

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00222 vom 15. Juli 2021

ZH Verwaltungsgericht, 2021-07-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2021.00222](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2021.00222)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00222 du 15 juillet 2021

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00222 del 15 luglio 2021

## Regeste

Verkehrsordnung | Markierung von Parkplätzen Die Beschwerdeführer sind zur Beschwerde gegen die geplante Anordnung eines Längsparkfelds vor ihrem privaten Trottoir legitimiert (E. 2). Das Verwaltungsgericht überprüft Verkehrsanordnungen zurückhaltend und nur auf Rechtsfehler hin (E. 3.2). Die geplante wechselseitige Anbringung von Parkfeldern am Strassenrand ist eine geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahme (E. 5.2). Die orts- und fachkundige anordnende Behörde überschreitet das ihr zustehende Ermessen bei der Frage, ob eine mildere Massnahme zur Verfügung steht, nicht, wenn sie eine geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahme anordnet, ohne dabei die Erschliessung von Privatgrundstücken zu beeinträchtigen oder gänzlich unmotiviert Strassenanstösser ungleich zu behandeln (E. 5.3 f.). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2021.00222 Urteil der 3. Kammer vom 15. Juli 2021 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichter André Moser, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiber Yannick Weber. In Sachen 1. A, 2. B, beide vertreten durch RA C, Beschwerdeführer, gegen Kantonspolizei Zürich, Beschwerdegegnerin, und Gemeinde D, Mitbeteiligte, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. A. A und B sind je Eigentümer einer an der E-Strasse in D gelegenen Liegenschaft (Hausnummer 01 bzw. 02). B. Am 27. Oktober 2020 publizierte die Gemeinde D eine Verfügung der Kantonspolizei vom 28. Juli 2020, welche auf ihren Antrag hin die Markierung und Demarkierung von Parkplätzen auf der E-Strasse anordnete. II. Mit Eingabe vom 25. November 2020 liessen A und B gegen die Verfügung der Kantonspolizei vom 28. Juli 2020 bei der Sicherheitsdirektion Rekurs erheben und deren Aufhebung beantragen. Mit Rekursentscheid vom 18. Februar 2021 wies die Sicherheitsdirektion den Rekurs ab. III. A. Dagegen gelangten A und B, vertreten durch Rechtsanwältin C, am 24. März 2021 mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht und beantragten die Aufhebung des Rekursentscheids der Sicherheitsdirektion vom 18. Februar 2021 sowie der Verfügung der Kantonspolizei vom 28. Juli 2020. Zudem ersuchten sie um Ausrichtung einer Parteientschädigung. B. Die Rekursabteilung der Sicherheitsdirektion reichte am 31. März 2021 unter Verzicht auf Vernehmlassung die Akten ein. Die Kantonspolizei erklärte am 27. April 2021 unter Hinweis auf die Akten, auf eine Vernehmlassung zu verzichten. Die Gemeinde D nahm am 4. Mai 2021 Stellung. A und B liessen dazu innert erstreckter Frist am 16. Juni 2021 eine Stellungnahme einreichen. Die Kammer erwägt: 1. Das Verwaltungsgericht ist für die Behandlung der vorliegenden Beschwerde gemäss § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a des

Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG; LS 175.2) zuständig. Der Fall ist von der Kammer zu behandeln (§ 38 Abs. 1 und § 38b Abs. 1 VRG). 2. 2.1 Zur Beschwerde ist berechtigt, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (§ 21 Abs. 1 und § 49 VRG). Das erfolgreiche Rechtsmittel müsste der rechtsmittelführenden Partei einen praktischen Nutzen eintragen bzw. einen Nachteil abwenden, den der negative Entscheid zur Folge hätte (Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 21 N. 15). Hinsichtlich der Legitimation ist zu berücksichtigen, dass die Eigenschaft als Anstösser an die betroffene Strasse als solche dafür nicht genügt: Vielmehr müssen Anstösser von der infrage stehenden Massnahme besonders betroffen sein und durch diese einen spürbaren Nachteil erfahren, was insbesondere bei einer erschwerten Zufahrt oder befürchteten vermehrten Immissionen der Fall wäre (VGr, 16. April 2014, VB.2014.00079, E. 3.4 mit Hinweisen). 2.2 Die Beschwerdeführer tragen vor, die umstrittene Verkehrsanordnung sehe die Markierung eines Längsparkfelds mit vier Parkplätzen auf der E-Strasse unmittelbar angrenzend an ihre Grundstücke vor. Im Fall der Besetzung der Parkplätze sei ihnen der direkte Zugang zu ihrem Grundstück und insbesondere zum auf ihrem Privatgrund liegenden Trottoir von der Strasse her versperrt, was sie in der Nutzung ihres Eigentums einschränken würde. Das private Trottoir sei breit genug, damit Zubringer ihre Fahrzeuge kurzzeitig vollständig auf privatem Grund abstellen könnten, und stelle einen wichtigen Umschlagplatz für die Beschwerdeführer dar. Zudem befürchten die Beschwerdeführer eine Nutzung ihres Privatgrunds durch Dritte, die auf den geplanten Parkplätzen parkieren und auf das private Trottoir aussteigen. Damit ist ihre Legitimation zur Anfechtung der umstrittenen Massnahme zu bejahen.

### **E. 3.1**

Gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) können die Kantone Verkehrsbeschränkungen oder Anordnungen erlassen, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (Satz 1). Art. 3 Abs. 4 SVG belässt den Kantonen für diese sogenannten funktionellen Verkehrsbeschränkungen einen weiten Rahmen. Neben strassenbautechnischen und verkehrspolizeilichen Gründen können auch andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe Verkehrsbeschränkungen oder Anordnungen rechtfertigen. Es kommen alle Massnahmen in Betracht, die der Verkehrssicherheit und -regelung im weitesten Sinn dienen und die nicht als Totalfahrverbote im Sinn von Art. 3 Abs. 3 SVG ausgestaltet sind (VGr, 13. Juli 2017, VB.2016.00455, E. 2 mit Hinweis auf Eva Maria Belser in: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann [Hrsg.], Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 3 N. 50 ff., 61).

### **E. 3.2**

Verkehrsanordnungen sind 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 verfügenden Behörden, denen dabei ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt (BGr, 9. November 2007, 2A.70/2007, E. 3.2; VGr, 13. Juli 2017, VB.2016.00455, E. 2). Das Verwaltungsgericht ist nach § 50 VRG auf die Rechtskontrolle beschränkt und prüft angefochtene Anordnungen

nicht auf ihre Angemessenheit hin. Ein gerichtliches Eingreifen rechtfertigt sich vor diesem Hintergrund und in Anlehnung an die bundesgerichtliche Praxis namentlich dann, wenn die zuständigen Behörden von unzutreffenden tatsächlichen Annahmen ausgehen, rechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGr, 16. Juni 2017, 1C\_37/2017, E. 3.1 mit Hinweisen).

#### **E. 4**

An seiner Sitzung vom 20. Juli 2020 erwog der Gemeinderat D, dass die E-Strasse strukturelle Mängel aufweise und sanierungsbedürftig sei. Im Zuge der strassenbau- und werktechnischen Sanierung sei auch die Verkehrssituation begutachtet worden. Als Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollten Betontrapeze mit mehrpfeiligem Leitwinkel und Längsparkplätze auf der E-Strasse angeordnet werden. Damit werde das Beruhigungskonzept auf fast die ganze Strassenlänge erweitert. Wie sich die Gemeinde und die Kantonspolizei im Rekursverfahren vernehmen liessen, sollen diese Massnahmen die Geschwindigkeit der auf der E-Strasse verkehrenden Fahrzeuge senken und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Lage der Parkplätze sei im Zusammenhang mit der neuen Fahrbahnhaltestelle definiert worden, und sie bildeten ein Element der gesamthaft zu betrachtenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der E-Strasse. Die Vorinstanz erwog, dass der bisher bestehende Fussgängerstreifen mit Mittelinsel dem früheren Charakter der E-Strasse als Durchgangsstrasse entspreche. Heute sei die E-Strasse dank versenkbaren Pollern, die nur vom Linienbus geöffnet werden können, vom Durchgangsverkehr befreit und habe den Charakter einer Quartierstrasse. Die neu geplante wechselseitige Anordnung von Parkplätzen erfolge zusammen mit der Installation von Betontrapezen und einer Kaphaltestelle für den Bus. Dabei handle es sich um bewährte Massnahmen zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Die bisherige Ausgestaltung der Strasse mit einer schmalen Fussgängerschutzinsel zwingt Fahrzeuglenker nicht oder bloss marginal zu einer Geschwindigkeitsreduktion, die geplante Lösung habe eine solche jedoch zur Folge. Versetzte Parkplätze vermitteln Fahrzeuglenkern den Eindruck einer Quartierstrasse, was die Aufmerksamkeit gegenüber anderen Strassenbenützern und insbesondere Kindern klar erhöhe.

#### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführer bringen vor, das geplante Längsparkfeld vor ihren Liegenschaften sei zur Verkehrsberuhigung weder geeignet noch erforderlich. Insbesondere stellten sie jeglichen Handlungsbedarf infrage, da die E-Strasse bereits sehr verkehrsarm sei. Die Gemeinde D führte zur Begründung der Notwendigkeit der geplanten Massnahmen aus, aufgrund einer Petition von Anwohnern sei davon auszugehen, dass das Tempoaniveau an der E-Strasse als zu hoch empfunden werde. Vor diesem Hintergrund erscheint nachvollziehbar, dass es die Mitbeteiligte in Würdigung der örtlichen Verhältnisse als angezeigt erachtete, Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen. Die getroffenen Verkehrsanordnungen verfolgen nach Art. 3 Abs. 4 SVG zulässige Zwecke und sind damit nicht bereits im Grundsatz zu beanstanden.

#### **E. 5.2**

Die wechselseitige Anbringung von Parkfeldern am Strassenrand ist eine grundsätzlich geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahme, was auch die Beschwerdeführer ausdrücklich anerkennen. Dass diese auch als flankierende – also zusätzliche – Massnahme zu einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) eingesetzt werden kann, ändert jedoch entgegen der beschwerdeführerischen Auffassung nichts an deren Eignung zur Herbeiführung einer Geschwindigkeitsreduktion. Das neu geplante Parkfeld ragt trotz seiner Platzierung in einer leichten Einbuchtung deutlich in die Fahrbahn hinein, liegt es doch überwiegend in einem Abstand von 1 m zu dem Teil des Trottoirs im Eigentum der Beschwerdeführer (und auch zum folgenden Teil) entfernt und bildet es mit dem geplanten Betontrapez ein optisches Hindernis, das nach der fachkundigen Einschätzung der Sicherheitsdirektion und der Kantonspolizei die Aufmerksamkeit von Lenkern erhöht. Dies umso mehr, als in kurzer Distanz zum geplanten Parkfeld die Bushaltestellen neu nebeneinander in die Fahrbahn gelegt und dort markiert werden sollen, was zusätzlich verkehrsberuhigend wirkt. Sind ferner die Parkplätze im neuen Parkfeld belegt, muss damit gerechnet werden, dass Personen die darauf abgestellten Fahrzeuge besteigen oder verlassen, was zusätzlich Raum in Anspruch nimmt. Dass die E-Strasse an dieser Stelle noch eine Breite von 5,75 m aufweist, relativiert sich entsprechend. Gleichzeitig wird mit dem Abstand zum bestehenden Trottoir aber vermieden, dass dieses – soweit es sich im Eigentum der Beschwerdeführer befindet – durch Insassen parkierter Fahrzeuge benutzt wird. Wenn es bei genutztem Parkfeld auch nicht mehr möglich sein wird, direkt vor dem Eingang der Liegenschaften der Beschwerdeführer zu parkieren, so steht es ihnen und Besuchern selbstverständlich frei, das neu erstellte Parkfeld selber auch zu nutzen; im Übrigen wird die Nutzung des Teils des Trottoirs in ihrem Eigentum nicht eingeschränkt. Gleiches gilt auch für das darauf lastende Fusswegrecht. Insgesamt wird die E-Strasse damit im Verbund mit den weiteren Markierungen das Erscheinungsbild einer Quartierstrasse aufweisen und entsprechend erhöhte Aufmerksamkeit von den Nutzern der Strasse erfordern. Dass Fahrzeuge nicht zum Fahren einer Schlangenlinie zwischen wechselseitig angebrachten Hindernissen gezwungen werden und das Kreuzen zweier Fahrzeuge neben den Parkfeldern weiterhin möglich bleibt, vermag die Eignung der beanstandeten Verkehrsberuhigungsmassnahme ebenso wenig infrage zu stellen. Entgegen der Befürchtungen der Beschwerdeführer bestehen keine Anhaltspunkte, dass die durch die Verkehrsanordnungen herbeigeführte Änderung der Verkehrsführung verkehrsberuhigungstechnisch ungünstiger sein könnte. Die fach- und ortskundigen Behörden gehen zudem nicht von einer erhöhten Gefahr für Fussgänger aus, woran die anderslautende beschwerdeführerische Behauptung keine Zweifel zu wecken vermag. Die gewählte Positionierung der Parkplatzmarkierungen erscheint schliesslich weder ungeeignet noch auf unsachlichen Motiven beruhend und nimmt, soweit möglich, auf die Verhältnisse der Beschwerdeführer Rücksicht. Eine Überschreitung des der anordnenden Behörde zustehenden Ermessens lässt sich jedenfalls nicht erkennen.

### **E. 5.3**

Eine lokale Verkehrsanordnung hat zur Erreichung des ihr zugrunde liegenden Zwecks erforderlich zu sein. Bei der Frage, ob eine mildere Massnahme zur Verfügung steht, muss der zuständigen Behörde allerdings ein beträchtliches Ermessen zugestanden werden (Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich/St. Gallen 2012, S. 112 f.). Die Beschwerdeführer stellen die Erforderlichkeit der Verkehrsanordnung infrage, weil die Signalisation von Tempo 30 als mildere Massnahme zur Verfügung stehe. Erklärtes Ziel der Verkehrsanordnung bildete allerdings eine

Steigerung der Verkehrssicherheit, der bereits eine weniger weitgehende Geschwindigkeitsreduktion dienlich ist. Sie wird durch die geplanten baulichen Massnahmen überdies nicht zuletzt auch erreicht, indem das optische Erscheinungsbild der E-Strasse verändert und ihr Charakter als Quartierstrasse betont wird, was die Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkern gegenüber anderen Strassenbenützern erhöhen soll (siehe vorstehend E. 4). Temporeduktionen sind im Übrigen nicht grundsätzlich milderes Mittel gegenüber baulichen Massnahmen (Rohner, S. 113). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt in Ortschaften 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist nur aus den in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) abschliessend aufgezählten Gründen zulässig (BGE 136 II 539 E. 2.2). Dass solche Gründe die Signalisierung einer Temporeduktion auf der E-Strasse erforderlich machten, tun die Beschwerdeführer nicht dar und ist auch nicht ersichtlich.

#### **E. 5.4**

Die Beschwerdeführer beanstanden ferner, es bestünden genügend Möglichkeiten, Parkfelder entlang von Grundstücken anzubringen, die keinen direkt auf die Strasse hinausgehenden Zugang aufwiesen. Auf das Anbringen von Parkplätzen sei etwa vor der Liegenschaft Nr. 03 entgegen ursprünglicher Pläne verzichtet worden; dort ist nurmehr ein Betontrapez geplant. Die Markierung von Parkfeldern auf einer Quartierstrasse muss indes notwendigerweise vor privaten Grundstücken erfolgen. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung fällt ins Gewicht, dass die Grundstücke der Beschwerdeführer gemäss der Baubewilligung vom 5. Dezember 1995 nicht von der E-Strasse, sondern über die westlich gelegene private F-Strasse erschlossen werden. Dort befindet sich entgegen dem beschwerdeführerischen Verständnis der Baubewilligung auch der Anschluss der Liegenschaften an das öffentliche Strassennetz. Ihre Hausfront an der E-Strasse, die für Fussgänger weiterhin zugänglich bleibt, diene nie der verkehrsmässigen Erschliessung durch Fahrzeuge. Demzufolge wird die Erschliessung der Liegenschaften der Beschwerdeführer nicht berührt. Entgegen ihrem Vorbringen erscheint die gewählte Platzierung der Parkplätze vor ihren Liegenschaften durch sachliche Gründe motiviert, da die Strasse dort aufgrund der zuvor bestehenden Fussgängerschutzinsel eine grössere Breite aufweist. Der Verkehrsfluss wird durch die Markierung von Parkplätzen an dieser Stelle weniger stark beeinträchtigt als andernorts. Ohnehin hat das Verwaltungsgericht nicht zu prüfen, ob andere Standorte für die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen gleichermaßen denkbar schienen, sondern ausschliesslich eine Rechtskontrolle vorzunehmen (hiervor E. 3.2). Die orts- und fachkundige anordnende Behörde überschreitet das ihr zustehende Ermessen nicht, wenn sie eine geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahme anordnet, ohne dabei die Erschliessung von Privatgrundstücken zu beeinträchtigen oder gänzlich unmotiviert Strassenanstösser ungleich zu behandeln. Der den Beschwerdeführern drohende Nachteil fällt nicht massgeblich ins Gewicht und vermag das öffentliche Interesse an der Verkehrsberuhigung und der Zurverfügungstellung von Parkplätzen, welche im Übrigen auch von den Beschwerdeführern und ihren Zubringern genutzt werden können, jedenfalls nicht zu überwiegen. Soweit die Beschwerdeführer eine Nutzung ihres privaten Grunds durch eine Vielzahl Personen fürchten, steht ihnen – bei gegebenen Voraussetzungen, insbesondere sofern das Trottoir nicht als Teil der öffentlichen Strassenfläche gilt – frei, gegen drohende Besitzesstörungen ein gerichtliches Verbot nach Art. 258 der Schweizerischen

Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 (SR 272; ZPO) zu erwirken.

#### **E. 5.5**

Schliesslich greift die umstrittene Verkehrsordnung nicht in den Schutzbereich der Eigentumsgarantie nach Art. 26 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) ein. Die Eigentumsgarantie schützt den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur vor einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht (BGE 131 I 12 E. 1.3.3). Solche Auswirkungen zeitigen die zu markierenden Parkplätze nicht, zumal sie die Erschliessung der Grundstücke der Beschwerdeführer nicht beeinflussen.

#### **E. 5.6**

Die Beschwerde erweist sich demnach als unbegründet und ist abzuweisen.

#### **E. 6**

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten den Beschwerdeführern aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 und § 14 VRG). Sie haften dafür aufgrund ihres gemeinsamen Vorgehens solidarisch (Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 14 N. 11). Eine Parteientschädigung steht ihnen bei diesem Verfahrensausgang nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

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