

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00608 vom 30. September 2021

ZH Verwaltungsgericht, 2021-09-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2020.00608

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00608 du 30 septembre 2021

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00608 del 30 settembre 2021

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Markierung von Längsparkfeldern. Der Beschwerdeführer wehrt sich gegen 18 weisse Längsparkfelder, welche zur Unterbindung des "Wildparkierens" in seiner Wohnstrasse markiert werden sollen. Der Beschwerdeführer ist als direkter Anwohner zur Anfechtung der als Verkehrsberuhigungsmassnahme konzipierten Anordnung legitimiert (E. 2.2). Die geplante Markierung von Längsparkfeldern führt nicht zu einer erhöhten Gefährdungssituation für die weiteren Verkehrsteilnehmenden. Versetzte Parkfelder stellen zudem eine der wirksamsten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung dar (E. 5.2). Das gegenüber der Liegenschaft des Beschwerdeführers geplante Parkfeld stellt aus Sicht der Feuerwehr kein Problem dar, der Hydrant bleibt erreichbar (E. 5.5). Das öffentliche Interesse an der Schaffung von markierten Parkfeldern ist aufgrund der bisherigen unregelmässigen Situation und der insofern erforderlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bejahen. Die Einfahrt zum Grundstück des Beschwerdeführers bleibt frei, womit keine unzumutbare Einschränkung entsteht (E. 5.7). Die streitige Verkehrsordnung hält einer Rechtskontrolle stand (E. 5.8). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den anordnenden Behörden. Dabei verfügen die zuständigen Organe über einen erheblichen von den Gerichten zu respektierenden Gestaltungsspielraum (BGE 136 II 539).

E. 4.1

Die Vorinstanz erwog, die B-Strasse sei eine öffentliche Strasse und stehe unter kantonaler Hoheit. Nach kantonalem Recht sei die betreffende Strasse eine Gemeindestrasse. Die Beschwerdegegnerin beabsichtige mit der Markierung von Parkfeldern die Schaffung klarer Verhältnisse und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es solle damit den Problemen der Fremdparkierung in Bahnhofsnähe, der Verkehrssicherheit und der Nachtparkierung von Anwohnern begegnet werden. Ohne die Markierung würde weiterhin "wild" parkiert werden. Ausserdem solle mit der Platzierung der Parkfelder eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit erzielt werden. Es sei notorisch, dass das Problem des "Wildparkierens" schweizweit verbreitet sei. Unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit sei die Einführung von Parkfeldern dabei regelmässig ein erster Schritt, dem oftmals weitere Schritte (z. B. Gebührenerhebung etc.) folgten. Dies sei offenbar auch in der vorliegenden

betroffenen Gemeinde vorgesehen. Das "wilde Parkieren" führe nicht nur zu einem höheren Verkehrsaufkommen, was wiederum mit Lärmimmissionen verbunden sei, sondern bringe regelmässig auch Sichtbehinderungen und andere unklare Verkehrssituationen mit sich. Dass dem vorliegend mit der Einführung von Parkfeldern entgegengetreten werden wolle, sei nicht zu beanstanden. Das öffentliche Interesse sei ohne Weiteres gegeben und die Massnahme geeignet, das "Wildparkieren" auf der B-Strasse künftig zu unterbinden. Mit der Einführung von Parkfeldern gehe nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch ohne zusätzliche Signalisation ein (beschränktes) Parkverbot einher. Soweit das Parkieren nicht gänzlich verboten werden solle, was im Ermessen der Gemeinde liege, sei keine mildere Massnahme erkennbar. Wie der Beschwerdeführer selber ausführe, werde die B-Strasse von Fussgängern und Schulkindern frequentiert. Wenn die Gemeinde temporeduzierende Massnahmen treffe, sei dies deshalb ebenfalls nicht zu beanstanden. Eine wechselseitige Anordnung von Parkfeldern sei hierfür eine weit verbreitete Massnahme, die nicht zuletzt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) empfohlen werde. Die Fahrzeuglenker würden dadurch angesichts ihrer Verpflichtung, die Geschwindigkeit stets den konkreten Umständen anzupassen, zu besonderer Vorsicht gezwungen. Der Beschwerdeführer habe selbst ausgeführt, im Quartier herrsche Willkür und eine wilde Parkordnung sowie die Verkehrslage sei prekärer geworden. Mit dem Beschwerdegegner sei deshalb davon auszugehen, dass mit der Markierung von Parkfeldern eine klarere Verkehrssituation geschaffen werde, welche wiederum Kontrollen vereinfache. Entgegen den Befürchtungen des Beschwerdeführers werde dies zu einer Lärmreduzierung führen. Mit einer Temporeduktion werde der Bremsweg reduziert und damit die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erhöht. Der vom Beschwerdeführer erwähnte Spielplatz werde durch eine Hecke abgegrenzt. Zwischen Hecke und Strasse befände sich ein durchgezogenes Trottoir. Es gäbe für die Kinder im Quartier – soweit ersichtlich – keine Veranlassung, die B-Strasse regelmässig zu überqueren. Künftig werde das Parkieren nur noch auf den markierten Parkfeldern erlaubt sein. Soweit der Beschwerdeführer eine Einschränkung seiner eigenen Zu- und Wegfahrt geltend mache, sei ihm entgegenzuhalten, dass die auf der Höhe seines Grundstücks befindlichen Parkfelder auf der gegenüberliegenden Strassenseite geplant seien, womit seine Sicht nicht beschränkt werde. Die mit den Parkfeldern einhergehende Verengung der an dieser Stelle rund 5,5 Metern breiten Strasse erlaube es auch den breitesten zugelassenen Fahrzeugen zu passieren. Die Zufahrt bleibe auch bei belegten Parkplätzen ohne Weiteres möglich. Eine unzumutbare Einschränkung sei nicht ersichtlich. Auf zwei Streckenabschnitten der B-Strasse bestehe zudem bereits ein gänzlich Parkierverbot. Auf dem mittleren Abschnitt sei eine versetzte Parkierung geplant. Ein unterschiedliches "Parkregime" sei aufgrund der unterschiedlichen Situationen berechtigt und liege im Ermessen der Gemeinde. Es erscheine nicht nachvollziehbar, dass damit eine unklare Verkehrssituation geschaffen werde. Dasselbe gelte für die unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen. Die Einwände des Beschwerdeführers würden das öffentliche Interesse nicht überwiegen und es bestünden keine Anhaltspunkte, dass der Beschwerdegegner oder die Gemeinde ihr Ermessen überschritten hätten.

E. 4.2

Der Beschwerdeführer macht geltend, die Einteilung der Parkplätze behindere die Sicherheit entlang der Parzelle Kat.-Nr. 02, auf welcher sich die von ihm bewohnte Liegenschaft befindet. Die Parkplätze lägen in einer unübersichtlichen Kurve und das Parkieren in einer solchen Kurve sei nach Art. 37 Abs. 2 SVG untersagt. Insbesondere

werde durch die Markierungen der Abstand gegenüber der Zufahrt zu seinem Grundstück sowie auf dem Feldweg in Richtung Süden nicht eingehalten. Ein einzelner Parkplatz sei auch vor einem Hydranten eingezeichnet worden, parkierte Fahrzeuge dürften jedoch die Arbeit der Feuerwehr nicht beeinträchtigen. Der Mindestabstand von zehn Metern sei nicht gegeben. Da die Strasse nicht gerade verlaufe, sei die Anbringung von Parkplätzen nicht zulässig. Das Strassenstück entlang seines Grundstücks mit einer Länge von ca. 100 Metern solle sechs Parkplätze beinhalten, womit das Parkieren 36 bis 40 Meter beanspruche, was nicht sicherheits- und gesetzeskonform sei. Zudem befinde sich am Ende der B-Strasse beim Schulhaus ein grosser öffentlicher Parkplatz. Es würden keine klaren Verhältnisse geschaffen, sondern die Sicherheit gefährdet und eine willkürliche Situation geschaffen. Die Anlieger seien nie von der Gemeinde gefragt worden, weshalb auch nicht von einem öffentlichen Interesse gesprochen werden könne. Die Darstellung des Quartierlebens durch die Vorinstanz sei falsch. Die beantragten Parkplätze würden seine Zu- und Abfahrt erheblich beschränken und die "Anschlussgefahr" an der B-Strasse erhöhen. Gleichzeitig kämen Spaziergänger, welche dann aufgrund der zwei dort parkierten Fahrzeuge und der auf der anderen Strassenhälfte herrschenden 50 km/h Gefahr liefen, überfahren zu werden. Ausserdem sei es nicht akzeptabel, wenn die Problemsituation des "Städtlis" durch Schaffung neuer Parkplätze in anderen Quartieren beseitigt werden wolle. Ein Gesamtkonzept für die Parkierung sei noch nicht kommuniziert worden, so könne auch nicht von einem öffentlichen Interesse gesprochen werden.

E. 4.3

Die Gemeinde machte geltend, es könne festgestellt werden, dass auf vier anderen Strassen in der Gemeinde ausserhalb der Kernzone, auf welchen Parkfelder eingezeichnet wurden, klare Verhältnisse geschaffen und die Verkehrssicherheit erhöht wurden. Auch die vorliegend strittige Verkehrsanordnung würde zu einer klaren Verbesserung führen, zumal ohne die Markierungen weiterhin "wild" parkiert würde. Aufgrund des durchgehenden Trottoirs sei die Sicherheit der Fussgänger und Schulkinder gewährleistet, ebenso die Zufahrt zu den Liegenschaften. Der Hydrant befinde sich ebenfalls auf der Trottoirseite. Für Speziallieferungen könne ein Parkfeld mit einem temporären Parkverbot belegt werden. Anlässlich einer persönlichen Besprechung der zuständigen Gemeinderätin mit dem Beschwerdeführer sei ihm das gesamte Parkierungskonzept erklärt worden. Er habe sich beschwert, dass Falschparkierer nicht gebüsst worden seien. Er sei informiert worden, dass zusätzlich zur Polizei ein privater Sicherheitsdienst engagiert worden sei und die Markierung der Parkfelder ein nötiger Schritt für die Bewirtschaftung der Parkplätze darstelle.

E. 5.1

Der Gemeinderat D ist an der Erarbeitung eines neuen Parkierungskonzepts. Dieses soll in zwei Phasen aufgeteilt werden. Die erste – und vorliegend strittige – Phase soll die Markierung von Parkfeldern auf öffentlichen Strassen betreffen, wo dies sinnvoll und gemäss den rechtlichen Bestimmungen möglich ist. Eine zweite Phase soll dann die Einführung einer Gebührenpflicht für die Parkplätze im öffentlichen Raum beinhalten.

E. 5.2

Die Notwendigkeit der neuen Verkehrsanordnung wurde insbesondere damit begründet, dass nach Angaben der Gemeinde fast täglich eine zweistellige Anzahl von Fahrzeugen auf der B-Strasse "wild" parkierten. Die Gemeinde sah den Anlass zu handeln in vielen

Reklamationen von Anwohnern sowie Liegenschaftsverwaltungen und begründet die Massnahme damit, dass es Probleme mit dem Fremdparkieren in Bahnhofsnähe, der Verkehrssicherheit und dem Nachtparkieren gebe durch Anwohner, welche dies als unentgeltliche Alternative zu einem Garagenplatz betrachten würden. Der Beschwerdeführer stellt die unbefriedigende Situation mit Bezug auf das Parkieren an der B-Strasse nicht grundsätzlich infrage, erachtet jedoch die vorgesehene Verkehrsanordnung für nicht angezeigt. Eine Markierung von Parkfeldern, welche das weitere "wilde" Parkieren ausserhalb derselben unterbindet (vgl. Art. 79 Abs. 6 Satz 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV, SR 741.21]), führt entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers nicht zu einer erhöhten Gefährdungssituation für die weiteren Verkehrsteilnehmer. Auch die Vorinstanz zielt mit ihren Ausführungen auf die allgemein von der Gemeinde vorzunehmende Schaffung klarer Verhältnisse sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit ab. Die wechselseitige Platzierung der Parkfelder an sich soll zu einer Verminderung der Geschwindigkeit führen. Es ist nicht ersichtlich, dass damit eine Verschlechterung der Sicht und Verdeckung anderer Verkehrsteilnehmer einhergeht. Gemäss Art. 37 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge gerade nicht dort angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten, und sie sind wo möglich auf Parkplätzen abzustellen. Die Schaffung von Längsparkfeldern trägt auch insofern zur Verkehrssicherheit auf der betroffenen Strasse bei, als mit Einparkmanövern und entsprechend den Gegebenheiten angepassten tieferen Geschwindigkeiten zu rechnen ist. Der Beschwerdegegner – als diesbezüglich fachkundige Amtsstelle – betonte ebenfalls die aus der Markierung der Parkfelder resultierende Verbesserung der Verkehrssicherheit. Versetzte Parkfelder sind – wie die Vorinstanz ausführte – auch gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) als flankierende Massnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung eine der einfachsten und wirksamsten Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs (vgl. ASTRA, Verkehrsberuhigung Innerorts, Bern 2003, S. 22, abgerufen unter: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/vollzug-strassenverkehrsrecht/verkehrsberuhigung.html>).

E. 5.3

Der Beschwerdeführer bestreitet zudem, dass die B-Strasse in Bahnhofsnähe liege und deshalb die sich um den Bahnhof ergebenden Probleme des Fremdparkierens mittels Längsparkfelder in der B-Strasse zu lösen seien. Die B-Strasse grenzt nicht unmittelbar an das Bahnhofsgelände, befindet sich jedoch in Gehdistanz davon. Das Parkierungskonzept der Gemeinde umfasst das gesamte Gemeindegebiet und die Lösung der Parkierungsproblematik insgesamt, weshalb ein Einbezug der B-Strasse gerechtfertigt ist.

E. 5.4

Die Sicherheit von Schulkindern und Fussgängern wird durch die aufgrund der neuen Parkfelder erzwungene Temporeduktion nicht stärker gefährdet. Die B-Strasse verfügt über ein durchgehendes Trottoir, auf welchem sich die Fussgänger aufzuhalten haben. Bezüglich der Schulkinder, welche – wie der Beschwerdeführer geltend macht – mit dem Fahrrad auf der Strasse unterwegs seien und von welchen nur eine Minderheit das Trottoir benützen, ist auf die Gesamtbeurteilung der Verkehrssicherheit des Beschwerdegegners zu verweisen. Überdies dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren, sofern weder Radweg noch Radstreifen vorhanden sind (Art. 41 Abs. 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV, SR 741.11], in Kraft seit 1. Januar 2021). Die Markierung der Parkfelder könnte somit dazu führen, dass die Kinder wieder vermehrt auf dem Trottoir fahren.

E. 5.5

Gemäss Art. 18 Abs. 3 VRV ist näher als zehn Meter vor und nach Haltestellentafeln öffentlicher Verkehrsbetriebe sowie vor Feuerwehrlokalen und Löschgerätemagazinen das Halten nur zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen erlaubt; öffentliche Verkehrsmittel und Feuerwehr dürfen nicht behindert werden. Vorliegend befindet sich der Hydrant, dessen Erreichbarkeit der Beschwerdeführer aufgrund des davor geplanten Parkplatzes bemängelt, auf der Trottoirseite. Die Gemeinde führte hierzu aus, das dort angeordnete Parkfeld sei aus Sicht der lokalen Feuerwehr kein Problem. Darauf ist vorliegend aufgrund deren Orts- und Sachkenntnis abzustellen. Aus den Planungsunterlagen ist zudem ersichtlich, dass die auf der Höhe der Adresse des Beschwerdeführers geplanten Parkfelder nicht auf der Trottoirseite, auf welcher sich der Hydrant befindet, mithin der Seite des Grundstücks des Beschwerdeführers, sondern auf der gegenüberliegenden Strassenseite markiert würden.

E. 5.6

Der Beschwerdeführer rügt, dass in einer Kurve keine Parkplätze platziert werden dürften. Der Strassenverlauf der gesamten B-Strasse nimmt kurz nach ihrem Beginn von der C-Strasse aus eine leichte Rechtskurve, verläuft jedoch danach über eine weite Strecke weitgehend gerade, bis dann schliesslich eine Linkskurve folgt. Gemäss dem Plan sind keine Parkplätze in einer Kurve und somit an einer unübersichtlichen Stelle geplant. Ein Verstoß gegen die gesetzlichen Parkierungsregelungen gemäss Art. 37 Abs. 2 SVG bzw. Art. 19 VRV ist deshalb nicht ersichtlich. Vielmehr entspricht die geplante Parkfeldermarkierung damit dem gesetzgeberischen Anliegen, verkehrsbehinderndes oder -gefährdendes Parkieren (ausserhalb der Parkfelder) zu unterbinden.

E. 5.7

Das öffentliche Interesse an der Schaffung von markierten Parkfeldern ist aufgrund der bisherigen unregelmässigen Situation und der insofern erforderlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bejahen. Der im Rekursverfahren vom Beschwerdeführer geltend gemachten Einschränkung seines Zu- und Wegfahrtsrechts wurde zu Recht entgegengehalten, dass die auf der gegenüberliegenden Strassenseite geplanten Parkfelder den Beschwerdeführer insofern nicht beeinträchtigen. Eine weitere oder andere spezifische Einschränkung des Beschwerdeführers wurde von diesem weder substantiiert geltend gemacht noch wurden die Ausführungen der Gemeinde widerlegt, wonach der Beschwerdeführer in der Benutzung seiner Liegenschaft nicht eingeschränkt wird. Die Zufahrt zu seinem Grundstück bleibt wie bis anhin frei. Eine unzumutbare Einschränkung besteht mithin nicht. Die privaten Interessen des Beschwerdeführers, keine Parkplätze gegenüber seiner Liegenschaft zu haben, überwiegen somit die öffentlichen Interessen an der Verkehrsordnung und Erhöhung der Sicherheit nicht. Entsprechend besteht auch kein Anlass, im Sinn des beschwerdeführerischen Eventualantrags einzig auf die Parkfelder in der Nähe des Grundstücks Kat.-Nr. 02 zu verzichten. Die übrigen Eventualanträge des Beschwerdeführers, es seien ein Gesamtparkverbot bzw. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der B-Strasse zu verfügen, zielen auf andere Verkehrsanordnungen ab, welche zunächst erstinstanzlich zu verfügen wären und das Verwaltungsgericht nicht ersatzweise anordnen könnte.

E. 5.8

Entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers handelt es sich somit nicht um eine nicht umsetzbare Park- und Verkehrsordnung und eine akute und ständige Gefährdung der Personen- und Verkehrssicherheit auf dieser Strasse geht damit ebenso wenig einher. Die erzwungene Temporeduktion und eine klarere Parkierungsordnung tragen zur Erhöhung der Sicherheit bei. Die gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrsregelnverordnung betreffend Halten (Art. 18 VRV), Parkieren im Allgemeinen (Art. 19 VRV) und in besonderen Fällen (Art. 20 VRV) sowie Fusswege und Trottoirs (Art. 41 VRV) wurden durch diese Verkehrsanordnung nicht verletzt. Die streitige Verkehrsanordnung hält somit einer Rechtskontrolle stand.

E. 5.9

Bereits ohne die neu geplanten Parkfelder herrschen auf der B-Strasse je nach Abschnitt verschiedene Geschwindigkeitsregimes. Die generelle Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, wie sie der Beschwerdeführer eventualiter beantragt, ist in diesem Verfahren nicht Prozessgegenstand. Die Vorinstanz regte lediglich an, die Gemeinde möge die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der gesamten B-Strasse prüfen. Dass der Beschwerdeführer im Fall der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h über die ganze B-Strasse mit der Parkierungsordnung einverstanden wäre, ändert nichts. Entscheidend ist vielmehr, dass die streitigen Längsparkfelder auch ohne generelle Tempobegrenzung auf 30 km/h rechtskonform sind. Aus demselben Grund besteht kein Anlass für ein generelles Parkverbot auf der gesamten B-Strasse.

E. 5.10

Demgemäss ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen .

E. 6.1

Ausgangsgemäss sind die Kosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Es kann ihm von vornherein keine Prozessentschädigung zugesprochen werden (§ 17 Abs. 2 VRG).

E. 6.2

Zu prüfen bleibt das Gesuch des Beschwerdeführers um Gewährung der unentgeltlichen Prozessführung für das Beschwerdeverfahren.

E. 6.3

Private, welchen die nötigen Mittel fehlen und deren Begehren nicht offensichtlich aussichtslos erscheint, haben Anspruch auf Gewährung der unentgeltlichen Prozessführung (§ 16 Abs. 1 VRG). Mittellos im Sinn von § 16 VRG ist, wer nicht in der Lage ist, die Gerichtskosten aus seinem Einkommen – nach Abzug der Lebenshaltungskosten – innert angemessener Frist zu bezahlen (Plüss, § 16 N. 18). Als aussichtslos sind Begehren anzusehen, bei denen die Aussichten auf Gutheissung um derart viel kleiner als jene auf Abweisung erscheinen, dass sie deshalb kaum als ernsthaft bezeichnet werden können (Plüss, § 16 N. 46).

E. 6.4

Ob der Beschwerdeführer, welcher angibt, seit 25 Jahren Eigentümer der Liegenschaft an der B-Strasse zu sein, mittellos im genannten Sinn ist, kann vorliegend offenbleiben, zumal sich die Beschwerde nach dem Gesagten als offensichtlich aussichtslos erwies. Das Gesuch

des Beschwerdeführers um unentgeltliche Prozessführung für das Beschwerdeverfahren ist deshalb abzuweisen.

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