

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00072 vom 29. November 2018

ZH Verwaltungsgericht, 2018-11-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00072

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00072 du 29 novembre 2018

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00072 del 29 novembre 2018

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Aufhebung eines Fahrverbots. Die Gemeinde verfügte die Aufhebung eines Teilfahrverbots auf einem Teilstück einer Strasse, da die vor über 50 Jahren verfügte Signalisation nur unidirektional wirke und damit inkohärent sei. Auf den Rekurs von Anwohnern hin hob die Rekursinstanz nach Vornahme eines Augenscheins die Verfügung der Aufhebung auf. Dagegen beschwerte sich die Gemeinde, da aus ihrer Sicht zwingend eine kohärente Ausgestaltung der Strassensignalisation notwendig sei. Beschwerdelegitimation der Gemeinde, Beschwerderecht nach SVG (E. 1). Die Aufhebung einer Verkehrsordnung ist ebenfalls als Verkehrsordnung anzusehen, da sie zu einer veränderten Verkehrssituation führt (E. 4.1). Gemeindeautonomie und Rechtsschutz (E. 5.1-4). Es ist nicht ersichtlich, dass die Gemeinde bei der Aufhebung des Fahrverbots eine Interessenabwägung vorgenommen hat. Die Berücksichtigung nur einseitiger Interessen kann im Rahmen der Interessensabwägung als ungenügend bezeichnet werden. Insofern konnte die Vorinstanz das ihr zustehende - wenn auch beschränkte - Ermessen ausüben, ohne dabei ihre Kognition zu überschreiten. Sie hat auch den Interessen der Anwohner (Beschwerdegegner) durch entsprechende Würdigung Rechnung getragen, ohne dass sie damit in unzulässiger Weise in die Gemeindeautonomie eingegriffen hätte. Wäre dies nicht möglich, würde ein effektiver Rechtsschutz unterlaufen (E. 5.7). Die Aufhebung des Fahrverbots war nicht verhältnismässig, wobei dieser Entscheid im Rahmen der Kognition der Vorinstanz lag (E. 5.11). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

G,

E. 3.1

Das streitgegenständliche Teilfahrverbot wurde am 31. August 1960 von der Direktion der Polizei des Kantons Zürich erlassen und besteht seither in unveränderter Form. Es untersagt für Motorwagen und Motorräder von der K-Strasse her die Einfahrt in die J-Strasse. Der Zubringerdienst ist gestattet.

E. 3.2

Die Vorinstanz erwog, Streitgegenstand habe lediglich die Aufhebung des bestehenden Teilfahrverbots gebildet, weshalb auf die Begehren der Beschwerdegegner 1 und 3 bezüglich Ergänzung des Teilfahrverbots im Sinn einer genauen Bezeichnung von Anfang und Ende der Fahrverbotsstrecke nicht einzutreten sei. Das Teilfahrverbot bestehe seit seiner Verfügung am 31. August 1960 in unveränderter Form. Seit seiner Anordnung hätten sich die Verhältnisse an der betreffenden Stelle und auch im weiteren Gemeindegebiet

massgeblich verändert. Gemäss Angaben der Beschwerdeführerin im Rahmen des Augenscheins vom 11. Juli 2017 habe sich das umliegende Quartier damals aus wenigen Liegenschaften zusammengesetzt und sei einzig mit der durch das Fahrverbot belegten Strasse erschlossen gewesen. Dieses Bild ergäben auch die Kartenausschnitte, aus welchen die Bebauung 1975 und 2013 ersichtlich werde. Die Einwohnerzahl sei zudem seit 1960 von rund 500 auf über 2'000 Personen angestiegen. Im Jahr 2010 seien der weiter südlich der J-Strasse gelegene P-Weiher und das angrenzende O-Ufer durch eine Renaturierung aufgewertet worden, wodurch ein attraktives Naherholungsgebiet entstanden sei. Die Nutzung dieses Gebiets führe insbesondere in den Sommermonaten zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens und der Parkplatzbelegung an der J-Strasse. Gleichzeitig werde das im letzten östlichen Abschnitt der noch näher an der O gelegenen M-Strasse bestehende Fahrverbot vermehrt missachtet. Gesamthaft schein es damit angemessen zu sagen, dass der untere, zwischen K-Strasse und O gelegene Dorfteil, der von der J-Strasse etwa mittig durchschnitten werde, unter nicht unerheblichem Bevölkerungs- und steigendem Verkehrsdruck stehe. Die Aufhebung des Teilfahrverbots dürfte unter diesen Umständen durchaus einen gewissen Mehrverkehr generieren, werde damit doch insbesondere eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit zum erwähnten Naherholungsgebiet eröffnet. Den Vorbringen der Beschwerdeführerin, aufgrund der für den Verkehrsteilnehmer unkonfortablen Einmündung von der K-Strasse in die J-Strasse wie auch des steilen Einmündungswinkels bei einer westlichen Einmündung sei eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens als höchst unwahrscheinlich einzustufen, könne nicht gefolgt werden. Zwar dürfte die Einfahrt über die N-Strasse tatsächlich einfacher sein. Im Rahmen des Augenscheins habe sich jedoch für sie, die Vorinstanz, nicht der Eindruck ergeben, dass die Einmündung in die J-Strasse eine derart abschreckende Wirkung auf Verkehrsteilnehmer ausüben könnte, als dass dadurch eine massgebliche Zahl Einfahrten verhindert würde. Die verkehrstechnische Situation an dieser Stelle sei im Übrigen als Teil der Sanierung der K-Strasse seither mit baulichen Massnahmen entschärft und die Zufahrtsmöglichkeit damit weiter verbessert worden. Obwohl der Auffassung der Beschwerdeführerin grundsätzlich wesentliches Gewicht zuzumessen sei, schienen die von ihr vorgebrachten Gründe für die Aufhebung des Teilfahrverbots keineswegs zwingender Natur zu sein. Dass dieses seit Jahrzehnten bestehe und sich die Verhältnisse seither massgeblich verändert hätten, stelle an sich noch keinen plausiblen Grund für eine Aufhebung dar. Weder die Beschwerdeführerin noch die Mitbeteiligte hätten geltend gemacht, dass der untere Dorfteil aufgrund der dichteren Bebauung, gestiegener Bevölkerungszahlen oder sonstiger Umstände erschliessungs- oder verkehrssicherheitstechnisch auf die volle Befahrbarkeit der J-Strasse ab der K-Strasse angewiesen wäre. In Anbetracht der grundsätzlich nur schlecht auf den zu erwartenden Mehrverkehr ausgelegten Beschaffenheit der J-Strasse im relevanten Bereich müssten diese geänderten Umstände vielmehr als Argument für die Beibehaltung des Teilfahrverbots gewertet werden. Die vom Beschwerdegegner 1 gesammelten Unterschriften von Anwohnern der J-Strasse belegten zudem, dass das Teilfahrverbot einem Bedürfnis der Quartierbewohner entspreche. Im Wesentlichen beriefen sich die Beschwerdeführerin und die Mitbeteiligte damit lediglich auf die zu erreichende Konsistenz der Verkehrsführung im Bereich der J-Strasse. Etwas anderes habe sich auch am Augenschein nicht ergeben. Die Aufhebung des Teilfahrverbots dürfte unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten zwar zu einer konsistenten Verkehrsführung im unteren Dorfteil beitragen. Die Beschwerdegegnerschaft und die übrigen Quartierbewohner hätten infolge des dadurch zu

erwartenden Mehrverkehrs jedoch eine Abwertung der J-Strasse und eine Sicherheitseinbusse insbesondere auf dem mit dem Fahrverbot belegten oberen Teilstück hinzunehmen. Diese nachteiligen Auswirkungen liessen sich allein mit dem Ziel einer konsistenten Verkehrsführung nicht hinreichend rechtfertigen. Die verfügte Verkehrsanordnung widerspreche daher dem Gebot der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) bzw. Art. 107 Abs. 5 SSV.

E. 3.3

Die Beschwerdeführerin machte geltend, sie sei durch einen Hinweis des Beschwerdegegners 1 zum Schluss gekommen, dass das seit vielen Jahren ohnehin nicht mehr durchgesetzte Fahrverbot, welches nur noch in eine Fahrtrichtung (talwärts aus der K-Strasse) signalisiert sei, keinen Sinn mehr mache, mithin obsolet erscheine. Nach längeren Abklärungen sei dessen Aufhebung entschieden worden, um eine inkohärente Ausgestaltung der Strassensignalisation im Bereich der J-Strasse zu beseitigen. Es habe aus ihrer Sicht auch deshalb kein Grund zu dessen Aufrechterhaltung bestanden, da zwar sämtliche Strassen in der näheren Umgebung befahren werden dürften, jedoch als Tempo 30-Zone ausgeschieden seien, sodass auch die Verkehrssicherheit und die Lärmbelästigung unproblematisch erscheine. Dass, wie die Beschwerdegegnerschaft geltend mache, eine zusätzliche Gefahr für die Verkehrsteilnehmer entstehe, könne sie nicht nachvollziehen. Auch die These eines beträchtlichen Mehrverkehrs müsse aufgrund der höchst unkonfortablen Einmündung von der K-Strasse (östlich) wie auch des steilen Einmündungswinkels (westlich) als höchst unwahrscheinlich eingestuft werden. Die durchgängige Fahrbahnbreite von 4,95 Metern entlang des Einmündungsstücks der J-Strasse sei als der Norm entsprechend und somit ohne belegbare Sicherheitsnachteile einzustufen. Zudem würden die in den letzten 40 Jahren dokumentierte Siedlungsentwicklung sowie die ebenfalls dokumentierte Einwohnerentwicklung die Aufhebung des nicht mehr zeitgemässen Fahrverbots rechtfertigen. Zu Recht sei erwähnt worden, dass in den Sommermonaten die öffentliche Nutzung des Naherholungsgebiets entlang der O problematisch sein könne, doch es werde mit Nachdruck bestritten, dass die Entfernung des Fahrverbots keine relevanten Auswirkungen in diesem Zusammenhang haben könnte. Bekanntermassen werde das an der M-Strasse bestehende Fahrverbot mit Zusatz "Zubringerdienst gestattet" schon heute vermehrt missachtet, was die Annahme stütze, dass das Vorhandensein einer Signalisation den effektiven Verkehrsfluss kaum erheblich zu steuern vermöge. Die Problematik während der Sommermonate bestehe schon jetzt, und es sei kein kausaler Zusammenhang mit der angestrebten Entfernung des Fahrverbots ersichtlich. Aus ihrer Sicht sei zwingend eine kohärente Ausgestaltung der Strassensignalisation notwendig, weshalb sie sich veranlasst sehe, das bestehende Fahrverbot zu entfernen. Während der Bauphase der Sanierungsarbeiten an der K-Strasse werde ein temporäres Fahrverbot beantragt. Der Entscheid der Vorinstanz sei nicht nachvollziehbar und ohne ausreichende Begründung demzufolge auch rechtlich unhaltbar. Die Beschwerdeführerin machte insbesondere geltend, die Vorinstanz habe sich nicht darauf beschränkt, grobe Fehler bei der Ermessensausübung der Beschwerdeführerin zu korrigieren, obwohl ihre Kognition gestützt auf die – von ihr selbst auch wiedergegebene – bundesgerichtliche Rechtsprechung sehr stark eingeschränkt gewesen sei. In Missachtung der bundesgerichtlichen Praxis habe sie eine umfassende Angemessenheitsprüfung vorgenommen und habe den Entscheid der Mitbeteiligten mit nicht nachvollziehbarer Begründung durch ihren ersetzt. 4.

E. 4

H,

E. 4.1

Es handelt sich bei der streitgegenständlichen Anordnung um ein mit einer Ausnahme versehenes Teilfahrverbot im Sinn von Art. 19 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 17 Abs. 1 SSV und damit um eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG. Wie bereits die Vorinstanz festhielt, ist die Aufhebung einer solchen Verkehrsanordnung ebenfalls als Verkehrsanordnung anzusehen, da sie zu einer veränderten Verkehrssituation führt (vorn E. 1.4). Es ist im Folgenden zu prüfen, ob die Aufhebung des Teilfahrverbots rechtens war.

E. 4.2

Die Situation zeigt sich tatsächlich so, dass das Fahrverbot in der J-Strasse nur einseitig am nördlichen Ende bei der Einmündung der K-Strasse signalisiert ist, nicht jedoch, wenn man südlich von der N-Strasse oder der M-Strasse bzw. vom unteren Teil der J-Strasse zu diesem Teilstück der J-Strasse gelangt. Wie der Gemeinderat der Beschwerdeführerin in seinem Protokoll vom 5. Dezember 2016 festhielt, wirkt das Fahrverbot damit nur unidirektional und nicht bidirektional. Soweit aus der Verfügung der Direktion der Polizei des Kantons Zürich vom 31. August 1960, mit welcher das Fahrverbot errichtet wurde, ersichtlich ist, war an der J-Strasse tatsächlich nur ein Signal "Fahrverbot für Motorfahrzeuge" mit Beitafel "Zubringerdienst gestattet" anzubringen.

E. 5

Die Beschwerdeführerin begegnete diesen Argumenten damit, dass der Sicherheit mit der Tempo-30-Zone in der J-Strasse gedient werde und die Einfahrt von der K-Strasse her höchst unkomfortabel sei, weshalb ein beträchtlicher Mehrverkehr höchst unwahrscheinlich sei (zur Auflistung der Gegenargumente zu den Vorbringen der Beschwerdegegnerschaft). Vor allem störte sie sich an der "Inkohärenz" des bestehenden Teil-Fahrverbots an der J-Strasse.

E. 5.1

Gemäss § 39 des Gesetzes des Kantons Zürich vom 27. September 1981 über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) stellen Staat und Gemeinden, soweit ein Bedürfnis besteht und das Planungs- und Baugesetz keine abschliessende Ordnung trifft, Polizeivorschriften über das Strassengebiet selbst, seine Benützung sowie über das an die öffentlichen und privaten Strassen im Gemeingebrauch grenzende Gebiete auf. Vorbehalten bleiben die verkehrspolizeilichen Vorschriften. Den Gemeinden ist somit überlassen, über das Strassengebiet und seine Benützung in eigener Kompetenz (Polizei-)Vorschriften zu erlassen, und es kommt ihnen dabei eine erhebliche Entscheidungsfreiheit zu. Unter Vorbehalt der allgemeinen verfassungsrechtlichen Schranken geniessen die Gemeinden daher in diesem Bereich Autonomie (BGE 126 I 133 E. 2; VGr, 4. Dezember 2014, VB.2014.00124, E. 3.1; Tobias Jaag, in: Isabelle Häner/Markus Rüssli/Evi Schwarzenbach, Kommentar zur Zürcher Kantonsverfassung, Zürich etc. 2007, Art. 85 N. 11; Martin Bertschi, VRG-Kommentar, § 121 N. 21; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. A., Zürich/St. Gallen 2016, Rz. 1929).

E. 5.2

Kommt einer Gemeinde Autonomie in einem bestimmten Sachbereich zu, kann sie sich dagegen zur Wehr setzen, dass eine kantonale Behörde in einem Rechtsmittelverfahren ihre Prüfungsbefugnis überschreitet oder die den betreffenden Sachbereich ordnenden kommunalen, kantonalen oder bundesrechtlichen Vorschriften falsch anwendet (BGE 126 I 133 E. 2). Die einer Behörde bzw. einer Gemeinde zukommende relativ erhebliche Gestaltungs- bzw. Entscheidungsfreiheit ist mit anderen Worten von der Rekursbehörde zu respektieren. Die Rekursinstanz darf daher nicht einfach eine eigene, gleichermassen vertretbare Beurteilung der Streitangelegenheit vornehmen. Andererseits kommt der Gemeindeautonomie auch kein allgemeiner Vorrang zu, sondern es ist den im konkreten Einzelfall auf dem Spiel stehenden Interessen genügend Rechnung zu tragen (vgl. Donatsch, Kommentar VRG, § 20 N. 59 und N. 67, § 50 N. 37). Im Schnittbereich der Gewährung eines effektiven Rechtsschutzes und der Wahrung der Gemeindeautonomie ist daher eine wertende Abwägung vorzunehmen, welche im konkreten Fall das öffentliche Interesse an der Massnahme und die durch ihre Wirkungen beeinträchtigten privaten Interessen der Betroffenen miteinander vergleicht (Häfelin/Müller/Uhlmann, Rz. 556). Zwischen der Gemeindeautonomie und dem verfassungsmässigen Anspruch auf Ausschöpfung der Überprüfungsbefugnis ist im Sinn eines möglichst schonenden Ausgleichs der verschiedenen Verfassungs- und Grundrechtsinteressen praktische Konkordanz herzustellen. Dabei ist auch dem Interesse an einem effektiven Rechtsschutz Beachtung zu schenken (Art. 77 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005, vgl. auch VGr. 17. Dezember 2013, VB.2013.00468, E. 4.2.4, unter anderem mit Hinweis auf Benjamin Schindler, Die Gemeindeautonomie als Hindernis für einen wirksamen Rechtsschutz, in: Markus Rüssli/Julia Hänni/Reto Häggi Furrer [Hrsg.], Staats- und Verwaltungsrecht auf vier Ebenen, Festschrift für Tobias Jaag, Zürich etc. 2012, S. 145 ff.; auszugsweise in BEZ 2014 Nr. 3, ZBl 115 S. 448 ff., mit Kommentar von Arnold Marti). Folgerichtig haben die kantonalen Rechtsmittelinstanzen den im konkreten Einzelfall auf dem Spiel stehenden Interessen, also auch dem Rechtsschutzbedürfnis der Beteiligten, verstärkt Rechnung zu tragen (Donatsch, § 20 N. 67). Dabei ist zu beachten, dass das Verwaltungsgericht zwar mit freier Kognition prüft, seine Prüfung jedoch auf Rechtskontrolle beschränkt ist (§ 50 VRG). Verkehrsanordnungen sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die kommunalen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. E. 2.4; VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510).

E. 5.3

Der angefochtene Entscheid wurde von der Mitbeteiligten und nicht der Beschwerdeführerin erlassen. Der Mitbeteiligten als kantonaler Behörde kommt keine Gemeindeautonomie zu, auch wenn sie auf Antrag der Gemeinde handelt (§ 4 Abs. 2 KSigV). Nur die Bewilligung dieses Antrags oblag jedoch der Mitbeteiligten, sodass diese auch einen nicht dem Antrag der Gemeinde entsprechenden Entscheid hätte fällen können, sollte sie deren Beurteilung nicht teilen. Jedoch darf eine Ablehnung nur nach Anhörung der Verkehrstechnischen Kommission erfolgen (§ 4 Abs. 2 Satz 3 KSigV). In Bezug auf die Stellung des entsprechenden Antrags kommt der Gemeinde – und damit vorliegend der Beschwerdeführerin – aufgrund Art. 3 Abs. 4 SVG somit eine erhebliche Gestaltungsfreiheit bezüglich der Errichtung – oder eben Aufhebung – von Fahrverboten zu.

E. 5.4

Die von der Vorinstanz zitierte bundesgerichtliche Rechtsprechung betrifft insbesondere die vom Bundesgericht geübte Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen Behörden besser kennen und überblicken als das Bundesgericht. Die in dieser Rechtsprechung regelmässig zitierten Umstände, welche ein Eingreifen des Bundesgerichts erfordern, liegen namentlich vor, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGr, 4. November 2010, 1C_323/2010, E. 4.2; BGr, 20. Oktober 2010, 1C_369/2010, E. 3.2; BGr, 9. November 2007, 2A.70/2007, E. 3.1 f.). Den Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde zu berücksichtigen haben jedoch sämtliche Gerichte, nicht nur das Bundesgericht, sondern auch die kantonalen Gerichte. Verhielte es sich anders, würde der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde bzw. Gemeinde beseitigt (BGr, 17. März 2010, 1C_310/2009, E. 2.2.1; VGr, 22. September 2011, VB.2011.00440, E. 3.3).

E. 5.5

Die Vorinstanz würdigte zunächst die örtlichen Verhältnisse und die Siedlungsentwicklung. Weiter ging sie detailliert auf die Parteivorbringen ein. Sie wies zudem auf den Gestaltungsspielraum der zuständigen Organe hin. Überdies nahm sie einen Augenschein vor. In der Folge kam sie zum Schluss, dass die Begründung der Beschwerdeführerin für die Aufhebung des Teilfahrverbots nicht genügen könne, welche sich lediglich auf dessen – da nur unidirektional – unlogische Wirkung bezog. Damit hat sie die relevanten strittigen Umstände gewürdigt und ist begründet zu einem Schluss gekommen, mit welchem sie eine Rechtsverletzung feststellte, weshalb keine Rede davon sein kann, sie habe den Entscheid der Mitbeteiligten ohne Weiteres durch einen eigenen ersetzt.

E. 5.6

Die Beschwerdegegnerschaft brachte im Rekursverfahren eine Vielzahl von Argumenten vor, die ihr privates Interesse an der Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrverbots begründen sollten. So machte der Beschwerdegegner 3 (neben anderen) geltend, dass vermehrt Besucher des Naherholungsgebiets O/P-Weiher an der J-Strasse parkieren und das Fahrverbot missachten würden. Dem hielt die Beschwerdeführerin entgegen, wenn der Beschwerdegegner 3 aus dem Bestehen des Fahrverbots erhoffe, dass weniger Besucher des Naherholungsgebiets parkierten, er gleichzeitig aber die Missachtung des Fahrverbots beanstande, verhalte er sich widersprüchlich, weshalb sie weiter nicht darauf einging und auf die Antwort an den Beschwerdegegner 1 verwies, wonach keine besondere Gefährdungssituation an der J-Strasse bestehe. In einer gemeinschaftlichen Eingabe vom 10. März 2017 hielt die Beschwerdegegnerschaft darauf fest, dass eine Aufhebung des Teilfahrverbots zu einer markanten Zunahme des Verkehrs führen würde. Das gefährde auch die Schulkinder, da die J-Strasse im fraglichen Abschnitt kein Trottoir aufweise. Aufgrund der auch vom Gemeinderat zugestandenen stürmischen Siedlungsentwicklung in den letzten 40 Jahren sei die Beibehaltung des Fahrverbots geradezu evident. Schliesslich sei die J-Strasse nicht durchgehend 4,95 Meter breit, sondern auf einem Abschnitt nur 3,90 bis 4,30 Meter. Fotografisch wurden auch die beengten Verhältnisse beim Kreuzen eines Lieferwagens mit einem Kinderwagen – noch ohne Gegenverkehr – festgehalten. Zum letzten Punkt äusserte sich insbesondere der Beschwerdegegner

E. 5.7

Es ist somit nicht ersichtlich, dass die Beschwerdeführerin die verschiedenen Interessen, darunter auch diejenigen der Anwohner, entsprechend wertete, nachdem sie sich auf die Widerlegung der Vorbringen der Beschwerdegegnerschaft beschränkt hatte. Es ist weiter nicht ersichtlich, dass sie der Zumutbarkeit der Aufhebung des Fahrverbots für die Beschwerdegegnerschaft bzw. die weiteren Quartieranwohner Rechnung getragen hätte. Die Berücksichtigung nur einseitiger Interessen kann im Rahmen der Interessenabwägung der Beschwerdeführerin somit als ungenügend bezeichnet werden. Tatsächlich vermochte die Beschwerdeführerin neben der Widerlegung der Vorbringen der Beschwerdegegnerschaft im Wesentlichen nur die "Inkohärenz" des bestehenden Fahrverbots anzuführen, um dessen Aufhebung zu rechtfertigen, womit keine umfassende Interessenabwägung vorgenommen wurde, was eine Rechtsverletzung darstellt. Insofern konnte die Vorinstanz das ihr zustehende – wenn auch beschränkte – Ermessen ausüben bzw. auf diese Weise die Ermessensausübung der Beschwerdeführerin überprüfen, ohne dass sie dabei ihre Kognition überschritt. Sie hat, auf den konkreten Einzelfall bezogen, eine Interessenabwägung vorgenommen, welche sowohl dem Antrag der Beschwerdeführerin an die Mitbeteiligte als auch dem Entscheid Letzterer nicht entnommen werden kann. Dabei geht es um eine Rechtsfrage, bezüglich welcher keine Einschränkung der Kognition besteht. Die Vorinstanz hat somit die örtlichen Verhältnisse korrekt, aber mit der nötigen Zurückhaltung gewürdigt. Sie hat damit auch dem Interesse der Beschwerdegegnerschaft durch entsprechende Würdigung Rechnung getragen, ohne dass sie damit in unzulässiger Weise in die Gemeindeautonomie der Beschwerdeführerin eingegriffen hätte. Wäre dies nicht möglich, würde ein effektiver Rechtsschutz unterlaufen (vgl. Donatsch, § 20 N. 67). Der Auffassung der Beschwerdeführerin, wonach die Vorinstanz in einer willkürlichen Weise unkritisch die Argumente der Beschwerdegegnerschaft übernommen habe, kann deshalb nicht gefolgt werden.

E. 5.8

Wenn die Vorinstanz zudem aus 80 Unterschriften von Bewohnern der J-Strasse, welche sich in einer an den Gemeinderat gerichteten Petition gegen die Aufhebung des Fahrverbots zur Wehr setzten, ein entsprechendes Bedürfnis der Quartierbewohner ableitete, ist dies nicht zu beanstanden. Die privaten Interessen der Betroffenen wurden in eine wertende Abwägung zu den geltend gemachten öffentlichen Interessen, welche soweit ersichtlich nur die Inkonsistenz der Signalisation enthalten, gestellt, was im Rahmen des erstinstanzlichen Entscheids nicht ersichtlich war. Die Vorinstanz konnte sich überdies bei einem Augenschein ein eigenes Bild der Situation verschaffen. Anlässlich dessen betonte der anwesende Vertreter der Mitbeteiligten, es gehe nur um die Beseitigung der genannten Inkonsistenz, da die Einfahrt in die J-Strasse von der M- und N-Strasse her möglich sei, nicht jedoch von der K-Strasse. Der für die Beschwerdeführerin anwesende Vertreter führte auf die Frage nach dem öffentlichen Interesse – abgesehen von einer konsistenten Verkehrsführung – aus, die Gemeinde habe gegen dieses Fahrverbot grundsätzlich nichts einzuwenden.

E. 5.9

Des Weiteren würde – so auch gemäss der Beschwerdeführerin – die Errichtung weiterer Fahrverbotssignale erst bei Vorliegen konkreter Gefahrensituationen geprüft, welche vorliegend nicht bekannt seien und ferner kaum zu belegen sein dürften. Da jedoch auch die Entfernung einer Verkehrsanordnung wie bereits erwähnt wie eine solche behandelt wird

(vgl. E. 4.1), wären folgerichtig dieselben Gründe zu berücksichtigen. Ausser der Inkonsistenz sind jedoch keine Gründe ersichtlich, welche im aktuellen Zeitpunkt für eine Aufhebung sprächen.

E. 5.10

Insofern spielt die mehrmals angesprochene Problematik, welche sich während der Sommermonate aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommen durch Besucher des Naherholungsgebiets zeigt, für die vorliegende Beurteilung der Entfernung des Fahrverbots keine massgebliche Rolle. Vielmehr muss angenommen werden, dass die bestehende Signalisation schon bisher zu einer Reduktion des Durchfahrtsverkehrs führte. Die örtlichen Verhältnisse begrenzen zudem die Verkehrsaufnahmefähigkeit der J-Strasse. Nachdem die Einfahrt von der K-Strasse in die J-Strasse inzwischen saniert wurde, erscheint die Aufrechterhaltung des Teil-Fahrverbotes weiterhin als notwendig. Die von der Beschwerdeführerin geäusserte Annahme, dass die bestehende Signalisation nicht wirksam sei, ändert insofern nichts, als diese Behauptung zu pauschal gehalten ist und vielmehr von einer grundsätzlichen Einhaltung der Signalisation der Verkehrsteilnehmer auszugehen ist. Von Zuständen, dass Verkehrssignale grundsätzlich missachtet würden, ist nicht auszugehen (siehe auch Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich/St. Gallen 2012, S. 193).

E. 5.11

Die Beschwerdeführerin sah keine zwingenden Gründe für die Aufhebung des erstinstanzlichen Entscheids durch die Vorinstanz. Im Ergebnis zeigt sich jedoch, dass die Vorinstanz die Argumente pro und contra sorgfältig abgewogen hat. Die Aufhebung des einseitigen Teilfahrverbots erschien ihr aus den dargelegten Gründen als nicht verhältnismässig und widerspreche damit Art. 5 Abs. 2 BV bzw. Art. 107 Abs. 5 SSV, wobei dieser Entscheid im Rahmen ihrer Kognition lag und nach oben Gesagtem nicht zu beanstanden ist. Die Beschwerde ist folglich abzuweisen.

E. 6

Die Gerichtskosten sind der unterliegenden Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Parteientschädigungen wurden von der Beschwerdegegnerschaft keine verlangt.

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