

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00639 vom 13. Juli 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-07-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2021.00639](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2021.00639)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00639 du 13 juillet 2023

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00639 del 13 luglio 2023

## Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Aufhebung einer Längenbeschränkung für Fahrzeuge über acht Meter und Anordnung eines Halteverbots. Weder aus den Sonderbauvorschriften für das Gebiet Zürich Nord noch aus den Zugangsnormen bzw. der VErV lassen sich grundsätzliche Unvereinbarkeiten für das Befahren der Strasse mit Lastwagen von mehr als die bisher erlaubten acht Metern Länge ableiten (E. 4). Auch die Verkehrssicherheit steht dem Befahren nicht entgegen. Es ist allerdings unklar, ob die Wendemöglichkeit bzw. das sichere Befahren der Strasse auch für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als zehn Metern besteht. Dies ist durch den Beschwerdegegner abzuklären (E. 5). Mit dem Halteverbot setzt sich die Beschwerdeführerin nicht auseinander, weshalb mangels Begründung nicht auf den entsprechenden Antrag einzutreten ist (E. 6). Rückweisung, soweit eintreten.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2021.00639 Urteil der 3. Kammer vom 13. Juli 2023 Mitwirkend: Abteilungspräsident André Moser (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Verwaltungsrichter Daniel Schweikert, Gerichtsschreiberin Cornelia Moser. In Sachen Genossenschaft A, vertreten durch RA B, Beschwerdeführerin, gegen Stadtrat von Zürich, vertreten durch Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich, Beschwerdegegner, und C AG, vertreten durch RA D, Mitbeteiligte, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. A. Der damalige Vorsteher des Sicherheitsdepartements der Stadt Zürich verfügte am 22. Januar 2018 an der Regina-Kägi-Strasse ein Halteverbot sowie die Aufhebung der Längenbeschränkung für Fahrzeuge über acht Meter. Die Verfügung wurde am 31. Januar 2018 im städtischen Amtsblatt publiziert. B. Dagegen erhoben verschiedene Parteien Einsprache beim Stadtrat von Zürich, darunter die Genossenschaft A mit Eingabe vom 2. März 2018. Der Stadtrat zog die von der Verkehrsordnung unmittelbar betroffene C AG als Mitbeteiligte mit Parteistellung ins Verfahren mit ein und wies das Neubeurteilungsbegehren der Genossenschaft A mit Beschluss vom 23. Januar 2019 ab. II. A. Die Genossenschaft A gelangte am 6. März 2019 mit Rekurs an das Statthalteramt des Bezirks Zürich und beantragte die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses, den Verzicht auf ein Halteverbot und stattdessen ein Fahrverbot für Lastwagen mit Ausnahme von Zubringern zu den Liegenschaften Regina-Kägi-Strasse 1–6. Der Statthalter des Bezirks Zürich trat mit Verfügung vom 21. Oktober 2019 nicht auf den Rekurs ein. B. Dagegen liess die Genossenschaft A mit Eingabe vom 21. November 2019 Beschwerde beim Verwaltungsgericht führen, welches diese mit Urteil vom 14. August 2020 guthiess, die Verfügung des Statthalters des Bezirks Zürich vom 21. Oktober 2019 aufhob und die Sache

zur neuen Entscheidung an den Statthalter des Bezirks Zürich zurückwies (VB.2019.00771). C. Daraufhin wies der Statthalter des Bezirks Zürich den Rekurs mit Verfügung vom 26. Juli 2021 ab, auferlegte die Verfahrenskosten der Genossenschaft A (Dispositivziffer 2) und verpflichtete diese zur Bezahlung einer Parteientschädigung an die C AG (Dispositivziffer 3). III. A. Die Genossenschaft A liess gegen die Rekursverfügung mit Eingabe vom 14. September 2021 Beschwerde beim Verwaltungsgericht führen und unter Kosten- und Entschädigungsfolgen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids beantragen. Es sei zudem das Halteverbot sowie der Verzicht auf die Längenbeschränkung für Fahrzeuge aufzuheben. B. Der Statthalter des Bezirks Zürich verzichtete am 6. Oktober 2021 auf Vernehmlassung. Mit Beschwerdeantwort vom 7. Oktober 2021 beantragte die Stadt Zürich unter Kosten- und Entschädigungsfolgen die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die C AG stellte mit Eingabe vom 15. Oktober 2021 dieselben Anträge. Im Laufe des Schriftenwechsels hielten die Parteien an ihren Anträgen und Standpunkten fest. 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 Der Streitgegenstand wird im Rechtsmittelverfahren durch zwei Elemente bestimmt: einerseits durch den Gegenstand der angefochtenen Anordnung, andererseits durch die Parteibegehren. Zum einen kann nur Gegenstand des Rechtsmittelverfahrens sein, was auch Gegenstand der erstinstanzlichen Verfügung war bzw. nach richtiger Gesetzesauslegung hätte sein sollen. Gegenstände, über welche die erste Instanz zu Recht nicht entschieden hat, fallen nicht in den Kompetenzbereich der Rechtsmittelbehörden. Zum anderen bestimmt sich der Streitgegenstand nach der im Rekurs- bzw. Beschwerdeantrag verlangten Rechtsfolge (BGE 136 II 457 E. 4.2; 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. 44 f.). 1.2.1 Die vom Beschwerdeführer erlassene Verfügung hat die Aufhebung der Längenbeschränkung für Fahrzeuge, welche länger als acht Meter sind, und die Anordnung eines Halteverbots entlang des Regina-Kägi-Hofs 3 und 4 zum Gegenstand. Beides wurde von der Beschwerdeführerin explizit angefochten und bildet damit Streitgegenstand. Die Beschwerdeführerin verzichtete hingegen auf die Erneuerung ihres im Rekursverfahren gestellten Begehrens um Anordnung eines Lastwagenfahrverbots. Insofern bildet dieses nicht mehr Streitgegenstand. 1.2.2 Ausserhalb des Streitgegenstands liegt ferner die von der Beschwerdeführerin als rechtswidrig monierte Werkzufahrt der Mitbeteiligten sowie der Parkrandweg des Louis-Häfliger-Parks. Soweit diese Umstände für den Sachverhalt des vorliegenden Verfahrens relevant sein sollten, wäre in den entsprechenden Erwägungen darauf einzugehen. Dass die Werksausfahrt der Mitbeteiligten vom Streitgegenstand umfasst wäre, ergibt sich entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin auch nicht aus dem Rückweisungsentscheid des Verwaltungsgerichts vom 14. August 2020 (VB.2019.00771). Das Verwaltungsgericht führte damals aus, dass die Vorbringen der Beschwerdeführerin zur Erschliessungssituation der vorfrageweisen Überprüfung dienen könnten, ob Lastwagen überhaupt berechtigt wären, zu den Liegenschaften an der Regina-Kägi-Strasse zuzufahren. Diese Vorbringen standen im Zusammenhang mit dem von der Beschwerdeführerin im Rekursverfahren noch gestellten Antrag, es sei ein Lastwagenfahrverbot zu signalisieren. Diesen Antrag erneuerte die Beschwerdeführerin im vorliegenden Beschwerdeverfahren wie gesagt nicht (oben, E. 1.2.1). 2. 2.1 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). 2.2 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, 15. Juli 2021, VB.2021.00222, E. 3.2). 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. 3.1**

Die Regina-Kägi-Strasse wurde im Jahr 2000 bzw. 2001 im Rahmen der Realisierung des Zentrums Zürich Nord erstellt. Es handelt sich um eine Sackgasse, die als Begegnungszone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h signalisiert ist. Im Jahr 2000 wurde die für die Einfahrt in die Regina-Kägi-Strasse zulässige Höchstlänge beschränkt und entsprechend mit dem Signal "Höchstlänge" und mit einer angegebenen Länge von acht Metern ausgeschildert. Die gesamte Verkehrsfläche der Regina-Kägi-Strasse weist eine Breite von sieben Metern auf, wovon im Abstand von zwei Metern entlang der Siedlung Regina-Kägi-Hof eine andersfarbige, baulich angedeutete Regenrinne verläuft. Am Ende der Regina-Kägi-Strasse, gegenüber der Hausnummer 4, befindet sich das Ausfahrtstor der Mitbeteiligten. Die strittige Verkehrsanordnung betrifft den Erlass eines Halteverbots entlang der Regina-Kägi-Strasse 3 und 4 und die Aufhebung des Fahrverbots für Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge über acht Meter (Längenbeschränkung), welches bisher bei der Einfahrt der Regina-Kägi-Strasse von der Binzmühlestrasse her markiert ist.

### **E. 3.2**

Die vorliegend betroffene Längenbeschränkung ist derzeit eingangs der Regina-Kägi-Strasse, von der Binzmühlestrasse herkommend, signalisiert. Am anderen Ende der Regina-Kägi-Strasse, wo sich die Werkausfahrt der Mitbeteiligten befindet, findet sich keine entsprechende Signalisation, weshalb davon auszugehen ist, dass die Regina-Kägi-Strasse von dieser Seite her seit je her auch von längeren Fahrzeugen befahren

werden durfte. Dies erscheint denn auch nachvollziehbar, wurde doch die Zufahrt von der Binzmühlestrasse her deshalb eingeschränkt, weil für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 8 Metern das Wenden am Ende der Regina-Kägi-Strasse, welche in die Werksausfahrt der Mitbeteiligten mündet, im Zeitpunkt des Erlasses der Längenbeschränkung unbestrittenermassen unmöglich war. Fahrzeuge, welche von der Werksausfahrt der Mitbeteiligten in die Regina-Kägi-Strasse und von dort auf die Binzmühlestrasse fahren, müssen aber gerade kein Wendemanöver ausführen und sie sind von der geltenden Längenbeschränkung nicht betroffen. Damit ist auf die Ausführungen der Beschwerdeführerin, dass die Werksausfahrt und der Paul-Grüninger-Weg nicht rechtmässig erstellt seien, nicht weiter einzugehen und es erübrigt sich, die von der Beschwerdeführerin verlangten Verfügungen und Planunterlagen zu edieren.

#### **E. 4.1**

Die Aufhebung der Längenbeschränkung begründet der Beschwerdegegner insbesondere damit, dass das Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als acht Metern seit längerem nicht mehr aktuell sei; der provisorisch erstellte Kehrplatz sei damals nur für Fahrzeuge mit einer Länge bis maximal acht Meter ausgelegt gewesen. Heute würden aber auch Fahrzeuge mit einer Länge von zehn Metern die Strasse problemlos befahren können. Die derzeit geltende Längenbeschränkung habe zur Folge, dass die Fahrzeuge des ERZ (Entsorgung + Recycling Zürich), die eine Länge von rund zehn Metern aufweisen würden, die Containerstandorte an der Regina-Kägi-Strasse nicht anfahren dürften.

#### **E. 4.2**

Gemäss Art. 22b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) kennzeichnet das Signal "Begegnungszone" Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren. Die Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) regelt Näheres zu den Anforderungen an deren Ausgestaltung, Signalisation und Markierung (vgl. auch Art. 108 Abs. 6 SSV). Das Signal "Sackgasse" kennzeichnet eine Strasse, die nicht durchgehend befahrbar ist (Art. 46 Abs. 3 Satz 1 SSV).

#### **E. 4.3**

Die Erwägungen der Vorinstanz, wonach weder das Signal "Begegnungszone" noch das Signal "Sackgasse" dem Befahren mit Lastwagen entgegenstünden, sind nicht zu beanstanden. Die Beschwerdeführerin setzt dem nichts entgegen. Dahingegen macht sie geltend, dass die Sonderbauvorschriften für das Gebiet Zentrum Zürich Nord (ZZN) dem Befahren der Strasse mit Lastwagen entgegenstünden. Insbesondere sei die Regina-Kägi-Strasse noch nicht – wie in den Sonderbauvorschriften vorgesehen – mit der Gertrud-Kurz-Strasse verbunden worden, und der Endausbau für die Strasse sei noch nicht erfolgt; der Wendeplatz lasse weiterhin nur das Wenden von Fahrzeugen mit einer Länge von acht Metern zu. Sodann widerspreche das Befahren mit Lastwagen den Zugangsnormalien.

#### **E. 4.4**

Sonderbauvorschriften sind ein Instrument des Planungsrechts (Sondernutzungspläne) und bestimmen, wo und was gebaut werden darf (vgl. §§ 79 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 [PBG, LS 700.1]). Das kantonale (und kommunale) Planungsrecht und das Strassenverkehrsrecht des Bundes dienen unterschiedlichen Zwecken. Während die Nutzungsplanung die zulässige Nutzung des Bodens ordnet (Art. 14 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [RPG, SR 700]), dient das Strassenverkehrsrecht demgegenüber der Ordnung des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG), und mit lokalen Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 4 SVG) wird den im Strassenverkehrsgesetz näher umschriebenen Auswirkungen des Verkehrs begegnet. Zwar kann bereits im Planungsverfahren, sei es in einem solchen nach PBG oder einem strassenrechtlichen im Sinn des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1), der Nutzungszweck der Strasse in einem gewissen Ausmass vorweggenommen werden. Dies kann bei öffentlichen Strassen beispielsweise im Sinn einer (im Kanton Zürich formlos möglichen) "beschränkten" Widmung erfolgen (vgl. André Moser, *Der öffentliche Grund und seine Benützung*, Bern 2011, S. 111; VGr, 6. März 2014, VB.2013.00391, E. 4.2 und 5.5). Daraus kann sich durchaus ergeben, dass eine Strasse nur für bestimmte Fahrzeuge oder nur für den Langsamverkehr konzipiert ist. Dies schliesst aber nicht aus, dass das zuständige Gemeinwesen zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund der ihm zustehenden Strassenhoheit bei entsprechend gelagertem öffentlichen Interesse durch Umwidmung darauf zurückkommt und eine spezifische Zweckbestimmung einer Strasse neu oder präziser umschreibt. Tut es dies auf dem Wege bzw. mit dem Mittel der lokalen Verkehrsanordnung, hat es sich dabei in verfahrens- wie materiell-rechtlicher Hinsicht an die diesbezüglichen bundesrechtlichen Vorgaben (insbesondere Art. 3 Abs. 4 SVG) zu halten (vgl. VGr, 19. Februar 2001, VB.2000.00236, E. 1b ff.; vgl. Moser, S. 114). Auch können im Planungsverfahren Fakten wie beispielsweise die Strassenbreite geschaffen werden, die sich auf das spätere Verkehrsregime auswirken. Grundsätzlich misst sich die Zulässigkeit einer Verkehrsanordnung aber allein nach dem Strassenverkehrsrecht des Bundes. Die planungsrechtlichen Vorgaben stehen einer Verkehrsanordnung damit im Allgemeinen nicht entgegen, wenn die strassenverkehrsrechtlichen Vorgaben eingehalten sind. Ähnliches gilt für die von der Beschwerdeführerin angerufenen Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 (vgl. heute: Verkehrserschliessungsverordnung vom 17. April 2019 [VErV, LS 700.4]). Die Erfüllung der Anforderungen an den genügenden Zugang ist eine Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung (§ 236 f. PBG). Insbesondere sollen Zufahrten gemäss § 237 Abs. 2 PBG für jedermann verkehrssicher sein; über die Anforderungen erlässt der Regierungsrat Normalien. Darin werden unter anderem die technischen Anforderungen an die verschiedenen Zugangsarten geregelt, wie z. B. die minimalen Querprofile des Strassenkörpers, die zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich sind (VGr, 1. Oktober 2020, VB.2018.00798, E. 4.2). Damit sind die Zugangsnormalien grundsätzlich im Baubewilligungsverfahren anwendbar, wobei nicht ausgeschlossen ist, dass sie zur Beurteilung der Verkehrssicherheit einer Verkehrsanordnung hinzugezogen werden können.

#### **E. 4.5**

Weder aus den Sonderbauvorschriften für das Gebiet Zürich Nord noch aus den Zugangsnormalien lassen sich grundsätzliche Unvereinbarkeiten für das Befahren der Regina-Kägi-Strasse mit Lastwagen von mehr als acht Metern Länge ableiten. Die Sonderbauvorschriften äussern sich jedenfalls nicht dazu, inwiefern die zulässigen Lastwagenfahrten auf der Regina-Kägi-Strasse vordefiniert wären. Insbesondere machen

sie auch nicht (gewisse) Lastwagenfahrten von einer durchgängigen Verbindung mit der Gertrud-Kurz-Strasse abhängig .

#### **E. 4.6**

Die Beschwerdeführerin beruft sich auf § 11 der Zugangsnormalien, wonach beim Vorliegen wichtiger Gründe – unter anderem in Begegnungszonen – geringere Anforderungen an die Zufahrt gestellt werden können (vgl. dazu VGr, 7. Mai 2015, VB.2014.00268, E. 5.3 ff.). Die Beschwerdeführerin macht aber nicht geltend, inwiefern die Regina-Kägi-Strasse von den Grundanforderungen abweicht, sodass überhaupt besondere Gründe wie die in § 11 lit. a–g der Zugangsnormalien genannten vorliegen müssten. Ohnehin geht es vorliegend, soweit die Beschwerdeführerin geltend machen will, dass die Regina-Kägi-Strasse nicht für den Lastwagenverkehr geeignet sei, nicht um die erstmalige Erlaubnis für Lastwagendurchfahrten, sondern um die Aufhebung der bisher geltenden Längenbeschränkung von acht Metern. Mangels eines entsprechenden Verbots ist der Lastwagenverkehr heute auf der Regina-Kägi-Strasse bereits zulässig. Damit müsste auch nicht geprüft werden, ob die Zugangsnormalien den Lastwagenverkehr auf der Regina-Kägi-Strasse überhaupt erlauben würden. Ebenso wenig ist vorliegend die Erschliessungssituation Streitgegenstand (vgl. oben, E. 1.2). Auch aus der inzwischen – am 1. Juni 2020 – in Kraft getretenen und die Zugangsnormalien ersetzenden Verkehrserschliessungsverordnung insbesondere § 6 Abs. 2 VErV) ergibt sich nichts anderes.

#### **E. 5.1**

Die Vorinstanz führte zu Recht aus, dass aufgrund der Strassenbreite von sieben Metern genügend Platz für Gegenverkehr vorhanden sei, die Ausgestaltung der Strasse als Begegnungszone ausreichend Gewähr für die Verkehrssicherheit biete und auch die Unfallstatistik nicht auf eine massgebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit schliessen lasse. Damit erweist sich die Rüge der Beschwerdeführerin, dass sich die Vorinstanz nicht mit den Bedenken betreffend Verkehrssicherheit auseinandergesetzt habe, als unbegründet. Was die Beschwerdeführerin gegen die Ausführungen der Vorinstanz zur Verkehrssicherheit bzw. zu den tatsächlichen Verhältnissen vorbringt, vermag diese Überlegungen nicht zu entkräften. Immerhin bewirkt die signalisierte Begegnungszone eine geringe Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge (20 km/h) und es gilt Vortritt für Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten gegenüber Fahrzeugen. Zudem wird die Verkehrssituation aufgrund des zu signalisierenden Halteverbots insgesamt übersichtlicher. Am Ende der Regina-Kägi-Strasse, vor der Werksausfahrt der Mitbeteiligten, befindet sich ein Kehrplatz, welcher das Wenden von Fahrzeugen erlaubt, die länger als acht Meter sind. Dass der Kehrplatz das Wenden von Fahrzeugen mit einer Länge von zehn Metern erlaube, wird mehrfach ausgeführt und von der Beschwerdeführerin nicht substantiiert bestritten. Insofern kann im Rahmen des vorliegenden Verfahrens betreffend Verkehrsanordnung offenbleiben, ob der bestehende Kehrplatz in Abweichung vom damaligen Strassenprojekt rechtmässig erstellt wurde (vgl. Verfügung vom 6. April 2000. Erlauben die tatsächlichen Verhältnisse das Befahren mit Fahrzeugen von über acht Metern Länge, spielt es keine Rolle, ob bzw. inwiefern der Endausbau der Regina-Kägi-Strasse bereits abgeschlossen ist. So scheinen auch – unbestrittenermassen – bereits bei der Anordnung der aktuell geltenden Längenbeschränkung alleine die tatsächlichen Verhältnisse, insbesondere die Ausmasse des Kehrplatzes, welcher das Wenden lediglich Fahrzeugen erlaubte, die weniger als acht Meter

Länge aufwiesen, ausschlaggebend gewesen zu sein .

### **E. 5.2**

Es ist allerdings unklar, ob die Wendemöglichkeit bzw. das sichere Befahren der Regina-Kägi-Strasse auch für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als zehn Metern besteht. Die gänzliche Aufhebung der Längenbeschränkung hätte aber auch die Zulässigkeit des Befahrens der Regina-Kägi-Strasse mit solchen längeren Fahrzeugen zur Folge. Auch wenn es nicht zwingend erscheinen mag, dass aufgrund des Signals "Sackgasse" auch eine Längenbeschränkung für Lastwagen, welche am Ende der Sackgasse problemlos wenden können, notwendig wird, so erachtete der Beschwerdegegner dies vorliegend, als der Kehrplatz das Wenden lediglich für Lastwagen mit einer Länge von maximal acht Metern ermöglichte, als gerechtfertigt. Inwiefern die Angabe der maximalen Länge für ein gefahrloses Wenden inzwischen gänzlich hinfällig sein sollte, wird vom Beschwerdegegner nicht geltend gemacht und dies ist auch nicht ersichtlich. Demnach hat es der Beschwerdegegner unterlassen, die notwendige Differenzierung zwischen möglichen und unmöglichen Wendemanövern vorzunehmen. Er hätte abklären müssen, mit welcher Fahrzeuglänge das Befahren der Regina-Kägi-Strasse noch gefahrlos möglich wäre und die Längenbeschränkung entsprechend anzupassen anstatt diese gänzlich aufzuheben gehabt. Dementsprechend ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen und die Sache zur weiteren Abklärung und allenfalls einer entsprechenden Anpassung der angefochtenen Verkehrsordnung an den Beschwerdegegner zurückzuweisen.

### **E. 6.1**

Fahrzeuge dürfen dort nicht angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten; wo möglich sind sie auf Parkplätzen aufzustellen (Art. 37 Abs. 2 SVG). Wird am Fahrbahnrand eine Halteverbotslinie (gelb, ununterbrochen) angebracht, ist das freiwillige Halten an der markierten Stelle verboten (Art. 79a Abs. 2 SSV).

### **E. 6.2**

Der Vorinstanz zufolge stehe das angefochtene Halteverbot am westlichen Fahrbahnrand entlang der Liegenschaften Regina-Kägi-Hof Nr. 3 und 4 nicht im Widerspruch zu den örtlichen Verhältnissen. Insbesondere würde es dazu beitragen, den Einlenkradius einzuhalten. Damit sei das Halteverbot notwendig und geeignet, um eine ungehinderte Durchfahrt für Fahrzeuge zu gewährleisten, da abgestellte Fahrzeuge ein Einbiegen in die Regina-Kägi-Strasse verunmöglichen würden.

### **E. 6.3**

Die Beschwerdeführerin setzt sich nicht mit dem Halteverbot auseinander. Die Beschwerde enthält keine Begründung, weshalb das Halteverbot bzw. der vorinstanzliche Entscheid diesbezüglich rechtswidrig sein soll. Sie bringt bloss vor, dass dieses nur der Ausfahrt aus dem Werkareal diene. Auch wenn dies zuträfe, wäre nicht ersichtlich, inwiefern das angeordnete Halteverbot dadurch rechtsverletzend wäre. Die blosser Behauptung, dass die angefochtene Verfügung fehlerhaft sei, genügt den Anforderungen an eine genügende Beschwerdebegündung nicht. Vielmehr hätte die Beschwerdeführerin sich in ihrer Beschwerde mit den Erwägungen des Rekursentscheids auseinandersetzen müssen (vgl. Alain Griffel, Kommentar VRG, § 23 N. 17). Diesen Voraussetzungen musste sich die (anwaltlich vertretene) Beschwerdeführerin durchaus bewusst gewesen sein, wies doch das Verwaltungsgericht im Rückweisungsentscheid vom 14. August 2020 (VB.2019.00771)

bereits daraufhin, dass die Begründung des Rekurses betreffend das Halteverbot knapp gehalten sei, aber aufgrund des Zusammenhangs mit dem beantragten Lastwagenfahrverbot gerade noch als genügend erachtet werden konnte. Da das Lastwagenfahrverbot vorliegend nicht mehr Streitgegenstand bildet (oben, E. 1.2) und die Beschwerdeführerin inzwischen Partei eines gerichtlichen Beschwerdeverfahrens ist, sind an die Begründung betreffend das Halteverbot strengere Anforderungen zu stellen als noch im Rekursverfahren. Soweit das Halteverbot betroffen ist, erweist sich die Begründung der Beschwerde als ungenügend und es ist nicht auf die Beschwerde einzutreten.

#### **E. 7.1**

Damit ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen. Soweit auf die Beschwerde betreffend das Halteverbot nicht einzutreten ist, unterliegt die Beschwerdeführerin, weshalb ihr 1/2 der Gerichtskosten aufzuerlegen sind. Dem Beschwerdegegner und der Mitbeteiligten sind die Gerichtskosten zu je 1/4 aufzuerlegen (vgl. § 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Damit sind auch die vorinstanzlichen Kostenfolgen anzupassen. Da die Beschwerdeführerin sowohl im Neubeurteilungsverfahren als auch im Rekursverfahren zusätzliche Anträge gestellt hatte, betreffend welcher sie weiterhin als unterliegend zu betrachten ist, sind die vorinstanzlichen Verfahrenskosten zu 2/3 der Beschwerdeführerin und zu je 1/6 dem Beschwerdegegner sowie der Mitbeteiligten aufzuerlegen .

#### **E. 7.2**

Auf die Zusprechung einer Parteientschädigung ist mangels überwiegenden Obsiegens einer Partei zu verzichten (§ 17 Abs. 2 VRG). Da die Mitbeteiligte aufgrund der durch die Beschwerdeführerin gestellten (erweiterten) Anträge im Rekursverfahren weiterhin als überwiegend obsiegend zu betrachten ist, sind die vorinstanzlichen Entschädigungsfolgen nicht neu zu verlegen.

#### **E. 8**

Letztinstanzliche kantonale Rückweisungsentscheide sind als Zwischenentscheide im Sinn von Art. 93 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (SR 173.110) zu qualifizieren (BGE 138 I 143 E. 1.2, BGE 133 V 477 E. 4.2). Die vorliegende Rückweisung ist daher vor Bundesgericht nur direkt anfechtbar, wenn sie einen nicht wiedergutzumachenden Nachteil bewirken kann (lit. a) oder wenn die Gutheissung der Beschwerde sofort einen Endentscheid herbeiführen und damit einen bedeutenden Aufwand an Zeit oder Kosten für ein weitläufiges Beweisverfahren ersparen würde (lit. b).

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