundlagen betreffend Wiederherstellung einer Frist (E. 3.2). Dem Beschwerdeführer wäre es grundsätzlich möglich gewesen, seine Stellungnahme fristgerecht der Post zu übergeben oder dannzumal zumindest ein entsprechendes Gesuch um Fristerstattung einzureichen, weshalb das Fristwiederherstellungsgesuch abzuweisen ist (E. 3.3). Verzicht auf die Durchführung eines Augenscheins (E. 5). Gegenstandslosigkeit des Antrags auf Ablehnung des Projekts zur Einführung von Tempo-30-Zonen (E. 6). Rechtsgrundlagen betreffend bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (E. 7). Ohne bauliche Massnahmen kann der Zweck der generellen Geschwindigkeitsherabsetzung bei Tempo-30-Zonen in aller Regel nicht erfüllt werden (E. 8.2). Gemäss Gutachten der Orts- und Regionalplaner erscheint die Notwendigkeit von baulichen Massnahmen als gegeben (E. 8.3). Die Topografie der infrage stehenden Strasse reicht nicht aus, um die Fahrzeuglenker zur Einhaltung einer angemessenen (tiefen) Geschwindigkeit anzuhalten. Die streitbetroffenen Massnahmen erweisen sich als notwendig und geeignet (E. 8.4). Da eine massive Beschleunigung der Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe des Grundstücks des Beschwerdeführers weitgehend ausgeschlossen werden kann, ist nach Erstellung der streitbetroffenen baulichen Massnahmen mit keinenübermässigen Lärm- und Abgasbelastungen zu rechnen (E. 9.2). Dass seine Garageneinfahrt mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen unmittelbar beeinträchtigt bzw. erschwert würde, wiegt nicht schwer (E. 9.3). Die infrage stehenden baulichen Massnahmen erweisen sich als erforderlich und sind verhältnismässig (E. 9.5). Abweisung der Beschwerde, soweit nicht gegenstandslos.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2010.00656 Urteil der 3. Kammer vom 22. September 2011 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Bea Rotach Tomschin, Verwaltungsrichterin Elisabeth Trachsel, Gerichtsschreiberin Anja Tschirky. In

Sachen A , Beschwerdeführer, gegen Gemeinderat B, vertreten durch RA C ,
Beschwerdegegner, betreffend Verkehrsanordnung, hat sich ergeben: I. A. A erhob am
23. April 2009 Einsprache gegen den amtlich publizierten Entscheid des Gemeinderats von
B (nachfolgend Gemeinderat) betreffend Projektvorschläge über bauliche Massnahmen zur
Umsetzung der Tempo-30-Zonen im Gebiet D/E/F/G-Strasse in der Gemeinde B. In der
Folge überarbeitete der Gemeinderat den Projektplan. B. Nach erfolgter schriftlicher
Konsultativabstimmung unter den Bewohnern im Gebiet H/D/E/I-Strasse/F über die
Einführung von Tempo-30-Zonen und auf entsprechenden Antrag des Gemeinderats erliess
die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich, Verkehrstechnische Abteilung der
Kantonspolizei, am 7. Dezember 2009 verschiedene Verkehrsanordnungen, worin sie im
Wesentlichen auf dreizehn Strassen(-teilstücken) in der Zone D/E/F die zulässige
Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge auf 30 km/h festlegte und als entsprechende Zone
signalisierte. Der Gemeinderat setzte die Projektpläne für die baulichen Massnahmen in den
Tempo-30-Zonen D/E/F am 11. Januar 2010 fest. Die amtliche Publikation der
Verkehrsanordnungen erfolgte am 15. Januar 2010. II. Neben anderen Anwohnern der
K-Strasse erhob A am 11. Februar 2010 Rekurs gegen den Beschluss des Gemeinderats
beim Bezirksrat J (nachfolgend Bezirksrat) mit den Rechtsbegehren, das Projekt zur
Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren D/E/F der Gemeinde B sei abzulehnen.
Eventualiter sei auf die unfall- und emissionsträchtigen Fahrbahnverengungen des Projekts
zu verzichten. Am 13. Februar 2010 rekurrierte er gegen die Verfügung der
Sicherheitsdirektion beim Regierungsrat. Der Bezirksrat wies den Rekurs vom 11. Februar
2010 am 11. Oktober 2010 ab und eröffnete seinen Entscheid den Parteien. III. A. Gegen
den bezirksrätlichen Beschluss vom 11. Oktober 2010 reichte A am 11. November 2010
Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein. Er stellte das Rechtsbegehren, der Entscheid
vom 11. Oktober 2010 sei aufzuheben und die Gemeinde B anzuweisen, auf die baulichen
Massnahmen zu verzichten; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des
Beschwerdegegners. Das Projekt der Gemeinde B zur Einführung von Tempo-30-Zonen in
den Quartieren D/E/F sei abzulehnen. Falls die Rekursinstanzen diesem Antrag nicht
entsprechen sollten, sei auf die Fahrbahnverengungen zu verzichten. In prozessualer
Hinsicht beantragte er, der Beschwerde sei aufschiebende Wirkung zu erteilen und es sei
ein Augenschein an Ort und Stelle vorzunehmen. Mit Präsidialverfügung vom 2. Dezember
2010 sistierte das Verwaltungsgericht das eingeleitete Beschwerdeverfahren bis zum
Vorliegen des Rekursentscheids des Regierungsrats über die Festsetzung der
Tempo-30-Zone, der bis dahin noch nicht entschieden hatte. B. Am 28. April 2011 nahm
die Staatskanzlei vom Rückzug des Rekurses von A Vormerk und schrieb das Verfahren als
erledigt ab. A hielt an der beim Verwaltungsgericht eingereichten Beschwerde fest. C. Am
22. Juli 2011 reichte der Gemeinderat B die Beschwerdeantwort ein und stellte den Antrag
auf Abweisung der Beschwerde, soweit auf diese überhaupt eingetreten werden könne;
unter ausgangsgemässer Kosten- und Entschädigungsregelung. Der Bezirksrat verzichtete
am 27. Juli 2011 auf eine Vernehmlassung. A reichte am 31. August 2011 eine
Stellungnahme zur Beschwerdeantwort ein und stellte gleichzeitig ein Gesuch um
Fristerstreckung um einen Tag. Die Kammer erwägt: 1. Das Verwaltungsgericht ist zur
Behandlung der vorliegenden Beschwerde nach § 17 Abs. 4 Satz 2 des Strassengesetzes
vom 27. September 1981 (StrassG) in Verbindung mit § 41 und § 19 lit. a des
Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) zuständig. 2. 2.1 Gemäss § 49
in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG ist zur Beschwerde berechtigt, wer durch die
angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung

und Aufhebung hat. § 21 Abs. 1 VRG gilt auch in Projektfestsetzungsverfahren nach § 17 StrassG (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 2 StrassG) sowie bei Anfechtung von in Zusammenhang mit Tempo-30-Beschränkungen erlassenen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (VGr, 24. Mai 2006, VB.2006.00124, E. 2.2). Die Vorinstanz hat darauf hingewiesen, dass die neuere Rechtsprechung den Kreis der Rekursberechtigten bei der Anfechtung von Verkehrsanordnungen erheblich eingeschränkt habe und diese Praxis auch bei der Anfechtung von baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen Anwendung finde. Auf diese zutreffenden Ausführungen kann verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 VRG).

2.2 Das schutzwürdige Interesse besteht im materiellen Nutzen, den das erfolgreiche Rechtsmittel dem Rekurrenten/Beschwerdeführenden eintragen würde, bzw. in der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils, den der negative Entscheid für ihn zur Folge hätte. Dabei muss er allerdings stärker als die Allgemeinheit betroffen sein, mithin in einer spezifischen Beziehung zum Streitgegenstand stehen; die Geltendmachung öffentlicher Interessen genügt nicht (VGr, 20. Mai 2009, VB.2008.00576, E. 3; Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 21 N. 21). Auch genügt Anstössereigenschaft als solche für die Rekurs- bzw. Beschwerdelegitimation nicht. Vielmehr müssen Anstösser von der infrage stehenden Massnahme besonders betroffen sein, was insbesondere mit einer erschwerten Zufahrt oder befürchteten vermehrten Immissionen der Fall wäre (vgl. VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558, E. 2.2.1). Mit welchen konkreten Nachteilen die Verkehrsanordnung für einen Rekurrenten verbunden ist und ob diese Nachteile ihn im Gegensatz zur Allgemeinheit in besonderer Weise treffen, muss in jedem einzelnen Fall aufgrund der konkreten Umstände geprüft werden.

2.3 Der Beschwerdeführer wohnt an der K-Strasse 01 (Kat.-Nr. 02) in der Gemeinde B. Zwischen seinem Grundstück und dem Grundstück Kat.-Nr. 03 sowie vor dem Grundstück Kat.-Nr. 04, das seinem Anwesen gegenüber liegt, sind Einengungen der Strasse geplant, was die Zu- oder Ausfahrt in bzw. aus seine/r Liegenschaft allenfalls erschweren könnte. Infolgedessen erscheint er als besonders betroffen, weshalb die Rekurs- bzw. Beschwerdelegitimation vorliegend als gegeben zu erachten ist.

E. 3.1

Der Beschwerdeführer hat das Gesuch um Erstreckung der Frist, zur Beschwerdeantwort freiwillig Stellung zu nehmen, am 31. August 2011 und somit nach Ablauf der festgesetzten Einreichungsfrist bis 30. August 2011 dem Verwaltungsgericht zugestellt. Das Fristerstreckungsgesuch erweist sich folglich als verspätet, weshalb es abzuweisen ist (vgl. § 11 Abs. 2 VRG; Kölz/Bosshart/Röhl, § 12 N. 10).

E. 3.2

Eine versäumte Frist kann gemäss § 12 Abs. 2 VRG wiederhergestellt werden, wenn dem Säumigen keine grobe Nachlässigkeit zur Last fällt und er innert zehn Tagen nach Wegfall des Grundes, der die Einhaltung der Frist verhindert hat, ein Gesuch um Wiederherstellung einreicht. Wird die Wiederherstellung gewährt, so beträgt die Frist zur Nachholung der versäumten Rechtshandlung zehn Tage. Es ist weder sachlich gerechtfertigt noch aufgrund des Wortlauts von § 12 Abs. 2 VRG geboten, die Wiederherstellung gesetzlicher Fristen strenger zu handhaben als jene der behördlichen Fristen (Kölz/Bosshart/Röhl, § 12 N. 13).

E. 3.3

Der Beschwerdeführer begründet sein Fristwiederherstellungsgesuch mit seiner ferienbedingten Abwesenheit bis 29. August 2011 und anschliessender starker beruflicher Inanspruchnahme. Da er vor Ablauf der angesetzten Frist aus den Ferien zurückkehrte, wäre es ihm grundsätzlich möglich gewesen, seine Stellungnahme am 30. August 2011 fristgerecht der Post zu übergeben (vgl. § 11 Abs. 2 VGR), zumal die Beschwerdeantwort drei Seiten umfasste, oder dannzumal zumindest ein entsprechendes Gesuch um Fristerstreckung einzureichen, was er indessen unterliess. Unter diesen Umständen ist das Fristwiederherstellungsgesuch abzuweisen und die verspätet eingegangene Stellungnahme des Beschwerdeführers zur Beschwerdeantwort nicht zu beachten.

E. 4

Dem Lauf der Beschwerdefrist und der Einreichung der Beschwerde kommt von Gesetzes wegen aufschiebende Wirkung zu (§ 55 in Verbindung mit § 25 Abs. 1 VRG). Der entsprechende Antrag des Beschwerdeführers erweist sich folglich als gegenstandslos.

E. 5

Der Entscheid darüber, ob ein Augenschein angeordnet wird, steht im pflichtgemässen Ermessen der anordnenden Behörde. Eine dahingehende Pflicht besteht nur, wenn die tatsächlichen Verhältnisse auf andere Weise überhaupt nicht abgeklärt werden können (vgl. RB 1995 Nr. 12, E. 1, mit Hinweisen; Kölz/Bosshart/Röhl, § 7 N. 42). Der vom Beschwerdeführer beantragte Augenschein erübrigt sich hier, weil die massgebliche Sachlage aus den Akten und insbesondere den bereinigten Projektunterlagen "Tempo 30 – Zone D/E/F", worin unter anderem eine grossmassstäbliche detailgetreue zeichnerische Wiedergabe der K-Strasse zu finden ist, hinreichend ersichtlich ist.

E. 6

Da der Beschwerdeführer den beim Regierungsrat anhängig gemachten Rekurs vom 13. Februar 2010 gegen die Verfügung der Sicherheitsdirektion vom 7. Dezember 2009 betreffend Verkehrsanordnung Tempo-30-Zone "D/E/F" am 14. April 2011 zurückzog, infolgedessen das Rekursverfahren als erledigt abgeschlossen wurde und der Entscheid vom 7. Dezember 2009 in Rechtskraft erwuchs, ist der Antrag auf Ablehnung des Projekts der Gemeinde B zur Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren D/E/F gegenstandslos geworden. Nicht zu prüfen ist somit die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im besagten Gebiet. Strittig bleiben vorliegend einzig die entsprechenden baulichen Massnahmen bzw. die Fahrbahnverengungen.

E. 7.1

Gemäss § 14 StrassG sind die Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

E. 7.2

Gemäss Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) muss staatliches Handeln verhältnismässig sein. Somit müssen die Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sein.

Im Übrigen muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die dem Privaten auferlegt werden (vgl. BGE 130 II 425 E. 5.2.; 126 I 112 E. 5b; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. A., Zürich 2010, N. 581).

E. 7.3

Es ist darauf hinzuweisen, dass das Verwaltungsgericht den angefochtenen Entscheid lediglich auf Rechtsverletzungen hin überprüft. Eine Ermessensüberprüfung steht ihm – ausser bei Ermessensmissbrauch und Ermessensüberschreitung – nicht zu (§ 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG; § 50 Abs. 2 VRG).

E. 8.1

Der Beschwerdeführer rügt zunächst, die Ausführungen der Vorinstanz seien unvollständig. Auf seine Argumente sei kaum eingegangen worden. Die kurvenreich angelegte K-Strasse zwingt stets zu vorsichtigem Fahren. Im Strassenverkehrsgesetz werde ausdrücklich verlangt, dass die Fahrgeschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen anzupassen sei.

E. 8.2

Mit seinen Vorbringen macht der Beschwerdeführer somit sinngemäss geltend, es bedürfe der streitbetroffenen baulichen Massnahmen gar nicht. Wie die Vorinstanz zutreffend festhält, ist die Einführung einer Tempo-30-Zone indessen ohne bauliche Veränderungen häufig nutzlos. So ist die örtliche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, da deren Beachtungsgrad nur bei 10 % bis 40 % liegt, kein wirksames Mittel zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohnquartieren. Vielmehr schadet sie durch ihre praktische Undurchsetzbarkeit der Verkehrsdisziplin und -sicherheit. Lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohnquartieren sind nur dann sinnvoll, wenn sie durch flankierende bauliche und gestalterische Massnahmen an der Strassenanlage selber unterstützt werden. Das Aufstellen von Schildern allein reicht nicht aus und stellt kein wirksames Mittel zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohnquartieren dar (Roger M. Meier, Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach dem Recht des Bundes und des Kantons Zürich, Diss. Zürich 1989, S. 94). Dies muss entsprechend auch für flächenhaft angelegte Verkehrsberuhigungskonzepte wie Tempo-30-Zonen gelten. Ohne gleichzeitig zu erstellende bauliche Massnahmen kann der Zweck der generellen Geschwindigkeitsherabsetzung in aller Regel nicht erfüllt werden (VPB 63/1999 Nr. 55 E. 4a; VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558, E. 2.4.2). Wie die Vorinstanz bereits in zutreffender Weise ausführte, eignen sich horizontale Fahrbahnversätze mit gewundener Linienführung besonders gut, um die Geschwindigkeit an die Wohnverhältnisse anzupassen und die Automobilisten dazu zu bringen, durch Anpassung ihres Fahrstils langsamer zu fahren.

E. 8.3

Gemäss Gutachten der Orts- und Regionalplaner zum Bauprojekt "Tempo 30 – Zone D/E/F" erscheint die Notwendigkeit von baulichen Massnahmen an der K-Strasse als gegeben, da das gemessene Geschwindigkeitsniveau von 85 % der Fahrzeuge (V85) in der östlichen Hälfte der Strasse bei 37 km/h bzw. 43 km/h liegt. Obgleich die Massnahmendichte somit als tief einzustufen wäre, wurde die gesamte K-Strasse als Gebiet mit hoher Massnahmendichte qualifiziert und im Plan betreffend "Massnahmenbedarf" entsprechend eingezeichnet; dies wohl, weil auf der westlichen Seite der K-Strasse bei 85 % der Fahrzeuge Geschwindigkeiten von 46 km/h bzw. 42 km/h gemessen wurden. Wie die

Vorinstanz zutreffend ausführte, hat dieser Planeintrag jedoch keinen Einfluss auf die strittigen Fahrbahnverengungen, da horizontale Versätze sowohl bei hoher wie auch bei tiefer Massnahmendichte als mögliche Massnahme vorgesehen werden.

E. 8.4

Soweit der Beschwerdeführer ausführt, die kurvenreich angelegte K-Strasse zwingt stets zu vorsichtigem Fahren, so muss ihm entgegengehalten werden, dass die Topografie der besagten Strasse allein nicht ausreicht, um die Fahrzeuglenker zur Einhaltung einer angemessenen (tiefen) Geschwindigkeit anzuhalten. Dies wird auch an den gemessenen Geschwindigkeiten ersichtlich (siehe E. 8.3). Vielmehr erweist es sich als unumgänglich, höhere Geschwindigkeiten aufgrund ihrer massiven Auswirkungen auf die Verletzungsgefahr von Fussgängern bei einem Aufprall mittels funktioneller Verkehrsanordnungen und/oder mit baulichen Massnahmen wie die hier infrage stehenden zu vermeiden zu suchen. Auch genügt die Regelung von Art. 32 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG), wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen sei, für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Unfällen nicht. Die streitbetroffenen Massnahmen erweisen sich folglich als notwendig und geeignet, um eine Verkehrsberuhigung in den festgelegten Tempo-30-Zonen und die damit einhergehende Verkehrssicherheit zu erreichen.

E. 9.1

Der Beschwerdeführer rügt sodann, die Sichtweise der Vorinstanz sei einseitig und unrealistisch. In diesem Zusammenhang führt er verschiedene Nachteile auf, welche die baulichen Massnahmen hätten. So würden die vorgesehenen Fahrbahnverengungen (mit Pfosten) Kinder dazu einladen, darauf herumzuturnen und den verengten Strassenabschnitt als Spielplatz zu benützen, weshalb Unfälle vorprogrammiert seien. Sodann würden Automobilisten beim Passieren von Hindernissen reflexartig zu bremsen pflegen, um anschliessend wieder zu beschleunigen; solche Manöver würden automatisch zu mehr Emissionen von Abgasen und Lärm führen. Leidtragende seien die Anwohner aufgrund der verminderten Wohnqualität, was er auf seinem Arbeitsweg täglich erlebe. Ausserdem werde die Ausfahrt aus seiner Garage durch die Strassenverengung vor seinem Grundstück beeinträchtigt und stelle eine weitere Unfallgefahr dar. Im Übrigen seien die vorgesehenen baulichen Massnahmen unästhetisch und verschandelten das schöne Quartier.

E. 9.2

Wie die Vorinstanz bereits festhielt, ist aufgrund der festgesetzten Tempo-30-Zonen nicht mit abrupten Bremsungen und raschem Beschleunigen durch die Verkehrsteilnehmer zu rechnen, da mit dieser funktionellen Verkehrsanordnung ein ruhigeres Fahrverhalten der Automobilisten erreicht wird (vgl. Fachbroschüre "Tempo-30-Zonen" der Beratungsstelle für Unfallverhütung, unter www.bfu.ch). Eine massive Beschleunigung der Fahrzeuge in diesen Zonen und insbesondere in unmittelbarer Nähe des Grundstücks des Beschwerdeführers ist somit weitgehend auszuschliessen. Folglich hat der Beschwerdeführer nach Erstellung der streitbetroffenen baulichen Massnahmen mit keinen übermässigen Lärm- und Abgasbelastungen zu rechnen.

E. 9.3

Dass die Garageneinfahrt des Beschwerdeführers und folglich die Erschliessung zu seinem Grundstück mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen tatsächlich unmittelbar beeinträchtigt bzw. erschwert würde, wiegt nicht schwer: Für den Fall, dass er sein

Fahrzeug rückwärts aus der Garage bewegte, würde er wegen des übersichtlichen Hindernisses lediglich etwas mehr Strassenraum zum Wenden benötigen, ohne dass damit eine besondere Gefährdungssituation einhergehen würde. Würde ein Automobilist vorwärts aus der Liegenschaft des Beschwerdeführers fahren, befände er sich aufgrund des bestehenden Rechtsverkehrs zwingend auf der nicht verengten Seite der Strasse. Angesichts dieser Planung ist auch davon auszugehen, dass sich vor den streitbetroffenen Massnahmen aufhaltende Automobilisten jedenfalls zuwarten werden, bis der Beschwerdeführer mit seinem Fahrzeug in die K-Strasse eingebogen sein wird, sodass er aufgrund dieses ihm faktisch eingeräumten Vortrittsrechts von den umstrittenen Verkehrsanordnungen sogar profitieren kann. Im Übrigen hat die Möglichkeit einer möglichst raschen Zufahrt des Beschwerdeführers zu seiner Liegenschaft als Partikularinteresse vor Sicherheitsüberlegungen zum Wohl der Allgemeinheit, wie im Gutachten "Tempo 30 – Zone D/E/F" festgehalten, zurückzustehen (vgl. Meier, S. 211 ff.).

E. 9.4

Es ist vorgesehen, die streitbetroffenen Fahrbahnverengungen mit Pfosten auszugestalten. Dabei wurde eine schlichte Variante gewählt, die – im Vergleich zu anderen möglichen seitlichen Einengungen – das Erscheinungsbild des Quartiers keineswegs stört. Überdies kann nicht davon die Rede sein, die Sichtverhältnisse der Verkehrsteilnehmenden würden mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen beeinträchtigt. Schliesslich würde es zu weit gehen, nur von der Erstellung der vorgesehenen Einengungen abzusehen, weil eine zweckfremde Verwendung solcher Massnahmen als Spiel- oder Sportplatz möglich bliebe.

E. 9.5

Unter diesen Umständen erweisen sich die infrage stehenden baulichen Massnahmen als erforderlich und schränken den Beschwerdeführer nicht übermässig ein. Die umstrittenen Verkehrsanordnungen sind folglich verhältnismässig, und der Entscheid der Vorinstanz ist nicht zu beanstanden.

E. 10.1

Die Beschwerde ist daher abzuweisen. Bei diesem Ausgang sind die Kosten des Verfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Parteientschädigung ist ihm nicht zuzusprechen (vgl. § 17 Abs. 2 VRG).

E. 10.2

Die Bearbeitung und Beantwortung von Rechtsmitteln durch die Gemeinwesen werden zu den angestammten amtlichen Aufgaben gezählt, was eine Parteientschädigung zu ihren Gunsten zwar nicht von vornherein ausschliesst, jedoch nur dann als gerechtfertigt erscheinen lässt, wenn die Erhebung oder Beantwortung des Rechtsmittels mit einem ausserordentlichen Aufwand verbunden war (Kölz/Bosshart/Röhl, § 17 N. 19 mit Hinweisen). Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt, weshalb dem Beschwerdegegner keine Parteientschädigung zuzusprechen ist.

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