

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00337 vom 10. Februar 2022

ZH Verwaltungsgericht, 2022-02-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2021.00337

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00337 du 10 février 2022

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00337 del 10 febbraio 2022

Regeste

Verkehrsordnung | Verschiebung von Veloparkplätzen. Die Beschwerdeführenden sind durch die Änderung der Parkierungssituation für Fahrräder nicht in legitimationsbegründender Weise betroffen, weshalb auf den Rekurs nicht einzutreten war (E. 3). Grundsätze der Koordinationspflicht gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung beschlossener funktioneller Verkehrsordnungen und baulicher Massnahmen (E. 4). Da auf das Strassenprojekt verzichtet wird, erübrigt sich eine Koordination (E. 5.4). Abweisung im Sinne der Erwägungen.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2021.00337 Urteil der 3. Kammer vom 10. Februar 2022 Mitwirkend: Abteilungspräsident André Moser (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Ersatzrichter Christian Mäder, Gerichtsschreiber Yannick Weber. In Sachen 1. A, 2. B, beide vertreten durch RA C, Beschwerdeführende, gegen Stadt Winterthur, vertreten durch den Stadtrat, Beschwerdegegnerin, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. Der Stadtrat Winterthur beschloss am 4. Dezember 2019 folgende Verkehrsordnungen: "1.1 T30- [Tempo-30], Motorfahrzeugsverbots- und Parkverbotszone: Für die Stadthausstrasse wird eine Motorfahrzeugsverbotszone, nördlich begrenzt durch die Museumstrasse, südlich durch die Altstadt, westlich durch die SBB-Geleise Hauptbahnhof und östlich durch die General-Guisan-Strasse erlassen. 1.2 Davon ausgenommen sind in der gesamten Zone Linienbusse, Taxi, Güterumschlag, Ladetätigkeiten Hotelgäste und weitere Berechtigte. Im Bereich zwischen der General-Guisan- und der Lindstrasse ist zusätzlich die Zufahrt zum Parkhotel gestattet. Die IV-Felder im Bereich der Stadthausstrasse 8 bleiben bestehen. 1.3 Halten verboten: Im Bereich der Stadthausstrasse 24 in Richtung Bahnhof und im Bereich Stadthausstrasse 123 bis 131 in Richtung Obertor ist das Halten dauerhaft verboten. 1.4 Aufhebung Parkfelder: Die Stadthausstrasse und die Zufahrtswege liegen in der Parkverbotszone; die Parkfelder (Güterumschlag tagsüber sowie Parkierung nachts/am Wochenende) werden aufgehoben. 1.5 Aufhebung Fussgängerstreifen: Die Fussgängerstreifen über die Stadthausstrasse im Bereich der Schmidgasse, im Bereich der Liegenschaft 57 (Rathausdurchgang) und im Bereich des Stadthauses werden aufgehoben. Ebenfalls aufgehoben wird der Fussgängerstreifen über die Lindstrasse im Bereich des Stadthauses. Bei der Schmidgasse wie auch beim Knoten Stadthaus-/Lindstrasse werden mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche Querungshilfen für Fussgänger erstellt. Der Fussgängerstreifen im Bereich des Altstadtschulhauses bleibt bestehen bzw. wird aufgrund der neuen Querungshilfe leicht angepasst angeordnet. 1.6 Aufhebung von Veloabstellplätzen: Die Veloparkplätze zwischen Bahnhofplatz und der Liegenschaft

Stadthausstrasse 24 werden aufgehoben. 1.7 Zusätzliche Veloabstellplätze: In der Bank- und in der Stadthausstrasse werden zusätzliche Veloparkplätze mit einer maximalen Abstellzeit von 48 h erstellt. 1.8 Aufhebung Motorrad-Parkplätze: Sämtliche an der Stadthausstrasse bestehenden Motorrad-Parkplätze werden aufgehoben. 1.9 Motorrad-Parkplätze: An der Museumstrasse, beim Knoten Lind-/Museumstrasse, werden 3 PW-Parkplätze aufgehoben. Sie werden neu als Motorrad-Parkplätze signalisiert und markiert. Drei weitere PW-Parkplätze werden neu auf 15 Minuten begrenzt." II. A. Hiergegen rekurrten zwei Verbände sowie A und B am 6. Januar 2020 beim Statthalteramt des Bezirks Winterthur und beantragten die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses. Gleichzeitig erhoben sie bei der Stadt Winterthur Einsprache gegen die öffentlich aufgelegten baulichen Massnahmen. Dabei beantragten sie, das Rekursverfahren bis zur Behandlung der Einsprachen zu sistieren. Sodann rügten sie, dass die Verkehrsanordnungen und die baulichen Anpassungen an der Strasse (Strassenprojekt) nicht koordiniert festgesetzt worden seien. Im Einverständnis mit der Stadt Winterthur wurde das Verfahren mit Verfügung vom 3. Februar 2020 sistiert. Nachdem eine Verständigung zwischen den Parteien gescheitert war, beantragte der Stadtrat Winterthur am 1. Oktober 2020 die Fortsetzung des Verfahrens sowie die Abweisung des Rekurses, soweit darauf einzutreten sei. Die Rekurrierenden erklärten sich am 5. November 2020 mit der Aufhebung der Sistierung einverstanden und begründeten ihre Rüge einer Verletzung der Koordinationspflicht. Mit Eingabe vom 3. Dezember 2020 nahm der Stadtrat Stellung und hielt an seinem Antrag fest. Am 18. Dezember 2020 und 5. Januar 2021 äusserten sich die Parteien noch einmal zur Eingabe der Gegenpartei. B. Nachdem das Statthalteramt in der Folge weitere Abklärungen getroffen hatte, über die es die Rekurrierenden am 26. Januar 2021 informiert hatte, wies es den Rekurs am 29. März 2021 ab, soweit es darauf eintrat. III. Mit Beschwerde vom 11. Mai 2021 liessen A und B dem Verwaltungsgericht beantragen: "1. Die Verfügung des Statthalteramts Bezirk Winterthur vom 29. März 2021 sei aufzuheben. 2. Die Sache sei zur ausreichenden Koordination mit der Auflage und Festsetzung des Strassenprojekts nach § 16 f. StrG (Strassengesetz vom 27. September 1981; LS 722.1) zurückzuweisen. 3. Eventualiter sei die Sache zur Behandlung der materiellen Rügen zurückzuweisen. 4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerin." In seiner Vernehmlassung vom 21. Mai 2021 schloss das Statthalteramt auf Abweisung der Beschwerde. Denselben Antrag stellte die Stadt Winterthur mit Beschwerdeantwort vom 3. Juni 2021. Mit Replik vom 16. Juni 2021 und Duplik vom 1./2. Juli 2021 hielten die Parteien an ihren Standpunkten fest. Auf die Erwägungen des Rekursentscheids und die Parteivorbringen wird, soweit wesentlich, in den nachfolgenden Urteilsgründen zurückgekommen. 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) sachlich und funktionell zuständig. 2. 2.1 Die Stadt Winterthur beabsichtigte, die Stadthausstrasse auf ihrer ganzen Länge zwischen dem Bahnhofplatz und der General-Guisan-Strasse durch bauliche Massnahmen und funktionelle Verkehrsanordnungen zu beruhigen. Gemäss dem technischen Bericht zu den baulichen Massnahmen sind beim Strassenbau u. a. Trottoirverbreiterungen vorgesehen. Dies ermöglicht die Schaffung von 195 Velo-Abstellplätzen entlang der Stadthausstrasse, welche die gleiche Anzahl solcher Plätze beim Bahnhof ersetzen sollen. Gegen das am 6. Dezember 2019 im Amtsblatt publizierte Projekt erhoben die heutigen Beschwerdeführenden Einsprache bei der Stadt Winterthur; diese ist nach gescheiterten

Verständigungsversuchen immer noch pendent. Neben verfahrensrechtlichen Beanstandungen rügten sie in materieller Hinsicht hauptsächlich die vorgesehene Verlegung der 195 Veloabstellplätze. 2.2 Im vorliegenden Beschwerdeverfahren liegt im Wesentlichen die Frage im Streit, ob die Stadt Winterthur die funktionellen Verkehrsanordnungen nicht ausreichend mit dem Strassenprojekt koordiniert habe und das Statthalteramt demnach nicht hätte einzig über erstere materiell entscheiden dürfen. Eventuell hätte die Vorinstanz über die in der Einsprache gegen das Strassenprojekt erhobenen Einwände befinden müssen, weil sich diese auf die funktionellen Verkehrsanordnungen bezögen. 2.3 In der Beschwerdeantwort hat die Stadt Winterthur die Erklärung abgegeben, im Interesse einer raschen Umsetzung der Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse auf die Umsetzung von temporären baulichen Massnahmen zu verzichten.

E. 3.1

Zu Rekurs und 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). Zur direkten Anfechtung von funktionellen Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sind neben den Eigentümern der betreffenden Strassenparzelle auch alle Verkehrsteilnehmenden befugt, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen. Zusätzlich müssen die Betroffenen indessen glaubhaft machen, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (vgl. VGr, 26. August 2021, VB.2021.00508, E. 2.3; 30. September 2021, VB.2020.00608, E. 2.1, je mit weiteren Hinweisen). Die Anforderungen an das Ausmass und die Wahrscheinlichkeit der Beeinträchtigung sind nicht besonders hoch. So genügt es, wenn "gewisse Verzögerungen" für den Verkehr nicht auszuschliessen sind oder "eine gewisse Einschränkung" der Verkehrssicherheit für Fussgänger nicht von der Hand zu weisen ist (Bertschi in: Kommentar VRG, § 21 N. 48 f.).

E. 3.2

Das Statthalteramt liess im angefochtenen Rekursentscheid offen, ob die heutigen Beschwerdeführenden zur Anfechtung des Stadtratsbeschlusses legitimiert seien, weil es das Rechtsmittel als materiell unbegründet würdigte. Die an der D-Strasse 01 wohnhaften Beschwerdeführenden führen gemäss eigener Angabe werktags mit dem Velo zum Bahnhof, wo sie den Zug zur Arbeit nähmen. Auch nutzten sie das Winterthurer Fuss- und Wandernetz, weshalb sie durch die Massnahmen mehr als die Allgemeinheit berührt seien. Aus diesen Vorbringen gingen weder die Velofahrten näher hervor noch die mit den beanstandeten Verkehrsanordnungen konkret verbundenen Beeinträchtigungen. Weshalb sie in ihrem Fahrweg eingeschränkt seien, bleibe unklar, zumal die Stadthausstrasse weiterhin befahren werden könne. Vorliegend sei eine Betroffenheit nur bezüglich der Aufhebung von 180 der bisher 325 Veloabstellplätze auf bloss 145 Plätze zwischen dem Bahnhofplatz und der Liegenschaft Stadthausstrasse 24 zu sehen. Wie aus dem Technischen Bericht hervorgehe, würden die 195 insgesamt aufzuhebenden Abstellplätze durch gleich viele in der Stadthausstrasse und in den umliegenden Strassen ersetzt. Selbst wenn von

einer Verminderung des Angebots ausgegangen würde, müssten die Beschwerdeführenden glaubhaft machen, dass die Suche nach einem Veloparkplatz zumindest mit einem erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand verbunden wäre.

E. 3.3

Vor Verwaltungsgericht bringen die Beschwerdeführenden zur Frage ihrer Legitimation ergänzend vor, dass sich ihre Arbeitsplätze in E bzw. in F befänden. Mit der Rüge, wonach mit der angefochtenen Anordnung ein Abbau von etwa 240 Veloabstellplätzen einhergehe und die neu zu schaffenden Plätze lediglich im Technischen Bericht erwähnt würden, aber nicht verbindlich festgesetzt seien, hätten sie ihre Beeinträchtigung hinreichend dargelegt. Hinzu komme, dass sie den Verlust an Abstellplätzen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs geltend machten, die durch mehrere kleine Einheiten innerhalb eines grösseren Perimeters kompensiert werden sollten. Dadurch werde die Suche nach einem Abstellplatz erschwert und müssten sie einen längeren Anfahrtsweg zum Bahnhof hinnehmen. In der Replik führen sie ergänzend aus, dass die Abstellplätze in Bahnhofsnähe chronisch überbelegt seien. Dem hält die Stadt Winterthur in der Rekursantwort entgegen, dass die Veloabstellplätze nicht vermindert, sondern anders angeordnet würden, überwiegend an der Bankstrasse. Der für die Beschwerdeführenden damit verbundene geringfügige Zeitverlust begründe kein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse. Im Übrigen gebe es schon heute im nahen Umfeld des Bahnhofs, etwa beim Stellwerk 2, genügend freie Veloabstellplätze. Ferner werde Ende 2021 eine neue unterirdische Velostation mit ca. 700 Abstellplätzen und direktem Zugang zur Personenunterführung eröffnet, die über eine Rampe von der Bankstrasse her direkt angefahren werden könne.

E. 3.4

Die Beschwerdeführenden thematisieren einzig die Verbindung von ihrem Wohnort an der D-Strasse 01 zum Hauptbahnhof Winterthur mit dem Velo, nicht aber die ebenfalls mögliche Bewältigung dieser rund 1,8 km langen Strecke mit dem Bus (ab Haltestelle G) oder zu Fuss. Was die Zufahrt mit dem Velo betrifft, kommt neben dem Weg über die H- und I-Strasse auch jener über die D-/J-/K-/L-/Museumstrasse in Betracht, der zwar geringfügig länger, dafür aber verkehrsrärmer ist und wo bei der Einmündung der Museumstrasse in den Bahnhofplatz ebenfalls ein Parkfeld für Velos zur Verfügung steht. Sodann bieten sich bei der Zufahrt über die Museumstrasse die gedeckten Plätze der "Velostation Stellwerk" mit nahem Zugang zu den Geleisen an. Mit der Reduktion der Veloabstellplätze bei der Liegenschaft Stadthausstrasse 24 (Restaurant National) von bisher 325 um 180 auf künftig 145 Einheiten besteht – je nach den Arbeitszeiten der Beschwerdeführenden – die kleinere oder grössere Wahrscheinlichkeit, dass sie nur einen Platz in etwas weiterer Entfernung zum Bahnhof als bisher finden. Selbst wenn sie jedoch bis auf die Höhe der Bankstrasse zurückweichen und ihr Fahrrad auf jener Strasse oder im dortigen Einmündungsbereich der Stadthausstrasse parkieren müssten, wäre damit ein längerer Fussweg von höchstens drei Minuten zum Bahnhof verbunden. Dies gilt umso mehr, als ein etwas weiter vom Bahnhof entfernter Abstellplatz bei der morgendlichen Zufahrt eher noch verfügbar ist als einer im Bereich des Restaurants National. Ein so geringfügig längerer Weg begründet – auch unter Berücksichtigung der in E. 3.1 erwähnten relativ geringen Anforderungen – kein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse, weshalb den Beschwerdeführenden die Legitimation zu Rekurs und Beschwerde abzusprechen ist. Selbst wenn im Zeitpunkt der Beschwerdeerhebung am 11. Mai 2021 bei einer grosszügigen Betrachtungsweise die Legitimation noch hätte bejaht werden können, wäre jedenfalls bei

der heute massgebenden Sachlage (vgl. dazu Donatsch in: Kommentar VRG, § 52 N. 8) die Anfechtungsbefugnis dahingefallen. Denn von der Bankstrasse führt eine Zu- und Wegfahrt zu einer unterirdischen und damit gedeckten Velostation mit mehreren hundert Plätzen direkt unter den Geleisen. Deren Benützung erfordert eine etwas längere Zufahrt vom Wohnhaus her, die jedoch durch einen nachfolgend kürzeren Weg zum Zug und den Schutz vor ungünstiger Witterung kompensiert wird. Schliesslich legen die Beschwerdeführenden nicht dar, dass die angefochtenen Anordnungen sie als Autofahrer oder Fussgänger beeinträchtigen. Die Beschwerde erweist sich daher im Sinn dieser Erwägungen als unbegründet. Aus prozessökonomischen Gründen erscheint es dennoch angezeigt, auf die Einwände der Beschwerdeführenden in der Sache einzugehen.

E. 4.1

Die streitbetroffenen funktionellen Verkehrsanordnungen sind mit Stadtratsbeschluss vom 4. Dezember 2019 festgesetzt und mit dem angefochtenen Rekursentscheid bestätigt worden. Demgegenüber ist mit Bezug auf die gleichzeitig beschlossenen baulichen Massnahmen immer noch die neben weiteren Beteiligten von den Beschwerdeführenden erhobene Einsprache beim Stadtrat hängig. Bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind gemäss ständiger Rechtsprechung auch dann nicht als funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG zu qualifizieren, wenn sie zusammen mit der Einführung einer Tempo-30-Zone (einer durch Signalisation vollzogenen Massnahme) Bestandteil eines Gesamtpakets bilden (VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558, E. 1.1). Nach § 12 StrG werden Gemeindestrassen von dem nach der Gemeindeordnung zuständigen Organ projektiert und vom Gemeinderat festgesetzt. Hiergegen kann innerhalb der Auflagefrist Einsprache erhoben werden. Über die Einsprachen wird mit der Festsetzung entschieden. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann auf das Einspracheverfahren verzichtet werden. In diesen Fällen sind Begehren um Projektänderungen im Enteignungsverfahren zulässig (§§ 12 Abs. 2, 15 Abs. 2, 17 Abs. 1, 2, 4 und 5 StrG). Im Rahmen der Einführung einer Tempo-30-Zone gibt es in aller Regel kein Enteignungsverfahren. Wird auf das Einspracheverfahren verzichtet, muss jedoch dafür für die Betroffenen eine Möglichkeit bestehen, angeordnete bauliche Massnahmen anfechten zu können. Eine formelle Verfügung ist immer dann zu erlassen, wenn die Möglichkeit besteht, dass jemand zur Anfechtung einer Massnahme legitimiert sein könnte (Tobias Jaag, Verkehrsberuhigung im Rechtsstaat, ZBl 87/1986, S. 297). Die Gemeinde hat somit über die mit der Einführung von Tempo 30 vorgesehenen baulichen Massnahmen in einer Strasse jedenfalls eine Allgemeinverfügung zu erlassen. Sie ist demnach grundsätzlich dafür zuständig, den Verkehr auf Gemeindestrassen mittels baulicher Veränderungen im Sinne des beabsichtigten Erfolgs zu beeinflussen. Gegen bauliche Massnahmen der Gemeinden ist der Rekurs an das Baurekursgericht zulässig, dagegen die Beschwerde an das Verwaltungsgericht (Tobias Jaag/Markus Rüssli, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 5. A., Zürich etc. 2019, Rz. 1616).

E. 4.2

Das Verwaltungsgericht hat sich im Leitentscheid RB 2005 Nr. 36 (= VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558 = BEZ 2005 Nr. 17 = ZBl 106/2005, 593) mit der Frage der Koordination und gemeinsamen Eröffnung von Verkehrsanordnungen mit den verkehrsberuhigenden baulichen Massnahmen bei der Festsetzung von Tempo-30-Zonen auseinandergesetzt. Unter Hinweis auf die erwähnte unterschiedliche Zuständigkeit hielt das Gericht fest, dass eine Verkehrsberuhigungsmassnahme, die einerseits eine Tempo-30-Zone als funktionelle

Verkehrsordnung und andererseits bauliche Massnahmen (zum Beispiel Belagskissen, Einengungen etc.) vorsieht, sowohl einer Verfügung der für funktionelle Verkehrsanordnungen zuständigen Behörde als auch einer solchen der für bauliche Massnahmen zuständigen Gemeindebehörde bedürfe. Daraus ergebe sich eine Teilung des Rechtsmittelwegs im Rekursverfahren und drohe die Gefahr sich widersprechender oder nicht aufeinander abgestimmter Entscheide. Daher stelle sich die Frage eines koordinierten Vorgehens der beteiligten Instanzen. Bei den in §§ 12 ff. StrG vorgesehenen Strassenprojektplänen handle es sich um Sondernutzungspläne. Somit kämen die in Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG) statuierten Grundsätze zur Koordinationspflicht gemäss dessen Absatz 4 mindestens analog zur Anwendung. Allerdings bestehe nach der Rechtsprechung kein Koordinationsbedarf, wenn ein Bauvorhaben allein aufgrund einer Baubewilligung ausgeführt werden könnte, ohne dass weitere Bewilligungen erforderlich seien, selbst wenn gleichzeitig noch weitere Massnahmen getroffen werden sollten, die eigene Bewilligungen erforderten. Der Koordinationsbedarf richte sich nicht danach, ob die einzelnen Verfahren koordinierbar seien; den Ausschlag gebe, ob auf das gleiche Projekt verschiedene materiell-rechtliche Vorschriften anzuwenden seien, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang bestehe, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewandt werden dürften (VGr, a.a.O., E. 2.4.1). Sodann hielt das Gericht fest, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone im Interesse von deren Wirksamkeit in aller Regel mit darauf abgestimmten baulichen und gestalterischen Massnahmen verknüpft sei. Zwar könnten bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung grundsätzlich unabhängig von der Einführung einer Tempo-30-Zone von der Gemeinde erstellt werden. Seien sie aber gleichzeitig mit der Einführung einer Tempo-30-Zone zu vollziehen, bestehe ein derart enger Sachzusammenhang zwischen der funktionellen Verkehrsanordnung (Einführung von Tempo 30) und den dazu notwendigen baulichen Massnahmen, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angeordnet werden sollten. Anders verhalte es sich jedoch dann, wenn sich bauliche Massnahmen zur Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen erst bei nachträglicher Überprüfung der Wirksamkeit der blossen Signalisation als notwendig erwiesen. Falls die baulichen Massnahmen aber Teil des Konzepts einer Tempo-30-Zone bildeten, ergebe sich daraus nicht nur ein sachlicher, sondern auch ein rechtlicher Zusammenhang zwischen den funktionellen und baulichen Anordnungen, indem die Angemessenheit der baulichen Massnahmen nicht für sich isoliert, sondern im Rahmen des Konzepts der Tempo-30-Zonen zu beurteilen sei, was für eine Koordinationspflicht spreche (VGr, a.a.O., E. 2.4.2). Die gebotene Koordination sei mindestens so weit zu gewährleisten, als die Festsetzung der notwendigen baulichen Massnahmen gleichzeitig mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfügt bzw. eröffnet werden müsse, um den Betroffenen die Möglichkeit einzuräumen, den – im Rekursverfahren getrennten – Rechtsmittelweg einzuschlagen. Dies gelte jedenfalls dann, wenn die erforderlichen baulichen Massnahmen im Zeitpunkt der verfügten Einführung einer Tempo-30-Zone bereits vorgesehen seien. Sodann liege es an den zuständigen Rechtsmittelinstanzen, ihre Entscheide ihrerseits in geeigneter Weise zu koordinieren (VGr, a.a.O., E. 2.4.3).

E. 5.1

Im angefochtenen Rekursentscheid erwog das Statthalteramt, dass einzig auf die Rüge der Missachtung der Koordinationspflicht einzutreten sei. Demgegenüber brauche es sich mit den Anträgen in der Einspracheschrift an den Stadtrat Winterthur, auf welche die Beschwerdeführenden verwiesen, mangels hinreichender Bestimmtheit des Antrags und

teilweise mangels eigener sachlicher Zuständigkeit nicht zu befassen. Die Verkehrsanordnungen müssten daher nicht auf ihre Verhältnismässigkeit überprüft werden. Mit der öffentlichen Auflage des Strassenbauprojekts und der gleichzeitigen Publikation der Verkehrsanordnungen sei der Stadtrat korrekt vorgegangen. Wie das Verwaltungsgericht im Entscheid VB.2017.00657 vom 4. Oktober 2018, E. 3.2, festgehalten habe, genügten die in § 19 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 vorgesehene inhaltliche Abstimmung und die gleichzeitige Publikation den Anforderungen von Art. 25a Abs. 2 lit. d und Abs. 3 RPG. Somit stelle sich die Frage, ob zwischen der Anordnung der grundsätzlich nicht angefochtenen Tempo-30-Zone und den baulichen Massnahmen eine Koordinationspflicht bestehe und – wenn ja – ob die beiden Verfahren hinreichend aufeinander abgestimmt worden seien. Der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung liege das verkehrstechnische Gutachten vom 27. September 2019 zugrunde. Die Expertise komme zum Schluss, dass aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus an der Stadthausstrasse die Anordnung einer Tempo-30-Zone nicht unbedingt mit zusätzlichen baulichen Massnahmen verbunden werden müsse, da die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit allein durch die Signalisation von Tempo 30 genügend gesenkt werden könne. Vielmehr drängten sich hier nur geringfügige bauliche Eingriffe wie Randkorrekturen in Knotenbereichen sowie die Erneuerung des Betonbelags an der Bushaltestelle stadteinwärts auf. Weil vorliegend keine Gefahr von widersprüchlichen Entscheidungen zwischen Verkehrsanordnungen und baulichen Massnahmen bestehe, sei eine Verfahrens- bzw. Entscheidkoordination nicht geboten.

E. 5.2

Zur Begründung ihres Rechtsmittels führen die Beschwerdeführenden aus, dass die von der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Anforderungen an die Koordination im vorliegenden Fall nicht erfüllt seien. Dies sei umso stossender, als beim Strassenprojekt in Missachtung von § 13 StrG kein vorgängiges Mitwirkungsverfahren durchgeführt worden sei. Auch wenn die Stadt Winterthur in einer Medienmitteilung erklärt habe, auf bauliche Massnahmen vorerst zu verzichten, könne sie jederzeit auf das hängige Strassenprojekt zurückkommen und dieses festsetzen. Vor allem aber treffe es nicht zu, dass die streitbetroffenen Verkehrsanordnungen ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden könnten. Denn das Projekt umfasse nicht nur die Einführung von Tempo 30, sondern auch eine allgemeine Verkehrsberuhigung, die Entflechtung von Nutzungskonflikten und die Schaffung von Freiräumen. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz enthielten die Verkehrsanordnungen auch mehrere Signalisationen und Markierungen, die bloss indirekt mit der Einführung von Tempo 30 zusammenhingen und sich nur mit baulichen Massnahmen realisieren liessen. Eventuell hätte das Statthalteramt die in der Einsprache erhobenen materiellen Einwendungen gegen das Strassenprojekt prüfen müssen. Denn sie, die Beschwerdeführenden, hätten zumindest davon ausgehen dürfen, dass das Rekursverfahren bis zur Behandlung der materiellen Rügen im Strassenprojekt sistiert werde. Dass auch im Rekursverfahren die Einwände betreffend die einzelnen Verkehrsanordnungen nicht geprüft worden seien, stelle einen überspitzten Formalismus dar. Entgegen der Auffassung des Statthalteramts hätten sie ihre Rügen hinreichend substantiiert. Daher hätte dieses im Rekursentscheid jene Anträge, welche neben dem Strassenprojekt auch die Verkehrsanordnung betreffen, behandeln müssen. In der Replik halten die Beschwerdeführenden an ihrem Standpunkt fest.

E. 5.3

In der Beschwerdeantwort bekräftigt die Stadt Winterthur ihre Absicht, zwecks baldiger Durchführung der Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse auf bauliche Massnahmen zumindest einstweilig zu verzichten. Mit der Einführung von Tempo 30 seien auch keine Verbreiterungen der Trottoire oder baulichen Einengungen mehr vorgesehen. Ebenso wenig werde die Bushaltestelle umgestaltet. Der Verzicht auf diese baulichen Massnahmen habe keinen Einfluss auf den Inhalt und die Umsetzung der publizierten Verkehrsanordnungen. Einzig die Aufhebung des Fussgängerstreifens Lindstrasse mache unter den neuen Rahmenbedingungen keinen Sinn mehr, weshalb darauf verzichtet werden könne. Weil der Fussgängerstreifen und die Querungshilfen in Ziffer 1.5 der angefochtenen Verkehrsanordnungen erwähnt würden, käme für den Verzicht auf diese Markierung nötigenfalls eine berichtigende neue Verkehrsanordnung in Frage. Mit dem förmlichen Rückzug des Strassenbauprojekts für die provisorischen baulichen Massnahmen habe der Stadtrat bewusst zugewartet, bis ein rechtskräftiger Entscheid zu den Verkehrsanordnungen vorliege. Die Befürchtungen der Beschwerdeführenden, dass das Strassenbauprojekt dennoch fortgesetzt werden könnte, seien daher unbegründet.

E. 5.4.1

Die Stadt Winterthur ist auf ihrer Erklärung zu behaften, dass das gegenwärtig noch im Einspracheverfahren hängige Strassenbauprojekt zurückgezogen wird, sobald die streitbetroffenen funktionellen Verkehrsanordnungen in Rechtskraft erwachsen sind. Gegen diesen im Lauf des Rechtsmittelverfahrens erklärten Rückzug lässt sich nichts einwenden; vielmehr liegt er – wie etwa der Teilverzicht einer Bauherrschaft auf ein Vorhaben – im Belieben des projektierenden Gemeinwesens. Vorliegend erscheint es als einleuchtend, wenn die Stadt Winterthur im Interesse einer beförderlichen Umsetzung von Tempo 30 an der Stadthausstrasse auf zusätzliche bauliche Massnahmen verzichtet. Dies gilt umso mehr, als die angestrebte Verkehrsberuhigung laut Gutachten unter Umständen allein mit den angeordneten funktionellen Verkehrsanordnungen erreicht wird. Weshalb dies nicht möglich sei, wie die Beschwerdeführenden befürchten, ist nicht ersichtlich. Selbst wenn sich künftig bauliche Vorkehrungen als notwendig erweisen sollten, wären diese im heutigen Zeitpunkt jedenfalls nicht konkret. Daher erübrigt sich nach dem in E. 4.2 a.E. Gesagten eine Koordination.

E. 5.4.2

Unter diesen Umständen muss sich das Verwaltungsgericht nicht weiter mit der Frage befassen, ob das Statthalteramt im angefochtenen Rekursentscheid trotz des im Grundsatz unbestrittenen Erfordernisses der Koordination von funktionellen und baulichen Verkehrsanordnungen angesichts der damaligen Gegebenheiten eine solche Abstimmung zu Recht für nicht erforderlich befunden hat.

E. 5.4.3

Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob das Statthalteramt in seinem Rekursentscheid die in der Einsprache an die Stadt Winterthur vom 6. Januar 2020 erhobenen Einwände auf damit allenfalls zugleich als gegen die funktionellen Verkehrsanordnungen gerichtet hätte überprüfen müssen. Anzumerken bleibt, dass es den rechtskundig vertretenen Beschwerdeführenden zuzumuten gewesen wäre, anstelle einer pauschalen Verweisung in der Rekurschrift darzulegen, welche Einwände auch gegen die funktionellen Verkehrsanordnungen zielten. Dieses Versäumnis beheben die Beschwerdeführenden auch vor Verwaltungsgericht nicht. Auch nachdem der Stadtrat in der Beschwerdeantwort

klargestellt hat, auf das Strassenbauprojekt zu verzichten, wird in der Replik nicht gesagt, inwiefern die strittigen funktionellen Verkehrsanordnungen eine Rechtsverletzung im Sinn von § 50 VRG darstellen sollten. Hierzu sei angemerkt, dass Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind und die bundesgerichtliche Rechtsprechung den zuständigen Organen einen weiten Ermessensspielraum zugesteht (BGE 136 II 539; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich/St. Gallen 2012, S. 112 f.).

E. 5.4.4

Es steht ausser Frage, dass die Beschwerdeführenden sowohl bei künftigen Verkehrsanordnungen als auch bei einem allfälligen ergänzenden Strassenprojekt ihre Rechte vollumfänglich wahren können. Bei einer Kombination beider Vorhaben wären die vorstehend in E. 4.2 aufgeführten Grundsätze der Verfahrenskoordination zu berücksichtigen. Im Sinn dieser Erwägungen ist die Beschwerde daher abzuweisen.

E. 6

Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden zu gleichen Teilen solidarisch kostenpflichtig (§ 65a VRG in Verbindung mit §§ 13 Abs. 2 und 14 VRG) und steht ihnen keine Parteientschädigung zu.

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