

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00759 vom 30. November 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-11-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2022.00759

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00759 du 30 novembre 2023

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00759 del 30 novembre 2023

Regeste

Verkehrsordnung | Aufhebung von 16 weissen Längsparkfeldern Nichteintreten auf Beschwerde der Beschwerdeführer 1 und 2 mangels rechtsgenügender Begründung (E. 1.2 f.). Legitimationsvoraussetzungen für Rechtsmittel gegen funktionelle Verkehrsanordnungen im Allgemeinen und von Gewerbetreibenden gegen die Aufhebung öffentlicher Kurzzeitparkplätze im Besonderen (E. 2.2 f.). Offengelassen, ob der Beschwerdegegner eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführenden 3-12 durch die Aufhebung der streitbetroffenen Parkfelder zu Recht bejahte (E. 2.4 f.). Eine unrichtige Sachverhaltserstellung seitens der Vorinstanz ist nicht ersichtlich; Abweisung des Antrags auf Durchführung eines Augenscheins (E. 3). Der Erlass einer funktionellen Verkehrsordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG setzt voraus, dass daran ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Anordnung verhältnismässig ist. Das Verwaltungsgericht überprüft Verkehrsanordnungen zurückhaltend und nur auf Rechtsfehler hin (E. 4.2). Die Beschwerdeführenden 3-12 vermögen nicht aufzuzeigen, inwiefern der angefochtene Entscheid an einem Rechtsmangel leidet (E. 4.4 ff.). Die Aufhebung der streitbetroffenen Parkfelder erweist sich als geeignet und erforderlich, um das vom Beschwerdegegner ausführlich begründete und richtplanerisch ausgewiesene öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrende im betreffenden Strassenabschnitt umzusetzen. Die zu diesem Zweck angestrebte Entflechtung des Fussgänger- und Veloverkehrs liesse sich mit der eventualiter beantragten, nur teilweisen Aufhebung der betreffenden Parkfelder nicht umsetzen. Angesichts der guten Erschliessung des betroffenen Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr ist den gewerbetreibenden Beschwerdeführenden 3-12 die Aufhebung der Parkfelder ohne weiteres zuzumuten. Abweisung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 3

Die Rüge der Beschwerdeführenden, wonach die Vorinstanz den rechtserheblichen Sachverhalt nicht hinreichend abgeklärt habe, ist offensichtlich unbegründet. Dass die Vorinstanz hinsichtlich der tatsächlichen bzw. örtlichen Verhältnisse grundsätzlich auf die ausführlichen Erwägungen des Beschwerdegegners verwies, ist mit Blick auf § 28 Abs. 1 VRG nicht zu beanstanden, zumal die Beschwerdeführenden im Rekursverfahren mit keinem Wort eine unrichtige oder unvollständige Sachverhaltsfeststellung rügten, sondern ausschliesslich die Rechtswidrigkeit der streitgegenständlichen Verkehrsanordnung geltend machten. Angesichts dessen ist auch nicht ersichtlich, weshalb die Vorinstanz dem Antrag der Beschwerdeführenden auf Durchführung eines Augenscheins hätte stattgeben sollen.

Auch im Beschwerdeverfahren legen die Beschwerdeführenden nicht näher dar, inwiefern die Ausführungen des Beschwerdegegners und der Vorinstanz zum Sachverhalt unvollständig oder unzutreffend sein sollen, sondern beschränken sich auf das pauschale Vorbringen, dass die "örtlichen Verhältnisse" gar nie vor Ort abgeklärt und festgestellt worden seien, obwohl diese für die Beurteilung der strittigen Parkplatzaufhebung von eminenter Bedeutung seien. Welche örtlichen Verhältnisse dies konkret sein sollen, inwiefern diesen für die vorliegende Streitsache Rechtserheblichkeit zukommt und weshalb sich diese nur mittels Durchführung eines Augenscheins feststellen lassen sollen, wird nicht dargetan. Gleiches gilt für den Einwand der Beschwerdeführenden, wonach ein Augenschein hätte veranschaulichen können, dass "die Situation nicht jener entspricht, von welcher die Beschwerdegegnerin ausgeht". Somit ist auch im vorliegenden Verfahren keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Augenscheins ersichtlich, weshalb der entsprechende Antrag der Beschwerdeführenden abzuweisen ist.

E. 4.1

Als funktionelle Verkehrsanordnung hat die Aufhebung der streitbetroffenen Parkfelder den Anforderungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu genügen. Danach können andere Beschränkungen oder Anordnungen als die in Art. 3 Abs. 3 beschriebenen Fahrverbote erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen kann insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Der Katalog der zulässigen Gründe für Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen ist weit auszulegen. Für deren Zulässigkeit ist im Wesentlichen zu verlangen, dass an der Verkehrsmassnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und dass die Massnahme verhältnismässig ist (vgl. zum Ganzen BGE 106 IV 201 E. 3 f.; BGr, 4. November 2010, 1C_323/2010, E. 4.2; 9. November 2007, 2A.70/2007, E. 3.1; VGr, 12. Januar 2023, VB.2022.00413, E. 4.1; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich 2012, S. 56, 77, 79, 111 und 139 f.). Gleiches ergibt sich aus Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) sowie aus Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV; SR 101).

E. 4.2

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, 12. Januar 2023, VB.2022.00413, E. 4.2, auch zum Nachfolgenden). Das Verwaltungsgericht ist demgegenüber nach § 50 VRG auf eine 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 nur 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. 4.3

Der Beschwerdegegner, auf dessen tatsächliche Ausführungen auch die Vorinstanz weitestgehend abstellte, begründete das öffentliche Interesse an der streitgegenständlichen Verkehrsanordnung zusammengefasst damit, dass die derzeitige Verkehrsführung weder den (Sicherheits-)Bedürfnissen des Fuss- und Fahrradverkehrs, noch den Vorgaben der regionalen und kommunalen Richtplanung gerecht werde. Im betreffenden Abschnitt der Saatlenstrasse gelte Einbahnverkehr mit Ausnahme für Velos und Motorfahräder. Aufgrund der ca. 3,50 m breiten (entlang des rechten Fahrbahnrandes verlaufenden Längs-)Parkfelder sei die verbleibende Fahrbahnbreite derzeit zu schmal für eine sichere und normgerechte Radführung entgegen der signalisierten Einbahnrichtung mit Busverkehr. Daher werde der Radverkehr in die Gegenrichtung behelfsmässig auf dem rund 3 m breiten Trottoir geführt, das als getrennter Fuss-/Radweg signalisiert sei. Die zugewiesene Verkehrsfläche für den Radverkehr sei dabei 1,20 m breit, womit den Fussgängern daneben 1,80 m verbleiben würden. Diese Dimensionierungen würden der einschlägigen VSS-Norm 640 070 ("Fussgängerverkehr; Grundnorm") und den städtischen Velostandards für Haupttrouten nicht entsprechen. Sodann werde mit den bestehenden Verhältnissen in der Saatlenstrasse den behördenverbindlichen, regionalen und kommunalen richtplanerischen Vorgaben nicht hinreichend Rechnung getragen. Darin verlaufe gemäss regionalem Verkehrsplan eine Radroute von gesamtstädtischer Bedeutung, die auch im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich eingetragen und im "Masterplan Velo" als Hauptroute verzeichnet sei. Auf dem stark frequentierten Trottoir verlaufe wiederum eine wichtige Fusswegverbindung gemäss regionalem und kommunalem Verkehrsplan sowie ein Schulweg, der im Schulwegplan der Stadt Zürich verzeichnet sei. Die Benutzungspflicht des Trottoirs für Radfahrende in der Gegenrichtung stehe schliesslich in einem Spannungsverhältnis zum strassenverkehrsrechtlichen Trennungsgrundsatz von Art. 43 Abs. 2 Satz 1 SVG, wonach Fussgänger Anspruch darauf hätten, sich unter Ausschluss der übrigen Verkehrsteilnehmenden auf dem Trottoir fortzubewegen. Zwar seien Ausnahmen hiervon gestützt auf Art. 43 Abs. 2 Satz 2 SVG in Verbindung mit Art. 65 Abs. 8 SSV möglich, jedoch seien die entsprechenden Voraussetzungen vorliegend nicht erfüllt. Somit sei die Radführung auf die Fahrbahn zu verlegen, wofür infolge der beengten räumlichen Verhältnisse die Aufhebung der streitbetroffenen 16 weissen Parkplätze unvermeidlich sei.

E. 4.4

Die Vorinstanz erwog, auch wenn die vom Beschwerdegegner angeführten VSS-Normen nicht per se verbindlich seien, habe dieser ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass die aktuelle Regelung den berechtigten Interessen der Fussgänger (darunter Schulkinder) und Radfahrenden nicht gerecht werde, Sicherheitsrisiken berge und im Übrigen auch der von der Stadt beabsichtigten Veloförderung zuwiderlaufe. Unter Hinweis auf die einschlägigen Bestimmungen des jüngst revidierten kommunalen Richtplans Verkehr und den dortigen Verweis auf die Velostrategie 2030 – innerhalb derer die Saatlenstrasse zwischen dem Stettbachweg und dem Herbstweg als Velovorzugsroute ausgewiesen sei, die im Vergleich zu den übrigen Routenkategorien den höchsten Anforderungen an Infrastruktur und gute Sichtbarkeit zu genügen habe – hielt sie weiter fest, dass ein gewichtiges und richtplanerisch festgehaltenes Interesse an der Ergänzung des städtischen Velonetzes und der sicheren Ausgestaltung der Velorouten bestehe. Unter Würdigung der von den Beschwerdeführenden hiergegen erhobenen Einwände erwog die Vorinstanz

ferner, dass dieses öffentliche Interesse stärker zu gewichten sei als deren privates Interesse an einer Beibehaltung der streitbetroffenen Parkfelder. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bestehe grundsätzlich kein Anspruch auf die Beibehaltung öffentlicher Parkplätze (vgl. BGE 122 I 279 E. 2c). Sodann sei das betroffene Gebiet sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, weshalb davon auszugehen sei, dass die Kundschaft der ansässigen Gewerbetreibenden zu einem wesentlichen Teil aus Fussgängern und Radfahrern bestehen dürfte. Schliesslich würden zahlreiche Parkmöglichkeiten im näheren Umfeld des betroffenen Strassenabschnitts bestehen. Die Aufhebung der Parkplätze sei geeignet, möglichst sichere Wege für Radfahrer und Fussgänger zu schaffen und damit auch die Attraktivität des Stadtzürcher Veloroutennetzes zu fördern. Eine nur teilweise Aufhebung der Parkplätze sei zur Erreichung dieser Ziele nicht geeignet, da hierdurch keine durchgehende Routenführung möglich wäre. Die Massnahme erweise sich somit auch als verhältnismässig.

E. 4.5

Die Beschwerdeführenden 3–12 lassen hiergegen vorbringen, die Vorinstanz habe die Verhältnismässigkeit der streitgegenständlichen Verkehrsanordnung zu Unrecht bejaht, indem sie dem öffentlichen Interesse an einer Verbesserung der Verkehrssituation für die Radfahrenden und Fussgänger ein zu hohes und den ebenfalls gewichtigen Interessen des Gewerbes und der Anwohner an einer Beibehaltung der Parkplätze ein zu geringes Gewicht beigemessen habe. Sie beschränken sich dabei in weiten Teilen auf eine wörtliche Wiederholung ihrer bereits im Rekursverfahren vorgebrachten Argumente. Soweit sich die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden mit der vorinstanzlichen Würdigung dieser Vorbringen nicht auseinandersetzen, kann auf deren zutreffende Erwägungen verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 VRG).

E. 4.6

Auch die zusätzlichen Argumente, welche die Beschwerdeführenden 3–12 im Beschwerdeverfahren erheben, lassen die vorinstanzliche Interessenabwägung und die gestützt hierauf erfolgende Ermessensausübung nicht als rechtsfehlerhaft im Sinn von § 20 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit § 50 Abs. 1 VRG erscheinen.

E. 4.6.1

Vorab ist festzuhalten, dass sich die Aufhebung der streitbetroffenen Parkfelder als geeignet und erforderlich erweist, um das von der Vorinstanz und dem Beschwerdegegner ausführlich begründete und richtplanerisch ausgewiesene öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrende im betreffenden Strassenabschnitt umzusetzen, wobei dem Beschwerdegegner ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt (oben E. 4.2). Insbesondere liesse sich das von sachgerechten Überlegungen des Beschwerdegegners getragene Ziel, den Fussgänger- und Veloverkehr auf dem betreffenden Strassenabschnitt zu entflechten, mit der von den Beschwerdeführenden 3–12 eventualiter beantragten, bloss teilweisen Aufhebung der betreffenden Parkfelder nicht erreichen.

E. 4.6.2

Angesichts der guten Erschliessung des betroffenen Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr und der vom Beschwerdegegner ausführlich dargelegten Parkplatzsituation im näheren Umfeld (rund 100 öffentliche Parkplätze im Umkreis von ca. 250 m und rund 345 solche im Umkreis von ca. 500 m; ist den Beschwerdeführenden 3–12 die Aufhebung der

streitbetroffenen 16 Parkplätze, selbst unter Berücksichtigung der besonderen Interessen von Handwerkern, Dienstleistern und Personen mit Mobilitätseinschränkungen ohne weiteres zuzumuten. Als nachweislich unzutreffend erweist sich ferner ihr Einwand, wonach ein Grossteil der betroffenen Liegenschaften über keine eigenen Parkplätze verfüge. Bereits die Konsultation frei zugänglicher Satellitenaufnahmen (<https://www.google.com/maps>, besucht am 5. Oktober 2023) zeigt, dass die Liegenschaften Saatlenstrasse 12, Saatlenstrasse 18 und Saatlenstrasse 17/19/23/25 allesamt über mehrere gelb markierte Privatparkplätze und letztere zusätzlich über eine Tiefgarage verfügen. Die streitbetroffenen weissen Parkfelder, auf denen das Parkieren von Montag bis Samstag tagsüber nur während längstens 60 Minuten gestattet ist (vgl. oben I.), vermögen einen privaten Abstellplatz ohnehin nicht zu ersetzen, weshalb die Beschwerdeführenden auch aus ihrem Hinweis, wonach die betreffenden Liegenschaften noch vor Inkrafttreten des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG; LS 700.1) und der in dessen §§ 242 ff. vorgesehenen Pflicht zur Erstellung einer bestimmten Mindestzahl von Fahrzeugabstellplätzen erstellt worden seien, nichts für sich ableiten können. Auch die weiteren Vorbringen der Beschwerdeführenden 3–12 vermögen keine rechtsfehlerhafte Ermessensausübung des Beschwerdegegners aufzuzeigen.

E. 5

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen, soweit drauf eingetreten wird (oben E. 1.3). Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten den unterliegenden Beschwerdeführenden 1–12 unter solidarischer Haftung für den Gesamtbetrag aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Parteientschädigung ist ihnen mangels Obsiegens nicht zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG). Mangels besonderen Aufwands steht auch dem Beschwerdegegner als obsiegendem Gemeinwesen keine solche zu.

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