VPB 53.11

(Entscheid des Bundesrates vom 2. November 1988)

Strassenverkehr. Beschwerde an den Bundesrat gegen ein Parkierungsverbot mittels Markierung durch Parkverbotslinie entlang dem einseitigen Trottoir einer 5 m breiten Einbahnstrasse.

Verfahren. Anfechtungsmöglichkeit, sobald die Strassenmarkierung angebracht ist, welche nicht verfügt und veröffentlicht werden muss. Keine Verletzung des rechtlichen Gehörs, wenn die kantonale Beschwerdeinstanz aufgrund der genügend klaren Akten entscheidet, ohne einen förmlichen Augenschein durchzuführen.

Verhältnismässigkeit der angefochtenen Massnahme, welche eine Erleichterung der Ausfahrt aus der dem betreffenden Trottoir gegenüberliegenden Liegenschaft bringt.

Circulation routière. Recours au Conseil fédéral contre une interdiction de parquer marquée par une ligne interdisant le parcage le long du trottoir unilatéral d'une rue à sens unique large de 5 m.

Procédure. Possibilité d'attaquer la mesure dès que la marque est mise en place sur la route; point n'est besoin de décision formelle et de publication. Aucune violation du droit d'être entendu lorsque l'autorité cantonale de recours se prononce sur la base des indications suffisamment claires du dossier, sans procéder à une inspection des lieux formelle.

Proportionnalité de la mesure attaquée, qui facilite aux véhicules la sortie d'un immeuble situé en face du trottoir en question.

Circolazione stradale. Ricorso al Consiglio federale contro un divieto di parcheggio marcato da una linea di divieto lungo il marciapiede unilaterale di una strada a senso unico larga 5 m.

Procedura. Possibilità di impugnare il provvedimento non appena effettuata la marcatura sulla strada; non è affatto richiesta una decisione formale né una pubblicazione. Nessuna violazione del diritto di essere sentiti quando l'autorità cantonale di ricorso si pronuncia sulla base di indicazioni sufficientemente chiare dell'incarto, senza procedere ad un'ispezione formale dei luoghi.

Proporzionalità del provvedimento impugnato, che facilita ai veicoli l'uscita da un immobile situato di fronte al marciapiede in questione.

I

A. Auf Antrag von Fr. H. erliess das Justiz-, Polizei- und Fürsorgedepartement des Kantons X am 12. August 1987 folgende Verfügung:

«...strasse, im Bereich der Zufahrten zu den Liegenschaften Nrn. 15 und 13. Einseitiges und 17 m langes Parkierungsverbot auf der Trottoirseite.

Die Beschränkung ist von der Einfahrt bei der Liegenschaft Nr. 15 (westlicher Gartensockel plus 1 m) bis zum Eingang zur Liegenschaft Nr. 13 (östlicher Gartensockel plus 1,50 m) mit der Parkverbotslinie 6.22 zu markieren.

...»

Die Veröffentlichung erfolgte am 28. August 1987.

B. Gegen diese Verfügung beschwerten sich die heutigen Rekurrenten, Besitzer beziehungsweise Mieter der Liegenschaft Nr. 12, beim Regierungsrat. Dieser wies die Beschwerden mit Entscheid vom 26. April 1988 ab.

C. Diesen Entscheid fechten die Beschwerdeführer beim Bundesrat an. Sie verlangen, die Verfügung vom 12. August 1987 sei aufzuheben. Auf die rechtserheblichen Beschwerdegründe wird in den Erwägungen eingegangen.

...

II

1. Beschränkungen und Anordnungen nach Art. 3 Abs. 4 des BG vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG, SR 741.01) sind durch Signale oder Markierungen anzuzeigen (Art. 5 Abs. 1 SVG). Derartige Verkehrsmassnahmen müssen verfügt und veröffentlicht werden, wenn sie durch Signale angezeigt werden (Art. 107 Abs. 1 der V vom 31. Mai 1963 über die Strassensignalisation [SSV], SR 741.21). Demgegenüber besteht eine solche Pflicht bei Strassenmarkierungen nicht. Diese sind lediglich anzuordnen (Art. 101 Abs. 2 SSV). Dass Markierungen, soweit sie Verkehrsmassnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG darstellen, nicht verfügt und veröffentlicht werden müssen, beruht auf Gründen der Praktikabilität. Trotzdem sind sie anfechtbar, und zwar im Einsprache- und Beschwerdeverfahren gemäss Art. 106 SSV, wobei die Behörden dann zu prüfen haben, ob die Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG erfüllt sind.

Aus dem Gesagten erhellt, dass das Justiz-, Polizei- und Fürsorgedepartement die hier umstrittene Markierung nicht hätte verfügen und veröffentlichen müssen. In einem solchen Fall hätte aber die Anfechtungsmöglichkeit bestanden, sobald die Markierung angebracht worden wäre. Das Strassenverkehrsgesetz verbietet indessen das von der kantonalen Behörde gewählte Vorgehen nicht. Dagegen ist denn auch nichts einzuwenden, zumal das Beschwerdeverfahren ohnehin beim Bundesrat endet und dieser über die gleiche Kognition verfügt.

...

2. (Keine Überprüfung der Angemessenheit, Art. 49 Bst. c VwVG.)

3. Die Rekurrenten rügen die Verletzung des rechtlichen Gehörs (Art. 4 BV), da die Vorinstanz es unterlassen habe, einen förmlichen Augenschein durchzuführen.

Der Anspruch auf rechtliches Gehör wird zunächst grundsätzlich durch die kantonalen Verfahrensvorschriften umschrieben. Wo sich dieser Rechtsschutz als ungenügend erweist, greifen die unmittelbar aus Art. 4 BV folgenden, also bundesrechtlichen Verfahrensregeln zur Sicherung des rechtlichen Gehörs Platz, die dem Bürger in allen Streitsachen ein bestimmtes Mindestmass an Verteidigungsrechten gewährleisten.

Die Rekurrenten machen keine Verletzung kantonalen Rechts geltend. Beschwerden gegen Verkehrsmassnahmen können in der Regel aufgrund der Akten entschieden werden. Es ist nun nicht zu beanstanden, dass die Instruktionsbehörde zusätzlich einen informellen Augenschein durchführte, damit sie ein genaues Bild der örtlichen Gegebenheiten erhalten würde. Dies dient einer sorgfältigen Entscheidfindung. Die Behörden haben die Parteien zu einem Augenschein lediglich beizuziehen, wenn der rechtserhebliche Sachverhalt aus den Akten nur ungenügend klar hervorgeht oder von den Parteien in nicht offensichtlich unbegründeter Weise bestritten wird. Die Beschwerdeführer haben im kantonalen Verfahren in dieser Hinsicht nichts vorgebracht und selber keinen förmlichen Augenschein verlangt. Inwiefern der Regierungsrat das Ermessen fehlerhaft gehandhabt und seine Kognition eingeschränkt haben soll - wie die Rekurrenten behaupten -, ist deshalb nicht ersichtlich.

Aus den Akten, insbesondere aus den Fotos, geht der Sachverhalt genügend klar hervor. Auf einen Augenschein kann deshalb im vorliegenden Verfahren verzichtet werden, zumal sich die Einwände der Beschwerdeführer in bezug auf den Sachverhalt als unerheblich erweisen.

4. Am Fahrbahnrand angebrachte Parkverbotslinien (6.22) verbieten das Parkieren an der markierten Stelle (Art. 79 Abs. 4 SSV). Sie haben Verbotscharakter und stellen demnach Verkehrsmassnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG dar. Danach können Beschränkungen und Anordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Dabei ist die Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 SSV).

Die betreffende Strasse ist eine 5 m breite Einbahnstrasse mit einem 2 m breiten Trottoir auf der Nordseite. Anwohner parkieren ihre Fahrzeuge entlang dem Trottoir. Die zuständige Behörde erliess auf Begehren von Fr. H. gegenüber deren Liegenschaft das angefochtene Parkverbot. Die Vorinstanz bringt in ihrem Entscheid zur Begründung im wesentlichen vor, wenn dort Fahrzeuge abgestellt seien, verblieben noch rund 3 bis 3,5 m der Strasse für das Ausfahrtsmanöver. Ein ungehindertes Einlenken aus der Garage H. in die betreffende Strasse sei bei gegenüber geparkten Autos nur möglich, wenn Fr. H. ihren Vorplatz ausnütze und einen Teil des Abschwenkmanövers schon dort vollziehe. Dies sei ihr jedoch nicht zuzumuten, sondern es sei von der Belegung beider Abstellplätze auf dem Vorplatz auszugehen. Es sprächen auch Aspekte der Sicherheit und Erleichterung des Verkehrs zugunsten eines Parkverbots. Bei einem ungenügenden Manövrierraum von 3 m würden Automobilisten, die die Abstellplätze der Liegenschaft H. benützten, gezwungen, mehrmals rückwärts beziehungsweise vorwärts zu fahren. Dadurch verzögere sich das Verlassen und das Einfahren in die betreffende Strasse, und die Fahrbahn werde für eine gewisse Zeit blockiert. Eine Verkehrsgefährdung ergebe sich nicht zuletzt auch deshalb, weil der Lenker sich nur auf sein heikles Manöver konzentrieren könne.

Die Ausführungen der Vorinstanz sind nicht zu beanstanden. Was die Beschwerdeführer dagegen vorbringen, sticht nicht. Zwar kann zugegebenermassen im Normalfall ein Fahrzeuglenker mit Geschick aus der Liegenschaft H. in die betreffende Strasse einbiegen. Dies hindert aber die kantonalen Behörden nicht, von den allgemeinen Parkregeln abzuweichen und ein Parkverbot zu erlassen, sofern die Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG - wie hier - erfüllt sind. 1984 hat Fr. H. ihren Vorplatz vergrössern lassen. Aus den Ausmassen des Platzes lasst sich schliessen, dass darauf ein zweites Motorfahrzeug abgestellt werden kann, was die Rekurrenten auch selber zugeben. Zudem könnte wohl kaum ein kleines Auto auf dem Vorplatz wenden, wenn die Platzverhältnisse derart eng wären, wie in der Beschwerdeschrift behauptet wird. Der Regierungsrat durfte deshalb richtigerweise annehmen, dass der Vorplatz zum Parkieren von mehreren Fahrzeugen benützt werden kann. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Abstellfläche regelmässig oder nur gelegentlich (z. B. bei Besuchen) belegt ist. Es mag zutreffen, dass beim Parkieren die von den Beschwerdeführern beschriebenen Schwierigkeiten entstehen können; wenn jedoch mehrere Motorfahrzeuge auf dem Vorplatz
abgestellt werden, bleiben die Torflügel ohnehin offen, so dass Fahrzeuglenker keine derart umständlichen Parkiermanöver durchführen müssen.

Bei dieser Sachlage sind die Verhältnisse unzweifelhaft eng; das Einbiegen in die betreffende Strasse erweist sich als nicht einfach, wenn auf dem Vorplatz und der gegenüberliegenden Seite Fahrzeuge abgestellt sind. Die SNV-Norm 640 603a der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), auf welche sich der Bundesrat auch schon in einem früheren Entscheid berufen hat, sieht für Senkrechtparkfelder eine Manövrierraumtiefe von mindestens 5 m vor. Die Norm kann zwar nicht unbesehen auf den vorliegenden Fall übertragen werden. Gemäss dieser verbleiben hier aber für das Abbiegen höchstens noch 3 bis 3,2 m, weshalb bei diesen Massen das Ausfahren aus der Liegenschaft H. unbestreitbar mit Schwierigkeiten verbunden ist. Die diesbezüglichen Ausführungen der Vorinstanz erscheinen zutreffend, weshalb sich der angefochtene Entscheid als vertretbar erweist. Dabei gilt zu bedenken, dass den zuständigen Behörden bei der Beurteilung von Verkehrsmassnahmen ein erheblicher Ermessensspielraum zusteht, in welchen der Bundesrat nicht eingreift. Ein Ermessensmissbrauch oder eine Ermessensüberschreitung liegt jedenfalls nicht vor.

Im vorliegenden Fall kann einzig ein Parkverbot die bestehenden Verhältnisse verbessern und Behinderungen anderer Fahrzeuge vermeiden. Die angefochtene Massnahme ist deshalb durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt. Das Parkverbot darf allerdings nicht länger ausgestaltet sein, als dies die konkrete Situation verlangt. Die Vorinstanz ist deshalb bei ihrer Aussage zu behaften, wonach nach Abschluss des Verfahrens die Verbotslänge auf 9 m verkürzt werde. Damit ist der Verhältnismässigkeitsgrundsatz gewahrt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Parkverbot sich als vertretbar erweist. Bundesrecht, namentlich Art. 3 Abs. 4 SVG, und der Verhältnismässigkeitsgrundsatz wurden nicht verletzt.

Aus diesen Gründen ist die Beschwerde abzuweisen.

...

Dokumente des Bundesrates