Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2A.194/2006 /fun

Urteil vom 3. November 2006
II. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Betschart, Hungerbühler,
Wurzburger, Müller,
Gerichtsschreiber Moser.

Parteien
X._____ AG,
Beschwerdeführerin, vertreten durch Rechtsanwalt Raffael J. Weidmann,

gegen

Stadtrat von Zug, 6300 Zug,
Regierungsrat des Kantons Zug,
Regierungsgebäude, Postfach, 6301 Zug,
Verwaltungsgericht des Kantons Zug, Verwaltungsrechtliche Kammer,
Postfach 760, 6301 Zug.

Gegenstand
Parkverbot,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil
des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug
vom 28. Februar 2006.

Sachverhalt:
A.
Der in der Stadt Zug gelegene Moosbachweg befindet sich in privatem Eigentum der X._____ AG. Mit Vertrag vom 30. September 1958 und Grundbucheintrag vom 7. Oktober 1958 räumte die X._____ AG der Einwohnergemeinde Zug ein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht auf dem Moosbachweg ein.

Nachdem sich Anwohner immer wieder über Parkierungsmissstände auf dem Moosbachweg beklagt hatten, unterbreitete die Sicherheitsabteilung der Stadt Zug der X._____ AG am 27. Dezember 2000 den Vorschlag, ein zehn Meter langes Parkfeld auf der Südseite des Moosbachwegs zu markieren und den verbleibenden Strassenabschnitt mit einem Parkverbot zu belegen. Aufgrund verschiedener Umstände konnte in der Folge die Situation nicht bereinigt werden.
B.
Mit Beschluss vom 28. Mai 2002 verfügte der Stadtrat von Zug die Kennzeichnung des Moosbachwegs als Parkverbotszone (Signal 2.59.1/2.50 und 2.59.2/2.50). Diese Massnahme hatte die vorgängig zur Stellungnahme eingeladene X._____ AG mit Schreiben vom 8. März 2002 abgelehnt und darauf bestanden, Parkplätze entsprechend dem Vorschlag vom 27. Dezember 2000 zu errichten. Der Stadtrat begründete seinen Beschluss damit, dass das Durchfahren des Moosbachwegs mit Personenwagen aufgrund der dort regelmässig parkierten Fahrzeuge fast nicht möglich und die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nicht mehr gewährleistet sei. Dadurch werde die Nutzung des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts, welches die X._____ AG der Einwohner-

gemeinde Zug eingeräumt habe, massiv erschwert und teilweise verunmöglicht. Eine rasche Beseitigung der Missstände dränge sich aus Sicherheitsüberlegungen auf.
C.
Mit Beschluss vom 11. Januar 2005 wies der Regierungsrat des Kantons Zug eine von der X._____ AG gegen die stadträtliche Verfügung vom 28. Mai 2002 gerichtete Verwaltungsbeschwerde ab.

Eine seitens der X._____ AG hiegegen eingereichte Beschwerde wies das Verwaltungsgericht des Kantons Zug (Verwaltungsrechtliche Kammer) mit Urteil vom 28. Februar 2006 ab.
D.
Mit Eingabe vom 5. April 2006 erhebt die X._____ AG beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde, mit der sie um Aufhebung des Entscheids des Verwaltungsgerichts vom 28. Februar 2006, des Beschlusses des Regierungsrates vom 11. Januar 2005 sowie des Beschlusses des Stadtrates von Zug vom 28. Mai 2002 ersucht.

Das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit (im Auftrag des Stadtrates) der Stadt Zug, die Sicherheitsdirektion (namens des Regierungsrates) des Kantons Zug sowie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) schliessen auf Abweisung der Beschwerde, das Verwaltungsgericht des Kantons Zug (Verwaltungsrechtliche Kammer) auf Abweisung, soweit darauf einzutreten sei.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Bei der vorliegend streitigen Parkverbotszone auf dem Moosbachweg handelt es sich um eine sog. funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG.

Massnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können sowohl den Fahrverkehr wie auch den ruhenden Verkehr (Regelung des Parkierens auf öffentlichen Strassen) betreffen (vgl. René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2002, Rn. 43 und 72 ff.). Die Anordnung eines Parkierungsverbotes (Art. 30 - vorliegend [als Zonensignalisation]in Verbindung mit Art. 2a - der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]) stellt eine solche Massnahme dar (vgl. etwa den Entscheid des Bundesrates vom 2. Mai 1990, in: VPB 55/1990 Nr. 7; ferner: Adrian Haas, Staats- und verwaltungsrechtliche Probleme bei der Regelung des Parkierens von Motorfahrzeugen auf öffentlichem und privatem Grund, insbesondere im Kanton Bern, Diss. Bern 1994, S. 81 bzw. [zur Zonensignalisation]S. 89).

Kantonale Entscheide über funktionelle Verkehrsmassnahmen können seit der Aufhebung des Ausschlussgrundes von Art. 100 Abs. 1 lit. l Ziff. 1 OG mit Wirkung ab 1. Januar 2003 gemäss Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG (in der Fassung vom 14. Dezember 2001) nicht mehr mit Beschwerde an den Bundesrat, sondern mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden (vgl. Urteile 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006, E. 2.1, sowie 2A.387/2003 vom 1. März 2004, E. 1.1).
1.2 Die Beschwerdeführerin ist als Eigentümerin der betreffenden Strassenparzelle, welche einen Teil derselben durch Markierung und Vermietung von Parkplätzen nutzen möchte, in schutzwürdigen eigenen Interessen berührt und damit nach Art. 103 lit. a OG zur Beschwerde legitimiert.

Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist einzutreten.
1.3 Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann vorliegend die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 104 lit. a und b OG), nicht jedoch die Unangemessenheit des angefochtenen Entscheids (vgl. Art. 104 lit. c OG) gerügt werden. Hat - wie hier - eine richterliche Behörde als Vorinstanz entschieden, ist das Bundesgericht an deren Sachverhaltsfeststellung gebunden, sofern diese nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen erfolgt ist (Art. 105 Abs. 2 OG).
2.
Das Strassenverkehrsgesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG). Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen; öffent-

lich im Sinne dieses Gesetzes sind sie, wenn sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 1 und Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Massgeblich ist dabei nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie dem allgemeinen Verkehr dient. Letzteres trifft zu, wenn sie einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist (vgl. BGE 104 IV 105 E. 3 S. 108; 101 Ia 565 E. 4a S. 572; 101 IV 173 E. 1 S. 175; 92 IV 10 E. 1 S. 11). Die Begründung für diesen weiten Strassenbegriff, welcher auch rein tatsächlich dem allgemeinen Verkehr offen stehende Strassen mitumfasst und sich insofern nicht vollumfänglich mit dem Begriff der öffentlichen Strasse im Gemeingebrauch nach öffentlich-sachenrechtlicher Terminologie deckt, liegt in der (polizeirechtlichen) Zielsetzung der Strassenverkehrsgesetzgebung, welche den Schutz der öffentlichen Ordnung und Sicherheit im Strassenverkehr bezweckt und
aus Gründen der Gefahrenabwehr nach einer umfassenden Geltung der diesbezüglichen Verbots- und Gebotsnormen (Verkehrsregeln) ruft (vgl. zum Ganzen auch Schaffhauser, a.a.O., Rn. 164 ff., insbesondere Rn. 167).

Die zur Diskussion stehende Strassenparzelle steht zwar im privaten Eigentum der Beschwerdeführerin. Aufgrund des der Einwohnergemeinde Zug im Jahre 1958 vertraglich eingeräumten öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechtes steht der Moosbachweg aber dem öffentlichen Verkehr zur Benützung offen, womit den zuständigen staatlichen Organen die Befugnis zukommt, auf diesem - als öffentliche Verkehrsfläche in privatem Eigentum zu qualifizierenden - Strassenabschnitt funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG anzuordnen (vgl. dazu die grundsätzlichen Ausführungen zum Verhältnis zwischen privatem Eigentümer als Wegberechtigtem und dem Gemeinwesen als Inhaber der Polizeigewalt bei Felix Ringger, Die Privatstrasse nach ZGB und zürcherischem Recht, Diss. Zürich 1959, S. 67 ff. sowie S. 101 ff.). Der private Eigentümer besitzt in derartigen Konstellationen ein Recht auf vorherige Anhörung zu den vom Gemeinwesen beabsichtigten Verkehrsbeschränkungen (Art. 113 Abs. 1 SSV; vgl. auch Schaffhauser, a.a.O., Rn. 134).
3.
3.1 Funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können erlassen werden, soweit der Schutz der 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 können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Kantone können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem (in Art. 107 Abs. 5 SSV zum Ausdruck gebrachten) Grundsatz von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (vgl. Urteil 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006, E. 3.1 mit Hinweis).
3.2 Ob eine gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnete Verkehrsmassnahme im öffentlichen Interesse liegt und dem Gebot der Verhältnismässigkeit entspricht, prüft das Bundesgericht an sich mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen Behörden besser kennen und überblicken als das Bundesgericht (Urteile 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006, E. 3.1, sowie 2A.387/2003 vom 1. März 2004, E. 3.2, je mit Hinweisen). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art 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. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten
lassen (Urteil 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006, E. 3.2 mit Hinweisen).
4.
4.1 Im angefochtenen Entscheid erwog das Verwaltungsgericht im Wesentlichen, der im Eigentum der Beschwerdeführerin befindliche Moosbachweg, an welcher Parzelle die Gemeinde ein Fuss- und Fahrwegrecht besitze, diene der Erschliessung der daran angrenzenden Grundstücke. Insbesondere bestehe ein öffentliches Interesse an einer jederzeit genügenden Zufahrt für die öffentlichen Dienste, so die Kehrichtabfuhr, die Feuerwehr und die Rettungsdienste. Die kantonalen Vorinstanzen hätten glaubhaft ausgeführt, dass durch das vermehrte und ungeordnete Parkieren von Fahrzeugen auf dem Moosbachweg die Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge nicht

mehr gewährleistet sei. Dies gelte insbesondere für die grösseren und moderneren Fahrzeuge der Feuerwehr, welche bei geradlinig gebauten Strassen eine Mindestbreite von 3,5 m benötigten bzw. in Kurven naturgemäss mehr. Hinzu komme, dass vermehrte Probleme mit der Kehrichtabfuhr aktenkundig seien, welche polizeiliche Interventionen notwendig gemacht hätten. Die bestehende Fahrbahnbreite von 5 m lasse es nicht zu, dass auf dem Moosbachweg - wie dies die Beschwerdeführerin beantrage - Längsparkfelder errichtet würden, welche eine Breite von 1,9 m benötigten. Mit Blick auf den konkreten Verlauf des Moosbachwegs
und die praktischen Erfahrungen der letzten Jahre sei nicht ersichtlich, welche mit geringeren Eingriffen verbundenen Massnahmen denselben Erfolg gewährleisten würden wie das in Frage stehende Parkverbot auf der ganzen Parzelle bzw. auf dem ganzen Strassentrassee. Die Anordnung erweise sich infolgedessen als verhältnismässig.
4.2 Die Beschwerdeführerin macht geltend, funktionelle Verkehrsanordnungen, um welche es sich beim vorliegenden Parkverbot handle, seien nur zulässig, wenn sie eines der in Art. 3 Abs. 4 SVG vorgesehenen Ziele verfolgten. Die streitige Massnahme, welche mit der Sicherung der Durchfahrt für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes begründet werde, lasse sich nicht auf die erwähnte Bestimmung stützen, sei doch ein derartiges Ziel dort nicht genannt. Die Rüge vermag indessen nicht durchzudringen: Massnahmen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG dürfen u.a. der "Erleichterung des Verkehrs" dienen oder durch andere in den besonderen örtlichen Verhältnissen liegenden Gründe gerechtfertigt sein. Diese letztgenannte Kategorie erlaubt die Anordnung von funktionellen Verkehrsmassnahmen beispielsweise aus ortsplanerischen oder denkmalpflegerischen Gründen (vgl. VPB 60/1996 Nr. 82 E. II/1a S. 736), also auch aus Motiven nicht nur rein verkehrspolizeilicher Natur. Wenn die Gemeinde durch das für den betreffenden Strassenabschnitt verfügte Parkverbot die Zugänglichkeit der hinterliegenden Wohnliegenschaften für schwere Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Kehrichtversorgung, Feuerwehr) sicherstellen oder verbessern will, kann sie sich für dieses Anliegen entgegen
der Auffassung der Beschwerdeführerin ohne Zwang auf Art. 3 Abs. 4 SVG stützen.
4.3 Die Sicherung oder Erleichterung der Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr und der Kehrichtentsorgung liegt unbestreitbar im öffentlichen Interesse. Die Beschwerdeführerin bringt sodann auch nichts vor, was die Verhältnismässigkeit der angefochtenen Massnahme in Frage zu stellen vermöchte. Den zuständigen lokalen Behörden ist hinsichtlich der Anforderungen, die an die Sicherstellung der Durchfahrt für die erwähnten schweren Fahrzeuge zu stellen sind, ein gewisser Beurteilungsspielraum einzuräumen, der vorliegend nicht als überschritten erscheint. Die beanstandete Massnahme verstösst entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin auch nicht gegen die Grundsätze des Störerprinzips, indem sich das verfügte Parkverbot vorab an die Autofahrer richtet, welche als Verhaltensstörer durch das Abstellen ihrer Fahrzeuge die Durchfahrt schwerer Fahrzeuge behindern können; dass die Beschwerdeführerin als Eigentümerin der Strasse durch diese Massnahme mitbetroffen wird, ist unvermeidlich. Die streitige funktionelle Verkehrsanordnung hält nach dem Gesagten vor den in Zusammenhang mit Art. 3 Abs. 4 SVG zu beachtenden Grundsätzen von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit stand.
5.
Die Beschwerdeführerin rügt, die von der Gemeinde verfügte Parkverbotszone stelle einen unzulässigen Eingriff in ihr Privateigentum dar und verletze damit die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV).
5.1 Die Beschwerdeführerin wendet ein, die offen formulierte Gesetzesvorschrift von Art. 3 Abs. 4 SVG stelle nur für Verkehrsanordnungen auf Strassen im Eigentum des Gemeinwesens eine taugliche Rechtsgrundlage dar; für Verkehrsanordnungen auf im Privatgrund stehende Verkehrswege, welche einen Eingriff in die Eigentumsgarantie darstellten, sei sie zu unbestimmt und daher nicht anwendbar.

Wie bereits weiter oben dargelegt, gelten die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes auf allen öffentlichen, d.h. nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienenden Strassen (oben E. 2). Die in Art. 3 Abs. 4 SVG den Kantonen bzw. nach Massgabe des kantonalen Rechts (in Anwendung der Delegationsermächtigung von Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG) den Gemeinden eingeräumte Regelungsbefugnis erstreckt sich damit unabhängig von den konkreten Eigentumsverhältnissen auf alle dem öffentlichen Verkehr offenstehenden Strassen, ohne dass für Verkehrsanordnungen auf im Privateigentum stehende öffentliche Verkehrswege noch eine zusätzliche, bestimmtere Rechtsgrundlage notwendig wäre. Im Übrigen ist das Bundesgericht als rechtsanwendende Behörde ohnehin an diese bundesgesetzliche Ordnung gebunden (Art. 191 BV).
5.2 Die Beschwerdeführerin erblickt im von der Gemeinde verfügten Parkverbot einen zivilrechtswidrigen Eingriff in ihr Eigentum. Sie stellt sich, wie bereits im Verfahren vor den kantonalen Instanzen, auf den Standpunkt,

das der Gemeinde vertraglich eingeräumte öffentliche Fuss- und Fahrwegrecht erstrecke sich nicht auf die (von der streitigen Verkehrsanordnung erfasste) gesamte Breite des Moosbachwegs, sondern betrage nach Massgabe des (von Art. 740 ZGB vorbehaltenen) einschlägigen kantonalen Rechts lediglich 2,6 m (§ 121 Abs. 2 EG ZGB/FR).

Wohl können - nach dem oben Ausgeführten - funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG auf allen im Sinne der Strassenverkehrsgesetzgebung öffentlichen Strassen verfügt werden, unabhängig von der jeweiligen Eigentümerschaft. Zu berücksichtigen ist demgegenüber auch der Grundsatz, wonach das Gemeinwesen privates Areal nur dann und nur soweit durch hoheitliche Anordnungen als öffentliche Verkehrsfläche behandeln darf, als es die dafür erforderliche Verfügungsmacht (z.B. in der Form eines dinglichen Rechtes) erlangt hat (vgl. zu dieser Grundvoraussetzung für die Widmung einer Sache zum Gemeingebrauch statt vieler: Max Imboden/René A. Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Bd. II, Nr. 116 B III, S. 817). Das Erfordernis der genügenden Verfügungsmacht dient dabei dem Schutz der Eigentumsgarantie und spielt vorab dann eine Rolle, wenn ein im Eigentum eines Privaten stehendes Grundstück entgegen dessen Willen der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden soll. Es würde daher diesem Grundsatz widersprechen, wenn es dem Gemeinwesen ohne weiteres möglich wäre, indirekt auf dem Wege funktioneller Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG die Öffnung einer im Privateigentum stehenden Strasse in einem Umfang zu erzwingen, wie es ihm nach Massgabe der erlangten Verfügungsmacht (hier der Dienstbarkeit) gar nicht gestattet wäre. Die kantonalen Rechtsmittelinstanzen waren daher aufgrund der Einwendungen der Strasseneigentümerin gehalten, die Tragweite des Fuss- und Fahrwegrechts im Sinne einer zivilrechtlichen Vorfrage zu prüfen, ohne die Rechtslage dadurch verbindlich zu klären und für den hiefür sachlich zuständigen Zivilrichter zu präjudizieren (vgl. Fritz Gygi, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 96; vgl. auch Ringger, a.a.O., S. 69; eine derartige Fragestellung betreffend: Urteil 5C.27/2006 vom 3. August 2006).

Das Verwaltungsgericht kam in der Sache zum Ergebnis, das umstrittene Fahrwegrecht auf dem Moosbachweg könne nur so ausgelegt werden, dass es - als sog. ungemessene Dienstbarkeit - der Erschliessung sämtlicher angrenzender Grundstücke diene. Dazu gehöre auch die Gewährleistung einer genügenden Zufahrt für die öffentlichen Dienste, welche nur mittels des fraglichen Parkverbots sichergestellt werden könne. Das Verwaltungsgericht durfte aus den von ihm dargelegten Gründen vertretbarerweise (und insbesondere ohne Missachtung des Willkürverbots) davon ausgehen, die streitige Verkehrsmassnahme halte sich noch im Rahmen der der Einwohnergemeinde eingeräumten Dienstbarkeit.
5.3 Unbehelflich erscheint schliesslich die Berufung auf die Grundsätze des Vertrauensschutzes. Seitens der Gemeinde wurden bei der seinerzeitigen Begründung des Fahrwegrechts keine Erklärungen abgegeben, welche der nunmehr getroffenen Verkehrsanordnung entgegenstünden. Es wird weder behauptet noch dargetan, dass die Ermöglichung oder Aufrechterhaltung von Parkiergelegenheiten entlang des betreffenden Strassenabschnittes damals seitens der Gemeindebehörde vertraglich oder informell zugesichert worden sei. Von einem widersprüchlichen oder gar rechtsmissbräuchlichen Verhalten der Behörden kann in diesem Zusammenhang nicht die Rede sein.
6.
Damit ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

Bei diesem Ausgang sind die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 153 und 153a OG). Auf die Zusprechung einer Parteientschädigung besteht kein Anspruch (Art. 159 Abs. 2 OG).
Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 3'500.– wird der Beschwerdeführerin auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird der Beschwerdeführerin, dem Stadtrat von Zug, dem Regierungsrat und dem Verwaltungsgericht des Kantons Zug sowie dem Bundesamt für Strassen schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 3. November 2006
Im Namen der II. Öffentlichrechtliche Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: