

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00776 vom 20. Februar 2020

ZH Verwaltungsgericht, 2020-02-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00776

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00776 du 20 février 2020

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00776 del 20 febbraio 2020

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. In Zusammenhang mit lokalen Verkehrsordnungen steht die Beschwerdebefugnis allen Verkehrsteilnehmenden zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt. Zusätzlich müssen die Betroffenen glaubhaft machen, dass die umstrittene Verkehrsordnung unter Würdigung der gesamten Umstände für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (E. 1.3.1). Der Beschwerdeführer 3 befährt den betroffenen Strassenabschnitt zwar täglich. Indes ist lediglich ein kurzer Strassenabschnitt von 200 m betroffen, woraus sich eine Fahrzeitverzögerung von maximal 10 Sekunden ergibt. Die blosser Verlängerung der Fahrzeit um wenige Sekunden stellt keine Beeinträchtigung von genügender Intensität dar. Inwiefern er darüber hinaus von der Verkehrsordnung besonders betroffen sein könnte, ist nicht ersichtlich und wird vom anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer 3 auch nicht dargelegt. Die Vorinstanz ist deshalb zu Unrecht von seiner Rekurslegitimation ausgegangen (E. 1.3.2). Die Beschwerdeführer 1 und 2 machten keine Angaben darüber, wie viele ihrer Mitglieder im von der strittigen Verkehrsordnung betroffenen Quartier, in angrenzenden Quartieren oder Gemeinden wohnen bzw. arbeiten und dadurch von der Temporeduktion betroffen wären. Nachdem ein Verband die legitimationsbegründende Betroffenheit seiner Mitglieder substantiiert darzulegen hat, muss er nötigenfalls auch Mitgliederlisten oder ähnliches vorlegen (E. 2.4). Hinzu kommt, dass nicht ersichtlich ist, inwiefern ihre Mitglieder durch die Verkehrsordnung in besonderer Weise betroffen wären (E. 2.5). Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanzen die Einsprachelegitimation der Beschwerdeführer 1 und 2 verneint haben (E. 2.6). Ohnehin wäre die Beschwerde aber auch materiell abzuweisengewesen (E. 3 ff.). Abweisung in Bezug auf die Beschwerdeführer 1 und 2, Abweisung im Sinn der Erwägungen in Bezug auf den Beschwerdeführer 3.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2018.00776 Urteil der 3. Kammer vom 20. Februar 2020 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichter Matthias Hauser, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Rahel Zehnder. In Sachen 1. Verein A, 2. Verein B, 3. C, alle vertreten durch RA D, dieser substituiert durch RA E, Beschwerdeführer, gegen Stadtrat von Zürich, Beschwerdegegner, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. A. Mit Verfügung vom 30. September 2016, publiziert im Amtsblatt der Stadt Zürich am 5. Oktober 2016, hat der damalige Vorsteher

des Sicherheitsdepartements folgende Verkehrsvorschriften erlassen: " Kreis 7 Verkehrsvorschriften Witikonstrasse Verkehrsvorschriften, Kreis 7 Für nachstehenden Verkehrsweg ergeht folgende Verkehrsvorschrift: Witikonstrasse Höchstgeschwindigkeit 30 km/h Auf dem nachstehenden Strassenabschnitt wird die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt: zwischen der Berghaldenstrasse und der Liegenschaft Nr. 395 (inkl.) Die Verkehrsvorschriften werden mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich. [...]" B. Gegen diese Verfügung erhoben u.a. der Verein A, Sektion Zürich, der Verein B, Sektion Zürich, sowie C, am 4. November 2016 gemeinsam Einsprache beim Stadtrat. Mit Beschluss vom 28. Juni 2017 trat der Stadtrat auf die Einsprachen des Vereins A und des Vereins B nicht ein und wies diejenige betreffend C ab. II. Dagegen liessen der Verein A, Sektion Zürich, der Verein B, Sektion Zürich, und C mit Eingabe vom 9. August 2017 gemeinsam Rekurs beim Statthalteramt Bezirk Zürich erheben. Am 29. Oktober 2018 wies der Statthalter den Rekurs ab, soweit darauf eingetreten wurde, und auferlegte die Verfahrenskosten den Rekurrierenden zu gleichen Teilen unter subsidiärer Haftung für den ganzen Betrag. Es wurde keine Parteientschädigung zugesprochen. III. Mit Beschwerde vom 29. November 2018 beantragten der Verein A, Sektion Zürich, der Verein B, Sektion Zürich, und C dem Verwaltungsgericht, die Verfügung des Vorstehers des Sicherheitsdepartements vom 30. September 2016 sowie die Verfügung des Statthalteramts des Bezirks Zürich vom 29. Oktober 2018 seien insofern ersatzlos aufzuheben, als damit für die Witikonstrasse im Stadtkreis 7 zwischen der Berghaldenstrasse und der Liegenschaft Nr. 395 (inkl.) neu eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werde, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST) zulasten des Beschwerdegegners. Das Statthalteramt verzichtete am 10. Dezember 2018 ausdrücklich auf Stellungnahme und verwies auf den angefochtenen Entscheid. Mit Beschwerdeantwort vom 14. Januar 2019 beantragte der Stadtrat von Zürich, vertreten durch das Sicherheitsdepartement, die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten der Beschwerdeführer. Am 28. Januar 2019 reichten die Beschwerdeführer ihre Replik ein und hielten an ihren Anträgen fest. Der Stadtrat duplizierte am 20. Februar 2019. Am 11. März 2019 reichten die Beschwerdeführer, am 18. März der Stadtrat, sowie am 1. April 2019 wiederum die Beschwerdeführer jeweils unter Aufrechterhaltung ihrer Anträge weitere Stellungnahmen ein. Am 10. April 2019 verzichtete der Stadtrat ausdrücklich auf eine weitere Äusserung. Die Kammer erwägt: 1. 1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde gemäss § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) sachlich und funktionell zuständig. 1.2 Nachdem der Beschwerdegegner mangels Substanziierung ihrer Legitimation durch die Beschwerdeführer 1 und 2 auf deren Einsprache nicht eingetreten war, machten diese im Rekursverfahren unter anderem geltend, der Beschwerdegegner habe das Vorliegen ihrer Legitimation zu Unrecht verneint. Die formell unterlegenen Beschwerdeführer 1 und 2 sind legitimiert, sich auf dem Rechtsmittelweg gegen den Nichteintretensentscheid zu wehren. Infolgedessen trat die Vorinstanz zu Recht auf den Rekurs der Beschwerdeführer 1 und 2 ein und behandelte die Frage der Legitimation im Rahmen der materiellen Prüfung (vgl. Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], Vorbemerkungen zu §§ 19–28a N. 58 und § 21 N. 23). Im vorliegenden Beschwerdeverfahren ist zu überprüfen, ob das Nichteintreten durch den Beschwerdegegner und die Abweisung des dagegen erhobenen Rekurses durch die

Vorinstanz berechtigt war. Dabei steht den Beschwerdeführern 1 und 2 die Legitimation unabhängig vom Rechtsschutzinteresse in der Sache selbst zu (VGr, 24. August 2017, VB.2016.00645, E. 1.2 mit Hinweis auf VGr, 19. Februar 2015, VB.2014.00539, E. 1.2 mit weiteren Hinweisen). 1.3 In Bezug auf den Beschwerdeführer 3 stellt sich die Frage, ob die Vorinstanz seine Legitimation zu Recht bejahte. Das Verwaltungsgericht prüft von Amtes wegen, ob die Prozessvoraussetzungen bei der unteren Rechtsmittelinstanz gegeben waren (Bertschi, Vorbemerkungen zu §§ 19–28a N. 57). 1.3.1 Zum Rekurs ist berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (§ 21 Abs. 1 VRG). In Zusammenhang mit lokalen Verkehrsanordnungen auf Strassen (gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG]) steht die Beschwerdebefugnis nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung allen Verkehrsteilnehmenden zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1 mit Hinweisen). Zusätzlich müssen die Betroffenen glaubhaft machen, dass die umstrittene Verkehrsanordnung unter Würdigung der gesamten Umstände für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (Bertschi, § 21 N. 48; René Wiederkehr/Stefan Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, Bern 2018, N. 96 ff.; René Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in: René Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, Band 61, St. Gallen 2009, S. 493–559, 535 ff.; BGr, 8. April 2011, 1C_43/2011, E. 7; VGr, 24. August 2017, VB.2016.00645, E. 4.3; VGr, 7. Dezember 2006, VB.2006.00422, E. 2.2 mit weiteren Hinweisen). Zwar ist das Vorliegen der Prozessvoraussetzungen und damit der Legitimation grundsätzlich von Amtes wegen festzustellen, was die Rechtsuchenden jedoch nicht davon entbindet, ihre Legitimation zu substantizieren. Dies gilt jedenfalls, wenn sie nicht offensichtlich ist. Dabei dürfen an eine anwaltlich vertretene oder rechtskundige Partei höhere Anforderungen gestellt werden als an Laien (Bertschi, § 21 N. 38). 1.3.2 Der Beschwerdeführer 3 betreibt eine Arztpraxis im Zürcher Kreis 4 und ist Belegarzt an den Kliniken H, I und J sowie der Klinik K und dem Spital L in O. Sodann wohnt er an der M-Strasse 03 in Zürich und damit in einer Fahrdistanz von etwas über 300 m zu dem von der Verkehrsanordnung betroffenen Strassenabschnitt, den er als Pendler nach eigenen unwidersprochen gebliebenen Angaben im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit täglich befährt und mit keiner geeigneten Alternativroute umgehen kann. Der Beschwerdegegner machte mit Beschwerdeantwort geltend, von der vorliegend strittigen Verkehrsanordnung sei lediglich ein kurzer Strassenabschnitt von 200 m betroffen, woraus sich je nach Verkehrslage – wenn überhaupt – eine Fahrzeitverzögerung von maximal zehn Sekunden ergebe. Diese Fahrzeitverzögerung blieb unbestritten. Dem Beschwerdegegner ist zuzustimmen, dass die strittige Verkehrsanordnung vorliegend – im Gegensatz zu den Verfahren VB.2016.00338 und VB.2016.00339, in welchen jeweils viele Strassenabschnitte in mehreren Stadtkreisen von der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit betroffen waren und die Legitimation des Beschwerdeführers 3 bejaht wurde – lediglich einen sehr kurzen Strassenabschnitt betrifft. Vor diesem Hintergrund stellt die blosser Verlängerung der Fahrzeit um wenige Sekunden für den Beschwerdeführer 3 keine Beeinträchtigung von genügender Intensität dar (vgl. dazu BGr, 8. April 2011, 1C_43/2011, E. 7; VGr, 24. August 2017, VB.2016.00645, E. 4.3; VGr, 24. Mai 2006, VB.2006.00124, E. 2.2; Wiederkehr/Eggenschwiler, N. 96). Inwiefern er über die blosser Fahrzeitverzögerung hinaus von der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit besonders betroffen sein könnte,

ist nicht ersichtlich und wird vom anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer 3 auch nicht dargelegt. Soweit er sich dazu auf die Vorbringen zur Legitimation der Beschwerdeführer 1 und 2 berufen wollte, sind diese unbehelflich (vgl. sogleich E. 2.5). Der Beschwerdeführer 3 hat damit seine aufgrund des sehr kurzen Strassenabschnitts nicht offensichtlich gegebene Legitimation nicht in genügender Weise dargelegt, weshalb die Vorinstanz bzw. bereits der Beschwerdegegner zu Unrecht von seiner Einsprache- bzw. Rekurslegitimation ausgegangen sind. Entsprechend ist die Beschwerde in Bezug auf den Beschwerdeführer 3 im Sinn der Erwägungen abzuweisen (vgl. Bertschi, Vorbemerkungen zu §§ 19–28a N. 57). Selbst bei genügender Darlegung der Rechtsmittellegitimation wäre die Beschwerde aber materiell abzuweisen gewesen (vgl. dazu E. 3 ff.). 2. Hinsichtlich der Beschwerdeführer 1 und 2 ist zu prüfen, ob der Beschwerdegegner auf die Einsprache der Beschwerdeführer 1 und 2 zu Recht nicht eingetreten ist bzw. die Vorinstanz den Rekurs diesbezüglich zu Recht abgewiesen hat.

2.1 Die Vorinstanz erwog diesbezüglich, es gehe vorliegend lediglich um einen äusserst kurzen Abschnitt einer regional klassierten Verbindungsstrasse. Berücksichtige man, dass sich das Mitgliedschaftsgebiet der Beschwerdeführer 1 und 2 auf den gesamten Kanton Zürich erstreckt, so könne ohne weitere Substanziierung der Beschwerdeführer 1 und 2 nicht davon ausgegangen werden, dass eine genügend grosse Zahl von Mitgliedern den betreffenden Strassenabschnitt mehr oder weniger regelmässig benütze. Die Beschwerdeführer 1 und 2 hätten nicht konkretisiert, wie viele ihrer Mitglieder Anwohner oder Pendler seien und von der konkreten Temporeduktion betroffen wären. Dies sei keinesfalls offensichtlich und wäre von den anwaltlich vertretenen Beschwerdeführern 1 und 2 darzulegen gewesen. Selbst bei der Annahme einer ausreichend grossen Anzahl Pendler wäre aber noch immer zusätzlich darzutun gewesen, dass diese auch tatsächlich auf die Benützung des konkreten Strassenabschnitts angewiesen seien und ihnen keine zumutbaren Alternativen zur Verfügung stünden. Auch diesbezüglich seien die Beschwerdeführer 1 und 2 ihrer Substanziierungspflicht nicht nachgekommen. Auf diese könne aber nicht verzichtet werden, ansonsten einem Verein eine uneingeschränkte Rechtsmittelbefugnis zustehen würde, was eine Umgehung der durchaus hohen Anforderungen an die Rechtsmittellegitimation bedeuten würde. Ferner sei zu beachten, dass selbst eine regelmässige Strassenbenützung zur Bejahung der Rechtsmittellegitimation nicht unbedingt ausreichen würde, sondern eine deutlich wahrnehmbare Beeinträchtigung in speziell fassbaren Interessen vorliegen müsse, wobei es diese Betroffenheit schon vor der ersten Rechtsmittelinstanz darzulegen gelte. Die Legitimation der Beschwerdeführer 1 und 2 sei deshalb zu Recht verneint worden.

2.2 Dagegen wenden die Beschwerdeführer ein, die Vorinstanz lege die Voraussetzungen für die Legitimation von (Verkehrs-)Verbänden zu streng fest. Würde man das Einreichen von Mitgliederlisten verlangen, würde dies im Endeffekt dazu führen, dass es für die Verbände keinen Platz mehr gäbe, im Namen ihrer Mitglieder einen Rekurs einzulegen. Müsste ein Verband für jedes einzelne Mitglied darlegen, weshalb er oder sie zum Rekurs berechtigt sei, könnte gerade so gut jedes einzelne Mitglied in eigenem Namen Rekurs erheben. Die statuarische Befugnis zur Wahrung der Interessen der Vereinsmitglieder, die einem Verband zugewiesen werden, würde verlustig gehen, wenn man die Voraussetzungen für die Legitimation so festlegen würde, wie es die Vorinstanz annehme. Der Sinn und Zweck einer egoistischen Verbandsbeschwerde würde damit ebenfalls ausgehöhlt. Bereits in zeitlichen Hinsicht wäre es ausserdem unmöglich, innert 30 Tagen 40'000 bzw. 220'000 Mitglieder zu ihren Pendlergewohnheiten zu befragen. Hinzu komme, dass das Thema Privatsphäre in der

heutigen Zeit einen immer höheren Stellenwert einnehmen und Mitglieder nicht mehr dazu bereit seien, solche Informationen einfach herauszugeben. Daher müsse eine statistische (und realistische) Anzahl Mitglieder genügen, um von einer Mehrzahl der Mitglieder ausgehen zu können. Die Beschwerdeführer hätten in der Einsprache festgehalten, dass im Kanton Zürich auf rund 650'000 immatrikulierte Personenwagen 220'000 Mitglieder der Beschwerdeführer 1 und 2 kommen würden. Selbst wenn auf jedes Mitglied durchschnittlich nur ein einziges Fahrzeug entfiel, sei davon auszugehen, dass in etwa jedem dritten Fahrzeug, das den betroffenen Strassenabschnitt regelmässig passiere, ein Mitglied der Beschwerdeführer 1 oder 2 sitze, wodurch es aufgrund der hohen Mitgliederzahl und der hohen Zahl an Fahrzeugen (12'777 werktags), welche den betroffenen Strassenabschnitt regelmässig passierten, keine weitere Substanziierung brauche. Sodann sei in der Einsprache dargelegt worden, dass die Mitglieder durch die Einführung von Tempo 30 km/h der Gefahr ausgesetzt seien, durch die vorgesehene Signalisation auf dem betroffenen Strassenabschnitt einmal unbewusst die Geschwindigkeitslimite zu überschreiten oder gar einen Führerausweisentzug zu riskieren. Den im betroffenen Abschnitt wohnhaften Mitgliedern der Beschwerdeführer 1 oder 2 drohe sodann eine Zunahme des Schleichverkehrs sowie eine Lärmzunahme.

2.3 Die Prüfung der Frage der Legitimation der Beschwerdeführer im (stadtinternen) Rekursverfahren vor dem Beschwerdegegner richtet sich gemäss § 66 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 26. April 1970 nach den Vorschriften des kantonalen Verwaltungsrechtspflegegesetzes über den Rekurs. Die Beschwerdeführer 1 und 2 berufen sich als Verbände auf die Interessen ihrer Mitglieder. Praxisgemäss kann ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und die einzelnen Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (sog. egoistische Verbandsbeschwerde, BGE 131 I 198 E. 2.1 mit Hinweisen; Bertschi, § 21 N. 93 ff.; zur Beschwerdebefugnis vorn E. 1.2.1). Verlangt wird ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Sachgebiet, in welchem die fragliche Anordnung erlassen worden ist. Diese Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein; sie sollen die Popularbeschwerde ausschliessen (BGE 136 II 539 E. 1.1 mit Hinweis; BGr, 10. Dezember 2012, 1C_160/2012, E. 1.1 [nicht publiziert in BGE 139 II 145]; VGr, 21. Dezember 2016, VB.2016.00337, E. 1.2.3). Wie bereits erwähnt (vorn E. 1.3.1) sind die Legitimationsvoraussetzungen – sofern sie nicht offensichtlich erfüllt sind – substantiiert darzulegen. Dies gilt insbesondere mit Bezug auf den Anteil an betroffenen Verbandsmitgliedern und auf deren materielle Beschwer (Bertschi, § 21 N. 98; Bernhard Waldmann, in: Marcel Alexander Niggli/Peter Uebersax/Hans Wiprächtiger/Lorenz Kneubühler [Hrsg.], Bundesgerichtsgesetz, Basler Kommentar, 3. A., 2018, Art. 89 N. 36 mit weiteren Hinweisen; BGE 133 V 239 = Pra 97 [2008] Nr. 36 E. 6.4 und 9.2; BGr, 16. April 2002, 1A.47/2002, E. 3.4; VGr, 24. August 2017, VB.2016.00645, E. 3.4; vgl. BGr, 23. Februar 2015, 1C_453/2014/1C_454/2014, E. 4 und 6, insb. E. 6.1). Die Substanziierung hat bereits im Verfahren vor der ersten Rechtsmittelinstanz bzw. gegebenenfalls im Einspracheverfahren zu erfolgen; in einem oberen Rechtsmittelverfahren kann dies nicht nachgeholt werden (Bertschi, § 21 N. 38; VGr, 10. Mai 2012, VB.2012.00157, E. 2.4). Dabei gilt schon die Einsprache als Rechtsmittel (Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 10 N. 41).2.4 Die Beschwerdeführer 1 und 2 bezwecken gemäss ihren Statuten die Wahrung der Rechte und Interessen ihrer Mitglieder im Strassenverkehr bzw.

fördern den Individualverkehr. Beim Beschwerdeführer 1 wohnen gemäss seinen Angaben 40'000 von 220'000 Mitgliedern in der Stadt Zürich, beim Beschwerdeführer 2 sollen es 4'500 von 20'000 Mitgliedern sein, die in der Stadt Zürich Wohnsitz haben. Was die Beschwerdebefugnis der einzelnen Mitglieder anbelangt, steht sie – wie vorne angeführt (E. 1.3.1) – allen Verkehrsteilnehmenden zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist. Die Beschwerdeführer machten im Einspracheverfahren keine Angaben darüber, wie viele ihrer Mitglieder im von der strittigen Verkehrsanordnung betroffenen Quartier, in angrenzenden Quartieren oder Gemeinden wohnen bzw. arbeiten und dadurch von der Temporeduktion betroffen wären. Solches festzustellen wäre den Beschwerdeführern aufgrund von Mitgliederlisten durchaus und mit vertretbarem Aufwand möglich gewesen. Nachdem ein Verband die legitimationsbegründende Betroffenheit seiner Mitglieder substantiiert darzulegen hat (vgl. vorn E. 2.3), muss er – entgegen der Annahme der Beschwerdeführer – nötigenfalls auch Mitgliederlisten oder ähnliches vorlegen (Schaffhauser, S. 545 f. Fn. 155). Entsprechend ist es entgegen der Argumentation der Beschwerdeführer nicht das Ziel des prozessrechtlichen Instituts der egoistischen Verbandsbeschwerde, den Verbandsmitgliedern die Offenlegung ihrer Identität zu ersparen, jedenfalls dann nicht, wenn der Nachweis ihrer individuellen legitimationsbegründenden Betroffenheit davon abhängt. Mit dem lediglich pauschalen Verweis je auf ihre Mitgliederzahlen kamen die Beschwerdeführer 1 und 2 ihrer Substanziierungspflicht jedenfalls nicht in genügender Weise nach. 2.5 Hinzu kommt, dass sich weder aus den Akten noch aus den Vorbringen der Beschwerdeführer 1 und 2 ergibt, inwiefern deren Mitglieder durch die angefochtene Verkehrsanordnung in besonderer Weise betroffen wären. Die von den Beschwerdeführern im Einspracheverfahren vorgebrachten Umstände, dass die Mitglieder der Beschwerdeführer 1 und 2 die vorgesehene Signalisation einmal unbewusst überschreiten könnten und damit eine Geldstrafe oder gar einen Führerausweisentzug riskieren würden sowie durch Schleichwegfahrten in Quartierstrasse und den Lärmzunahmen durch Rettungsfahrzeuge betroffen wären, stellen keine Nachteile von besonderer Intensität dar. So kann in der Gefahr der Missachtung der Verkehrsanordnung schon deshalb kein schutzwürdiges Interesse liegen, weil sonst das Erfordernis des schutzwürdigen Interesses ausgehebelt würde, besteht doch diese Gefahr bei jeder (neuen) Verkehrsanordnung. Des Weiteren legten die Beschwerdeführer 1 und 2 nicht dar, für welche ihrer Mitglieder ein allfälliger Ausweichverkehr bzw. die Lärmzunahme durch Rettungsfahrzeuge überhaupt wahrnehmbar wären. Ausserdem betrifft die vorliegend streitige Verkehrsanordnung zwar eine regional klassierte Staatsstrasse, und die vorgesehene Temporeduktion soll unbefristet und ganztägig gelten. Indes bestehen mindestens für Anwohner aus angrenzenden Quartieren und Gemeinden verschiedene Ausweichmöglichkeiten. Sodann stellt auch für Anwohner die blossе Verzögerung der Fahrzeit um wenige Sekunden keine genügende Betroffenheit dar (vorn E. 1.3.2). Nachdem nicht dargetan wurde, wie viele Mitglieder der Beschwerdeführer 1 und 2 überhaupt in der näheren Umgebung der betroffenen Strassenabschnitte wohnen bzw. arbeiten (vorn E. 2.4), ist die konkrete Betroffenheit einer Grosszahl der Verbandsmitglieder nicht ersichtlich. 2.6 Nach dem Gesagten vermochten die Beschwerdeführer 1 und 2 im Einspracheverfahren weder eine Grosszahl an betroffenen Mitgliedern noch deren materielle Beschwer substantiiert darzulegen. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanzen die Einsprachelegitimation der Beschwerdeführer 1 und 2 verneint haben. Insofern ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 3.1

Hinsichtlich der umstrittenen Verkehrsordnung erwog die Vorinstanz, Gefahren im Strassenverkehr seien nicht ausschliesslich anhand der Unfallstatistik auszumachen. Zwar möge die Anzahl tatsächlich sich ereigneter Unfälle ein Indikator für das Gefahrenpotenzial eines Strassenabschnitts sein, doch verdeutliche der Beschwerdegegner dieses auch mit den abstrakt dargelegten örtlichen Umständen im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten. Es sei im öffentlichen Sicherheitsinteresse, Risiken präventiv zu mindern und nicht abzuwarten, bis sich die Einschätzung einer hohen Gefährlichkeit einer Verkehrssituation durch konkrete Unfallzahlen bestätige. Irrelevant sei dabei, wo genau das Ortszentrum von Witikon liege, zumal der Beschwerdegegner ausreichend aufgezeigt habe, dass im Bereich des relevanten Strassenabschnitts ein hohes soziales und wirtschaftliches Dienstleistungsangebot bestehe, welche zusätzlich zur Verbindungsfunktion der Strasse für ein hohes Verkehrs- und Passantenaufkommen Sorge. Deshalb und aufgrund der Strassenverhältnisse sei die Sicherheit insbesondere für den Fuss- und Radverkehr nicht ausreichend gewährleistet. Zusammengefasst sei die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h zur Gefahrenminderung angezeigt, wobei die Massnahme zweck- und verhältnismässig sei und keine anderen Massnahmen ersichtlich seien, die vorzuziehen wären.

E. 3.2

Der Beschwerdeführer 3 verlangt, dass auf die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im streitbetroffenen Strassenabschnitt zu verzichten sei. Trotz eines sehr hohen täglichen Fahrzeugaufkommens auf der betroffenen Strasse hätten sich nur sehr wenige Unfälle ereignet, welche sich auch bei Tempo 30 km/h nicht hätten verhindern lassen. Die angeblichen Sicherheitslücken existierten nicht. So sei die Strasse beidseits mit einem Trottoir ausgestattet, und es seien drei Fussgängerstreifen vorhanden, welche jederzeit ein sicheres Überqueren der Strasse ermöglichen und wovon einer sogar mit einem Lichtsignal gesichert sei. Insgesamt bestünde kein Sicherheitsrisiko für Fussgänger bzw. es böten bereits heute andere Massnahmen (Fussgängerstreifen, Lichtsignal) weitaus mehr Schutz als die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit. Dasselbe gelte für die Fahrradfahrenden: Weil die Strasse breit und übersichtlich sei und zudem der Verkehr stadteinwärts mittels Lichtsignalanlage geregelt werde, sei für die Fahrradfahrenden bereits genügend Schutz vorhanden. Insgesamt könne vorliegend von der Behebung eines eigentlichen Sicherheitsmankos nicht die Rede sein. Weil bei Hauptstrassen Tempo 30 km/h aber bloss restriktiv und nur dann angeordnet werden könne, wenn ein eigentliches Sicherheitsmanko bestünde, sei die Anordnung von Tempo 30 km/h vorliegend offensichtlich nicht zulässig. Sodann verletze die strittige Verkehrsordnung das Prinzip der selbsterklärenden Strasse, weil der Ausbaustandard der Strasse, ihre Verbindungsfunktion sowie die Sichtverhältnisse den Eindruck erweckten, es herrsche Tempo 50 km/h. Überdies entspreche das Verkehrsgutachten nicht den Anforderungen an ein Gutachten im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV), weil es überhaupt keine Verhältnismässigkeitsprüfung vorgenommen habe.

E. 3.3

Dagegen wendet der Beschwerdegegner zusammengefasst ein, für die streitgegenständliche Anordnung sei eine sorgfältige Einzelfallbetrachtung und eine umfassende Interessenabwägung erfolgt. Insbesondere bestehe auf dem Strassenabschnitt infolge der Abweichung (Unterschreitung) der Strassenbreite von den Normwerten ein

Gefahrenpotenzial für Radfahrende. Kombiniert mit der Auswertung der Unfallstatistik der Jahre 2009 bis 2013 mit fünf Unfällen – wobei in einem Fall ein vierjähriges Kind auf dem Fussgängerstreifen verletzt worden sei – ergebe sich, dass der Schutz für die Verkehrsteilnehmenden im Bereich des stark frequentierten Quartierzentrums zu erhöhen sei. Weiter legt der Beschwerdegegner eine aktualisierte, für die Jahre 2014 bis 2018 geltende Unfallauswertung für den strittigen Strassenabschnitt vor: Demnach ereigneten sich während letzterer Periode sieben Unfälle. Die Anzahl der Unfälle habe sich gegenüber der Vorperiode erhöht und auch die Unfallschwere habe deutlich zugenommen. Bei sechs der sieben neu vorgebrachten Verkehrsunfälle habe die gefahrene Geschwindigkeit eine ursächliche Rolle gespielt. Insgesamt handle es sich beim betroffenen Strassenabschnitt nicht um einen eigentlichen Unfallschwerpunkt, trotzdem bestehe ein erhöhtes Gefahrenpotenzial, welches Schutzmassnahmen erfordere. Den positiven Aspekten der Tempoherabsetzung stehe einzig eine geringe Fahrzeitverlängerung gegenüber, sodass sich die Einführung von Tempo 30 km/h als verhältnismässig erweise.

E. 3.4

Der Beschwerdeführer 3 hält der neuen Unfallauflistung entgegen, dass auch diese Unfälle nichts mit den gefahrenen Geschwindigkeiten zu tun gehabt hätten. Sämtliche aufgeführten Unfälle wären genauso auch bei Tempo 30 km/h passiert. Beim betroffenen Strassenabschnitt handle es sich überdies nicht um einen von der Quartierbevölkerung stark frequentierten Bereich, weil das eigentliche Quartierzentrum andernorts liege.

E. 4.1

Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. In Art. 108 Abs. 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt. Innerorts ist nach Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV Tempo 30 km/h möglich, auch Tempo-30-Zonen sind zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Einschränkend sieht Art. 32 Abs. 3 SVG vor, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden darf. Art. 108 Abs. 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

E. 4.2

Solche funktionellen Verkehrsanordnungen zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit liegen an der Schnittstelle zwischen bundesrechtlicher

Verkehrsregelungskompetenz und kantonaler Strassen(bau)hoheit (vgl. auch zum Folgenden BGr, 22. Dezember 2008, 1C_276/2008, E. 2.1.3 mit Hinweisen). Dass das SVG und seine Ausführungserlasse die Kantone bzw. – bei entsprechender Kompetenzübertragung nach Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG – die Gemeinden zur Anordnung solcher spezifischer Massnahmen zum Schutz von Quartierbewohnern, anderen Betroffenen oder Umweltinteressen nach Art. 108 Abs. 2 SSV ermächtigen, führt nicht dazu, dass die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts ausgehebelt wird. Hingegen vergrössert dieses bundesrechtliche Instrumentarium die Möglichkeiten der kantonalen bzw. kommunalen Behörden, aus eigener Initiative zur Wahrung der in Art. 3 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 2 SSV genannten öffentlichen Interessen Massnahmen zu treffen. In allen Fällen sind dabei aber die strengen Anforderungen an den Nachweis der Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit solcher Massnahmen gemäss Art. 108 Abs. 2, 4 und 5 SSV einzuhalten. Dieser Nachweis muss – wie erwähnt – durch ein Gutachten erbracht werden. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit gesetzeskonform. Es sind darüber hinaus keine besonderen örtlichen Verhältnisse notwendig, damit eine Temporeduktion angeordnet werden kann.

E. 4.3

Nach Art. 1 Abs. 2 lit. c SSV in Verbindung mit § 4 Abs. 1 und § 27 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (KSigV) sind die städtischen Behörden, konkret das Sicherheitsdepartement, Dienstabteilung Verkehr (Art. 26 lit. d des Stadtratsbeschlusses über die Departementsgliederung und -aufgaben vom 26. März 1997), zuständig für den Erlass von dauernden Verkehrsanordnungen nach Art. 108 SSV auf Staatsstrassen im stadtzürcherischen Gebiet.

E. 5.1

Zunächst ist zu prüfen, ob das Gutachten und die weiteren Erhebungen des Beschwerdegegners im Hinblick auf den Zweck der Erhöhung der Verkehrssicherheit für bestimmte Strassenbenützer den Anforderungen genügen, was der Beschwerdeführer 3 bestreitet. Dabei ist zu beachten, dass die Kognition des Verwaltungsgerichts auf die Prüfung von Rechtsverletzungen, einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung oder Ermessensunterschreitung, sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts beschränkt ist (§ 50 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG). Verkehrsanordnungen der hier infrage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die kommunalen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Beurteilungsspielraum (VGr, 21. Dezember 2016, VB.2016.00339, E. 3.4 mit Hinweis auf VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510).

E. 5.2

Vorliegend geht es um die Installierung einer Tempo-30-Strecke, nicht um eine Tempo-30-Zone. Gleichwohl kann zur Frage, welche Anforderungen an ein Gutachten im Sinn von Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 32 Abs. 3 SVG zu stellen sind, auf die Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (VO Tempo-30-Zonen) zurückgegriffen werden, da sich die VO Tempo-30-Zonen auf die sowohl für Tempo-30-Zonen als auch Tempo-30-Strecken geltenden Bestimmungen von Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 32 Abs. 3 SVG stützt (VGr, 21. Dezember 2016, VB.2016.00339, E. 3.5 mit Hinweis auf BGr, 13. Juli 2006, 2A.38/2006, E. 3.3). In Art. 3 VO Tempo-30-Zonen wird der Inhalt des gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV zu erstellenden

Gutachtens näher umschrieben. Danach ist nicht zwingend ein unabhängiges Sachverständigengutachten verlangt, sondern es genügt ein Kurzbericht, der auch von einer Verwaltungsstelle erstellt werden kann (vgl. VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510, E. 5.1; BGr, 9. Dezember 2011, 1C_370/2011, E. 2.6; BGE 136 II 539 E. 3). Die Anforderungen, welche Art. 3 der VO Tempo-30-Zonen an das Gutachten stellt, sind vor dem Hintergrund des Zwecks der Geschwindigkeitsbeschränkung zu sehen. So hat beispielsweise die Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite (lit. c der genannten Bestimmung) eine andere Bedeutung, je nachdem, ob mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit einer Gefahr begegnet oder der Verkehrsablauf verbessert werden soll (Art. 108 Abs. 2 lit. a und c SSV). Umfangreiche Untersuchungen können beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein. Dagegen genügt bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten. Das geforderte Gutachten ist zudem nicht isoliert zu betrachten. Zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV; vgl. zum Ganzen BGE 136 II 539 E. 3.2).

E. 5.3

Der Beschwerdegegner stützt seine Anordnungen auf das Gutachten zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr, vom 22. Januar 2014. Dieses ist im Fragebogen-Format mit teilweise weitergehenden Ausführungen abgefasst, was grundsätzlich nicht zu beanstanden ist (vgl. VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510, E. 5). Das Gutachten enthält denn auch die wesentlichen vom Gesetz vorgeschriebenen Punkte (vgl. Art. 3 VO Tempo-30-Zonen): So ist auf S. 3 des Gutachtens die Zielsetzung der Anordnung der Tempo-30-Strecke umschrieben, nämlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV (vgl. Art. 3 lit. a VO Tempo-30-Zonen). Der von Art. 3 lit. b VO Tempo-30-Zonen verlangte Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen fehlt zwar. Indes ist davon auszugehen, dass der Beschwerdegegner auf dem Gebiet der Strassen über die örtlichen Gegebenheiten und die Hierarchie der dortigen Strassen informiert ist. Der Beschwerdeführer 3 bemängelt dies denn auch nicht (vgl. dazu BGE 136 II 539 E. 3.3). Sodann enthält das Gutachten nach Massgabe von Art. 3 lit. c, d, e und f VO Tempo-30-Zonen eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite, Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau, Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die Ortschaft sowie Informationen über die bestehende Qualität des Gebiets als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche. Soweit das Gutachten zwei Fussgängerunfälle mit zwei verletzten Personen angibt, stimmt dies nicht mit der dem Gutachten beiliegenden Unfallkarte überein, welche lediglich einen Fussgängerunfall mit einer verletzten Person ausweist. Auf diesen Fehler im Gutachten wies der Beschwerdegegner bereits im Rekursverfahren hin. Dieser Fehler ändert indes nichts daran, dass das Gutachten insgesamt schlüssig erscheint, zumal es sich um einen rein redaktionellen Fehler zu handeln scheint, der sich ohne Weiteres aus der dem Gutachten beiliegenden Unfallkarte ergibt. Zwar äussert sich das Gutachten nicht ausdrücklich zur Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Verkehrsanordnung. Ob eine Massnahme als verhältnismässig zu betrachten ist, ergibt sich jedoch aufgrund der gesamten Umstände.

Dem Gutachten liegt eine Unfallkarte bei, aus der die Unfälle auf der von der strittigen Verkehrsordnung betroffenen Strecke für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2013 hervorgehen. Sodann liegt eine Untersuchung der Fahrzeugfrequenz sowie der Geschwindigkeit vor. Insgesamt verfügte der Beschwerdegegner über genügend Informationen, um zu beurteilen, ob die vorgesehene Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV zweck- und verhältnismässig ist. Damit genügt das Gutachten entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers 3 den (gesetzlichen) Ansprüchen.

E. 6.1

Aufgrund der vorgenannten Akten ergibt sich, dass der streitbetroffene Bereich der Witikonstrasse innerorts in einem Wohn- bzw. Gewerbegebiet liegt und beidseitig über ein Trottoir sowie über zwei Fussgängerstreifen verfügt. Gemäss Gutachten bestehen im betroffenen Perimeter mehrere Sicherheitsdefizite: Parkplatzzu- und -wegfahrten, enge Fahrbahnen (6 bis 6,75 m), teilweise sehr knappe Platzverhältnisse für Zufussgehende sowie Konflikte mit Velofahrenden beim Vorbeifahren. Sodann führe die Strecke in einer Kurve über eine leichte Kuppe. In den letzten fünf Jahren haben sich fünf Unfälle ereignet, davon ein Fahrunfall, ein Parkschaden, ein Fussgängerunfall, ein Schleuder- oder Selbstunfall sowie ein Tierunfall. Insgesamt ist dabei ein Fussgänger leicht verletzt worden. Die Geschwindigkeitsmessungen an der Witikonstrasse 375 ergaben, dass der V 85% -Wert stadtauswärts 41 km/h und stadteinwärts 48 km/h betrage. Die Messdaten ergaben einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (über sämtliche Wochentage von 6 bis 22 Uhr) von 10'800 Fahrzeugen, in der abendlichen Verkehrsspitze befahren 530 Fahrzeuge pro Stunde die betroffene Strecke. In der Abendspitze sind Rückstaus zu verzeichnen. Daneben gibt es kurze Verkehrsblockierungen durch abbiegende Fahrzeuge. Das Gutachten schliesst aus, dass aus der Geschwindigkeitsherabsetzung Verkehrsverlagerungen resultieren. Ausserdem seien dadurch weniger Überholmanöver (von Autofahrern gegenüber Velos) zu erwarten. Ebenfalls sei eine Aufwertung des Quartierzentrums möglich.

E. 6.2

Gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV kann ein Hauptstrassenabschnitt, bei welchem aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wurde, bei besonderen örtlichen Gegebenheiten ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. Bereits aus dem Wortlaut dieser Bestimmung ergibt sich, dass die Anordnung von Tempo 30 km/h auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig ist. Aus BGE 139 II 145 vermag der Beschwerdeführer 3 sodann nichts zu seinen Gunsten abzuleiten: Im erwähnten Urteil stand einerseits die Anordnung einer Tempo-30- Zone (mit deren zusätzlichen verkehrstechnischen Besonderheiten wie genereller Rechtsvortritt und Verzicht auf Fussgängerstreifen; Art. 4 VO Tempo-30-Zonen) infrage und andererseits hatte sich die Gefahrensituation (noch) nicht in Verkehrsunfällen niedergeschlagen (vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6). Weder das eine noch das andere trifft auf den vorliegenden Streckenabschnitt zu. Dass es für die Anordnung einer Tempo-30- Strecke auf einer Hauptstrasse daher eines besonderen Sicherheitsmankos bedürfe und bei der Verhältnismässigkeitsprüfung eine restriktive Beurteilung geboten sei – wie dies der Beschwerdeführer 3 geltend macht – ist daher nicht zutreffend.

E. 6.3

Auch dass bei Tempo 30 km/h das "Prinzip der selbsterklärenden Strasse" verletzt würde, trifft vorliegend nicht zu. Bei der selbsterklärenden Strasse führt das Erscheinungsbild des Strassenzugs dazu, dass sich der Fahrzeuglenkende intuitiv richtig verhält und eine angepasste Geschwindigkeit wählt. Dieser Ansatz basiert auf der Grundlage, dass die Ausgestaltung des Strassenzugs die gefahrene Geschwindigkeit beeinflusst. Dabei spielen neben dem Ausbaugrad der Strasse auch die Gestaltung des angrenzenden Strassenumfelds und die angrenzende Nutzung eine wichtige Rolle (bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung/Gianantonio Scaramuzza/Sabine Degener/Roland Allenbach, Forschungsbericht Nr. 1550 SERFOR: Voranalyse "Self Explaining and Forgiving Roads", in: VSS [Hrsg.], Strasse und Verkehr, 04/2016, S. 38; Strassen sollen sich selber erklären, 6. April 2012, <http://www.news.ch/Strassen+sollen+sich+selber+erklaren/536790/detail.htm>, besucht am 13. Februar 2020). Vorliegend erwecken die Strassenverhältnisse entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers 3 nicht den Eindruck, es herrsche Tempo 50 km/h. Vielmehr entspricht die Fahrbahnbreite sowohl heute als auch nach der Strassensanierung eher einer typischen Tempo-30-Strecke. Hinzu kommt, dass beim betreffenden Streckenabschnitt nach der Strassensanierung auf eine Mittellinie verzichtet und seitliche Einfärbungen angebracht werden sollen. Es ist dem Beschwerdegegner deshalb zuzustimmen, dass sich der strittige Strassenabschnitt erheblich vom restlichen Teil der Witikonstrasse mit Tempo 50 km/h unterscheiden wird. Das Erscheinungsbild der Strasse entspricht der neu zu signalisierenden Höchstgeschwindigkeit in genügendem Mass. Soweit der Beschwerdeführer 3 geltend macht, eine Signalisationstafel betreffend Tempo 30 km/h werde leicht übersehen, ist darauf hinzuweisen, dass die entsprechenden Signale so aufgestellt werden müssen, dass sie rechtzeitig erkannt und nicht durch Hindernisse verdeckt werden (Art. 103 Abs. 2 SSV).

E. 6.4

Im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2013 ereigneten sich auf dem streitbetreffenen Strassenabschnitt fünf Unfälle, wobei ein Fussgänger leicht verletzt wurde. Gemäss der vom Beschwerdegegner im Beschwerdeverfahren eingereichten Unfallkarte ereigneten sich sodann im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis 13. Dezember 2018 weitere sieben Unfälle, wobei eine Person schwer und fünf Personen leicht verletzt wurden. Zwar trifft es zu, dass bislang kein Fahrradfahrer in einen Unfall involviert war. Werden jedoch erhebliche Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr erkannt, darf nicht zugewartet werden, bis sich die ersten Unfälle ereignet haben, sondern es müssen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden (VGr, 8. März 2018, VB.2017.00488, E. 6.2). Der Beschwerdeführer 3 macht geltend, dem angeblichen Schutzbedürfnis der Fahrradfahrenden sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger werde mit der Lichtsignalanlage bereits heute genügend Rechnung getragen. Dass dies nicht zutrifft, ergibt sich bereits aus der Unfallstatistik. So gab es trotz Lichtsignalanlage in den vergangenen Jahren mehrere Unfälle auf dem streitbetreffenen Streckenabschnitt. Dass dabei noch nie eine fahradfahrende Person involviert war, vermag an deren Schutzbedürfnis nichts zu ändern. Aus den verschiedenen Unfallhergängen ergibt sich denn auch, dass diese Unfälle auch Fahrradfahrende hätten betreffen können. Festzuhalten bleibt sodann, dass Automobilisten Überholmanöver selbst unmittelbar nach einem Lichtsignal bzw. bei dichtem Verkehr versuchen können und so die Sicherheit der Fahrradfahrenden sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger regelmässig gefährden. Angesichts der Unfallstatistik ist entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 3 davon auszugehen,

dass insbesondere Fahrradfahrende auf dem von der Verkehrsordnung betroffenen Streckenabschnitt eines besonderen Schutzes bedürfen.

E. 6.5

Im Hinblick auf die Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Verkehrsordnung moniert der Beschwerdeführer 3, die Unfälle seien nicht auf eine zu hohe Geschwindigkeit oder Tempo 50 km/h zurückzuführen und hätten auch bei Geltung von Tempo 30 km/h nicht verhindert werden können. Hinsichtlich der Unfallhergänge, die auch vom Beschwerdeführer 3 nicht bestritten werden, ist auf die Ausführungen des Beschwerdegegners zu verweisen, der sich auf die Unfallskizzen des Bundesamts für Strassen ASTRA stützt. Zwar ist nicht bekannt, mit welcher Geschwindigkeit die in die entsprechenden Unfälle auf der Witikonstrasse involvierten Fahrzeuge jeweils unterwegs waren. Aufgrund der Unfallhergänge erscheinen die Ausführungen des Beschwerdegegners, wonach die Unfälle bei Geltung von Tempo 30 km/h hätten verhindert werden können, aber nachvollziehbar. So würde durch das tiefere Tempo einerseits der Anhalteweg verkürzt und andererseits die Aufmerksamkeit der Autofahrer an unübersichtlichen Stellen verbessert. Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers 3 erscheint damit die Anordnung der Tempo-30-Strecke durchaus geeignet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Mildere Massnahmen, um die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Fahrradfahrer zu verbessern, sind nicht ersichtlich, insbesondere weil die Installierung (beidseitiger) Radstreifen aufgrund der bereits geringen Strassenbreite nicht möglich scheint: Die Minimalbreite der Strasse für zwei Radstreifen beträgt 8 m, jene für den Ausnahmefall mit einem Radstreifen noch immer 7 m (vgl. Kanton Zürich [Hrsg.], Anlagen für den leichten Zweiradverkehr, Oktober 2012, Kapitel 2.1, zu finden unter www.tba.zh.ch/radwegrichtlinie); diese Breite wird an keiner Stelle des Streckenabschnitts erreicht. Inwiefern der Schutz für Fahrradfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger auf andere Weise als durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h erreicht werden könnte, legt der Beschwerdeführer 3 nicht dar und ist auch nicht ersichtlich. Die Temporeduktion erscheint auf der streitbetroffenen Strecke für das anvisierte Ziel der Verkehrssicherheitserhöhung – insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Fahrradfahrende – angemessen. Insgesamt erweist sich die streitige Verkehrsordnung als verhältnismässig. Damit wäre die Beschwerde auch materiell abzuweisen gewesen.

E. 7

Ausgangsgemäss sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens den Beschwerdeführern 1–3 zu je 1/3 unter solidarischer Haftung für den ganzen Betrag aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 und § 14 VRG; Plüss, § 14 N. 6, 9, 13 f. und 16) und steht ihnen keine Parteientschädigung zu (§ 17 Abs. 2 VRG). Das Gemeinwesen ist grundsätzlich nicht entschädigungsberechtigt, weil die Erhebung und Beantwortung von Rechtsmitteln zu seinen angestammten Aufgabenbereichen bzw. zur üblichen Amtstätigkeit gehört (Plüss, § 17 N. 51). Von diesem Grundsatz ist vorliegend nicht abzuweichen, zumal sich das Beschwerdeverfahren für den Beschwerdegegner nicht besonders aufwendig gestaltete.

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