

Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsordnungen nach Art. 3 SVG

Prof. Dr. rer. publ. Dr. h.c. RENÉ SCHAFFHAUSER, Universitäten St. Gallen und
Banská Bystrica/Slowakei, St. Gallen*

Inhaltsübersicht

Abstract	495
1. Der Instanzenzug bei Verkehrsordnungen nach Inkrafttreten des BGG.....	496
1.1. Hinweise auf den Erlass von Verkehrsordnungen	496
1.2. Der Instanzenzug nach Inkrafttreten des BGG	498
2. Beschwerdelegitimation	503
2.1. Die bundesgesetzliche Regelung	504
2.1.1. BGG 89 I.....	504
2.1.2. Besonderes Berührtsein (lit. b) und schutzwürdiges Interesse (lit. c).....	506
2.2. Beschwerdelegitimation bei Verkehrsordnungen.....	513
2.2.1. Besonderes Berührtsein bei Verkehrsordnungen	515
2.2.1.1. Legitimation von Strassen- und Parkplatzbe- nützern.....	516
2.2.1.2. Legitimation von Anwohnern aufgrund ver- mehrter Immissionen.....	523
2.2.2. Kasuistik zur Beschwerdelegitimation nach Art der Verkehrsordnung.....	529
2.2.2.1. Aufhebung einer Strasse oder Anordnung eines Totalfahrverbots iSv SVG 3 III.....	529
2.2.2.2. Teilfahrverbot	534
2.2.2.3. Anordnung von Tempo-30-Zonen	535
2.2.2.4. Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahnen und sonstigen Strassen	538

* Ich danke Herrn RA lic. iur. Peter Nüesch für seine Mitarbeit bei der Erstellung dieses Beitrages.

2.2.2.5.	Schaffung von Parkiermöglichkeiten, Erstellung von Parkplätzen	539
2.2.2.6.	Beschränkungen des Parkierens	540
2.2.2.7.	Sonstige Verkehrsanordnungen nach SVG 3 IV	543
2.2.3.	Legitimation von privaten Vereinigungen.....	544
2.2.4.	Legitimation von Gemeinden	550
	Abkürzungsverzeichnis	556
	Literaturverzeichnis	558

Abstract

Die Kompetenzen und Befugnisse der Kantone im Bereich des Strassenverkehrs sind in SVG 3 geregelt. Gemäss dessen Abs. 3 kann der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Nicht-Durchgangsstrassen "vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden" (Totalfahrverbot), gemäss Abs. 4 können sodann "andere Beschränkungen oder Anordnungen 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" (funktionelle Verkehrsbeschränkungen).

Seit dem Inkrafttreten des BGG stellen sich auch im SVG neue verfahrensrechtliche Fragen. In diesem Beitrag wird der Frage des Instanzenzugs sowie der Legitimation zur Ergreifung eines Rechtsmittels gegen Verkehrsanordnungen nach SVG 3 III und IV nachgegangen.

1. Der Instanzenzug bei Verkehrsanordnungen nach Inkrafttreten des BGG

1.1. Hinweise auf den Erlass von Verkehrsanordnungen

- 1 Massnahmen zur örtlichen Regelung des Verkehrs iSv SVG 3 (Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsanordnungen)¹ werden von den zuständigen Bundes-, kantonalen oder kommunalen Behörden in Form von Allgemeinverfügungen erlassen². Diese regeln zwar einen konkreten Gegenstand, wenden sich aber an einen mehr oder weniger grossen, offenen oder geschlossenen Adressatenkreis. Rechtlich wird die Allgemeinverfügung regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt. Dies gilt insbesondere für das Verfahren und den Rechtsschutz. Somit besteht in der Regel wie für einen Rechtssatz eine gesetzliche Publikationspflicht mit Rechtsmittelbelehrung³, so auch für Verkehrsanordnungen, vgl. SSV 107 I: "Örtliche Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG), die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden, sind von der Behörde oder dem Bundesamt zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen. Diese Signale dürfen erst angebracht werden, wenn die Verfügung vollstreckbar ist. Die Absätze 2, 3 und 4 sind vorbehalten." Nach diesem bundesrechtlich vorgegebenen Verfahren "besteht kein Anspruch auf Anhörung vor Erlass der Verkehrsanordnung; eine Äus-

¹ Bauliche Massnahmen, die der Verkehrsberuhigung dienen, unterstehen nach der Rechtsprechung des Bundesrates nicht dem Anwendungsbereich von SVG 3 IV (BR 18.01.1984, ZBl 1984 276; vgl. dazu SCHAFFHAUSER, N 68 f.). Dem engen Sachzusammenhang mit funktionellen Verkehrsanordnungen und den oft gleichartigen Auswirkungen tragen die Kantone etwa mit Koordinationsvorschriften und Verfahrensangleichung Rechnung (vgl. etwa VGer ZH 24.05.2006, dazu hinten N 54; VGer ZH 07.04.2005, dazu hinten N 64; VGer ZH 02.10.1984, RB/ZH 1984 23 Nr. 2 = ZBl 1986 82, E. 4), insbesondere auch dadurch, dass sie die Rechtsmittellegitimation nach den allenfalls weniger strengen Voraussetzungen beurteilen, wie sie für Verkehrsanordnungen gelten (vgl. VGer BS 29.10.1999, dazu hinten N 43, E. 3; VGer ZH 20.11.1991, RB/ZH 1991 30 Nr. 4).

² Vgl. grundlegend BGE 101 Ia 73; 126 II 300 E. 1a; 125 I 313 E. 2. Die Kompetenzen des Bundes ergeben sich aus SVG 2. Zur Bundeskompetenz auf Nationalstrassen vgl. SVG 2 III^{bis} und dazu hinten N 12.

³ HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N 925; für Bundesbehörden vgl. Art. 30a und 36 lit. d VwVG. Auf die akzessorische Überprüfung der Anordnung ist hier nicht einzugehen, vgl. dazu SCHAFFHAUSER, N 153 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N 930 f. und 956.

serungsmöglichkeit der Betroffenen besteht erst im Rechtsmittelverfahren"⁴. Einen Anspruch auf rechtliches Gehör schon vor Erlass der Verfügung räumt das Bundesgericht – auch bei Verkehrsanordnungen – nur, aber immerhin denjenigen Personen ein, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Adressaten⁵.

Verkehrsanordnungen können mittels eines entsprechenden Begehrens an die zuständige Behörde angeregt werden. Zum Anspruch auf Behandlung des Begehrens und Erlass einer entsprechenden Verfügung vgl. etwa BR 01.10.1990, VPB 55.31: "Der Anlieger einer öffentlichen Strasse hat ein schutzwürdiges Interesse daran, dass die Behörde sein Gesuch um Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der betreffenden Strasse prüft. Die Behörde muss das in Art. 32 Abs. 4 SVG vorgeschriebene Gutachten selber erstellen lassen und darf es nicht dem Gesuchsteller oder dem allfälligen Privateigentümer der für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Strasse überbürden"⁶.

⁴ BGer 2P.109/1994 und 2P.147/1994 vom 14.10.1994, ZBl 1995 508, E. 4a/aa.

⁵ Sog. Spezialadressaten, ihnen muss schon vor Erlass der Verfügung Gelegenheit zur Äusserung gewährt werden, vgl. BGE 121 I 230, 233; 119 Ia 141, 150 mit Hinweisen. Vgl. etwa VGer TG 21.01.2004, TVR 2004 71 Nr. 11: Von einer Verkehrsanordnung (in casu Signalisation eines Parkierverbots) besonders betroffene Personen (Eigentümer, Anwohner) hätten vorgängig angehört werden müssen, keine Heilung der unterlassenen Anhörung im Beschwerdeverfahren, somit musste das Verfahren zur Anordnung des Parkierverbots neu begonnen werden.

⁶ Dazu FRANCESCO BERTOSSA, Parkverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf privaten Strassen, Entscheid des Bundesrats vom 1. Oktober 1990; VPB 55/1991 Nr. 31, Baurecht 1992 64 f., 66: "Im vorliegenden Entscheid hat der Bundesrat eine Beschwerde gutgeheissen, mit der gerügt wurde, die kantonalen Vorinstanzen hätten ein Begehren um den Erlass einer Verkehrsmassnahme zu Unrecht nicht materiell behandelt. Wer sich gegen eine allfällige Verfügung in einer bestimmten Sache wehren könnte, weil er zum Kreis der beschwerdebefugten Personen gehört und die Sache grundsätzlich mit Verfügung zu regeln ist, kann auch bei der zuständigen Behörde verlangen, dass eine Verfügung erlassen werde. Die Antwort auf ein solches Begehren stellt eine Verfügung dar, wobei unerheblich ist, ob dem Begehren entsprochen wird oder nicht. Der Bundesrat hat nun seine Praxis bestätigt, wonach dies auch bei Allgemeinverfügungen gilt. Dies ist insofern bemerkenswert, als der Kreis der Beschwerdeberechtigten bei Allgemeinverfügungen sehr gross ist und ein Antrag auf Erlass einer Verkehrsmassnahme

1.2. Der Instanzenzug nach Inkrafttreten des BGG

- 3 Verfügungen kantonaler oder kommunaler Behörden in Anwendung von SVG 3 III (Totalfahrverbote) und IV (funktionelle Verkehrsanordnungen)⁷ sind zunächst im innerkantonalen Rechtsmittelverfahren anzufechten. Für Verfügungen kommunaler Organe schreibt SVG 3 II Satz 2 die Einrichtung einer kantonalen Beschwerdeinstanz vor. Dabei sind bestimmte bundesrechtliche Regeln bereits für den kantonalen Instanzenzug massgebend, so z.B. diejenige über die Beschwerde- bzw. allgemein Rechtsmittellegitimation⁸.
- 4 Ursprünglich sollten im *MFG* alle dauernden Verkehrsbeschränkungen iS des heutigen SVG 3 IV, die von den Kantonen erlassen wurden, vom Bundesrat vorgängig genehmigt werden. Der Ständerat war aber der Meinung, der Bundesrat sollte nicht "wegen jedes Brückenbogens" befasst werden. So wurde anstelle der Genehmigung eine Beschwerdemöglichkeit an den Bundesrat geschaffen⁹. Der Bundesrat war dabei befugt, "sowohl die Angemessenheit der Beschränkung als deren Übereinstimmung mit dem Wortlaut und dem Geiste des Ges. zu prüfen"¹⁰.
- 5 Beim *Erlass des SVG* wurde an dieser Ordnung nichts geändert¹¹. Erwähnenswert ist wohl noch, dass in der nationalrätlichen Debatte ein Antrag dahingehend gestellt (und nach längerer Diskussion verworfen) wurde, wonach der Bundesrat dabei lediglich eine Willkürprüfung vornehmen

praktisch jederzeit gestellt werden kann". Für ein allfälliges nachfolgendes Rechtsmittelverfahren vgl. sodann etwa VGer SO 08.11.2000, SOG 2000 122 Nr. 32: "Wenn das Departement eine von einer Gemeinde auf Gesuch einer Anwohnergruppe erlassene Verkehrsmassnahme auf Beschwerde einer andern Anwohnergruppe hin zu überprüfen hat, so sind die ursprünglichen Gesuchsteller am Verwaltungsbeschwerdeverfahren zu beteiligen".

⁷ Vgl. zur Bedeutung und Abgrenzung die Hinweise hinten in N 69 und 80 und dort Fn 121 und 129.

⁸ Vgl. dazu eingehend hinten N 13 ff.

⁹ Vgl. dazu STREBEL/HUBER, MFG 2-3 N 51.

¹⁰ STREBEL/HUBER, MFG 2-3 N 55.

¹¹ Vgl. Botschaft zum SVG vom 24.6.1955, BBl 1955 II 1 ff., 11.

können solle¹². Gemäss VwVG 49 lit. c konnte der Beschwerdeführer mit der Beschwerde an den Bundesrat dann aber selbst die Unangemessenheit der Verfügung rügen, sofern die kantonale Behörde nicht als Beschwerdeinstanz tätig war¹³.

Erst mit der *Revision des SVG vom 14.12.2001* wurde der dritte Satz von SVG 3 IV wie folgt gefasst: "Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht zulässig"¹⁴. Massgebende Gesichtspunkte für diese Änderung waren gemäss der Botschaft die Entlastung des Bundesrates von Beschwerden¹⁵; zudem würden damit die manchmal schwierigen Abgrenzungsfragen zwischen den Fällen von SVG 3 III (Totalfahrverbote) und SVG 3 IV (funktionelle Verkehrsanordnungen) beseitigt, die teilweise zu aufwändigen Meinungsaustauschverfahren zwischen dem Bundesrat und dem Bundesgericht geführt haben¹⁶. Auch hatte sich die Lehre zunehmend kritisch über die letztinstanzliche Beurteilung verwaltungsrechtlicher Streitigkeiten durch verwaltungsinterne Instanzen, namentlich durch den Bundesrat, geäussert¹⁷.

6

¹² Antrag Eisenring, der vorschlug, einen rein "verwaltungsrechtlichen Beschwerdeweg einzuhalten, der von der Gemeinde über den Kanton an den Bundesrat geht, der als *lex specialis* die allgemeine Willkürbeschwerde an das Bundesgericht ausschliesst", AB 1956 N 339.

¹³ Ein Beispiel dafür findet sich in VPB 65.87 (der Regierungsrat des Kantons Bern hatte als Einsprache- und nicht als Beschwerdeinstanz verfügt; er war einzige und letzte Instanz im Kanton).

¹⁴ Diese Bestimmung ist bereits auf den 1.1.2003 in Kraft getreten (die meisten materiellen Bestimmungen traten erst am 1.1.2005 in Kraft).

¹⁵ In den Beratungen der nationalrätlichen Kommission war von *einer* 100%-Stelle die Rede.

¹⁶ Vgl. dazu die Botschaft vom 31.3.1999, BBl 1999 4462 ff., 4481. Das BGer hatte sich gegen diese Übertragung ausgesprochen; Gründe dafür waren die Mehrbelastung sowie die in Aussicht gestellte Totalrevision des aOG. Bemerkenswert ist noch, dass das zuständige Mitglied des Bundesrates in der nationalrätlichen Kommission als politische und staatsrechtliche Motivation für die Änderung äusserte, dass es um die Überprüfung von Gesetzen gehe, was nach Möglichkeit nicht durch eine politische, sondern vielmehr durch eine richterliche Behörde erfolgen sollte.

¹⁷ Vgl. z.B. KÖLZ/HÄNER, N 755; MOOR 532; SCHWEIZER, ZBl 1990 218; vgl. auch Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4216 f., sowie die Beilage 5 zum Vernehmlassungsverfahren.

- 7 Die Übertragung der Beschwerdekompetenz auf das Bundesgericht bewirkte, dass die *kantonale Rechtsmittelinstanz* – so aOG 98a – *verwaltungsunabhängig* sein musste. Dies führte in verschiedenen Kantonen dazu, dass nicht mehr die Kantonsregierung die letzte kantonale Rekursinstanz sein konnte. In anderen Kantonen mussten Vorkehren getroffen werden, um Rekurskommissionen, die als letztinstanzliche kantonale Rechtsmittelinstanzen fungierten, als verwaltungsunabhängig einzurichten.
- 8 Der bisher letzte Schritt in der Entwicklung wurde mit dem BGG gemacht, das am 1.1.2007 in Kraft trat. Mit BGG 82 ff. wurde die *Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten* an das Bundesgericht geschaffen. Gemäss BGG 82 lit. a beurteilt das Bundesgericht Beschwerden gegen Entscheide in Angelegenheiten des öffentlichen Rechts. Der Ausnahmekatalog in BGG 83 enthält bezüglich der hier in Frage stehenden Materie keine Unzulässigkeitsbestimmung. Die Beschwerde ist gemäss BGG 86 I d zulässig gegen Entscheide letzter kantonalen Instanzen, sofern nicht die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zulässig ist. Die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht ist gegen Verfügungen kantonalen Instanzen nur zulässig, soweit ein Bundesgesetz gegen ihre Verfügungen diese Beschwerde vorsieht (VGG 33 lit. i)¹⁸. Da das SVG keine derartige Sonderbestimmung kennt, sind letztinstanzliche kantonale Entscheide direkt mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht anfechtbar. Mit In-

ren zur Teilrevision des SVG vom 19. April 1996, Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, Erläuternder Bericht zu den übrigen vorgeschlagenen Änderungen, 3. Vgl. in diesem Zusammenhang auch BGE 131 I 12, in dem das BGer einen auf EMRK 6 Ziff. 1 gestützten ausnahmsweisen Anspruch auf eine vom Verfahrensrecht nicht vorgesehene gerichtliche Überprüfung eines bundesrätlichen Entscheids betreffend einer Verkehrsanordnung verneinte, da "das umstrittene Verkehrsregime die bestimmungsgemässe Nutzung der Liegenschaft des Beschwerdeführers keineswegs verunmöglicht oder auch nur in unzumutbarer Weise erschwert" und der Beschwerdeführer daher aus BV 26 I (Eigentumsgarantie) nichts zu seinen Gunsten ableiten konnte (E. 1.3.5).

¹⁸ Die Möglichkeit, Verfügungen kantonalen Instanzen beim BVGer anzufechten, soll nur in besonderen Fällen vorgesehen werden; vgl. z.B. für den Bereich der Landwirtschaft LwG 166 II idF des VGG sowie VGG 34 für den Bereich der Spitalplanung und des medizinischen Tarifwesens; vgl. dazu auch SEILER, BGG 86 N 11, sowie TOPHINKE, BGG 86 N 11.

krafttreten des VGG sind daher SVG 3 III Satz 2¹⁹ sowie der eben erst auf den 1.1.2003 in Kraft getretene SVG 3 IV Satz 3²⁰ (wieder) *aufgehoben* worden²¹.

BGG 86 II verlangt:

"Die Kantone setzen als unmittelbare Vorinstanzen des Bundesgerichts obere Gerichte ein, soweit nicht nach einem anderen Bundesgesetz Entscheide anderer richterlicher Behörden der Beschwerde an das Bundesgericht unterliegen."

Wie bereits gesehen, verlangte schon aOG 98a als Vorinstanzen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde *verwaltungsunabhängige, also richterliche Behörden*; dies übernimmt BGG 86 II. Doch wird der Anwendungsbereich dadurch wesentlich erweitert, dass die Beschwerde nach BGG 82 nun auch gegen kantonalrechtliche Entscheide zulässig ist, gegen die bis anhin nur die staatsrechtliche Beschwerde offenstand (Beispiel: Totalfahrverbote gemäss SVG 3 III)²². Auch in diesen Fällen wird den Kantonen nun ein kantonaler Rechtsschutz vorgeschrieben, der den Anforderungen von BV 29a²³ zu genügen hat, was bedeutet, dass wenigstens eine gerichtliche Instanz die Rechtsanwendung und die Sachverhaltsfeststellung frei überprüft. Die Anforderungen an das *obere Gericht* iSv BGG 86 II entsprechen grundsätzlich dem, was bereits aOG 98a verlangte²⁴.

¹⁹ Er lautete: "Vorbehalten ist die Beschwerde an das Bundesgericht wegen Verletzung verfassungsmässiger Rechte der Bürger".

²⁰ Er lautete: "Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht zulässig"; vgl. vorn N 6.

²¹ Diese Aufhebungen finden sich im Anhang Ziff. 73 des VGG.

²² Vgl. zum Ganzen Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4326, 4354; auch SEILER, BGG 86 N 13 ff. m.w.H. Zu Totalfahrverboten vgl. hinten N 69.

²³ Diese Bestimmung ist ebenfalls am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

²⁴ Die Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4326, führt dazu aus: "Wenn ein Kanton mehrere aufeinanderfolgende gerichtliche Instanzen für Verwaltungssachen kennt, wird er als letzte Instanz die höchste vorsehen müssen; dies wird normalerweise das kantonale VGer sein. Verfügt ein Kanton in Verwaltungssachen nur über eine einzige Gerichtsinstanz, dann gilt automatisch diese als oberes Gericht".

- 11 Eine *Spezialnorm* – wie sie in der zweiten Satzhälfte von BGG 86 II vorbehalten wird, die es erlauben würde, dass auch Entscheide anderer richterlicher Behörden der Beschwerde an das Bundesgericht unterliegen – *kennt das SVG nicht*²⁵. Schliesslich liegen in den hier interessierenden Sachbereichen auch keine Entscheide mit vorwiegend politischem Charakter vor, für die die Kantone nach BGG 86 III anstelle eines Gerichts eine andere Behörde als unmittelbare Vorinstanz des Bundesgerichts einsetzen können²⁶. Dies dürfte unbestritten sein, obwohl gemäss der alten Rechtsschutzkonzeption (mancherorts) die Kantonsregierung bzw. der Bundesrat über weitreichende Rechtsschutzkompetenzen verfügte, was klassischerweise darauf hindeutete, dass es sich um 'actes de gouvernement' handelte.
- 12 *Funktionelle Verkehrsbeschränkungen* stellen auch die Herauf- bzw. Herabsetzung der vom Bundesrat festgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf allen Strassen dar (SVG 32 II und III, VRV 4a, SSV 108). Auf den Nationalstrassen verfügt heute das ASTRA solche "Massnahmen der örtlichen Verkehrsregelung" (SVG 2 III^{bis})²⁷. Zur Beschwerde gegen solche Verfügungen sind auch die Gemeinden berechtigt, sofern Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden²⁸. Verfügungen des ASTRA sind nun mit Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht anfechtbar²⁹. Anschliessend

²⁵ Ein Beispiel für eine solche Spezialnorm findet sich in DBG 146.

²⁶ Die Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4327, nennt als Beispiel für solche Entscheide die Richtpläne; vgl. dazu auch SEILER, BGG 86 N 21 ff. mit zahlreichen weiteren Beispielen.

²⁷ Zur wechselvollen Geschichte dieser Bestimmungen (insbesondere SVG 32 II) vgl. SCHAFFHAUSER, N 128 Fn 17. Das ASTRA wurde mit der Revision des SVG vom 14.12.2001 mit dieser Aufgabe betraut. Seine Verfügungen konnten mit Beschwerde bei der Rekurskommission des UVEK angefochten werden (so SVG 2 III^{bis} Satz 2 in der vom 1.1.2003 bis 31.12.2006 gültigen Fassung). Einen Anwendungsfall aus dem kurzen Leben dieser Bestimmung stellt der Rechtsstreit um die Höchstgeschwindigkeit auf der A2 bei Kriens dar, vgl. BGer 1A.254/2004 vom 07.02.2005.

²⁸ SVG 2 III^{bis} Satz 2. Diese Bestimmung wurde eingefügt mit der Revision des SVG vom 14.12.2001; sie erscheint heute in der Fassung gemäss Anhang Ziff. 73 des VGG. Vgl. dazu hinten N 133.

²⁹ VGG 31: Es liegt keine Ausnahme gemäss VGG 32 vor; das ASTRA ist – als dem UVEK unterstellte Dienststelle der Bundesverwaltung – Vorinstanz iSv VGG 33 lit d.

geht der Beschwerdeweg mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht³⁰.

2. Beschwerdelegitimation

Das Strassenverkehrsrecht sieht *kein spezielles Beschwerderecht für bestimmte Personen* vor. Die Beschwerdebefugnis beurteilt sich demnach nach dem allgemeinen Beschwerderecht gemäss BGG 89 I. Zu den besonderen Bestimmungen über die Beschwerdeberechtigung von *Gemeinden* vgl. hinten N 133 ff. 13

Gemäss BGG 89 II a sind ebenfalls zur Beschwerde berechtigt "die Bundeskanzlei, die Departemente des Bundes oder, soweit das Bundesrecht es vorsieht, die ihnen unterstellten Dienststellen, wenn der angefochtene Akt die Bundesgesetzgebung in ihrem Aufgabenbereich verletzen kann"³¹. Dieses Beschwerderecht dient "in erster Linie dem Zweck, die *richtige und einheitliche Anwendung des Bundesverwaltungsrechts* sicherzustellen"³². OV-UVEK³³ 10 IV bezeichnet das ASTRA für "berechtigt, gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide, welche die Strassenverkehrsgesetzgebung betreffen, Beschwerde beim Bundesgericht zu erheben"³⁴. Dazu gehören auch Verkehrs- 14

³⁰ BGG 82; keine Ausnahme gemäss BGG 83; BVGer als Vorinstanz gemäss BGG 86 I c.

³¹ Ähnlich schon aOG 103 lit. b, vgl. dazu KÖLZ/HÄNER, N 915 ff.

³² WALDMANN, BGG 89 N 47; Hervorhebung im Original; vgl. auch SEILER, BGG 89 N 40 ff.

³³ Organisationsverordnung vom 6.12.1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; SR 172.217.1.

³⁴ Die Bestimmung wurde eingefügt durch Ziff. II 12 der V vom 8.11.2006 über die Anpassung von Bundesratsverordnungen an die Totalrevision der Bundesrechtspflege, in Kraft seit 1.1.2007. Zuvor bestand die Funktion des ASTRA in diesem Zusammenhang gemäss aOV-UVEK 10 III c (vgl. AS 2000 243) lediglich darin, "Beschwerden an den Bundesrat gegen örtliche Verkehrsmassnahmen (Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dez. 1958)" zu instruieren. Das von aOG 103 lit. b eingeräumte Beschwerderecht hat offenbar das UVEK selbst wahrgenommen. aSVG 24 V c betraf nur den Sachbereich von SVG 7 ff. (Fahrzeuge und Fahrzeugführer), nicht aber Verkehrsanordnungen nach SVG 3.

anordnungen nach SVG 3. Gemäss VMSV³⁵ 11 ist gegen kantonale Verfügungen über Verkehrsmassnahmen, bei denen militärische Interessen tangiert werden, anstelle des ASTRA das VBS für die Beschwerdeführung zuständig.

2.1. Die bundesgesetzliche Regelung

2.1.1. BGG 89 I

- 15 Zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist gemäss BGG 89 I berechtigt, wer:
- "a. vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat;
 - b. durch den angefochtenen Entscheid oder Erlass besonders berührt ist; und
 - c. ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat."
- 16 Weil BGG 111 I wie schon aOG 98a III verlangt, dass die Kantone mindestens die gleiche Legitimation anerkennen müssen (Einheit des Verfahrens), weil die öffentlich-rechtliche Beschwerde neu auch für kantonale Materien offensteht, wo bisher eine engere kantonale Legitimationsregelung zulässig war, und weil zudem bezüglich der eidgenössischen Verfahren nVwVG 48 I (in der Fassung gemäss Anhang zum VGG)³⁶ dieselben Anforderungen an die Legitimation stellt wie BGG 89 I, liegt mithin eine *weithin geltende Umschreibung der Rechtsmittellegitimation* vor³⁷.

³⁵ Verordnung vom 11.2.2004 über den militärischen Strassenverkehr; SR 510.710. VMSV 11 lautet: "Soweit gegen kantonale Verfügungen über Verkehrsmassnahmen, bei denen militärische Interessen tangiert werden, die Beschwerde zulässig ist, ist das VBS für die Beschwerdeführung zuständig."

³⁶ Im Zuge der Totalrevision der Bundesrechtspflege erfuhr auch das VwVG zahlreiche Anpassungen, vgl. Ziff. 10 des Anhangs zum VGG. aVwVG 48 lit. a und b lauteten ebenfalls schon gleich wie aOG 103 lit. a und c, d.h. die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht und die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat unterlagen schon damals derselben Legitimationsordnung. Daher sind auch altrechtlich ergangene Entscheide des Bundesrates noch von Interesse.

³⁷ Vgl. z.B. SEILER, BGG 89 N 5 f.; BGE 122 II 130, 118 Ib 442 m.H. Die kantonalen Bestimmungen zur Rechtsmittellegitimation gleichen denn auch häufig jener von aOG 103 lit. a bzw. BGG 89 I, wonach zur Ergreifung des Rechtsmittels berechtigt ist, wer durch die

BGG 89 I a betrifft die formellen Voraussetzungen zur Beschwerde; hierauf ist hier nicht näher einzugehen³⁸. BGG 89 I b und c betreffen die materiellen Voraussetzungen zur Beschwerde, die sog. *materielle Beschwer*. Diese beiden Voraussetzungen sind insbesondere im Zusammenhang mit der Beschwerdeberechtigung Dritter, also von Nichtverfügungsadressaten, sowie der – hier ausschliesslich interessierenden – Adressaten einer Allgemeinverfügung von praktischer Bedeutung. Bei Allgemeinverfügungen, wie sie Verkehrsanordnungen darstellen³⁹, richtet sich die Legitimation "nach analogen Kriterien wie bei der Drittbeschwerde (BGE 126 II 300, 302 E. 1c)", auch wenn der offene und nicht namentlich bekannte Kreis der Adressaten einer Allgemeinverfügung "dogmatisch als unmittelbare Adressaten betrachtet werden" könnte⁴⁰. Damit soll es von einer Allgemeinverfügung (z.B. einer Verkehrsanordnung) besonders betroffenen Adressaten ermöglicht werden, sich gegen allfällig rechtswidrige oder unverhältnismässige Verkehrsanordnungen zur Wehr zu setzen, ohne die Beschwerdebefugnis im Sinne einer sog. Popularbeschwerde jedermann unabhängig des Bestehens einer besonders nachteiligen Betroffenheit bzw. eines schutzwürdigen Interesses einzuräumen⁴¹. Die Beschränkung des Kreises der zur Beschwerde befugten Personen dient dabei "dem Schutz der Rechtsmittelinstanzen vor Überlastung, der Rechtssicherheit und der Wahrung einer angemessenen Vertretung aller Interessen im Beschwerdeverfahren"⁴². Die entsprechenden Voraussetzun-

angefochtene Verfügung (besonders) berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung hat. Ebenso lehnen sich die kantonalen Rechtsprechungen an die bundesgerichtliche Praxis an. Als Ausnahme davon kennt der Kanton Appenzell Innerrhoden in Bausachen die Popularbeschwerde, BauG/AI 69 II: "In Ergänzung zu Art. 37 VerwVG ist jede im Kanton wohnhafte natürliche Person zur öffentlich-rechtlichen Baueinsprache und zur Ergreifung von daran unmittelbar anschliessenden Rechtsmitteln berechtigt".

³⁸ Vgl. dazu etwa WALDMANN, BGG 89 N 8 f.; SEILER, BGG 89 N 12 ff.

³⁹ Vgl. vorn N 1.

⁴⁰ Vgl. SEILER, BGG 89 N 18; vgl. auch WALDMANN, BGG 89 N 18.

⁴¹ Auf die materiellen Voraussetzungen und Anforderungen an Verkehrsanordnungen ist hier nicht näher einzugehen; vgl. dazu SCHAFFHAUSER, N 22 ff., und MEIER, *passim*.

⁴² HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N 1766.

gen für die Legitimation müssen dabei vom Beschwerdeführer selbst glaubhaft dargelegt werden, da sich die Begründungspflicht auch auf die Frage der Legitimation erstreckt⁴³.

2.1.2. Besonderes Berührtsein (lit. b) und schutzwürdiges Interesse (lit. c)

18 BGG 89 I b und c entsprechen der Bestimmung von aOG 103 lit. a, ergänzt um das Erfordernis eines *besonderen* Berührtseins. Das Erfordernis des Berührtseins wurde vom BGer allerdings schon unter dem aOG grundsätzlich als *besonderes* Berührtsein verstanden. In Literatur und Judikatur herrscht denn auch die Meinung vor, dass nicht anzunehmen ist, dass mit der geänderten Formulierung künftig eine Verschärfung des Beschwerderechts einhergehen wird, jedenfalls soweit früheren Entscheiden tatsächlich bereits ein 'besonderes' Berührtsein zugrundeliegt⁴⁴.

19 Die Erfordernisse des *besonderen Berührtseins* (lit. b) und des *schutzwürdigen Interesses* (lit. c) stehen nicht beziehungslos als zwei unabhängig voneinander zu erfüllende Kriterien nebeneinander, sie hängen vielmehr direkt miteinander zusammen, überschneiden sich weitgehend und gehen insoweit ineinander über⁴⁵. Umso bemerkenswerter ist, dass im BGG nicht nur expli-

⁴³ HÄNER, VwVG 48 N 12; BGE 120 Ib 431 E. 1.

⁴⁴ KIENER 256; WALDMANN, BGG 89 N 5 und 12. Gemäss AEMISEGGER 151 hat das BGer bereits "auf die vorn erwähnte Meinung der Expertenkommission reagiert. Es hat deshalb auf das besondere Berührtsein Dritter und das persönliche schutzwürdige Interesse bei der Anwendung von Art. 103 lit. a OG bereits in den letzten Jahren besonderen Wert gelegt. Damit hat es die erwähnten Aussagen in der Botschaft berücksichtigt. Diese Praxis ist weiterzuführen". Vgl. auch KIENER 256: "Immerhin kann die verbal verschärfte Neuformulierung dem Bundesgericht als formeller Anknüpfungspunkt dienen, um die im Lauf der Jahre generell ausgeweitete Beschwerdeberechtigung wieder etwas einzuengen"; ähnlich auch SEILER, BGG 89 N 28. Das BVGer hat seinerseits festgehalten, es prüfe die Beschwerdelegitimation grundsätzlich nach jenen Kriterien, welche in der bisherigen Rechtsprechung entwickelt worden seien, wende diese aber *streng* an; vgl. BVGer C-2110/2006 vom 06.06.2007, E. 2.1.2, und dazu MICHAEL BEUSCH/ANDRÉ MOSER/LORENZ KNEUBÜHLER, Ausgewählte prozessrechtliche Fragen im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, ZBl 2008 1 ff., 12.

⁴⁵ Vgl. WALDMANN, BGG 89 N 10: "Wer durch einen Akt besonders berührt ist, hat in der Regel ein schutzwürdiges Interesse an dessen Änderung oder Aufhebung. Umgekehrt

zit an beiden Erfordernissen des (besonderen) Berührtseins und des schutzwürdigen Interesses festgehalten wird⁴⁶, sondern dass sie neu sogar in zwei Teilbestimmungen mit je einem eigenen Buchstaben aufgeteilt werden⁴⁷. Noch zu aOG 103 lit. a führte auch das Bundesgericht in BGE 133 V 188 E. 4.3.1 aus, das Kriterium des Berührtseins stelle "nicht eine selbstständige und damit kumulativ zum schutzwürdigen Interesse zu erfüllende Legitimationsvoraussetzung, sondern letztlich eine Präzisierung desselben" dar, fügte jedoch bei: "Ob es sich unter dem ab 1. Januar 2007 in Kraft stehenden BGG noch so verhält, ist damit nicht präjudiziert". Aus den nachfolgenden Ausführungen ersieht man unschwer, wie sehr sich die Erfordernisse des

setzt das schutzwürdige Interesse voraus, dass sich jemand in einer besonderen, beachtenswerten nahen Beziehung zur Streitsache befindet und daher vom angefochtenen Akt besonders berührt wird"; HÄNER, VwVG 48 N 10: "Diese beiden Teilgehalte lassen sich nur schwer auseinanderhalten. In der bis zum Inkrafttreten der Justizreform gültigen Bestimmung waren die beiden Voraussetzungen deshalb noch zusammen aufgeführt"; KIENER 256: "Wer durch den angefochtenen Entscheid besonders ('stärker als jedermann') berührt ist, hat eben deshalb ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung oder Änderung"; AEMISEGGER 151: "Ist jemand besonders berührt, so hat er in der Regel ein schutzwürdiges Interesse; die beiden Erfordernisse lassen sich nicht klar voneinander unterscheiden".

⁴⁶ Nach Auffassung von KÖLZ/HÄNER, N 536, hätte schon der Gesetzgeber des damaligen OG auf das Begriffselement des Berührtseins besser verzichtet. In N 548 bezeichnen sie insbesondere das daraus abgeleitete Kriterium der im Vergleich zur Allgemeinheit grösseren Betroffenheit als "letztlich untauglich. Denn damit kann in Fällen, in welchen nur wenige Betroffene auftreten, auf das Rechtsmittel eingetreten werden, während gleich intensiv Betroffene einen Verwaltungsakt mit einer grossen Breitenwirkung nicht anfechten können und dessen Rechtmässigkeit nicht geprüft werden kann. Die in dieser Hinsicht rechtsungleiche Anwendung der Legitimationsbestimmung kann dementsprechend auch eine rechtsungleiche Anwendung des materiellen Rechts nach sich ziehen. Das Kriterium sollte fallengelassen werden. Solange zur Beschwerdebefugnis ein Rechtsschutzinteresse verlangt wird, liegt ohnehin keine Popularbeschwerde vor".

⁴⁷ Vgl. dazu KIENER 256: "Die Tragweite dieser formellen Änderung ist zur Zeit nicht klar. Für die gleich lautende Regelung des OG gingen Lehre und bundesgerichtliche Praxis davon aus, dass die beiden Kriterien nicht kumulativ vorliegen müssen, da sie das Gleiche verlangten und letztlich ineinander aufgingen. Diese Auffassung wird auch für die Regelung in Art. 89 Abs. 1 BGG vertreten. Sie verdient Zustimmung: Wer durch den angefochtenen Entscheid besonders ('stärker als jedermann') berührt ist, hat eben deshalb ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung oder Änderung".

besonderen Berührtseins und des schutzwürdigen Interesses überlagern und weitgehend deckungsgleich sind⁴⁸.

- 20 *Berührt bzw. besonders berührt* (synonym und zuweilen anschaulicher: *betroffen*) ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts, wer durch die umstrittene Anordnung bzw. den angefochtenen Entscheid "stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht"⁴⁹. Der Beschwerdeführende muss demnach stärker als ein beliebiger Dritter und die Allgemeinheit betroffen sein und zwar in unmittelbaren, eigenen Interessen, er muss "ein persönliches Interesse nachweisen, das sich vom allgemeinen Interesse der übrigen Bürgerinnen und Bürger klar abhebt"⁵⁰. Worin die besondere Beziehungsnähe besteht bzw. wie sehr (wie stark, intensiv, erheblich) jemand durch die umstrittene Anordnung in eigenen Interessen nachteilig betroffen sein muss, um zur

⁴⁸ Das Nebeneinander dieser beiden Erfordernisse wird unterschiedlich interpretiert. Der hier vertretenen Auffassung entsprechen etwa VGer ZH 28.06.2006 (dazu N 53) und VGer ZH 08.04.2004 (dazu N 79), E. 2.5: "Die damit angekündigte Praxisänderung ist jedenfalls insofern zu bestätigen, als die fragliche Verkehrsbeschränkung dem Rechtsmittelkläger einen Nachteil zufügen muss, der ihn in so besonderer Weise trifft, dass ihm ein schutzwürdiges Interesse an der Rekursorhebung zuzusprechen ist". Ähnlich VGer BE 31.03.2008 (dazu N 90), E. 2.4: "Nach der Praxis des Verwaltungsgerichts kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse wohnhaft oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb zur Beschwerde befugt sind (...). Ein geringfügiger Zeitgewinn begründet jedoch noch keine hinreichende Betroffenheit zur Anfechtung einer Geschwindigkeitsreduktion". Als zwei eigenständige Kriterien interpretiert sie VGer BS 29.10.1999 (dazu N 43), E. 3: Ein einzelne von einer Geschwindigkeitsanordnung betroffene Strassen häufig und regelmässig mit dem Velo befahrender Einwohner Riehens "benützt deshalb die entsprechenden Verkehrswege mehr als beliebige Dritte und erfüllt damit die vorstehend umschriebene Legitimationsvoraussetzung des Berührtseins hinsichtlich der geplanten verkehrsrechtlichen Regelung. Zudem erfüllt er das weitere Erfordernis des schutzwürdigen Interesses, da er aufgrund des Gefährdungspotentials durch den motorisierten Verkehr als Velofahrer an der Einführung von Tempo 30 anstelle von Tempo 40 offensichtlich interessiert ist".

⁴⁹ BGer 1A.73/2004 vom 06.07.2004, E. 2.1; BGE 120 Ib 379 E. 4b.

⁵⁰ HÄNER, VwVG 48 N 12. Vgl. auch SEILER, BGG 89 N 20 m.H. auf BGE 123 II 376 E. 4b/bb: "Demgemäss besteht keine Legitimation, wenn durch das betreffende Vorhaben zwar eine gewisse Beeinträchtigung entsteht, die aber für Einzelne nicht höher ist als für die Allgemeinheit".

Anfechtung legitimiert zu sein, bestimmt die Praxis nach Sachgebiet und den Umständen des Einzelfalls⁵¹. Sie "muss jedenfalls nach objektiven Kriterien bestimmt werden. Subjektive, in der Person der Beschwerdeführenden liegende Gründe wie etwa besondere Empfindlichkeit oder ein besonderes weltanschauliches Interesse an den aufgeworfenen Fragen vermögen nicht zu genügen"⁵².

Das *relative* Verständnis des besonderen Berührtseins ("stärker als jedermann") schliesst nicht aus, dass es – z.B. bei grossflächigen erheblichen Immissionen eines Flughafens, Schiessstandes, einer Mobilfunkantenne oder Autobahn – eine grosse Zahl besonders Betroffener geben kann⁵³. Das Erfor-

21

⁵¹ Vgl. dazu etwa die Darstellung der "nach Sachbereichen ausdifferenzierten" Praxis bei WALDMANN, BGG 89 N 12 und 20 ff.; für den Bereich von Verkehrsanordnungen vgl. hinten N 26 ff. Eine Orientierung an zahlenbasierten Faustregeln ist nur selten möglich, so bei Mobilfunkanlagen (dazu WALDMANN, BGG 89 N 30/Fn 30, und ausführlich WITTMER 161 ff.) oder wenn es um die Verkehrszunahme geht (vgl. dazu hinten N 60 ff.).

⁵² KÖLZ/HÄNER, N 547; HÄNER, VwVG 48 N 12. Was nicht heisst, dass nicht in genereller Weise besondere Empfindlichkeit berücksichtigt werden könnte, vgl. etwa BGer 1A.220/2002 vom 10.02.2003, wonach mit der z.T. als zu grosszügig kritisierten Legitimationspraxis im Bereich von Mobilfunkanlagen sichergestellt werden soll, "dass auch 'elektrosensible' Personen Rechtsschutz erlangen können, die sich noch unterhalb der Anlagengrenzwerte der NISV bedroht fühlen".

⁵³ Vgl. SEILER, BGG 89 N 23, m.H. auf BGE 120 Ib 379 E. 4b und c. Zu einem Fall weiterreichender Betroffenheit bei Verkehrsanordnungen vgl. hinten N 47. Vgl. in diesem Zusammenhang aber etwa BGer 07.12.1995, ZBl 1997 136, E. 5 (Nationalstrassen-Ausführungsprojekt Westumfahrung Zürich): "Zu Recht hat übrigens der Regierungsrat darauf hingewiesen, dass eine Auslegung von Art. 103 lit. a OG gemäss den Vorstellungen der Beschwerdeführer dazu führte, dass bei Grossprojekten häufig Zehn- oder gar Hunderttausende zur Einsprache und Beschwerde zuzulassen wären und damit die Schwelle zur Popularbeschwerde überschritten würde. Es verstösst daher nicht gegen Bundesrecht, in solchen Fällen die Legitimation auf einen kleineren Kreis besonders nah Betroffener zu beschränken. Die Befürchtung, eine solche Einschränkung könnte zur Folge haben, dass schliesslich überhaupt niemand legitimiert wäre und die Handhabung der Umweltschutznormen der richterlichen Kontrolle entzogen würde, ist unbegründet. Zum einen wird sich wohl fast immer eine gewisse Anzahl besonders Betroffener ermitteln lassen, und zum andern ist ja gerade als Garantie der Möglichkeit einer Überprüfung von Umweltschutzverfügungen, unabhängig von der Betroffenheit einzelner, die Verbands-, Behörden- und Gemeindebeschwerde vorgesehen worden". Die Ausführungen des BGer scheinen zu betonen, dass es auf ein relatives besonderes Berührtsein ankommt, abhängig weniger von der absoluten Intensität der Auswirkungen

dernis des besonderen Berührtseins ist denn auch in einem *absoluten* und – gerade bei Verkehrsanordnungen – häufig wohl entscheidenden Sinn zu verstehen: Der Betroffene muss durch den Verwaltungsakt nicht in erster Linie stärker als andere und jedermann, sondern *für sich betrachtet* nicht nur geringfügig, sondern besonders im Sinne von (*besonders*) *stark, intensiv oder erheblich nachteilig* betroffen sein⁵⁴. In diesem Sinne kann gesagt werden: Für wen sich ein Verwaltungsakt bzw. eine Anordnung qualitativ (nach Art) und quantitativ (nach Ausmass) unmittelbar nicht nur geringfügig, sondern (*besonders*) stark oder erheblich nachteilig auswirkt, erscheint von dieser als besonders berührt/betroffen und hat daher insoweit ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung bzw. Verhinderung der Anordnung⁵⁵. Bei einer bloss vorübergehend geltenden Anordnung dürfte die nachteilige Betroffenheit und damit das Anfechtungsinteresse regelmässig geringer sein als bei einer dauerhaften Anordnung⁵⁶.

- 22 Das in lit. c geforderte *schutzwürdige Interesse* (in dem jemand berührt ist) muss ein unmittelbares, eigenes Interesse des Beschwerdeführers sein, öffentliche Interessen allein oder die Interessen anderer Dritter legitimieren nicht zur Beschwerde⁵⁷. Es braucht kein (z.B. grund-)rechtlich geschütztes

eines Vorhabens als vielmehr davon, wie viele andere Leute denselben Auswirkungen ausgesetzt sind. Nur jene, die vielleicht noch etwas stärker als andere – für sich gesehen ebenfalls stark nachteilig betroffene Personen – berührt sind, sollen demnach zur Beschwerde legitimiert sein. Zur Kritik am Kriterium der relativen besonderen Betroffenheit vgl. KÖLZ/HÄNER, N 548, und dazu vorn Fn 46.

⁵⁴ Vgl. auch etwa SEILER, BGG 89 N 23: "Der drohende Nachteil muss eine *minimale besondere Schwere* erreichen".

⁵⁵ So ergibt sich auch etwa die Legitimation zur Drittbeschwerde in Bausachen "nicht schon aus der blossen räumlichen Nähe, sondern erst aus einer daraus herrührenden besonderen Betroffenheit, z.B. durch Immissionen" (BGER 1P.164/2004 vom 17.06.2004, ZBI 2005 587, E. 2.5 m.H.). Bezüglich Verkehrsanordnungen vgl. hinten N 28.

⁵⁶ Vgl. zu solchen Fällen hinten N 47 und 57.

⁵⁷ HÄNER, VwVG 48 N 20; vgl. auch WALDMANN, BGG 89 N 15 m.H.: "Auf Beschwerden, die im Interesse der Allgemeinheit oder der Gesetzesanwendung geführt werden, ist hingegen nicht einzutreten"; SEILER, BGG 89 N 20: "Auch nicht ausreichend ist, dass sich jemand aus ideellen Gründen für eine bestimmte Frage besonders interessiert oder aus persönlicher Überzeugung für oder gegen etwas eintritt (BGE 130 II 514, 517 E. 2.2.1; 123 II 376, 379 E. 4a)".

Interesse zu sein, es genügt ein blosses faktisches (tatsächliches) Interesse materieller, wirtschaftlicher, ideeller oder anderer Art⁵⁸. In materieller Hinsicht kann der Beschwerdeführer auch Bestimmungen als verletzt anrufen, die nur dem Schutz öffentlicher Interessen dienen (z.B. die Verkehrssicherheit oder Umweltschutzinteressen), die ihn selber nicht unbedingt nachteilig treffen. Das Anfechtungsinteresse braucht m.a.W. "nicht mit dem Interesse übereinzustimmen, das durch die vom Beschwerdeführer als verletzt bezeichneten Normen geschützt wird"⁵⁹. Ebenso wenig ist erforderlich, dass die Rechtsordnung die verletzten Interessen des Beschwerdeführers wenigstens implizit anerkennt⁶⁰. In BGE 133 II 249 wird allerdings (im Rahmen einer Willkürbeschwerde) einschränkend ausgeführt, "dass der Beschwerdeführer nur die Überprüfung des Bauvorhabens im Lichte jener Rechtssätze verlangen kann, die sich rechtlich oder tatsächlich auf seine Stellung auswirken. Dieses Erfordernis trifft beispielsweise nicht zu bei Normen über die innere Ausgestaltung der Baute auf dem Nachbargrundstück, die keinerlei Auswirkungen auf die Situation des Beschwerdeführers haben"⁶¹.

⁵⁸ Vgl. WALDMANN, BGG 89 N 16; HÄNER, VwVG 48 N 18. Ideelle Beeinträchtigungen wie etwa ein durch Schilfanpflanzungen verändertes Landschaftsbild "müssen im Regelfall ein ungleich stärker störendes Mass annehmen als sogenannte materielle Immissionen wie Lärm oder Belastungen durch Luftverunreinigungen, damit die Legitimation bejaht werden kann" (BGer 1A.98/1994 vom 28.03.1995, ZBl 1995 527, E. 2c).

⁵⁹ AEMISEGGER 149.

⁶⁰ Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4328.

⁶¹ Mit Hinweis auf ein Votum von Bundesrat Blocher in der ständerätlichen Beratung vom 8. März 2005, AB 2005 S 135 f. Vgl. dazu die wohl berechtigte Kritik von WALDMANN, BGG 89 N 3: "Mit einer solchen 'rügespezifischen' Beurteilung der Beschwerdebefugnis vermengt das Bundesgericht aber u.E. Beschwerdelegitimation und Rügegründe: Die Betroffenheit und das schutzwürdige Interesse der Nachbarn hängen nicht von den geltend gemachten Beschwerdegründen ab, sondern ergeben sich allein daraus, dass sich das Bauprojekt (als Ganzes) in besonderem Ausmass auf ihre rechtliche oder tatsächliche Situation auswirkt. In diesem Sinne können beispielsweise Nachbarn, die zum Einsprache- und Beschwerdeverfahren gegen die Errichtung einer Mobilfunkanlage legitimiert sind, nicht nur eine Überschreitung der Immissions- oder der Anlagegrenzwerte auf ihren eigenen Grundstücken geltend machen, sondern generell die Rechtmässigkeit des Bauvorhabens in Frage stellen und somit auch die der Grenzwerte auf anderen Grundstücken rügen" (Hervorhebung durch R.S.).

- 23 Damit das Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung als schutzwürdig gelten kann, muss es schliesslich *praktisch (konkret)* und auch im Zeitpunkt der Entscheidung noch *aktuell* sein. Ein virtuelles Betroffensein, d.h. die blossе Möglichkeit, künftig einmal z.B. durch eine Verkehrsanordnung betroffen zu sein, genügt im allgemeinen nicht. Diese Erfordernisse dienen der Prozessökonomie. Sie sollen "sicherstellen, dass das Gericht konkrete und nicht bloss theoretische Fragen entscheidet. Das Interesse ist aktuell, wenn der gerügte Nachteil (d.h. die materielle Beschwer) im Urteilszeitpunkt noch besteht; das Interesse ist praktisch, wenn der Nachteil durch eine erfolgreichen Beschwerdeführung beseitigt werden kann"⁶². In der Praxis wird auf das Erfordernis des aktuellen Interesses u.a. ausnahmsweise verzichtet, wenn sich die aufgeworfenen grundsätzlichen Fragen jeweils unter gleichen oder ähnlichen Umständen wieder stellen könnten, ohne dass im Einzelfall rechtzeitig eine höchstrichterliche Prüfung stattfinden könnte⁶³.
- 24 Ausgehend von der Umschreibung des Bundesgerichts⁶⁴ lässt sich die Beschwerdelegitimation Dritter bzw. jene bei Allgemeinverfügungen in allgemeiner Weise *zusammenfassend* damit etwa wie folgt umschreiben: Fechten nicht der primäre Verfügungsadressat, sondern Drittpersonen bzw. Adressaten einer Allgemeinverfügung dieselbe an, ist gemäss BGG 89 I erforderlich, dass die Beschwerdeführer durch den angefochtenen Akt *stärker als jedermann berührt* sind und in einer *besonderen, beachtenswerten und nahen Beziehung* zur Streitsache stehen, indem sie davon *in einem besonders starken, erheblichen Mass nachteilig betroffen* sind. Das entsprechende Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung kann *rechtlicher oder tatsächlicher Natur* sein und braucht mit dem Interesse, das durch die von den Beschwer-

⁶² KIENER 258 m.H.; Häner, VwVG 48 N 21 f.

⁶³ SEILER, BGG 89 N 33; WALDMANN, BGG 89 N 17; MARION SPORI, Vereinbarkeit des Erfordernisses des aktuellen schutzwürdigen Interesses mit der Rechtsweggarantie von Art. 29a BV und dem Recht auf eine wirksame Beschwerde nach Art. 13 EMRK, AJP 2008 147 ff.; BGE 128 II 34, 36 E. 1b; BGer 26.04.2000 (dazu hinten N 143).

⁶⁴ Vgl. etwa die Zusammenfassung in BVGE 2007/1 E. 3.4 sowie BGer 1A.73/2004 vom 6.7.2004, E. 2.1, und BGer 1A.293/2000 vom 10.04.2001, ZBl 2002 485, E. 1b, je mit zahlreichen Hinweisen.

defühnern bezeichneten Normen geschützt wird, nicht übereinzustimmen. Es muss sich jedoch um *unmittelbare, eigene Interessen* der Beschwerdeführenden handeln; auf öffentliche Interessen allein oder die Interessen Dritter können sie sich nicht berufen. Das Interesse der Beschwerdeführenden ist schutzwürdig, wenn ihre tatsächliche oder rechtliche Situation durch den Ausgang des Verfahrens *unmittelbar positiv beeinflusst* werden kann, d.h. wenn sie bei erfolgreichem Ausgang der Beschwerde einen *bedeutenden eigenen praktischen (konkreten) materiellen oder ideellen Nachteil* von sich *abwenden* oder aus diesem einen *solcherartigen Nutzen ziehen* können⁶⁵.

Für den Fall fehlender Beschwerdelegitimation sei schliesslich auf die Möglichkeit hingewiesen, bei der jeweiligen Aufsichtsbehörde eine *Aufsichtsbeschwerde* anzubringen, welche allenfalls auch eventualiter für den Fall erhoben werden kann, dass auf ein Rechtsmittel zufolge fehlender Legitimation nicht eingetreten wird⁶⁶. Eine solche kann grundsätzlich von jedermann und jederzeit erhoben werden. Dem Anzeigenerheber kommen dabei allerdings keine Parteirechte zu und er kann keine eigenen Rechte, dafür anders als bei der Privatbeschwerde allgemeine Interessen und entsprechende allfällige Gesetzesverstösse geltend machen. Die Hürden für ein aufsichtsrechtliches Einschreiten sind zudem im Allgemeinen hoch.

25

2.2. Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen

Die Ausführungen zu den folgenden Abschnitten werden jeweils mit zahlreicher Kasuistik illustriert und ergänzt. Da die Kantone die Legitimation mindestens im gleichen Umfang anerkennen müssen, wie sie gegenüber

26

⁶⁵ Vgl. auch KÖLZ/HÄNER, N 543: "Es drängt sich wohl auf, sich wieder vermehrt auf das Wesen des Rechtsschutzinteresses zu besinnen. Ausgangspunkt bildet dabei die Frage, ob bei Obsiegen ein [erheblicher] persönlicher Nachteil abgewendet bzw. ein [erheblicher] eigener, praktischer Nutzen erreicht werden kann."

⁶⁶ Vgl. etwa VGer SG 18.12.2008 (dazu hinten N 145), Regeste: "Die Aufhebung einer Tempo 30-Zone im Rahmen der Staatsaufsicht über die Gemeinden ist nur zulässig, wenn klares Recht oder wichtige öffentliche Interessen verletzt sind. Diese Voraussetzungen sind bei der Tempo 30-Zone im Gebiet Rotmonten-Waldgüet in der Stadt St. Gallen nicht erfüllt".

dem BGer gilt⁶⁷, und sich die Kantone in der Praxis an Judikatur und Literatur zu den entsprechenden bundesrechtlichen Bestimmungen anlehnen, kann dabei auch auf Entscheide kantonaler Instanzen zurückgegriffen werden⁶⁸. Die Legitimation im kantonrechtlichen Verfahren darf zwar nicht enger, wohl aber grosszügiger sein als vor dem Bundesgericht oder dem Bundesrat. Vorbehältlich fehlerhafter Beurteilung wäre demnach bei negativ lautenden kantonalen Urteilen auch bundesrechtlich die Legitimation zu verneinen, bei positiv lautenden ist dagegen denkbar, dass die kantonale Legitimationspraxis grosszügiger ist und bundesrechtlich die Legitimation vielleicht zu verneinen wäre. So wird in kantonalen Urteilen verschiedentlich darauf hingewiesen, dass angesichts der Tatsache, dass bei Allgemeinverfügungen in der Regel kein Anhörungsverfahren im rechtlich engen Sinn durchgeführt wird, keine allzu hohen Anforderungen an die nach den konkreten Umständen des Einzelfalles zu beurteilende Legitimation gestellt werden dürfen⁶⁹. Die Urteile werden dabei jeweils geordnet nach Urteilsdatum in der Reihenfolge BGer, BR, kantonale Instanzen aufgeführt.

- 27 Besondere und besonders stark nachteilige Betroffenheit und damit idR Bejahung der Legitimation bedeutet selbstverständlich noch nicht, dass der Entscheid auch materiell zugunsten des Beschwerdeführers lauten müsste. Die meisten der aufgeführten Fälle bejahter Legitimation wurden denn auch materiell abgewiesen bzw. zu Ungunsten des Beschwerdeführers entschieden, da sich die angefochtene Anordnung als recht- und verhältnismässig und öffentliche als entgegenstehende private Interessen überwiegend erwiesen. Bei der Beurteilung der Beschwerdelegitimation ist eine Würdigung

⁶⁷ Vgl. vorn N 16.

⁶⁸ Besonders reichhaltig ist die im Internet und/oder amtlichen Organen veröffentlichte Praxis im Kanton Zürich. Die massgebliche Bestimmung von VRG/ZH 21 iVm 70 (Rekurs) lautet: "...wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat" (Fassung gemäss G vom 8. Juni 1997 [OS 54, 268], in Kraft seit 1. Januar 1998 [OS 54, 290]). Vordem verlangte das VRG/ZH ein rechtlich geschütztes Interesse.

⁶⁹ So VGer LU 16.10.2003 (dazu hinten N 42); auch etwa RR GR 08.04.2004 (dazu hinten N 41).

aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente vorzunehmen⁷⁰, sie setzt eine erste inhaltliche Beurteilung und Gewichtung des durch die Anordnung bewirkten Nachteils voraus⁷¹. Auch deshalb wird zuweilen namentlich eine schwieriger zu beurteilende, mithin zweifelhaft erscheinende Legitimation offengelassen und die Streitsache stattdessen gleich und lediglich materiell beurteilt. Ein solches Vorgehen ist allerdings nur zulässig, wenn der materielle Entscheid auf Abweisung lautet, da ein gutheissendes Urteil nur bei zu bejahender Legitimation ergehen darf⁷².

2.2.1. Besonderes Berührtsein bei Verkehrsanordnungen

Der behauptete Nachteil durch eine Verkehrsanordnung muss den Rechtsmittelkläger nach dem vorn Ausgeführten in besonderer Weise und besonderem Masse treffen, damit er zur Anfechtung legitimiert ist⁷³. Dies kann (muss aber nicht) in erster Linie auf die Anwohner – gleich ob Eigentümer oder Mieter⁷⁴ – oder Gewerbetreibenden an einer von einer Verkehrsanordnung betroffenen Strasse sowie auf Anwohner anderer Strassen, die allenfalls wegen Ausweichverkehr oder Verkehrsverlagerungen Nachteile erleiden würden, zutreffen, ebenso auf alle übrigen Verkehrsteilnehmer, die die von der Anordnung betroffene Strassen oder Parkplätze mehr oder weniger regelmässig benützen⁷⁵. Die genannten Umstände allein stellen jedoch noch

28

⁷⁰ BGer 1C_82/2007 vom 19.11.2007, E. 3.3.

⁷¹ VGer ZH 28.06.2006 (dazu hinten N 53).

⁷² Vgl. beispielsweise hinten N 93.

⁷³ Vgl. vorn N 20 f.; vgl. etwa VGer ZH 12.07.2007 (dazu hinten N 66), Regeste: Es "ist vorauszusetzen, dass mit der Verkehrsanordnung ein Nachteil verbunden ist, der den Rechtsmittelkläger in besonderer Weise trifft. (...) Es ist in jedem Einzelfall aufgrund der konkreten Umstände zu prüfen, mit welchen konkreten Nachteilen die Verkehrsanordnung verbunden ist".

⁷⁴ Vgl. BGer 1A.78/2003 vom 20.06.2003, URP 2003 697 E. 2.2; BGE 120 Ib 379 E. 3d; VGer ZH VB.2006.0009 vom 15.06.2006.

⁷⁵ Vgl. etwa BGer 1C_54/2007 vom 06.11.2007 E. 3.1, die Praxis des früher zuständigen Bundesrates (VPB 54.42) wiedergebend.

keine besondere Betroffenheit dar und führen entsprechend noch nicht ohne weiteres zur Bejahung der Rechtsmittellegitimation.

2.2.1.1. Legitimation von Strassen- und Parkplatzbenützern

29 Voraussetzung für die Legitimation als Strassenbenützer ist zunächst, dass er die mit einer Verkehrsanordnung belegte oder eine von einer solchen durch Ausweich- oder Verlagerungsverkehr betroffene Strasse *mehr oder weniger regelmässig benützt*. "Regelmässigkeit in diesem Sinne bedeutet eine gewisse Häufigkeit der Fahrten. Dies ist gegeben, wenn die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt werden. Diese Voraussetzung beurteilt sich nach den konkreten Umständen des Einzelfalles"⁷⁶. Es obliegt dabei dem Beschwerdeführer, zu belegen, dass er die Strasse auch *tatsächlich* im geforderten Umfang (mit einer gewissen Regelmässigkeit) *benützt*, doch dürfen an diesen Nachweis keine allzu hohen Anforderungen gestellt werden. Immerhin muss ein Beschwerdeführer seine Betroffenheit glaubhaft machen, beispielsweise aufgrund des Zwecks der Fahrten oder der Art der angefochtenen Verkehrsbeschränkung⁷⁷.

30 Ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse ist insoweit in der Regel gegeben, wenn die Massnahme eine Strasse betrifft, die jemand als *Anwohner* oder *Pendler* befährt oder die ihm als *Gewerbetreibendem* dient; "denn hier darf mit gutem Grund angenommen werden, dass er diese regelmässig und über eine längere Zeitspanne hinweg benützt. Hingegen muss ein solches Interesse verneint werden, wenn ein Betroffener die Strecke nur selten oder überhaupt nie befährt, zum Beispiel wenn er diese im Winter mehrmals benützt, um zu einer Wintersportstation zu gelangen oder wenn er in einen fremden Ort die Ferien verbringt"⁷⁸.

⁷⁶ BR 16.10.1990, VPB 55.32 E. II/4 b.

⁷⁷ Vgl. etwa BR 16.10.1990, VPB 55.32 E. II/4c; BR 22.10.1985, VPB 50.49 = ZBI 1986 237.

⁷⁸ BR 16.10.1990, VPB 55.32 E. 4b; VGer BE 31.03.2008, BVR 2009 180 E. 2.4; vgl. auch die Zusammenfassung der bundesrätlichen Rechtsprechung im Urteil BGer 1A.73/2004 vom 06.07.2004, Pra 2004 Nr. 157, E. 2.2 und 2.3.

Nicht entscheidend ist, *aus welchen Gründen* (berufliche, private) die umstrittene Strasse benützt wird, ebensowenig, ob der Beschwerdeführer die Strecke befahren *muss*, d.h. zwingend auf die Befahrung des betreffenden Strassenabschnitts angewiesen ist, oder ob Alternativen dazu bestehen⁷⁹. Eine Verschärfung der Praxis in diesem Sinne wurde auch in dem – insoweit missverständlich formulierten – Entscheid VPB 61.22 (E. II/1d) nicht beabsichtigt, wie das UVEK offenbar in einer im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens an das Bundesgericht abgegebenen Vernehmlassung bestätigt hat⁸⁰.

Aus der regelmässigen Benützung einer Strasse oder eines Parkplatzes allein kann jedoch noch keine Legitimation zur Anfechtung einer Verkehrsanordnung abgeleitet werden. "Solche Massnahmen treffen stets alle Strassenbenützer, und der Gebrauch des fraglichen Strassenabschnitts löst für sich allein noch keine spezifische Betroffenheit aus"⁸¹. Vielmehr muss der Anfechtende darüber hinaus auch hier in speziell fassbaren Interessen deutlich wahrnehmbar beeinträchtigt sein. Denn auch hier gilt nicht jeder noch so geringfügige Nachteil als legitimationsbegründend⁸², "mit einer generellen Rekurszulassung aller Verkehrsteilnehmer, die eine bestimmte Strasse häufig benützen, stünde das Rechtsmittel gerade bei wichtigeren Strassenachsen

⁷⁹ Vgl. BR 02.05.1990, VPB 55.06: "Für die Beurteilung der hier zur Diskussion stehenden Frage kommt es – entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts – nicht darauf an, ob den Lastwagenbesitzern ein allfälliger Umweg über die N2 zumutbar sei. Dieser Umstand mag für den materiellen Entscheid bedeutsam sein, das heisst für die Frage, ob die umstrittene Massnahme gerechtfertigt ist. Er darf aber nicht schon bei der Eintretensfrage berücksichtigt werden". Diese Auffassung zog das BGer im Urteil 1A.73/2004 vom 06.07.2004 (dazu hinten N 50) in Zweifel: Es frage sich, ob tatsächlich ein schützenswertes Interesse an der Aufhebung einer Geschwindigkeitsbegrenzung bestehe, wenn die Beschwerdeführer die für den Durchgangsverkehr vorgesehene und in etwa gleich lange Hauptstrasse benützen könnten, um ohne Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen ihren Ausgangs- und Zielorten hin- und herzufahren.

⁸⁰ Vgl. BGer 1A.73/2004 vom 06.07.2004, E. 2.3; Frage ebenfalls offen gelassen in BGer 2A.23/2006 und 2A.26/2006 vom 23.05.2006, E. 2.2. Gegenteilig entschieden jedoch von VGer ZH 24.05.2006 (dazu hinten N 54).

⁸¹ BGer 2A.115/2007 vom 14.08.2007, E. 3 m.H.

⁸² Vgl. vorn N 20 f.

einer nicht eingrenzbaeren Menge von Bewohnern oder Pendlern zur Verfügung und würde damit praktisch zu einer Popularbeschwerde⁸³.

33 Eine spezifische, legitimitätsbegründende Betroffenheit ist insbesondere zu bejahen, "wenn dadurch dem Anstösser (bzw. dessen Kundschaft) die Zufahrt zu seiner Liegenschaft erheblich erschwert wird, weil eine Strasse aufgehoben oder mit einem Fahrverbot belegt wird (...). Auch Beschränkungen des Parkierens oder die Aufhebung von (öffentlichen) Parkplätzen können eine spezifische Betroffenheit bewirken, wenn dadurch die Nutzung einer Liegenschaft verunmöglicht oder erheblich erschwert wird"⁸⁴. Eine Zufahrt kann aber auch durch weniger einschneidende Massnahmen als einem Fahrverbot erheblich erschwert werden, etwa durch ungünstige Anordnung von Parkplätzen, ungünstige Einfahrtsradien oder verengte Durchfahrtsbreiten⁸⁵.

34 Hingegen begründet etwa Mehrverkehr auf einer Strasse, an welcher der Rechtsmittelkläger nicht selber wohnt, für diesen selbst dann nicht ohne weiteres eine hinreichende Betroffenheit, wenn er diese Strasse täglich mit dem Auto benützt⁸⁶. Weiters vermöchte allein die Tatsache, dass eine bisher unregelte Kreuzung neu mit einem Lichtsignal gesteuert werden soll, kein legitimationsbegründendes schutzwürdiges Interesse zu begründen, ebenso wenig die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke⁸⁷ sowie allgemein geringfügige Zeitverluste⁸⁸.

Legitimation bejaht

35 *Carverbot* in Grindelwald, Legitimation von Gewerbetreibenden (BGer 2A.23/2006 und 2A.26/2006 vom 23.05.2006, vgl. N 81).

83 VGer ZH 08.04.2004 (dazu hinten N 79), E. 2.5.

84 BGer 2A.70/2007 vom 09.11.2007 E. 2.2 m.H.

85 Vgl. den Hinweis in VGer ZH 04.12.2003 (dazu hinten N 68), E. 2.3.

86 Vgl. VGer ZH 04.12.2003, (dazu hinten N 68), E. 2.3.

87 Vgl. VGer ZH 08.04.2004 (dazu hinten N 79), E. 2.5.

88 Vgl. dazu etwa hinten N 91 und 93; vgl. auch hinten N 94.

- Aufhebung der Zufahrt zum Tanklager eines Ölhandelsunternehmens* durch Markierung einer Zutrittsverbotslinie zugunsten eines Radstreifens. Das BGer führt in E. 1a/cc aus: "Die Beschwerdeführerin sieht in der Festsetzung einer Zutrittsverbotslinie im Bereich ihrer Parzellen einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie. Zu dieser Rüge ist sie nach dem Dargelegten legitimiert⁸⁹. Ob die umstrittene Massnahme tatsächlich in das verfassungsrechtlich geschützte Eigentum eingreift und dieses verletzt, bildet Gegenstand der materiellen Beurteilung. Auf die Beschwerde ist daher auch insoweit einzutreten, als darin eine Verletzung der Eigentumsgarantie gerügt wird. Dasselbe gilt mit Bezug auf die geltend gemachte willkürliche Anwendung des kantonalen Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 (StrG/SG), da die fraglichen Bestimmungen den Anstössern bestimmte Rechte einräumen" (BGE 126 I 213)⁹⁰. 36
- Zugunsten des Busverkehrs wird auf einer Hauptstrasse in Lausanne der Vortritt aufgehoben.* "En tant que moniteur d'auto-école, B. est appelé à utiliser fréquemment le tronçon de route en question dans le cadre de l'exercice de sa profession. Même si son domicile se situe à Clarens/Montreux, il est de ce fait touché plus que quiconque par les mesures de circulation en question. B. a donc la qualité pour recourir" (BR 12.02.1992, VPB 57.8)⁹¹. 37
- Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Binningerstrasse in Basel.* S. begründet seine besondere Betroffenheit damit, dass seine Eltern und zahlreiche Bekannte auf dem Bruderholz wohnten; wenn er diese – aus der Stadt kommend – besuchen wolle, wähle er mit Vorteil die Strecke über die Binningerstrasse. "Entgegen der Annahme des Regierungsrates ist nicht anzunehmen, dass es sich dabei um bloss gelegentliche Fahrten handelt; denn erfahrungsgemäss werden Verwandte und Freunde, die nur unweit der Wohn- und Arbeitsstätte leben, häufiger aufgesucht. Der Beschwerdeführer braucht im vorliegenden Fall jedoch nicht den Nachweis zu erbringen, wie oft er die Binningerstrasse benutzt. Für die Beschwerdebefugnis genügt es, wenn sich aus dem Zweck der Fahrten glaubhaft ergibt, dass S. die von der streitbezogenen Beschränkung betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig befährt. Das ist hier, wie dargelegt, ohne weiteres anzunehmen" (BR 22.10.1985, ZBl 1986 237). 38
- Von einer *Gewichtsbeschränkung* betroffene Unternehmen des Bau- und Transportgewerbes (VGer ZH 04.05.2006, vgl. N 82). 39

⁸⁹ Zum einen, weil sie sich im Schutzbereich der Eigentumsgarantie bewegte, zum andern wurde sie offenbar auch als faktisch besonders betroffen angesehen, was im Urteil allerdings nicht explizit gesagt wird.

⁹⁰ Vgl. zu Totalfahrverboten auch hinten N 69.

⁹¹ Hervorhebung durch R.S.

- 40 Anordnung von *Tempo-30-Zonen*, Legitimation eines Anwohners wegen erheblichem Lärm und *erschwerter Zufahrt zu seiner Liegenschaft* aufgrund der vorgesehenen Belagskissen (VGer ZH 07.04.2005, vgl. N 64).
- 41 Legitimation zur Beschwerde gegen ein *Reglement für das Befahren einer Waldstrasse mit Motorfahrzeugen*, wozu auch die eidgenössische und kantonale Waldgesetzgebung zu beachten ist, "klarerweise" bejaht für Personen, die *in der Gemeinde wohnen oder dort ein Ferienhaus besitzen*; ebenfalls bejaht wurde die Legitimation "der übrigen Beschwerdeführenden. Dies deshalb, weil diese eine *engere Beziehung zur Gemeinde B. haben* als aussenstehende Dritte". Im Entscheid wird dazu ausgeführt, "dass im Zusammenhang mit der Anfechtung von verkehrsbeschränkenden Massnahmen an das schutzwürdige Interesse im Sinne von Art. 17 VVG in aller Regel keine hohen Anforderungen gestellt werden" (RR GR Prot. Nr. 467 vom 08.04.2004, ZGRG 2004 191).
- 42 Der Stadtrat von Luzern erliess im Jahr 2003 auf bestimmten Strassenabschnitten des Rösslimattquartiers ein *Nachfahrverbot für Motorfahrzeuge*, um die Strassenprostitution zu bekämpfen. Dagegen erhob die als Verein i.S. des ZGB statuierte *Interessengemeinschaft Luzerner Taxis* eine Beschwerde beim Luzerner VGer. Dieses erachtete die Anforderungen an die Legitimation der juristischen Person als erfüllt, weil die dem Verein angeschlossenen Taxihalter die betroffenen Strassenabschnitte, für die ein Nachfahrverbot angeordnet wurde, regelmässig befahren, "sei es um Quartierbewohner zu bedienen, sei es um in einen anderen Ortsteil der Stadt zu gelangen. Insofern sind sie weit mehr durch die Massnahmen betroffen als irgendein beliebiger Autofahrer, der die betreffenden Strassen in Zukunft möglicherweise befahren wird" (VGer LU A 03 167 vom 16.10.2003, LGVE 2003 II 375 Nr. 41).
- 43 Als Kompromiss zwischen dem normalen Innerortstempo 50 einerseits und dem in der Gemeinde politisch umstrittenen Tempo 30 andererseits beabsichtigt die Gemeinde Riehen als "ersten Schritt in die richtige Richtung" für verschiedene Quartierkammern die Einführung von *Tempo-40-Zonen*. Ein einzelne der betroffenen Strassen und Quartierkammern, namentlich jene im Dorfkern und die zur Veloroute nach Basel führenden Achsen, häufig und regelmässig *mit dem Velo befahrender Einwohner Riehens* "benützt deshalb die entsprechenden Verkehrswege mehr als beliebige Dritte und erfüllt damit die vorstehend umschriebene Legitimationsvoraussetzung des Berührtseins hinsichtlich der geplanten verkehrsrechtlichen Regelung. Zudem erfüllt er das weitere Erfordernis des schutzwürdigen Interesses, da er aufgrund des Gefährdungspotentials durch den motorisierten Verkehr als Velofahrer an der Einführung von Tempo 30 anstelle von Tempo 40 offensichtlich interessiert ist" (VGer BS 29.10.1999, BJM 2000 154).
- 44 Aus ortsplannerischen Gründen Belegung einer Ortsverbindungsstrasse mit einem *Fahrverbot für Motorfahrzeuge*. "Herr S. benützt jedoch – was von der beschwerdebeklagten Einwohnergemeinde nicht bestritten wird – seit vielen Jahren diese Route als *Arbeitsweg*. Seine Legitimation zur Anfechtung der Verkehrsmassnahme ist deshalb

aufgrund der bundesrätlichen Rechtsprechung zu bejahen"⁹² (VGer SO 16.08.1995, SOG 1995 112 Nr. 32).

Bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, Legitimation des *Inhabers einer Transportfirma*, deren Domizil innerhalb des Verkehrsberuhigungs-Perimeters liegt, bejaht (VGer BL 15.05.1991, BLVGE 1991 46). 45

Legitimation zweifelhaft/offengelassen

Aufhebung des Rechtsvortritts auf dem Höcklerweg in Kloten zugunsten der Oberen Bassersdorferstrasse durch Anbringen einer Stop-Signalisation, der Beschwerdeführer beantragt stattdessen eine Temporeduktion auf der Oberen Bassersdorferstrasse auf 30 km/h. "Vorliegend geht aus den Akten nicht genau hervor, wo sich die vom Beschwerdeführer bewohnte Liegenschaft befindet und inwiefern er durch das verfügte Stop-Signal als Verkehrsteilnehmer betroffen ist; es geht ihm, wie aus den Ausführungen in der Beschwerdeschrift geschlossen werden muss, offenbar primär um die generelle Verbesserung der Verkehrssicherheit im Weiler Gerlisberg. Ob dies für die Legitimation zur Anfechtung der streitigen Massnahme genügt, bedarf hier keiner näheren Abklärung, da die Beschwerde, wie sich zeigen wird, ohnehin nicht durchzudringen vermag" (BGer 2A.387/2003 vom 01.03.2004). 46

Gestützt auf SVG 3 VI ("In besondern Fällen kann die Polizei die erforderlichen Massnahmen treffen, namentlich den Verkehr vorübergehend beschränken oder umleiten") erliess die Stadt Zürich für die Dauer der Fussball-EM im Juni 2008 zwecks Einrichtung von Fanzonen *temporäre Verkehrsanordnungen mit nachmittäglichen/abendlichen und nächtlichen Totalfahrverboten sowie Parkierverboten* auf bestimmten Strassenzügen und Plätzen. Bezüglich der Beschwerdelegitimation der betreffenden *Gewerbetreibenden* führte das VGer ZH nach eingehenden Ausführungen in einem Beschluss betreffend vorsorgliche Massnahmen in E. 7.4 aus: "Die EURO 08 stellt für die Stadt Zürich ein Event mit absolutem Ausnahmecharakter dar, welches nicht nur den Automobilisten, sondern letztlich allen Bewohnern und Nutzern der Innenstadt verschiedene Einschränkungen und Umstellungen im gewohnten täglichen Ablauf abverlangen wird. Eine besondere Betroffenheit zur Anfechtung einzelner verkehrspolizeilicher Regelungen in diesem Zusammenhang lässt sich daraus kaum ableiten" (VGer ZH VB.2008.00207 vom 26.05.2008)⁹³. 47

⁹² Hervorhebung durch R.S.

⁹³ Das VGer ZH nahm dann allerdings gleichwohl eine materielle Beurteilung vor und nahm bezüglich der zeitlichen Dauer der Anordnungen geringfügige Korrekturen vor, indem es die Sperrzeiten teilweise etwas verkürzte. Im Übrigen bestätigte es die vorgesehenen Verkehrsanordnungen. Mit Verfügung 1C_259/2008 vom 02.04.2009 hat das BGer die dagegen erhobene Beschwerde als gegenstandslos abgeschrieben.

Legitimation verneint

- 48 Errichtung von vier 'gendarmes couchés' (Fahrbahnschwellen) zur Verkehrsberuhigung; ein 700 m davon entfernt Wohnhafter, der die Strasse oft benützt, macht diesbezügliche Mängel geltend. "En dépit d'une utilisation accrue, le recourant ne dispose pas d'un droit d'usage privilégié de l'axe routier en question, de sorte que sa démarche s'apparente à une action populaire. Cela ressort également de son argumentation: le recourant relève les dangers liés à un ouvrage non conforme pour l'ensemble des usagers de la route, et le droit de ceux-ci à ce que le réseau routier soit 'irréprochable'; il est d'avis qu'une jurisprudence stricte sur l'application des normes VSS 'mettrait fin aux nombreuses constructions hasardeuses et dangereuses construites par les communes en Suisse'. Le recourant défend ainsi les intérêts de l'ensemble des conducteurs, ce qu'il n'est pas habilité à faire" (BGer 1C_463/2007 vom 29.02.2008).
- 49 Aufhebung eines Teilabschnitts der Schöneichstrasse in Wetzikon, die der Erschliessung einer Auto-Reparaturwerkstatt diene, und Ersetzung durch einen andern Zufahrtsweg (BGer 1P.157/2006 vom 04.12.2006, vgl. N 77).
- 50 Die zuständigen Organe des Kantons Basel-Landschaft erliessen auf dem Strassenzug Paradiesstrasse/Neubadrain in Binningen, vom Kronenplatz bis zur Kantonsgrenze Basel-Stadt, eine Reduktion der Geschwindigkeit von bisher 50 auf neu 40 km/h; damit sollte die Lärmbelastung des Strassenzugs reduziert werden. X machte zur Begründung seiner Legitimation gegenüber der Vorinstanz geltend, er befahre den fraglichen Strassenzug regelmässig, um von seinem Wohnort Basel zu seiner Landparzelle in Biel-Benken zu gelangen. Zur Häufigkeit und zum genauen Zweck der Fahrten machte er keine Angaben; anlässlich der Parteiverhandlung führte er auf Frage des Gerichts aus, dieses Grundstück diene ihm und seiner Familie zur Erholung, wenn sie "ins Grüne" wollten. Y seinerseits wohnt in Bottmingen und benützt den fraglichen Strassenzug regelmässig auf dem Weg zum "Einkaufs-Paradies" in Allschwil; auch er machte keine Angaben über die näheren Umstände und die Häufigkeit dieser Fahrten. In beiden Fällen ist die geforderte besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe zur Streitsache von den Beschwerdeführern nicht genügend dargetan worden und hat das Kantonsgericht mithin keinen Rechtsfehler begangen (BGer 1A.73/2004 vom 06.07.2004, Pra 2004 Nr. 157).
- 51 Anordnung eines Verbots für Motorwagen und Motorräder, wobei der Zubringerdienst ausgenommen bleibt (BR 14.08.1996, VPB 61.22, vgl. N 85).
- 52 Anordnung einer Tempo-30-Zone, die für einen Quartierbewohner ausserhalb der Tempo-30-Zone zu einem geringfügigen Zeitverlust führt (VGer LU 15.01.2008, vgl. N 91).
- 53 Anstösser an einem von einer Teilentwidmung betroffenen Weg, der als rückwärtige Erschliessung dient. "Diese Zufahrt werde allerdings nur sporadisch genutzt, etwa für

Anlieferungen von Vorräten und Holz. Da die Beschwerdeführenden über eine andere, hauptsächlich genutzte Zufahrt verfügen und der zur Diskussion stehende Weg zudem mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt ist, führt die Teilentwidmung nicht zu einem Nachteil, der sie in besonderer Weise treffen würde" (VGer ZH VB.2005.00564 vom 28.06.2006, RB/ZH 2006 55 Nr. 5).

Anfechtung *angeblich verkehrsgefährdender Hindernisbauten* in einer rechtskräftig verfüzten *Tempo-30-Zone* im Goldbach-Quartier in Küsnacht ZH. Der Beschwerdeführer ist nicht notwendigerweise auf die betreffenden von der Tempo-30-Beschränkung erfassten Strassen angewiesen, um von seinem in erheblicher Entfernung vom Quartier Goldbach⁹⁴ entfernten *Wohnort in L in sein Büro nach M zu gelangen*, da ihm dafür mehrere zumutbare Alternativen zur Verfügung stehen, weshalb ihm die Rekurslegitimation vom Bezirksrat als Vorinstanz zu Recht abgesprochen wurde (VGer ZH VB.2006.00124 vom 24.05.2006). 54

Erweiterung einer Tempo-30-Zone in Winterthur. Das VGer führt in E. 2.3 aus: "Die *zusätzliche Fahrzeit von 19 Sekunden* bildet angesichts der gesamthaft täglich verbrachten Wegzeiten von und zum Wohnort eine so geringfügige Beschränkung oder Behinderung, dass sie keine hinreichende Betroffenheit zur Anfechtung der Beschränkung zu begründen vermag" (VGer ZH 23.06.2005, vgl. N 93). 55

Erschliessungerschwernis wegen Aufhebung des Sportwegs in Zürich (VGer ZH 08.04.2004, vgl. N 79). 56

"Von einer *vorübergehenden, dreistündigen Strassensperrung wegen einer Veranstaltung* sind *Inhaber von Gastgewerbebetrieben* nicht mehr betroffen als andere Mieter, Eigentümer oder Geschäftsinhaber, deren Liegenschaften oder Betriebe ebenfalls an die gesperrte Strasse grenzen. Es fehlt ihnen an der für die Parteistellung und Beschwerdebefugnis erforderlichen besonderen Nähe zum Streitgegenstand" (RR LU Nr. 857 vom 13.06.2003, LGVE 2004 III 457 Nr. 19). 57

2.2.1.2. Legitimation von Anwohnern aufgrund vermehrter Immissionen

Anwohner können nicht nur als Benützer der mit einer Verkehrsanordnung belegten Strasse⁹⁵ nachteilig betroffen sein, sondern auch, wenn sie dadurch *vermehrten Immissionen (Lärm, Luftverschmutzung)* ausgesetzt werden. Dies kann etwa bei der Erstellung einer Ampelanlage⁹⁶, bei zur Verkehrsberuhi-

⁹⁴ Die Bezeichnung als "Quartier Goldberg" dürfte ein Versehen sein, offenbar gibt es eine Teilzone Goldbach-Berg und eine Teilzone Goldbach-See.

⁹⁵ Vgl. dazu vorn N 29 ff.

⁹⁶ Vgl. hinten N 111.

gung errichteten baulichen Massnahmen wie Bodenschwellen oder Belagskissen⁹⁷ oder wenn ein Lastwagenverbot oder eine Tempo-30-Zone aufgehoben wird der Fall sein. Führt die Anordnung auf *ändern Strassen* zu Mehrverkehr, z.B. Ausweich- oder Verlagerungsverkehr, können auch die wohner dieser Strassen zur Beschwerde legitimiert sein. Diesfalls steht eine Zunahme von Lärmimmissionen infolge *Mehrverkehrs* im Vordergrund.

59 Voraussetzung für eine hinreichende Betroffenheit durch *Mehrverkehr* und dadurch bewirkten vermehrten Immissionen bildet zunächst meistens, dass das Grundstück des Betroffenen direkt an die belastete Strasse anstösst⁹⁸. Umgekehrt ergibt sich die Legitimation "nicht schon allein aus der räumlichen Nähe, sondern erst aus einer daraus herrührenden besonderen Betroffenheit"⁹⁹.

60 Bezüglich Strassenanwohnern, die sich von *Luftverunreinigungen und Lärm infolge vermehrten Strassenverkehrs* beeinträchtigt fühlen, kann an die Rechtsprechung zum Bau- und Planungsrecht angeknüpft werden¹⁰⁰. Die Legitimation zur Anfechtung eines Bauprojekts "ist gemäss Rechtsprechung des Bundesgericht zu bejahen, wenn vom Betrieb der projektierten Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit Immissionen ausgehen, die auf dem Grundstück des Beschwerdeführers aufgrund ihrer Art und Intensität deutlich wahrnehmbar sind (vgl. BGE 120 Ib 379 E. 4c S. 387; vgl. auch BGE 113 Ib 225 E. 1c S. 228 f.; 112 Ib 154 E. 3 S. 159 f.). Dabei ist die räumliche Distanz zwischen dem Bauvorhaben und der Liegenschaft des Beschwerdeführers ein wichtiges, aber nicht das einzige Kriterium¹⁰¹. Vielmehr ist stets eine Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente vorzu-

⁹⁷ Vgl. hinten N 64.

⁹⁸ So VGer ZH 04.12.2003 (dazu hinten N 68), E. 2.2, demnach "Voraussetzung der hinreichenden Betroffenheit durch Mehrverkehr" sogar *stets* bilde, "dass der Betroffene mit seinem Grundstück direkt an die belastete Strasse anstösst".

⁹⁹ AEMISEGGER 151 f.

¹⁰⁰ VGer ZH 04.12.2003 (dazu hinten N 68), E. 2.2. Vgl. dazu etwa WALDMANN, RPG 33 N 27 ff.; WALDMANN, BGG 89 N 21 f.; HÄNER, VwVG 48 N 14; weiter auch etwa WITTEWER 161 ff.

¹⁰¹ Vgl. auch etwa BGer 1A.11/2006 und 1P.41/2006 vom 27.12.2006.

nehmen"¹⁰². Die Beschwerdebefugnis wird relativ weit gezogen, "wenn die Auswirkungen eines Werks deutlich als solche wahrnehmbar sind, *ohne technisch aufwendige oder kostspielige Erhebungen* festgestellt und von den allgemeinen Immissionen geschieden werden können; dies gilt namentlich für Beeinträchtigungen durch Lärm"¹⁰³. Dabei ist nachvollziehbar darzulegen, dass die befürchteten zukünftigen Beeinträchtigungen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit eintreten werden¹⁰⁴. Im Urteil 1A.148/2005 vom 20.12.2005¹⁰⁵ befand es das BGer als angemessen, dass die Vorinstanz die Grenze für die Rechtsmittellegitimation bei einer Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens bei 10 % gezogen hat. Es erwog dazu in E. 3.5: "Das BUWAL bestätigt denn auch in seiner Vernehmlassung die vom Verwaltungsgericht angewandte Erfahrungsregel, wonach beim Strassenverkehrslärm die Erhöhung des Beurteilungspegels um 1 dB(A) gerade noch wahrgenommen werde. Es stimmt den kantonalen Behörden darin zu, dass diese Zunahme von 1 dB(A) einer Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens um rund 25 % entspreche. Vorliegend ist kein Grund ersichtlich, diese Annahme in Zweifel zu ziehen. Das Bundesgericht hat sich bereits im Urteil 1A.123/2003 und 1P.354/2003¹⁰⁶ vom 7. Juni 2004 in E. 3.5.3 mit diesem Erfahrungswert befasst und diesen grundsätzlich bestätigt". Demnach dürfte ein Wert zwischen 10 und 25 % an durchschnittlich zu erwartender täglicher Verkehrszunahme als

¹⁰² BGer 1A.148/2005 etc. vom 20.12.2005, E. 3.3.

¹⁰³ BGer 1A.98/1994 vom 28.03.1995, ZBI 1995 527, E. 2b m.H. (Hervorhebungen durch R.S.); BGE 113 Ib 225 E. 1c; spezifisch bezüglich Zunahme des Strassenverkehrs vgl. VGer ZH 08.04.2004 (dazu hinten N 79), E. 2.3, und VGer ZH 04.12.2003 (dazu hinten N 68), E. 2.2.

¹⁰⁴ VGer ZH VB.2001.00245 vom 21.03.2002, RB/ZH 2002 174 Nr. 74, E. 3c: "Allgemeine Befürchtungen eher theoretischer Art genügen grundsätzlich nicht zur Darlegung der hinreichenden Betroffenheit, vielmehr muss nachvollziehbar dargetan werden, dass die gefürchtete Beeinträchtigung auch mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit eintreten wird"; vgl. auch VGer ZH 08.04.2004 (dazu hinten N 79), E. 2.4.

¹⁰⁵ Gemeinsam beurteilt mit den Verfahren 1A.152/2005, 1A.154/2005 und 1A.156/2005, betreffend Gestaltungsplan für ein Einkaufscenter, ZBI 2006 609 mit Bemerkungen von ARNOLD MARTI.

¹⁰⁶ Recte: 1P.345/2003.

grundsätzliche Voraussetzung für die Legitimation in solchen Fällen dienen¹⁰⁷. Je nach besonderen Umständen des Einzelfalls kann die Legitimation auch bei tieferen Werten zu bejahen sein¹⁰⁸. Die Praxis einzelner Kantone bejaht die Legitimation bei einer Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens um mindestens 10 %¹⁰⁹. Das VGer ZH bejaht die Legitimation jedenfalls beim "deutlichen Wahrnehmbarkeitsgrenzwert" von 25 % und knapp darunter¹¹⁰ und verneint sie bei einem Wert von unter 10 %¹¹¹.

61 Das Erfordernis deutlicher Immissionszunahme wurde z.B. als *erfüllt* beurteilt:

- bei 160 zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Tag aufgrund eines Schwerverkehrskompetenzzentrums bei einem bestehenden Verkehr von rund 11'000 Motorfahrzeugen, davon knapp 900 Lastwagen¹¹²;
- allenfalls bei bestehenden Strassen, welche infolge des Baus einer Nationalstrasse zu eigentlichen Autobahnzu- und -wegfahrten werden,

¹⁰⁷ In casu lag die Verkehrszunahme unter 10 %, weshalb hieraus nicht abgeleitet werden kann, dass die Rechtsmittellegitimation bereits ab diesem Wert eingeräumt werden müsste. Vgl. auch WALDMANN, BGG 89 N 21. Spezifisch betreffend Verkehrsanordnungen vgl. VGer ZH 08.04.2004 (dazu hinten N 79) und 04.12.2003 (dazu hinten N 68). Vgl. auch ROBERT WOLF, in: Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller (Hrsg.), Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich, Mai 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19–25 N 9: "Bei der Anwendung von Art. 9 Bst. b LSV wird zumeist davon ausgegangen, dass eine Erhöhung des Verkehrslärms um 1 dB(A), entsprechend einer Zunahme des Strassenverkehrs um rund 25 %, bereits wahrnehmbar ist"; vgl. auch DERS., Auswirkungen des Lärmschutzrechts auf Nutzungsplanung und Baubewilligung, AJP 1999 1055 ff., 1067.

¹⁰⁸ Vgl. etwa BGer 1A.24/2006 und 1P.68/2006 vom 01.11.2006, dazu N 61 bzw. Fn 112.

¹⁰⁹ So WALDMANN, BGG 89 N 21.

¹¹⁰ So in VGer ZH vom 03.11.1995, URP 1996 342, E. 2c, bei einem Wert von 23 %.

¹¹¹ Vgl. VGer ZH 04.12.2003 (dazu hinten N 68), E. 2.2.

¹¹² BGer 1A.24/2006 und 1P.68/2006 vom 01.11.2006. Das BGer führt in E. 2.3 aus, dass die durch die zusätzlichen Fahrten bedingte auf die ganze Tages- oder Nachtzeit gemittelte Lärm mehrbelastung als solche zwar kaum feststellbar sei. "Dies ändert jedoch nichts daran, dass einzelne Vorbeifahrten von den Anwohnern wahrgenommen werden und unter Umständen störend wirken können". Zur Bejahung der Legitimation beigetragen haben allerdings offenbar auch die teilweise Sichtverbindung mit dem Kontrollzentrum und mögliche Störungen der Installation der Anlagen für die Nachbarschaft.

- nicht aber bei Anwohnern sonstiger durch die Autobahn möglicherweise zusätzlich belasteter Strassen¹¹³;
- bei zusätzlichem Lastwagenverkehr von durchschnittlich 120 Fahrten pro Tag auf einer bis anhin nicht stark befahrenen Durchgangsstrasse¹¹⁴;
 - bei einer allgemeinen Verkehrszunahme von 23 %¹¹⁵.

Als *nicht erfüllt* galt das Erfordernis z.B.:

62

- bei dem aus einer ca. 900 m entfernten Abfalldeponie resultierenden Lastwagenverkehr auf einer bereits stark befahrenen Strasse¹¹⁶;
- bei zusätzlichem Verkehr auf einer Kantonsstrasse infolge Baus einer Autobahn und eines Halbanchlusses¹¹⁷;
- wenn die Umstellung von Trolley- auf Dieselsebusse hinsichtlich Luftverschmutzung und Lärmimmissionen nicht einer Verkehrszunahme von mindestens 10 % entspricht¹¹⁸;
- bei einer allgemeinen Verkehrszunahme um 5–10 %¹¹⁹.

Legitimation bejaht

Auf einem Parkplatz sollen *für das Wochenende und die Feiertage zusätzliche unentgeltliche* Parkplätze geschaffen werden. Das KGer AI verneinte die Beschwerdelegitimation des *Eigentümers eines an den Parkplatz angrenzenden Hauses*. Das BGer hielt in E. 3.3 fest: "Der Beschwerdeführer ist als Nachbar dieses Parkplatzes stärker als jedermann von allfälligen Auswirkungen der Verkehrsanordnung betroffen und steht in einer besonderen, beachtenswerten Beziehung zur Streitsache. Da nicht auszuschliessen

63

¹¹³ BGer E.2/1993 und E.3/1993, ZBl 1997 136, E. 5.

¹¹⁴ BGE 113 Ib 225 E. 1c.

¹¹⁵ VGer ZH vom 03.11.1995, URP 1996 342, E. 2c.

¹¹⁶ BGE 112 Ib 154 E. 3; vgl. dazu die Kritikhinweise bei NOTKER DILLIER, Der Rechtsschutz im Bau- und Planungsrecht, im allgemeinen und unter besonderer Berücksichtigung im Kanton Obwalden, Diss. Fribourg 1993, 96 f.

¹¹⁷ BGE 111 Ib 290 E. 1b.

¹¹⁸ BVGE 2007/1 E. 3.6 ff.

¹¹⁹ VGer ZH vom 02.10.1984, RB/ZH 1985 35 Nr. 9 = BEZ 1985 Nr. 47 = ZBl 1985 92.

ist, dass durch die Tafel 'Parkieren Samstag und Sonntag gestattet' am Wochenende Mehrverkehr entsteht, erscheint es glaubhaft, dass der Beschwerdeführer durch die Verkehrsanordnung einen Nachteil erleiden kann. Indem das Kantonsgericht auf die Beschwerde nicht eingetreten ist, wurde dem Beschwerdeführer das Recht verweigert. Die Rüge ist begründet" (*BGer 1C_54/2007 vom 06.11.2007*).

- 64 Die zuständige Behörde ordnete im Jahre 2004 in der Gemeinde Erlenbach 7 *Tempo-30-Zonen* an, für die nebst entsprechender Signalisation auch verschiedene bauliche Massnahmen vorgesehen wurden. Der Massnahmenplan für die unterstützenden baulichen und markierungstechnischen Massnahmen wurde von der zuständigen Behörde zwar für verbindlich erklärt, aber nicht gleichzeitig eröffnet¹²⁰. Das VGer führt zur Legitimation des Anwohners einer der Zonen aus (E 2.2.2): "Der Beschwerdeführer stützt sich für seine besondere Betroffenheit vorerst auf erhebliche Immissionen. Wenn Belagskissen mit Tempo-30 problemlos überfahren werden könnten, beschleunigten viele Autofahrer nach dem Hindernis stark, um vor dem nächsten Belagskissen wieder abzubremsen. Das Aufheulen der Motoren insbesondere von leistungsstarken Fahrzeugen (Porsche, Geländewagen) werde zu unerträglichem Mehrlärm führen. Ausserdem führt er an, die geplanten Massnahmen (Belagskissen) erschwerten die Zufahrt zu seiner Liegenschaft. Daraus ergibt sich seine notwendige Betroffenheit bzw. seine Legitimation im vorliegenden Verfahren" (*VGer ZH VB 2004.00558 vom 07.04.2005, ZBI 2005 593*).
- 65 Der Gemeinderat Ennetbaden verfügte auf der Goldwandstrasse ein *Verbot für Motorwagen und Motorräder mit Ausnahme von Zubringern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen*. Der Eigentümer eines an der Kantonsstrasse gelegenen *Mehrfamilienhauses* erhob dagegen Beschwerde. Der BR führte in E. II/2 aus: "Wie aus den Akten hervorgeht, benützt eine Anzahl ortskundiger Motorfahrzeugführer die Schössli-/Bachtal-/Hertenstein-/Goldwandstrasse als Schleichweg, um die Verzweigung der Kantonsstrasse mit der schiefen Brücke zu umfahren. Selbst wenn diese Verzweigung auch über die Rössligasse (unterer Teil der Hertensteinstrasse) und über den Hertenstein umgangen wird, erscheint es durchaus denkbar, dass ein gewisser Teil der heutigen Benutzer des Schleichwegs auf der Kantonsstrasse weiterfährt, wenn die Goldwandstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt wird. Daher ist eine gewisse Verlagerung des Verkehrs auf die Kantonsstrasse nicht auszuschliessen. Durch diesen Mehrverkehr ist der Beschwerdeführer in seinen Interessen betroffen. Auf die Beschwerde ist deshalb einzutreten" (*BR 31.01.1990, VPB 54.42*).

¹²⁰ Das VGer setzt sich im Urteil ausführlich mit Fragen der Verfahrenskoordination im Falle der Anordnung einer Tempo-30-Zone mit unterstützenden baulichen Massnahmen, welche unterschiedlichen Verfügungskompetenzen und Rechtsmittelwegen unterliegen, auseinander, vgl. dazu die Hinweise vorn in Fn 1.

Legitimation verneint

Anordnung von 6 *Tempo-30-Zonen* in Kilchberg. Als obiter dictum hielt das VGer ZH in E. 3.3 fest: "Auch kann nicht angenommen werden, dass die befürchtete Verkehrsverlagerung auf die Alte Landstrasse ein für ihre *in zweiter Bautiefe liegende Liegenschaft* ein wahrnehmbares Mass erreicht" (VGer ZH VB.2007.00177 vom 12.07.2007, RB/ZH 2007 59 Nr. 8 = BEZ 2007 Nr. 43). 66

Geltend gemachte *Verkehrszunahme* auf Förrlibuckstrasse wegen Aufhebung des Sportwegs in Zürich (VGer ZH 08.04.2004, vgl. N 79). 67

Die zuständige Behörde der Stadt Zürich verfügte im Jahr 2000 auf dem mittleren Limmatquai zwischen Münsterbrücke und Rudolf-Brun-Brücke ein *Fahrverbot mit verschiedenen Ausnahmen für Motorwagen, Motorräder und Mofas*. A bewohnt an der Hohenbühlstrasse eine Liegenschaft, die gegenüber der Merkurstrasse, wo allenfalls aufgrund der vorgesehenen Massnahme mit massgeblichem Mehrverkehr zu rechnen ist, *erhöht und um etwa 40 m zurückversetzt* ist. Die Befürchtungen von A betreffend Mehrverkehr und Staus beziehen sich allgemein auf die umliegenden Wohnquartiere des Limmatquais. Der allfällige Mehrverkehr auf der Strassenachse (Merkurstrasse), an der A selbst nicht unmittelbar wohnt, begründet keine hinreichende Betroffenheit; für A wäre dieser Mehrverkehr kaum wahrnehmbar (VGer ZH VB 2003.00304 vom 04.12.2003, RB/ZH 2003 57 Nr. 13). 68

2.2.2. Kasuistik zur Beschwerdelegitimation nach Art der Verkehrsanordnung

2.2.2.1. Aufhebung einer Strasse oder Anordnung eines Totalfahrverbots iSv SVG 3 III¹²¹

Bis zum Inkrafttreten des BGG stand gegen Massnahmen iSv SVG 3 III (die Kantone bewegen sich hier im Bereich der ursprünglichen kantonalen Strassenhoheit) nur die staatsrechtliche Beschwerde wegen Verletzung verfassungsmässiger Rechte, insbesondere der Grundrechte und des Willkürverbots, offen¹²². Zur Beschwerde legitimiert war demnach nur, wer sich auf ein 69

¹²¹ Bei Totalfahrverboten handelt es sich im Wesentlichen um mit dem Signal 2.01 gekennzeichnete allgemeine Fahrverbote, sie können zeitlich unbeschränkt oder für bestimmte Zeiten angeordnet werden, vgl. SCHAFFHAUSER, N 34 ff.

¹²² Vgl. etwa BGer 14.10.1994, ZBl 1995 508, E. 2a. Vgl. aSVG 3 III Satz 2 idF vom 23.3.1984, iK ab 1.8.1984 (vgl. dazu vorn N 8), und aOG 84.

solches *rechtlich geschütztes* Interesse berufen konnte (vgl. aOG 88)¹²³. Neu steht bei solchen Massnahmen gleich wie bei den funktionellen Verkehrsbeschränkungen gemäss SVG 3 IV die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten zur Verfügung. Für die Beschwerdelegitimation ist demnach nicht mehr ein rechtlich geschütztes Interesse erforderlich, vielmehr genügt ein blosses (schutzwürdiges) faktisches Interesse an der Aufhebung der Anordnung, was "eine gewisse Verstärkung des Rechtsschutzes" zur Folge hat¹²⁴. Im Rahmen der Beurteilung der Beschwerdelegitimation ist somit nicht mehr zu prüfen, ob sich der Beschwerdeführer z.B. auf die Eigentumsgarantie, die Wirtschaftsfreiheit oder das Willkürverbot berufen kann¹²⁵, insofern werden prozessuale und materielle Fragen getrennt, was auch die Aufgabe des Bundesgerichts erleichtern soll. Dieses "braucht sich

¹²³ Vgl. dazu etwa BGer 14.10.1994, ZBI 1995 508 (dazu hinten N 75), E. 3b. Bei der staatsrechtlichen Beschwerde hatte der Beschwerdeführer "darzutun, dass der angefochtene Akt seine rechtlichen Interessen verletzt (Art. 88 OG). Mit anderen Worten ist geltend zu machen, dass der Akt eine Norm verletzt, deren Ziel es ist, die Interessen des Beschwerdeführers zu schützen und die ihm auf diese Weise ein subjektives Recht einräumt" (Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4328).

¹²⁴ Vgl. AEMISEGGER 149 f. sowie vorn N 22.

¹²⁵ In *materieller Hinsicht* ist allerdings weiterhin grundsätzlich die Anrufbarkeit eines Grundrechts erforderlich, da für solche Anordnungen und Massnahmen ausser dem auch in SSV 107 V stipulierten Verhältnismässigkeitsgebot idR keine weiteren bundesrechtlichen Vorschriften zu beachten sind; insofern ändert sich letztlich kaum etwas, bloss dass nicht mehr bereits für die Legitimationsfrage geprüft werden muss, ob sich der Rechtsmittelkläger überhaupt auf ein verfassungsmässiges Recht (Grundrechte, Willkürverbot) berufen kann. Diesbezüglich (nunmehr wie erwähnt nur noch für die materielle Beurteilung von Relevanz) vgl. etwa BGer 1P.157/2006 vom 04.12.2006, E. 1.2: "Nach der jüngeren Rechtsprechung des Bundesgerichts kann sich der Strassenanstösser unter Berufung auf die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) gegen ein Verkehrsregime zur Wehr setzen, das ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seiner Liegenschaft verunmöglicht oder übermässig erschwert (BGE 131 I 12 E. 1.3.3 S. 16 mit Hinweis). In gleicher Weise kann sich ein Gewerbetreibender als Strassenanstösser auf die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) berufen, wenn die Aufrechterhaltung der Strassenbenutzung Voraussetzung für die Ausübung seines Gewerbes bildet (BGE 126 I 213 E. 1b/aa S. 215 mit Hinweis)"; vgl. dazu auch SCHAFFHAUSER, N 34 ff. sowie bezüglich der Legitimation zur staatsrechtlichen Beschwerde bei Totalfahrverboten SCHAFFHAUSER, N 145 ff.; MEIER, passim.

nicht mehr über den Sinn und Zweck einer Norm zu äussern, nur um über die Zulässigkeit einer Beschwerde schlüssig zu werden"¹²⁶.

Die *Aufhebung oder Entwidmung einer Strasse* liegt ebenfalls im Bereich der kantonalen Strassenhoheit (SVG 3 I) und hat für Betroffene grundsätzlich dieselben Auswirkungen wie ein Totalfahrverbot auf dieser Strasse, weshalb hier auch solche Fälle angeführt werden. In diesen Fällen ist nach der Rechtsprechung eine legitimationsbegründende, spezifische Betroffenheit vorab "dann zu bejahen, wenn dadurch dem Anstösser (bzw. dessen Kundschaft) die Zufahrt zu seiner Liegenschaft erheblich erschwert [oder gar verunmöglich] wird, weil eine Strasse aufgehoben oder mit einem Fahrverbot belegt wird"¹²⁷, daneben aber natürlich auch in weiteren Fällen besonderer Betroffenheit von Benützern dieser oder etwa von Anwohnern anderer dadurch stärker belasteter Strassen¹²⁸.

Legitimation bejaht

Bewohner eines Hauses an einem *im Winter jeweils wegen Lawinengefahr zur Sperrung vorgesehenen Abschnitt der alten Talstrasse von Steg nach Mittal im Kanton Wallis* (BGer 2P.95/2006 vom 27.07.2006). 71

Gestützt auf das Eisenbahngesetz wird in St. Gallen ein *als gefährlich taxierter Bahnübergang aufgehoben*, wodurch verschiedene Gewerbebetriebe sowie ein Restaurant nicht mehr direkt von der Hauptstrasse aus, sondern nur noch über einen über eine Nebenstrasse führenden Umweg von etwa 400 m erreicht werden können. Die Eigentümer eines davon betroffenen Gewerbebetriebes bzw. Grundstücks sowie der Betreiber des Restaurants sind zur Beschwerde legitimiert (BGer 1A.117/2003 vom 31.10.2003, ZBl 2004 497). 72

Aufhebung der Zufahrt zu einem Tanklager durch *Markierung einer Zutrittsverbotslinie* (BGE 126 I 213, vgl. N 36). 73

Stockwerkeigentümer einer Ferienhaus-Villa an der Fexerstrasse in Sils/Segl, denen infolge eines *während den Hauptsaisons tagsüber geltenden Totalfahrverbots* die jederzeitige freie Zufahrt zu ihrer Liegenschaft verwehrt wird (BGer 2P.113/1999 vom 17.04.2000). 74

¹²⁶ Botschaft Bundesrechtspflege, BBl 2001 4329.

¹²⁷ BGer 2A.70/2007 vom 09.11.2007, E. 2.2.

¹²⁸ Vgl. dazu vorn N 29 ff. und 58 ff.

- 75 *Saisonales Fahrverbot* auf der alten Kantonsstrasse St. Moritz–Celerina. Legitimation von in St. Moritz wohnhaften Personen bzw. Hotel- und Garagenunternehmen (allerdings ohne eingehendere Begründung) bejaht (*BGer 2P.109/1994 vom 14.10.1994, ZBl 1995 508*).

Legitimation als zweifelhaft offengelassen

- 76 Die "société des Amis du Burgerwald" und die "Société de chasse Diana Sarine" (Wildschwein- und Raubtierjäger) als Benützer einer vom 1. November bis 30. April 2003 mit einem *Fahrverbot zu belegenden Strasse im Burgerwald*. Die besondere Berührtheit und damit die Legitimation erstgenannter "est pour le moins douteux", jene der zweiten "également sujette à caution" (fraglich). Die Frage wurde jedoch nicht abschliessend beurteilt, sondern die Rekurse materiell geprüft und abgewiesen (*TA FR 3A 02 169 und 172 vom 27.01.2003, Assistalex Nr. 9865*).

Legitimation verneint

- 77 *Aufhebung eines Teilabschnitts der Schöneichstrasse* in Wetzikon, die der Erschliessung einer Auto-Reparaturwerkstatt diente, und Ersetzung durch einen andern Zufahrtsweg. Das BGer führt in E. 1.4 aus: "Es mag zutreffen, dass eine ausschliessliche Erschliessung über den Zufahrtsweg auf Parzelle Nr. 8255 für den Betrieb der Beschwerdeführer weniger attraktiv ist als die von ihnen bevorzugte seitliche Zufahrt auf der Südostseite. Dies allein vermag ihre Legitimation im vorliegenden Verfahren indessen noch nicht zu begründen. Weiter bringen die Beschwerdeführer in unbestimmter Weise vor, der Bau einer grundstücksinternen Zufahrt von der Wegparzelle Nr. 8255 zu den bestehenden Garagentoren verursache ihnen Kosten. Sie könnten sich auch den Einbau eines Garagentors an der Westseite der Werkstatt nicht leisten. Die Beschwerdeführer behaupten aber nicht, sie seien von der Gemeinde zu derartigen baulichen Massnahmen verpflichtet worden. Ebenso wenig zeigen sie auf, inwiefern sie für die Weiterführung des Betriebs auf die umstrittene, seitliche Zufahrt angewiesen sind. Nicht nachvollziehbar ist schliesslich ihr Argument, eine Zufahrt über die Parzelle Nr. 8255 verunmögliche einen Ersatz der bestehenden Werkstatt durch ein neues Gebäude im nördlichen Grundstücksteil. Nicht dargetan sind demzufolge die wesentlichen Tatsachen zur Beurteilung der Frage, ob die bestimmungsgemässe Nutzung von Parzelle Nr. 8379 bzw. der Baute Nr. 1612 ohne eine seitliche Zufahrt von Südosten her faktisch verunmöglicht oder übermässig erschwert wird. Damit fehlt es an einer rechtsgenügenden Begründung der Legitimationsvoraussetzungen für die Anrufung der Eigentumsgarantie oder der Wirtschaftsfreiheit" (*BGer 1P.157/2006 vom 04.12.2006*).
- 78 Anstösser an einem von einer *Teilentwidmung* betroffenen Weg, der als rückwärtige Erschliessung dient (*VGer ZH 28.06.2006, vgl. N 53*).

Der Stadtrat von Zürich *hob* im Jahre 2003 den *Sportweg in Zürich 5 auf*, damit das entsprechende Strassengrundstück der Trägerschaft des neu zu bauenden Hardturn-Stadions verkauft werden konnte. Die Aufhebungsverfügung behielt die Realisierung einer Ersatzerschliessung vor. U.a. die Wohngenossenschaft X erhob erfolglos Rekurs beim Bezirksrat und gelangte ans VGer. Zur Begründung der Legitimation machte sie geltend (E. 3.1), sie müsste wegen der Aufhebung des Sportwegs *mit zusätzlichem Verkehr* auf der Förrlibuckstrasse und dementsprechend *zusätzlichen Immissionen* rechnen; ausserdem werde ihre *Erschliessung verschlechtert*. Im vorliegenden Fall, bei dem die Beschwerdeführerin (Wohnbaugenossenschaft X) individualverkehrsbedingte Mehrimmissionen an Lärm und Luftschadstoffen befürchtet, bewirkt die Aufhebung des Sportwegs (verbunden mit der vorgesehenen Ersatzlösung), dass der Verkehr nicht mehr über den Sportweg und die Förrlibuckstrasse ausweichen kann; der Sportweg wird vom Durchgangsverkehr befreit. "Von einer legitimationsbegründenden Mehrbelastung kann daher keine Rede sein". In Wirklichkeit befürchtet die Beschwerdeführerin denn auch, dass das geplante Stadionprojekt dereinst auch an der Förrlibuckstrasse zu (massivem) Mehrverkehr führen wird. Dies ist aber "nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens". Sollte die Förrlibuckstrasse für die Erschliessung des Stadions tatsächlich freigegeben werden müssen, "so wäre dieser Schritt unabhängig davon möglich, ob der Sportweg vorhanden ist oder nicht. Dasselbe gilt für die Befürchtung, auf der Förrlibuckstrasse werde sich Parksuchverkehr einstellen. Wie auch immer diese Fragen zu beurteilen sind: Die Aufhebung des Sportwegs als solche führt in der Förrlibuckstrasse nicht zu zusätzlichem Verkehr".

Die Beschwerdeführerin macht weiter geltend (E. 3.2), "sie sei von der Aufhebung des Sportwegs auch deshalb betroffen, weil sie ihn für die Erschliessung ihrer Grundstücke benötige. Würde der Sportweg aufgehoben, müssten ihre Mieterinnen und Mieter einen Umweg (voraussichtlich über die Duttweilerstrasse) in Kauf nehmen, was ihre Liegenschaft entwerte. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Die Tiefgarage der Beschwerdeführerin mündet wie erwähnt in die Förrlibuckstrasse, von wo aus der Weg Richtung Hardbrücke/Stadt und alle anschliessenden Verbindungen zu entfernteren Zielen unverändert bleibt. Ein Umweg ergibt sich allein in Richtung Autobahn/Bernerstrasse. Dieser Umweg beträgt wenige hundert Meter und stellt keinen Nachteil dar, der ein schutzwürdiges Interesse an einer Anfechtungsmöglichkeit begründet. Namentlich kann von vornherein ausgeschlossen werden, dass damit ein Wertverlust für die Liegenschaft der Beschwerdeführerin verbunden ist. Dies ist umso weniger der Fall, als die Aufhebung des Sportwegs wie erwähnt grundsätzlich zu einer Verkehrsentlastung auf dem fraglichen Abschnitt der Förrlibuckstrasse führt" (VGer ZH VB.2003.00480 vom 08.04.2004, RB/ZH 2004 48 Nr. 3 = BEZ 2004 Nr. 29).

2.2.2.2. Teilfahrverbot¹²⁹

Legitimation bejaht

80 AG als Eigentümerin einer Fabrikationsliegenschaft an der Sempacherstrasse in Zürich, die durch mit *Fahrverboten für Motorwagen* versehene Strassenabschnitte verschiedene Nachteile bei der Belieferung ihres Betriebs mit Lastwagen bzw. Erschwerungen im Betriebsablauf erleidet (*BGer 2A.263/2006 vom 09.10.2006*)¹³⁰.

81 Eigentümer und Betreibergesellschaften von Hotel/Restaurants sowie eines Bijouteriegeschäfts in Grindelwald, deren Kundschaft zu einem erheblichen Teil mit Autobussen anreist, angesichts eines *Verbots für Gesellschaftswagen* im fraglichen Ortsbereich (*BGer 2A.23/2006 und 2A.26/2006 vom 23.05.2006*).

82 Die zuständige Behörde des Kantons Zürich *untersagt* auf Antrag der Gemeinden Nürensdorf, Kloten und Oberembrach im Jahre 2004 das Befahren der Eigentalsstrasse zwischen Nürensdorf und Oberembrach *mit Fahrzeugen mit einem Betriebsgewicht von über 3,5 t*. Der Regierungsrat wies verschiedene dagegen erhobene Rekurse ab. Drei Unternehmen reichten eine gemeinsame Beschwerde beim VGer ein. Für die Legitimation wird vorausgesetzt, dass die Beschwerdeführer einen Nachteil erleiden, der sie in besonderer Weise trifft. Dies trifft vorliegend zu: Ein Unternehmen hat seinen Sitz in Bassersdorf und betreibt u.a. ein Kieswerk in Oberembrach, das zweite betreibt Kiesgruben in Oberembrach und Embrach, das dritte betreibt ein Betonwerk und eine Mörtelproduktion in Embrach. Alle drei erbringen Leistungen im Bau- und Transportgewerbe und bedienen Kunden in der Umgebung ihrer Betriebsstandorte. Es ist offensichtlich, dass sie dazu die Eigentalsstrasse regelmässig befahren. Die Beschränkung zwingt sie zur Wahl anderer Transportrouten, die wesentlich ungünstiger sind. Sie sind damit in besonderer Weise betroffen (*VGer ZH VB.2005.00353 vom 04.05.2006, RB/ZH 2006 98 Nr. 41*).

83 *Reglement für das Befahren einer Waldstrasse mit Motorfahrzeugen* (RR GR 08.04.2004, vgl. N 41).

84 *Belegung einer Ortsverbindungsstrasse mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge*, Legitimation eines Pendlers bejaht (*VGer SO 16.08.1995, vgl. N 44*).

¹²⁹ Teilfahrverbote verstanden als Sammelbegriff für all jene Zulassungsbeschränkungen, die nicht als allgemeine Fahrverbote (Totalfahrverbote) iSv SVG 3 III gelten (dazu vorn N 69). Teilfahrverbote werden wie die übrigen verkehrsbeschränkenden Massnahmen gestützt auf SVG 3 IV erlassen. Dazu gehören vorab allgemeine Fahrverbote mit Ausnahmen für Zubringer, Anwohner, allenfalls Inhaber von Spezialbewilligungen, aber auch Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugarten (z.B. für Lastwagen), vgl. SCHAFFHAUSER, N 48.

¹³⁰ Vorinstanz: *VGer ZH VB.2006.00073 vom 23.03.2006*; vgl. auch früher in derselben Sache *VGer ZH VB.2003.00333 vom 13.11.2003, RB/ZH 2003 60 Nr. 16*.

Legitimation verneint

Anordnung eines *Verbots für Motorwagen und Motorräder mit dem Zusatz 'Zubringerdienst gestattet'*. Der BR führt in E. II/1d aus: "Das bedeutet für diejenigen Beschwerdeführer, die selber im Quartier wohnen, dass sie durch die Verkehrsanordnung keine eigenen Nachteile zu vergegenwärtigen haben; solche werden denn auch nicht geltend gemacht und sind im übrigen auch nicht ersichtlich, da lediglich der Durchgangsverkehr unterbunden wird. Auch ist nicht zu sehen, inwiefern Frau A als Mit-eigentümerin einer Liegenschaft von der Massnahme betroffen ist. In dieser Hinsicht mutet im übrigen seltsam an, wenn in der Beschwerdeschrift vorgebracht wird, die Allgemeinheit würde zugunsten einer kleinen, privilegierten Gruppe von Einfamilienhausbesitzern benachteiligt. Die Wahrung von Anliegen der Allgemeinheit oder Dritter (hier die Interessen der Anwohner der neu stärker belasteten Strassen) genügt wie erwähnt für die Beschwerdebefugnis nicht". Verneint wurde aber auch die Legitimation eines ausserhalb des umstrittenen Gebietes wohnenden Ehepaars, da es die Betroffenheit nicht glaubhaft aufzeigen konnte: "Allein aufgrund des Hinweises, sämtliche Beschwerdeführer seien als Automobilisten und Einwohner von A. bzw. des von der Massnahme betroffenen Quartiers durch die angefochtene Verkehrsbeschränkung in ihren schutzwürdigen Interessen berührt, erscheint ein solches Interesse indes nicht glaubhaft" (BR 14.08.1996, VPB 61.22).

85

2.2.2.3. Anordnung von Tempo-30-Zonen

Bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h fragt sich vorab, "inwiefern die Strassenanstösser als Bewohner durch diese in erster Linie zu ihrem Schutz angeordnete Massnahme überhaupt betroffen sein können. Die generelle Geschwindigkeitsreduktion dürfte die Verkehrsbelastung auf der Strasse reduzieren und umgekehrt die Verkehrssicherheit erhöhen, sodass die Anwohner dadurch keinen Nachteil erleiden. Soweit damit allerdings die eigene Zufahrt zu ihren Grundstücken erschwert wird, ist ihre Situation zu vergleichen mit derjenigen der übrigen Verkehrsteilnehmer, die diese Strasse mit der gleichen Regelmässigkeit benützen. Ob diese Behinderung ein relevantes, die Legitimation begründendes Ausmass erreicht, hängt massgebend von der mutmasslichen zusätzlichen Wegzeit ab, welche durch die Massnahme in Kauf genommen werden muss"¹³¹. Die Einführung einer

86

¹³¹ VGer ZH 23.06.2005 (dazu hinten N 93), E. 2.3; so auch VGer LU 15.01.2008 (dazu hinten N 91), E. 1b/cc; vgl. dazu auch hinten N 94 ff.

Tempo-30-Zone bewirkt für die motorisierten Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen wohl in der Tat einen derart geringfügigen Nachteil, "dass die Anfechtungsbefugnis selbst bei regelmässiger Benutzung der betroffenen Strasse zu verneinen ist"¹³². Hingegen ist "durchaus denkbar, dass mit einem neuen Tempo-30-Regime die Zufahrten zu einzelnen Liegenschaften erschwert oder die Eingänge behindert werden können, dies insbesondere im Zusammenhang mit baulichen Massnahmen. Es ist daher in jedem einzelnen Fall aufgrund der konkreten Umstände zu prüfen, mit welchen konkreten Nachteilen die Verkehrsanordnung für einen Rekurrenten verbunden ist und ob diese Nachteile ihn im Gegensatz zur Allgemeinheit in besonderer Weise treffen"¹³³.

Legitimation bejaht

- 87 Anordnung von Tempo-30-Zonen, Legitimation eines Anwohners wegen *erheblichem Lärm und erschwelter Zufahrt* zu seiner Liegenschaft aufgrund der vorgesehenen Belagskissen (VGer ZH 07.04.2005, vgl. N 64).
- 88 Tempo-40-Zone, Legitimation eines *Radfahrers* (VGer BS 29.10.1999, vgl. N 43).

Legitimation verneint

- 89 Anordnung einer Tempo-30-Zone, Anfechtung und Aufsichtsbeschwerde seitens eines *Anwohners einer Zufahrtsstrasse* (VGer SG 18.12.2008, vgl. N 145).
- 90 Anordnung von Tempo-30-Zonen in 5 Teilgebieten I, II, IIIa, IIIb und IIIc in der Gemeinde Wahlern. Eine dagegen erhobene Beschwerde hat die Regierungsstatthalterin von Schwarzenburg gutgeheissen. Dagegen erhob die *Gemeinde Wahlern* Beschwerde beim kantonalen VGer. Dieses befand, dass die Regierungsstatthalterschaft lediglich bezüglich dem Teilgebiet IIIb, wo die Beschwerdegegner wohnten, hätte eintreten dürfen. Bezüglich der übrigen Teilgebiete bestehe keine beachtenswerte Beziehungsnähe, diese seien auch nicht als ein einziges gesamtes Zonengebiet anzusehen (VGer BE vom 31.03.2008, BVR 2009 180)¹³⁴.
- 91 Anordnung einer Tempo-30-Zone, die für einen Quartierbewohner ausserhalb der Tempo-30-Zone, der diese jedoch für mehrmals täglich erfolgende Zu- und Wegfahr-

¹³² Vgl. VGer ZH VB.2006.0422 vom 07.12.2006, ZBl 2008 111, E. 2.2.

¹³³ VGer ZH 12.07.2007 (dazu vorn N 66), E. 3.1.

¹³⁴ Mit Urteil 1C_206/2008 vom 09.10.2008 hat das BGer eine dagegen erhobene Beschwerde unter Offenlassung der Legitimationsfrage mit materieller Beurteilung abgewiesen.

ten zu seinem Wohnhaus zwingend passieren muss, je nach gewählter Strecke zu einem *Zeitverlust von 8 bzw. 3½ Sekunden pro Fahrt* führt. Auf dem betreffenden 'eingezonten' Strassenabschnitt wird zudem "schon heute kaum wesentlich schneller als 30 km/h gefahren" (*VGer LU A 07 21 vom 15.01.2008, LGVE 2008 II 289 Nr. 29*).

Anordnung einer *Tempo-30-Zone* in Köniz, welche zum einen vom Ortsverein Thörishaus und zum andern von einem Landwirt angefochten wurde. Der *Ortsverein Thörishaus* beantragt, die Oberriedstrasse sei statt mit 30 mit Tempo 40 zu belegen. Er ist ein Verein, der die Wahrung aller Interessen des Dorfes bezweckt. Ihm gehören im ganzen Ortsgebiet ohne Kollektivmitglieder 250 Personen an. Davon wohnen 94 und damit nur etwas mehr als ein Drittel im Bereich der hier zur Diskussion stehenden Tempo-30-Zone. Im Weiteren legt der Verein nicht dar, inwieweit eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 statt 40 km/h für die Mitglieder des Vereins nachteilig sein soll. Zur Diskussion steht ein *Zeitgewinn von maximal 27 Sekunden (bei Tempo 40 statt 30)*. Damit ist keine hinreichende Betroffenheit dargetan. Der *Landwirt* seinerseits macht geltend, wenn der obere Teil der Oberriedstrasse mit dem Vorhaben der Gemeinde für das Parkieren freigegeben werde, behindere ihn dies bei der Bewirtschaftung seines Landes, denn die Strasse sei dort für die Durchfahrt teilweise sehr eng. Ausserdem weist er darauf hin, dass durch die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h die *Effizienz seines landwirtschaftlichen Betriebs* beeinträchtigt würde, da er die Strasse häufig befahre (bei einer Höchstgeschwindigkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge von 40 km/h) (*VGer BE VGE 22808/22809U vom 11.09.2007*).

92

Erweiterung einer Tempo-30-Zone in Winterthur, Anfechtung durch Bewohner des Quartiers, die unterschiedlich weit weg von der davon betroffenen Rychenbergstrasse wohnen; der nächste wohnt als einziger in zweiter Bautiefe an der Strasse selber. Der Statthalter trat auf die Rekurse ein und hiess sie gut. Das VGer ZH führte in E. 2.3 aus: "Im vorliegenden Fall wurde die Temporeduktion über einen zusätzlichen Abschnitt der Rychenbergstrasse von rund 400 m angeordnet. Diese Wegstrecke wird bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in rund 29 Sekunden zurückgelegt, während dafür mit einem Tempo von nur 30 km/h 48 Sekunden benötigt werden. Die *zusätzliche Fahrzeit von 19 Sekunden* bildet angesichts der gesamthaft täglich verbrachten Wegzeiten von und zum Wohnort eine so geringfügige Beschränkung oder Behinderung, dass sie keine hinreichende Betroffenheit zur Anfechtung der Beschränkung zu begründen vermag. Ausserdem ist überhaupt fraglich, ob dieses Strassenteilstück mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann. (...) Die verhältnismässig schmale, nicht sehr übersichtliche Strassenführung zwingt zu einer vorsichtigen Fahrweise. Der Statthalter hätte daher auf die Rekurse der Rekurrenten nicht eintreten dürfen" (*VGer ZH VB.2005.00172 vom 23.06.2005, RB/ZH 2005 60 Nr. 9 = BEZ 2005 Nr. 38 = ZBl 2005 597 = Baurecht 2006 19*).

93

2.2.2.4. Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahnen und sonstigen Strassen

94

Die örtliche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann vorab den Verkehrsfluss verlangsamen und die Fahrzeit verlängern. Ob dies einen besonderen Nachteil darstellt, ist jedenfalls bei bloss geringfügigem Zeitverlust zu verneinen¹³⁵. So führte das BGer im Urteil 1A.73/2004 vom 06.07.2004 aus (E. 2.3): "Es erscheint in der Tat fraglich, ob ein schützenswertes Interesse an der Aufhebung einer Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, wenn die Beschwerdeführer die für den Durchgangsverkehr vorgesehene und in etwa gleich lange Hauptstrasse benützen können, um ohne Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen ihren Ausgangs- und Zielorten hin- und herzufahren. Der praktische Nutzen ihrer Beschwerde beschränkt sich in diesem Fall auf einen geringfügigen Zeitgewinn (23 Sekunden nach Schätzung der Gemeinde)"¹³⁶. Das VGer ZH seinerseits hat etwa "ausdrücklich verworfen, dass die tägliche Benützung einer Strasse, deren Verkehr durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Staubildungen verlangsamt wird, eine legitimationsbegründende Beziehungsnähe verschaffe"¹³⁷. Besondere Betroffenheit und insoweit ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung einer Verkehrsordnung sind generell nur dann zu bejahen, "wenn diese dem Rechtsmittelkläger einen Nachteil zufügt, der ihn in besonderer Weise trifft. Nicht begründet wird ein solches Interesse bei bloss unbedeutenden Verkehrsverlangsamungen auf einer regelmässig befahrenen Strecke, wenn etwa eine bisher unregelte Kreuzung neu mit einem Lichtsignal gesteuert werden soll oder eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke herabgesetzt wird"¹³⁸.

¹³⁵ Vgl. auch vorn N 86 ff.

¹³⁶ Leider – so muss man feststellen – konnte die Frage im konkreten Fall offen bleiben, weil das Kantonsgericht die Legitimation auch nach der bisherigen Praxis verneint hat, vgl. dazu vorn N 50.

¹³⁷ VGer ZH 23.06.2005 (dazu vorn N 93), E. 2.2, bzw. VGer ZH vom 04.12.2003 (dazu vorn N 68), E. 2.3.

¹³⁸ VGer ZH 23.06.2005 (dazu vorn N 93), E. 2.2, bzw. VGer ZH vom 08.04.2004 (dazu vorn N 79), E. 2.5.

Legitimation bejaht

Reduktion der *Höchstgeschwindigkeit auf der A2 bei Kriens* auf 100 km/h, Legitimation der *Gemeinde Kriens*, die eine Reduktion auf 80 statt 100 km/h anstrebt (BGer 1A.254/2004 vom 07.02.2005, vgl. N 142). 95

Mit vom EJPD genehmigter Verfügung vom 23.4.1996 ordnete der RR des Kantons Luzern auf einem *Autobahnabschnitt in Emmen* aus Gründen der Verkehrssicherheit die *Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h* an. Die Legitimation des *Automobil Clubs der Schweiz (ACS) Luzern* ist gegeben, jene der *Freiheitspartei der Schweiz (FPS) Luzern* hingegen nicht¹³⁹. Zur Legitimation von *Mitbeteiligten*, die sich der Beschwerde der FPS angeschlossen hatten, führte der BR aus (E. II/5e): Diese "wohnen ausnahmslos im Raum Luzern und damit im Einzugsbereich des von der angefochtenen Massnahme betroffenen Autobahnstückes. Einige von ihnen dürften dieses häufig benutzen, was sich aus ihrem Beruf als Taxihalter oder Aussendienstmitarbeiter ergibt. Wenn sich im Weiteren mangels konkreter Angaben nicht zwingend ergibt, dass auch die anderen Personen von der Massnahme tatsächlich berührt sind, können diese ebenfalls als beschwerdelegitimiert betrachtet werden, umso mehr als infolge der erstellten Legitimation anderer Beschwerdeführer ohnehin ein materieller Entscheid zu fällen ist" (BR 23.05.2001, VPB 65.114). 96

Anordnung einer *Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h* im Bereich einer Kurve, Legitimation des *TCS Berner Oberland* (BR 11.12.1989, vgl. N 120). 97

Legitimation verneint

Signalisation einer *Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h*, Legitimation des *TCS Nidwalden* (BR 29.06.1988, vgl. N 128). 98

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, Legitimation des *TCS Zug* (VGer ZG 20.02.2007, vgl. N 130). 99

2.2.2.5. Schaffung von Parkiermöglichkeiten, Erstellung von Parkplätzen

Legitimation bejaht

Genossame Lachen als Eigentümerin von (unüberbauten) Grundstücken, die durch die betreffende Strasse erschlossen werden, angesichts der Absicht der Gemeinde Lachen, auf dieser Strasse zwecks Verkehrsberuhigung *Längsparkfelder zu markieren* und diese mit dem Signal "Parkieren mit Parkscheibe" (Blaue Zone) zu versehen. Die Beschwerdeführerin befürchtet, dass durch die Schaffung von Längsparkplätzen der Verkehrsfluss behindert und damit die "Erschliessungskapazität" der Strasse beeinträchtigt würde, was die Überbaubarkeit ihrer Grundstücke in Frage stellen könnte. 100

¹³⁹ Vgl. dazu hinten N 118 und 125.

Das BGer hält in E. 2.2 fest: "Soweit mit solchen Folgen ernsthaft zu rechnen ist, erscheint ihre Legitimation zur Anfechtung der streitigen Massnahme grundsätzlich als gegeben" (*BGer 2A.70/2007 vom 09.11.2007*).

101 Befürchtung von Mehrverkehr infolge *Schaffung zusätzlicher unentgeltlicher Parkplätze* für das Wochenende und die Feiertage (*BGer 1C_54/2007 vom 06.11.2007*, vgl. N 63).

102 Geplante *Parkfelder* im Bereich einer Groberschliessungsstrasse. Die Eigentümerin von bereits überbautem an der betreffenden Strasse liegendem Land befürchtet, dass dadurch der Verkehrsfluss zu sehr behindert wird (*VGer SZ 21.12.2005, EGV-SZ 2005 228*).

2.2.2.6. Beschränkungen des Parkierens

103 Beschränkungen des Parkierens können in verschiedener Form erfolgen, vorab etwa durch Anordnung eines Parkierverbots, die Umwandlung von gewöhnlichen in Blaue-Zone-Parkplätze, das Erfordernis einer Parkierbewilligung oder die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen. Beschränkungen des Parkierens oder die Aufhebung von (öffentlichen) Parkplätzen können namentlich eine spezifische Betroffenheit bewirken, wenn dadurch die Nutzung einer Liegenschaft verunmöglicht oder erheblich erschwert wird¹⁴⁰. Bezüglich der Aufhebung von Geschäftskunden dienenden Kurzzeitparkplätzen führte das VGer ZH aus, dass man für die Bejahung der Rechtsmittellegitimation "ähnlich wie beim Erfordernis der Wahrnehmbarkeit von zusätzlichen Verkehrsimmissionen" verlangen könnte, "dass in einem gewissen Umkreis (...) ein bestimmter Mindestanteil aufgehoben werden muss"¹⁴¹.

Legitimation bejaht

104 Wochenaufenthalter in der Stadt Zürich, dem ein Gesuch um eine *Parkierungsbewilligung in der Blauen Zone* des PLZ-Kreises 8006 für einen auf seinen Arbeitgeber immatrikulierten PW abgelehnt wird. Das BGer hat dabei offengelassen, ob die Verweigerung der Parkierungsbewilligung von SVG 3 IV erfasst wird (*BGer 1A.26/2007 vom 19.06.2007*¹⁴²).

¹⁴⁰ BGer 2A.70/2007 vom 09.11.2007, E. 2.2 m.H.

¹⁴¹ Vgl. dazu ausführlich VGer ZH VB.2006.0422 vom 07.12.2006, ZBI 2008 111, E. 2.3.

¹⁴² Vorinstanz: VGer ZH VB.2006.350 vom 16.11.06.

AG als Eigentümerin des Moosbachwegs in Zug, an dem diese der Stadt ein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht eingeräumt hatte, angesichts einer *Parkverbotszone* an diesem Weg (*BGer 2A.194/2006 vom 03.11.2006*)¹⁴³. 105

Inhaber eines nahe dem Münsterplatz in Basel gelegenen Restaurants, dessen Gäste wie er selbst die Parkplätze auf dem Münsterplatz regelmässig benützten, angesichts eines *nächtlichen Parkverbots* (*BGer 2A.329/2006 vom 12.10.2006*). 106

Die Stadt Basel wandelt innerhalb des City-Rings Grossbasel Parkplätze der Blauen Zone in *gebührenpflichtige Parkplätze* um¹⁴⁴. Der BR führt in E. 5c aus: "Im vorliegenden Fall steht die Gebührenerhebung in der Grossbasler Innenstadt im Streit. Dieses Gebiet übt eine Zentrumsfunktion aus und zieht darum erfahrungsgemäss nicht nur Personen aus der unmittelbaren Umgebung an, sondern auch solche aus entfernteren Stadtteilen. Der betroffene Personenkreis ist daher hier weit grösser als bei verkehrspolizeilichen Massnahmen auf Quartierstrassen am Stadtrand. Es ist ohne weiteres anzunehmen, dass S. von seinem Wohn- oder Arbeitsort, der unmittelbar an den City-Ring angrenzt, mehr oder weniger regelmässig die Strassen der Grossbasler Innenstadt benutzt. Angesichts der beschriebenen Zentrumsfunktion des von der Gebührenerhebung betroffenen Gebiets würde es im vorliegenden Fall zu weit führen, vom Beschwerdeführer den Nachweis zu verlangen, welche Strassen zu welchem Zweck er jeweils benutzt. Es mag sein, dass S. nicht jede Strasse der Innenstadt gleichermaßen beansprucht, so dass seine Beschwerdebefugnis für einzelne Strassenabschnitte zweifelhaft sein mag. Es erübrigt sich indessen, in dieser Hinsicht weitere Untersuchungen vorzunehmen. Denn die angefochtene Gebührenerhebung erfolgt auf sämtlichen Strassen des City-Rings mit der gleichen Begründung, und insofern handelt es sich gewissermassen um eine einheitliche Verfügung. Das beabsichtigte Ziel wird nur erreicht, wenn für das ganze Gebiet die gleiche Regelung gilt; es wird hinsichtlich des Zwecks der Massnahme nicht nach einzelnen Strassenzügen unterschieden. Die materielle Beurteilung der hier umstrittenen Frage bezieht sich daher gesamthaft auf die Grossbasler Innenstadt. Der Regierungsrat hat demnach die Beschwerdebefugnis des S. zu Unrecht verneint. Damit hat er Bundesrecht verletzt. Der angefochtene Beschluss ist deshalb aufzuheben, und die Sache ist zur materiellen Beurteilung an den Regierungsrat zurückzuweisen" (*BR 22.10.1985, ZBl 1986 231*)¹⁴⁵. 107

Bewilligung der Bewirtschaftung und Signalisation des Kirchenplatzes in Sachseln als *Parkplatz mit zentraler Parkuhr*¹⁴⁶. "A.S. und die andern neun Gewerbetreibenden 108

¹⁴³ Vorinstanz: VGer ZG vom 28.02.2006, GVP ZG 2006 126.

¹⁴⁴ Zu Regelung des Parkierens und Parkiergebühren vgl. SCHAFFHAUSER, N 72 ff.

¹⁴⁵ Mit einer solch grosszügigen Zuerkennung der Legitimation wäre heute wohl nicht mehr zu rechnen.

¹⁴⁶ Zu Regelung des Parkierens und Parkiergebühren vgl. SCHAFFHAUSER, N 72 ff.

sowie der Verkehrsverein machen sinngemäss geltend, dass sich die Gebührenpflicht auf dem Kirchenplatz für ihre Kundschaft und dadurch auch für sie negativ auswirke. Durch die Tatsache, dass ein Teil ihrer Kundschaft den Kirchenplatz regelmässig zum Parkieren benutzt, sind sie von der vorgesehenen Massnahme mehr betroffen als irgend jemand. Dies trifft auch auf den Verkehrsverein zu, welcher regelmässig Veranstaltungen im Dorf organisiert" (RR NW 26.08.1997, VVGE 1997/98 59).

Legitimation als zweifelhaft offengelassen

- 109 Auf einem Hafenuai sollen *bestehende Längs- in gebührenpflichtige Schrägparkfelder* umgewandelt werden. Der Besitzer eines im lokalen Hafen stationierten Bootes besucht die Hafenanlagen und den Quai zwar tendenziell mehr als andere Ortseinwohner. Allein deswegen die Legitimation zuzuerkennen, erscheint problematisch, kann aber zufolge materieller Beschwerdeabweisung offengelassen werden (RR TG 03.09.1991, TVR 1991 179 Nr. 37).

Legitimation verneint

- 110 Die zuständige Behörde der Stadt Zürich verfügte zur Kompensation von neu geschaffenen Abstellplätzen im Parkhaus Gessnerallee die *Aufhebung von vier Parkplätzen* am nordwestlichen Fahrbahnrand entlang der Liegenschaft Uraniastrasse 40. Die Confection Bovet AG, die in der Nähe ein Herrenbekleidungsgeschäft für Übergrößen führt, setzte sich beim Stadtrat, beim Statthalteramt sowie beim VGer ohne Erfolg zur Wehr. Vor BGer begründet sie ihre Legitimation damit, dass sie aus folgenden Gründen in besonderem Mass auf diese Parkplätze angewiesen sei: Ihre Kundschaft sei korpulent und stark übergewichtig, was ihre Mobilität einschränke. Zudem kaufen die Kunden ein- bis zweimal im Jahr die Garderobe für eine Saison ein und verliessen daher das Geschäft mit grossen Tragtaschen, die sich vom Volumen und Gewicht her nicht für einen Fussmarsch ins Parkhaus eigneten. Daneben seien die Parkplätze auch sehr wichtig für die Vertreter von Textilkollektionen, für Untertierlieferanten usw. Schliesslich seien im Umkreis von 150 m vom betroffenen Geschäft 57 der ursprünglich 121 Parkplätze aufgehoben worden. Die 4 umstrittenen Parkplätze hätten mithin eine Stellvertreterfunktion für die übrigen abgebauten Parkplätze. Das BGer verneint eine spezifische Betroffenheit: Die Parkplätze liegen wohl in Fussdistanz zum betroffenen Geschäft, aber nicht unmittelbar bei diesem. Vielmehr muss eine verkehrsreiche Kreuzung überquert werden. Ausserdem befinden sich in ähnlicher Distanz selbst nach dem umstrittenen Abbau immer noch über 60 Parkplätze, 28 sogar direkt gegenüber dem Ladengeschäft, welche besser erreichbar sind als die umstrittenen. Die Beschwerdeführerin wird daher durch den Abbau nicht in signifi-

kanter Weise stärker betroffen als andere Personen wie Gewerbetreibende, Kunden usw., die im Stadtzentrum parkieren möchten (*BGer 2A.115/2007 vom 14.08.2007*)¹⁴⁷.

2.2.2.7. Sonstige Verkehrsanordnungen nach SVG 3 IV

Legitimation bejaht

Im Rahmen eines umfassenderen Strassenraumgestaltungsprojekts in Uznach ist u.a. vorgesehen, den Knoten Zürcherstrasse/Buchbergstrasse mit einer *Lichtsignalanlage* zu versehen. Der Eigentümer einer rund 120 m davon entfernten Liegenschaft sowie eine dort eingemietete Geschäftsinhaberin befürchten, dass der Betrieb der vorgesehenen Lichtsignalanlage auf der Zürcherstrasse einen Rückstau bewirken würde, der die Zufahrt ihrer Liegenschaft wesentlich erschweren würde und einen ins Gewicht fallenden Rückgang des regen Kundenverkehrs und damit Umsatzeinbussen zur Folge hätte. Dieser Rückstau gefährde sodann Mieter, Kunden und Angestellte bei der Wegfahrt von der Liegenschaft bzw. vom Geschäftslokal. In den Hauptverkehrszeiten wäre an eine Wegfahrt in Richtung Schmerikon nicht mehr zu denken, weil ein Sich-Einfügen in den Strassenverkehr mit unverhältnismässigen Gefahren verbunden wäre. Weiter entstünde durch das Anhalten von in Richtung Schmerikon fahrenden Fahrzeugen unnötiger Lärm und unnötiger Ausstoss von krebserregenden Russpartikeln. Insoweit wurde den Genannten die Beschwerdelegitimation zuerkannt, nicht hingegen soweit sie geltend machten, die projektierte Lichtsignalanlage werde das Ortsbild ab und wenn sie in Betrieb genommen werde, sei es für Anwohner der Brauereistrasse kaum mehr möglich, sich in den Verkehr auf der Zürcherstrasse einzugliedern¹⁴⁸ (*VGer SG B 2007/120 vom 13.03.2008*). 111

Einbahnverkehr mit Lichtsignalanlage an einer Strassenbaustelle, wo während 9 Monaten eine Stützmauer der SBB instanzzusetzen ist. "Gegen die publizierte Verkehrsmassnahme erhoben drei Unternehmen Beschwerde mit der Begründung, die mit den absehbaren Staus verbundenen Wartezeiten für ihre Lastwagenführer würden für sie eine grosse wirtschaftliche Belastung darstellen. Es sei entweder der Gegenverkehr zuzulassen oder die Bauarbeiten auf die Nachtzeit zu beschränken" (*VGer SO VWBES.2003.319 vom 12.02.2004, SOG 2004 114 Nr. 30*). 112

Einrichtung einer Busspur. Zwei Rekurrenten, welche die betroffene Strecke für den Arbeitsweg und Kundenfahrten "über längere Zeit in gleichmässigen, kurzen zeitlichen Abständen" befahren, sind dadurch besonders betroffen. Der praktische Vorteil, 113

¹⁴⁷ Das VGer ZH (VB.2006.0422 vom 07.12.2006, ZBl 2008 111) als Vorinstanz hat die Beschwerdelegitimation zwar bezweifelt, die Frage aber offengelassen und die Beschwerde stattdessen materiell beurteilt und abgewiesen.

¹⁴⁸ Materiell kann dies jedoch ebenfalls gerügt werden, vgl. vorn N 22.

den sie von der Aufhebung oder Änderung des vorinstanzlichen Entscheids hätten, läge sodann "darin, dass die zu einer erhöhten Staubbildung führende Kapazitätsverringerung durch Einrichtung einer Busspur unterbleibt, womit sie entgegen der Auffassung der Verwaltung in zulässiger Weise ein privates Interesse geltend machen, selbst wenn das Gebot der Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs in der öffentlichrechtlichen Vorschrift von § 13 Abs. 3 des kantonalen Umweltschutzgesetzes (USG) enthalten ist (...). Bei dieser Situation ist den Rekurrenten entsprechend der bundesrätlichen Praxis ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung der beanstandeten Verkehrsbeschränkungen zuzugestehen, weshalb ihre Legitimation zum Rekurs gegeben ist" (VGer BS 28.03.2000, BJM 2000 320).

Legitimation offengelassen

114 *Aufhebung des Rechtsvortritts* (BGer 2A.387/2003 vom 01.03.2004, vgl. N 46).

2.2.3. Legitimation von privaten Vereinigungen

115 Das Strassenverkehrsrecht sieht kein spezielles Beschwerderecht für private Vereinigungen vor. BGG 89 II d – diese Bestimmung betrifft die sog. *ideelle Verbandsbeschwerde*¹⁴⁹ – kommt diesbezüglich daher nicht zur Anwendung.

116 Eine private Vereinigung ist zunächst gleichermassen wie eine Privatperson nach BGG 89 I zur Beschwerde legitimiert, wenn sie durch eine Verkehrsanordnung *in ihren eigenen Interessen betroffen* ist. Sodann ist sie auch zur Beschwerdeführung in eigenem Namen, aber *im Interesse ihrer Mitglieder* legitimiert (sog. *egoistische Verbandsbeschwerde*)¹⁵⁰, wenn *kumulativ* folgende Voraussetzungen erfüllt sind:¹⁵¹

- Die Vereinigung ist eine juristische Person und als solche partei- und prozessfähig,
- sie ist statutarisch zur Wahrung der in Frage stehenden Interessen ihrer Mitglieder berufen,

¹⁴⁹ Bei dieser sind ein besonderes Berührtsein und ein schutzwürdiges Interesse nicht erforderlich; vgl. WALDMANN, BGG 89 N 69 ff.; SEILER, BGG 89 N 60 ff.

¹⁵⁰ Rechtlich liegt bei der 'egoistischen' Verbandsbeschwerde "eine Form der Prozessstandschaft vor, da der Verband in eigenem Namen, aber im Interesse der Mitglieder Beschwerde führt (...). Im Gegensatz dazu steht die 'ideelle' Verbandsbeschwerde, bei welcher öffentliche Interessen vertreten werden" (KÖLZ/HÄNER, N 561).

¹⁵¹ Vgl. WALDMANN, BGG 89 N 33 ff.; SEILER, BGG 89 N 10.

- eine Mehrheit oder doch eine grosse Anzahl ihrer Mitglieder ist von der Verfügung besonders berührt und wäre entsprechend selbst zur Beschwerde legitimiert.

Die Beschwerdelegitimation steht nicht jedem Verein zu, der sich in allgemeiner Weise mit dem fraglichen Sachgebiet befasst. Vielmehr muss ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem *statutarischen Vereinszweck* und dem Sachgebiet bestehen, in welchem die fragliche Verfügung ergangen ist. Eine *politische Partei* ist deshalb grundsätzlich nicht zur Anfechtung von Verkehrsanordnungen legitimiert¹⁵². Hingegen steht es den *Verkehrsverbänden*¹⁵³ oder dem *Interessenverein eines Quartiers* statutarisch gegebenenfalls zu, gegen derartige Massnahmen Beschwerde zu führen, sofern die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind, namentlich das Erfordernis, dass eine Vielzahl der Mitglieder betroffen sein müssen¹⁵⁴. Diesbezüglich ist auch hier die besondere Betroffenheit glaubhaft darzutun, etwa dass diese die betreffende Strasse auch tatsächlich im geforderten Umfang (mit einer gewissen Regelmässigkeit) benützen. "Das erweist sich natürlich als besonders schwierig, wenn ein Verein die geforderte Berührtheit seiner Mitglieder darlegen muss, zumal wenn ein zahlenmässig grosser Verein Beschwerde führt, dessen Mitglieder sich – im Gegensatz zu einem Quartierverein – auf ein weiträumiges Gebiet, namentlich auf zahlreiche Ortschaften innerhalb eines Kantons, verteilen und mithin deren Fahrgewohnheiten in der Regel nicht genau bekannt sind. Daran ändert aber nichts, dass es Sache des Re-

117

¹⁵² Vgl. dazu hinten N 125.

¹⁵³ Bezüglich Strassenverkehrsverbänden erkannte der Bundesrat "diesen in seiner alten Praxis die Beschwerdebefugnis ohne weiteres zu, da solche Vereine die Interessen der Motorfahrzeugführer zu wahren hätten. Er nahm damit stillschweigend an, die Vereinsmitglieder seien in jedem Fall unmittelbar von den Verkehrsmassnahmen betroffen (JdT 1967 I 387 und VPB 43.23). In der Folge hat er jedoch, ausser wo er die Frage offenliess, jedesmal überprüft, ob die Verbände die oben erwähnten Bedingungen erfüllt haben (unveröffentlichte Bundesratsentscheide vom 13. Mai 1987 und 24. Juni 1987)", indem er die vom BGer aufgestellten Kriterien zur Verbandsbeschwerde übernommen und dann auf Beschwerden der vorliegenden Art angewendet hat (BR 29.06.1988, VPB 53.26 E. 6; BR 16.10.1990, VPB 55.32 E. II/4).

¹⁵⁴ Vgl. KÖLZ/HÄNER, N 564; BR 23.05.2001, VPB 65.114.

kurrenten bleibt, aufzuzeigen, dass die geforderte Anzahl der Mitglieder selber zur Beschwerde berechtigt ist"¹⁵⁵.

Legitimation bejaht

- 118 Legitimation des *Automobilclubs der Schweiz (ACS) Luzern, Sektion Luzern, Ob- und Nidwalden*, gegen eine *Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit* auf einem Abschnitt der A2 auf Emmener Gemeindegebiet bejaht, da er gemäss seinen Statuten "in allen den Verkehr betreffenden Fragen, insbesondere bei Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen, sämtliche geeigneten Rechtsmittel ergreifen" kann und davon ausgegangen werden kann, "dass ein überwiegender Anteil der Mitglieder eines Automobilclubs in einem regional beschränkten Sektionsgebiet die Autobahn regelmässig benutzt, welche dieses Gebiet durchquert. Die Mehrheit der Mitglieder ist damit von einer diese Autobahn betreffenden Verkehrseinschränkung berührt" (BR 23.05.2001, VPB 65.114)¹⁵⁶.
- 119 Legitimation des *Verbandes der Kipplastwagenbesitzer Nidwalden* gegen ein *Lastwagenverbot* auf verschiedenen Strassen in Stans bejaht, weil aufgrund der örtlichen Gegebenheiten anzunehmen war, dass eine Mehrheit der 18 Mitglieder, die alle auch Bauschutt transportierten, die fraglichen Strassen mit einer gewissen Regelmässigkeit benützten, um zur bedeutendsten kantonalen Aushubdeponie zu gelangen (BR 02.05.1990, VPB 55.6).
- 120 Anordnung einer *Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h* im Bereich der Kummkurve bei Einigen, wogegen sich u.a. der *Touring Club der Schweiz, Landesteil Berner Oberland (TCS Berner Oberland)*, mit seinen über 32'000 Mitgliedern beschwerte. Der BR führte in E. 3d aus: "Im vorliegenden Fall ist nun zu bedenken, dass das umstrittene Strassenstück trotz der bestehenden Autobahn verhältnismässig stark befahren wird. Grund dafür dürfte sicherlich die Tatsache sein, dass die Staatsstrasse von Thun nach Spiez im allgemeinen einen guten Ausbaugrad aufweist und vor allem erheblich kürzer ist als das entsprechende Autobahnstück. Zudem führt die Hauptstrasse direkt in die Stadtmitte (Bahnhof) von Thun. Thun besitzt als Hauptort des Berner Oberlandes aufgrund der Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten unbestreitbar eine Zentrumsfunktion. Es darf deshalb angenommen werden, dass sich ein grosser Teil der TCS-Mitglieder aus den oben erwähnten Gebieten nicht nur gelegentlich, sondern mehr oder weniger regelmässig nach Thun begibt und dabei die umstrittene Strasse benützt, insbesondere wenn die Innenstadt von Thun aufge-

¹⁵⁵ BR 16.10.1990; VPB 55.32 E. II/4c. Dieser Nachweis ist allenfalls durch Vorlegen von Mitgliederlisten zu erbringen (vgl. BGer 12.04.2002, Pra 2002 Nr. 85 E. 2; BGer 1E.19/1999 vom 04.04.2000, URP 2000 399).

¹⁵⁶ Vgl. auch vorn N 96 und hinten N 125 in derselben Beschwerdesache.

sucht wird. Umgekehrt erweist es sich für Mitglieder aus Thun/Steffisburg je nach Situation als vorteilhafter, die Hauptstrasse zu befahren, um nach Spiez oder noch weiter zu gelangen. Verkehrszählungen (rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen) bestätigten diese Überlegungen. Es erscheint deshalb glaubhaft, dass mindestens eine grosse Zahl der TCS-Mitglieder die Strecke mehr oder weniger regelmässig benützt. Auf die Beschwerde ist folglich einzutreten" (BR 11.12.1989, BVR 1990 181).

Versuchsweise Einführung eines *Kreisels* am Grand'Pont in Fribourg, der sich auf der Hauptverbindungsachse befindet, die das Stadtzentrum mit dem Quartier Schoenberg verbindet, wogegen der *Interessenverein des Quartiers Schoenberg* Beschwerde erhebt. Der BR führte in E. II/2 aus: "Le carrefour du Grand'Pont se trouvant sur l'axe principal qui relie le centre de la Ville de Fribourg au quartier du Schoenberg, il y a lieu d'admettre que la mesure en cause touche un très grand nombre des membres de l'association recourante" (BR 11.01.1989, VPB 53.42). 121

Die Einwohnergemeinde Bern erlässt verschiedene Verkehrsanordnungen, gegen die sich der *Länggass-Leist* wendet. Er ist ein Verein iSv ZGB 60 ff. und erfüllt alle Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit ein Verband in eigenem Namen Beschwerde erheben kann (VGer BE VGE 23085 vom 03.03.2008, in BVR 2008 360 n.p. Erw.). 122

Nachfahrverbot für Motorfahrzeuge im Luzerner Rösslimattquartier; Legitimation des *Vereins Interessen-Gemeinschaft Luzerner Taxis* (VGer LU 16.10.2003, vgl. N 42). 123

Legitimation offengelassen

Die Stadt Kreuzlingen verfügt als Sicherheitsmassnahme für die Störfallvorsorge zugunsten einer Fabrik mit 600 Arbeitsplätzen auf einer Gemeinde-Quartierstrasse, auf welcher zwischen zwei Fabrikteilen täglich 600 Mal wassergefährdende Lösungsmittel usw. hin- und herschoben werden, ein *Totalfahrverbot* mit gewissen Lockerungen für Velofahrer. Der *Quartierverein Emmishofen* kann laut Statuten u.a. "die Interessen von Mitgliedern wahren, wenn eine grosse Zahl von Mitgliedern des Quartiers oder eines betroffenen Quartierteils in ihren Interessen berührt sind. (...) Es steht angesichts der in Ziff. 4 der Statuten weiträumig umschriebenen Quartiergrenze nicht ohne weiteres fest, dass die Mehrheit oder wenigstens eine grosse Zahl der Mitglieder des Quartiervereins das vom Fahrverbot betroffene Teilstück der Finkernstrasse tatsächlich regelmässig benützen will und durch die angefochtene Anordnung darin beeinträchtigt wird. Wie es sich im einzelnen damit verhält, kann aber offengelassen werden, da die staatsrechtliche Beschwerde ohnehin abzuweisen ist, soweit darauf eingetreten werden kann" (BGer 2P.458/1995 vom 13.05.1997, ZBl 1998 379 = URP 1997 315). 124

Legitimation verneint

- 125 Nach der Praxis des Bundesrats zur Beschwerdebefugnis im Sinne von Art. 48 VwVG besteht "die Aufgabe einer *politischen Partei* unbesehen ihrer Statuten darin, ihre Anliegen auf politischem Boden zu vertreten, nämlich – je nach den konkreten Situationen und Problemen – in der Presse, in Versammlungen, mit Flugblättern und Plakaten, durch Vorstösse und Voten ihrer Parlamentarier usw. Hier liegt ihr eigentliches Wirkungsfeld. Demgegenüber kann es nicht zu ihren Aufgaben gehören, sich in rechtlichen Auseinandersetzungen mit Fragen des Strassenverkehrs zu befassen. Dies hat sie den interessierten Privaten und den Strassenverkehrsverbänden zu überlassen. Ihre Interessen an einer Beschwerdeführung liegen in diesem Bereich ausserhalb des einer politischen Partei zukommenden Rahmens und sind damit im Sinne von Art. 48 Bst. a VwVG nicht schutzwürdig (vgl. zu alldem VPB 59.63, 56.10¹⁵⁷ und 46.22). Auf die Beschwerde der FPS Luzern¹⁵⁸ ist daher nicht einzutreten" (BR 23.05.2001, VPB 65.114)¹⁵⁹.
- 126 Einführung von *Tempo 30 auf einzelnen Quartierstrassen der Stadt Bern*. Die rechtlich nicht selbständige *Auto-Partei des Bezirks Bern-Stadt* ist zufolge fehlender juristischer Persönlichkeit von vornherein nicht beschwerdelegitimiert. Die *Auto-Partei des Kantons Bern* wiederum vermochte den Nachweis, dass die Mehrheit oder eine grosse Anzahl der Mitglieder die betroffenen Strassen mit einer gewissen Regelmässigkeit benützten, nicht zu erbringen: "Es ist in der Tat nicht ersichtlich, dass die Mehrheit oder doch eine grosse Zahl der Mitglieder der Auto-Partei von den hier in Frage stehenden Verkehrsanordnungen gemäss Rechtsprechung des Bundesrates berührt ist. (...) Es ist aber nicht zu erwarten, dass die vielen Mitglieder ausserhalb der Agglomeration Bern die mit Tempo 30 belegten Strassen der Stadt Bern regelmässig benützen. Selbst die Mitglieder von Bern und den umliegenden Gemeinden sind nicht ohne weiteres zur Beschwerde befugt, sondern nur, wenn sie die hier in Frage stehenden Strassen in der geforderten Häufigkeit befahren, was angesichts des Umstandes, dass es sich bloss um Quartierstrassen handelt, nicht anzunehmen ist. Der

¹⁵⁷ Verneinung der Legitimation der damaligen Auto-Partei schon mangels einer Vielzahl betroffener Mitglieder, daneben hätte es aber auch am Erfordernis der statutarischen Beschwerdebefugnis gefehlt, auch wenn der Parteiname darauf schliessen lasse, dass sie "ausschliesslich oder mindestens schwergewichtig an Fragen des Strassenverkehrs interessiert sei. (...) Es kann daher keine Rede davon sein, dass sich die Auto-Partei schwergewichtig mit Problemen des Strassenverkehrs befasst. Deshalb fehlt eindeutig ein enger Zusammenhang zwischen dem Vereinszweck und dem vorliegenden Streitgegenstand. Schliesslich muss es dabei bleiben, dass eine Partei ihre Ziele mit politischen Mitteln und nicht auf dem Rechtsweg anzustreben hat" (E. 6c).

¹⁵⁸ Freiheitspartei der Schweiz (FPS) Luzern.

¹⁵⁹ Hervorhebung durch R.S. Vgl. auch vorn N 96 und 118 in derselben Angelegenheit.

verbleibende Teil der Mitglieder, der tatsächlich zur Beschwerde berechtigt wäre, genügt indessen nicht, um der Auto-Partei die Beschwerdebefugnis zuzuerkennen" (BR 30.01.1991, VPB 56.10).

Herabsetzung der *Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h generell* auf den Hauptstrassen Freienbach–Pfäffikon und Schindellegi–Pfäffikon. Der *Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Sektion Uri/Schwyz*, sowie der *ACS, Sektion Schwyz*, konnten nicht glaubhaft darlegen, dass die Mehrheit oder doch eine grosse Zahl ihrer Mitglieder die betroffenen Strassen mit einer gewissen Regelmässigkeit benützten (E. 4e): "Aufgrund dieser Überlegungen erscheinen selbst bei der Annahme, Motorfahrzeugführer aus Lachen benützten die umstrittenen Innerortstrecken von Pfäffikon im geforderten Umfang, höchstens rund 300 ACS-Mitglieder und rund 25 ASTAG-Mitglieder von der angefochtenen Massnahme im Sinne von Art. 48 Bst. a VwVG betroffen. Diese Anzahl ist indessen zu gering, um die Beschwerdebefugnis der beiden Vereine zu begründen. Die Zahl der betroffenen Mitglieder ist im Verhältnis zum gesamten Mitgliederbestand zu betrachten. Daher erweist sich die Begründung der Rekurrenten, 60 der 100 sich im Kanton Schwyz befindenden ASTAG-Mitglieder und somit die Mehrheit seien berührt, als offensichtlich unbegründet. Dass Mitglieder, die weiter entfernt wohnen – namentlich auch jene ausserhalb des Kantonsgebiets – die umstrittenen Strecken in der geforderten Häufigkeit befahren, erscheint nicht glaubhaft" (BR 16.10.1990, VPB 55.32). 127

Signalisation einer *Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h* im Bereiche von Liegenschaften und Holzlagerplätzen in Wolfenschiessen. Gemäss Art. 2 seiner Statuten bezweckt der *TCS Nidwalden* die "Wahrung der Interessen der Automobilisten und Motorradfahrer im Gebiete des Kantons. Es erscheint selbstverständlich, dass unter 'Wahrung der Interessen' auch die Ergriffung rechtlicher Schritte gegen Verkehrsmassnahmen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG fällt. Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts ist der Rekurrent daher berechtigt, im vorliegenden Fall die Interessen seiner Mitglieder zu verteidigen, falls die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind". Diese sind jedoch nicht erfüllt, weil offensichtlich nur eine kleine Minderheit seiner 4'200 Mitglieder den fraglichen Strassenabschnitt mehr oder weniger regelmässig befährt (BR 29.06.1988, VPB 53.26). 128

Anfechtung der Anordnung einer *Tempo-30-Zone* durch den *Ortsverein Thörishaus* (VGer BE 11.09.2007, vgl. N 145). 129

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem 400 m langen Abschnitt der Hünenbergstrasse ab Ortsendetafel "Cham" bis zur Erschliessungsstrasse Huobrain von 60 auf 50 km/h generell. Der *Touring Club Schweiz (TCS), Sektion Zug*, ist nicht zur Beschwerde dagegen legitimiert, da nur ein Bruchteil der 21'000 Mitglieder des TCS Zug die betreffende Strasse mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 4'600 Fahrzeugen regelmässig benützt (VGer ZG 20.02.2007, GVP ZG 2007 150). 130

- 131 Anordnung einer flächendeckenden *Tempo-30-Zone* auf dem Gebiet der Gemeinde Z. Dem beschwerdeführenden (überparteilichen) *Initiativkomitee A*, handelnd und vertreten durch den Präsidenten der Ortspartei B, gebricht es bereits am Erfordernis der juristischen Persönlichkeit. Die Ortspartei B wiederum ist zwar als Verein iS des ZGB konstituiert. Der statutarische Zweck einer politischen Partei kann aber nicht so weit und allgemein ausgelegt werden und ihre Funktion kann nicht sein, "sich in rechtlichen Auseinandersetzungen mit Fragen des Strassenverkehrs zu befassen". Daneben gebricht es aber auch am Erfordernis, dass eine Grosszahl der Parteimitglieder selber zur Beschwerde legitimiert sein müssen. Der Hinweis, "es seien alle Einwohner von Z von der flächendeckenden Einführung der Tempo-30-Zone gleichermassen betroffen", legt ihre Betroffenheit nicht ausreichend dar (*VGer LU 06.06.2006, LGVE 2006 II 343 Nr. 37*).
- 132 Beschluss des Gemeinderates, in einem bestimmten Gebiet das *Parkieren* mittels entsprechender Neusignalisation und Markierung *neu zu regeln*. Beschwerdelegitimation einer *politischen Partei* verneint, "weil sie nicht befugt ist, im Rahmen einer Beschwerde allgemeine öffentliche Interessen zu wahren" (*RR AR 08.04.2003 = AR GVP 2003 27*).

2.2.4. Legitimation von Gemeinden

- 133 Soweit das *ASTRA Massnahmen der örtlichen Verkehrsregelung auf den Nationalstrassen verfügt*, sind die Gemeinden gemäss SVG 2 III^{bis} Satz 2 zur Beschwerde berechtigt, sofern Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.
- 134 Gleiches gilt, wenn ein *Kanton Beschränkungen oder Anordnungen gemäss SVG 3 IV erlässt*; auch hier sind die Gemeinden von Gesetzes wegen beschwerdeberechtigt, wenn eine Verkehrsmassnahme auf ihrem Gebiet angeordnet wird (SVG 3 IV Satz 3)¹⁶⁰. Gleiches gilt auch, wenn eine kantonale Rechtsmit-

¹⁶⁰ Die gesetzlich verankerte Beschwerdebefugnis der Gemeinden wurde in SVG 3 IV mit der Teilrevision des SVG vom 6.10.1989 eingeführt. Die Botschaft vom 27.8.1986 (BBl 1986 III 209 ff, 213) führte dazu u.a. aus: "Die Verkehrszunahme und deren nachteilige Folgen verlangen immer öfter grossflächig aufeinander abgestimmte Verkehrsanordnungen, die ganze Quartiere, manchmal sogar ganze Ortschaften betreffen können. Daher sind oftmals nicht nur die Interessen einzelner, sondern ganzer Bevölkerungsgruppen im Spiel. Ferner können die Gemeinden ihre ortsplanerischen Ziele (Verkehrsrichtung) nur unvollständig wahrnehmen, wenn ihnen mangels Beschwerdelegitimation ein genügender Einfluss auf Massnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG verunmöglicht wird. Schliesslich ist es widersprüchlich, wenn Gemeinden aufgrund weitherziger kan-

telinstanz in einem Rechtsstreit eines Privaten mit der Gemeinde – die Anordnungen iSv SVG 3 IV erlässt – das Rechtsbegehren des Privaten schützt; auch in dieser Situation ist die Gemeinde auf Grund von SVG 3 IV beschwerdeberechtigt¹⁶¹.

Damit brauchen in diesen praktisch wichtigen Fällen die Gemeinden nur nachzuweisen, dass eine solche Massnahme auf ihrem Gebiet erfolgt; sie haben keinen weiteren Legitimationsanforderungen zu genügen¹⁶². 135

Somit fragt sich lediglich, was dann gilt, wenn die Kantone Massnahmen nicht auf Grund von SVG 3 IV, sondern nach SVG 3 III erlassen. Es dürfte offensichtlich sein, dass Satz 3 von SVG 3 IV lediglich die 'funktionellen' Massnahmen gemäss Absatz 4 beschlägt und nicht auf jene von SVG 3 III übertragen werden kann. Weder der Wortlaut der Bestimmung noch die Entstehungsgeschichte geben irgendwelche Hinweise, die auf ein anderes Verständnis schliessen liessen¹⁶³. Mithin ist davon auszugehen, dass diesbezüglich die allgemeinen Regeln bezüglich der Beschwerdelegitimation von Gemeinden zur Anwendung kommen. 136

Erlassen die Kantone Massnahmen nach SVG 3 III, sind die Gemeinden beschwerdeberechtigt, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist: 137

- "wenn sie die *Verletzung von Garantien rügen, die ihnen die Kantons- oder Bundesverfassung gewährt*" (BGG 89 II c)¹⁶⁴. Zu diesen Garantien zählen insbesondere die Gemeindeautonomie und die Bestandesgarantie. Macht eine Gemeinde eine Verletzung der Gemeindeautonomie gel-

tonaler Vorschriften zwar kantonale Rechtsmittel ergreifen können, der Beschwerdeweg an den Bundesrat ihnen aber verwehrt ist, weil hier eine strengere Regelung gilt."

¹⁶¹ Vgl. z.B. BGer 1A.311/2005 vom 27.07.2006, E. 1.2, und dazu hinten N 141.

¹⁶² Aus der Sicht von BGG 89 (Beschwerderecht in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten) entsprechen SVG 2 III^{bis} und 3 IV der Kategorie von BGG 89 II d (Beschwerdeberechtigung von Personen, Organisationen und Behörden, denen ein anderes Bundesgesetz dieses Recht einräumt).

¹⁶³ Zur Entstehungsgeschichte vgl. neben der bereits genannten Botschaft auch AB 1988 N 182 ff., 1989 N 132 ff., AB 1988 S 538 f., 1989 S 415 ff. Strittig war in den parlamentarischen Verhandlungen insbesondere, ob der Bund den Kantonen eine solche Vorschrift bezüglich der Legitimation der Gemeinden aufzwingen solle.

¹⁶⁴ Hervorhebung im Text durch R.S.

tend¹⁶⁵, ist sie beschwerdeberechtigt; die Frage, ob sie in ihrer Autonomie tatsächlich verletzt wurde, ist eine solche der materiellen Prüfung;

- wenn die Gemeinden *gleich oder ähnlich wie ein Privater betroffen* sind (allgemeines Beschwerderecht von BGG 89 I), also z.B. als Eigentümer von Sachen im Finanzvermögen, als Arbeitgeber, als Steuer- oder Gebührenschuldner, als Verpflichtete zur Kostentragung für die Altlastenbeseitigung¹⁶⁶;
- wenn die Gemeinden *in eigenen schutzwürdigen hoheitlichen Interessen betroffen* sind (allgemeines Beschwerderecht von BGG 89 I). In dieser Konstellation ist das Gemeinwesen nicht wie ein Privater betroffen; die Beschwerdeberechtigung ist in diesen Fällen "vielmehr dann zu bejahen, wenn das Gemeinwesen als Träger öffentlicher Aufgaben schutzwürdige, spezifische öffentliche Interessen geltend machen kann und in einem Mass betroffen ist, das die Bejahung der Rechtsmittelbefugnis im als verletzt gerügten Aufgabenbereich rechtfertigen lässt"¹⁶⁷. Beispiele aus der Rechtsprechung: Gemeinde als Subventionsempfänger, als Gläubiger von Kausalabgaben, als Sozialhilfes Schuldner, als Projektantin eines öffentlichen Werks, als Planungsträgerin, als Inhaberin der Baupolizei kompetenz usw.¹⁶⁸; als spezifische öffentliche Anliegen, welche die Gemeinden zur Beschwerde legitimieren, gelten etwa auch der Schutz der Einwohner vor Immissionen

¹⁶⁵ Eine Verletzung der Bestandesgarantie dürfte im hier interessierenden Sachbereich kaum relevant sein.

¹⁶⁶ Vgl. dazu etwa BGer 1C_384/2008 vom 14.05.2008, Pra 2009 Nr. 82, E. 3.3 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen; SEILER, BGG 89 N 34; WALDMANN, BGG 89 N 37 ff.

¹⁶⁷ WALDMANN, BGG 89 N 43; vgl. z.B. auch BGE 123 II 371 E. 2c.

¹⁶⁸ Vgl. statt vieler SEILER, BGG 89 N 35. Vgl. aus der kantonalen Rechtsprechung z.B. auch VGer LU V 08 284 vom 23.12.2008: Ein Primarschüler wird wegen Belastungen, die er durch Mitschüler erfährt, in eine Privatschule versetzt. Die zuständige kantonale Dienststelle ordnet an, dass die Gemeinde einen bestimmten Teil der Beiträge für das Schulgeld zu tragen habe. Dagegen kann sich die Gemeinde beim VGer beschweren, ohne sich auf die Gemeindeautonomie berufen zu müssen, denn die Anordnung zur Kostenübernahme berührt "evidenterweise finanzielle Interessen der Gemeinde" (E. 1d).

wie Fluglärm, der Schutz des Grundwassers, die Umwandlung einer bedienten in eine unbediente Bahnstation¹⁶⁹. So ist eine Gemeinde auch etwa zur Anfechtung von Verkehrsanordnungen auf dem Gebiet anderer Gemeinden legitimiert, wenn sich diese für sie bzw. ihre Einwohner erheblich nachteilig auswirken¹⁷⁰. Nicht zu diesen eigenen schutzwürdigen Interessen gehört die richtige Rechtsanwendung als solche¹⁷¹.

Damit verfügen die Gemeinden in diesem Residualbereich – wenn weder das gesetzlich vorgesehene Beschwerderecht der Gemeinden von SVG 2 III^{bis} noch dasjenige von SVG 3 IV zur Anwendung kommt – über ein bequemes 'Legitimationspolster': Sie können sich zur Not auf eine Verletzung der Gemeindeautonomie berufen und haben damit die Legitimationsprobleme vom Hals. Daher finden sich in der neueren Rechtsprechung praktisch keine Entscheide, bei denen einer Gemeinde die Beschwerdelegitimation abgesprochen wird. In der Folge werden daher lediglich einige Beispiele bejahter Legitimation aufgeführt. 138

Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass eine Gemeinde, wenn sie eine Verletzung ihrer Autonomie geltend macht, zwar beschwerdelegitimiert ist, in der Folge – um den Prozess gewinnen zu können – aber den Nachweis erbringen muss, dass sie im sachbetreffenden Bereich tatsächlich über Autonomie verfügt und diese durch unrechtmässiges Handeln einer übergeordneten Behörde verletzt worden ist. 139

Legitimation bejaht

Der Kanton Genf erliess 2007 ein *Gesetz über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen*. Die *Stadt Genf* erhob beim BGer eine Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten mit der Begründung, einzelne Bestimmungen des Gesetzes ver- 140

¹⁶⁹ Vgl. z.B. BGE 124 II 293 E. 3b; 123 II 371 E. 2c.

¹⁷⁰ Vgl. hinten N 146.

¹⁷¹ Vgl. im Genfer Tempo-30-Zonen-Entscheid (N 140; E. 3.5): "En dehors de toute compétence décisionnelle dans le domaine concerné par la loi litigieuse, l'intérêt invoqué consiste exclusivement dans l'application correcte du droit. Comme cela est rappelé ci-dessus, il s'agit d'un intérêt général, de toute manière insuffisant au sens de l'art. 89 al. 1 let. c LTF".

- stiessen gegen die ihr gewährleistete Autonomie. Das BGer führt in E. 1 aus: "La Ville de Genève, qui invoque l'autonomie dont elle bénéficie dans l'instauration des zones 30 et des zones de rencontre, a ainsi qualité pour agir. La question de savoir si elle est réellement autonome dans ce domaine relève du fond [Rechtsprechungsnachweise]". Die Stadt Genf ist damit gestützt auf BGG 89 II c beschwerdelegitimiert, nicht aber, wie in E. 3 ausgeführt wird, gemäss BGG 89 I (*BGer 1C_384/2007 vom 14.05.2008, Pra 2009 Nr. 82*)¹⁷².
- 141 Die Betreiberin eines kleinen Restaurants im Stadtzentrum von Lausanne konnte bis anhin mit einer entsprechenden jährlich erneuerbaren Bewilligung ihr Fahrzeug in einem bestimmten Sektor im Umkreis ihres Restaurants unbeschränkt parkieren. Die *Parkbewilligung* wird ihr nach einer Änderung des kommunalen Parkiersystems und einer Verschärfung der Bewilligungsanforderungen *nicht mehr erneuert*. Dagegen gelangt sie mit Erfolg ans kantonale VGer. Die *Stadt Lausanne* erhebt dagegen ihrerseits beim BGer staatsrechtliche Beschwerde wegen Verletzung der Gemeindeautonomie, welche dieses in eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde umwandelt, da die Stadt Lausanne aufgrund SVG 3 IV zu einer solchen berechtigt ist (*BGer 1A.311/2005 vom 27.07.2006*).
- 142 Der Kanton Luzern beantragt beim ASTRA eine *Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der A2 bei Kriens* zunächst auf 80, dann auf 100 km/h. Das ASTRA genehmigt das Gesuch und ordnet die Massnahme an; die Verfügung wird am 23. März 2004 im Bundesblatt publiziert. Die *Einwohnergemeinde Kriens* reicht dagegen bei der zuständigen Rekurskommission eine Beschwerde ein; diese wird abgewiesen. Dagegen erhebt die Gemeinde beim BGer Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Die Gemeinde ist gemäss SVG 2 III^{bis} legitimiert, weil die Verkehrsmassnahme ihr Gemeindegebiet betrifft (*BGer 1A.254/2004 vom 07.02.2005*).
- 143 Mit Beschluss vom 7.12.1998 ordnete die Gemeinde Poschiavo gestützt auf SVG 3 III die *sofortige Schliessung aller im Winter nicht gepfadeter Feldwege* ausserhalb des Dorfes bis zum 31.3.1999 an. Davon betroffene Bewohner gelangten dagegen erfolgreich ans kantonale VGer. Die *Gemeinde Poschiavo* erhebt in der Folge staatsrechtliche Beschwerde beim BGer; sie macht eine Verletzung der Gemeindeautonomie geltend und ist damit beschwerdelegitimiert. Das BGer trat zudem trotz des für den Winter 1998/99 nicht mehr gegebenen praktischen und aktuellen Interesses auf die Beschwerde ein, da sich in folgenden Wintern die Frage der Schliessung der Feldwege erneut in gleicher Weise stellen konnte (*BGer 2P.281/1999 vom 26.4.2000, ZGRG 2000 67*).
- 144 Die Stadt St. Gallen erlässt im Gebiet Goliathgasse/Magnihalden/Kathariengasse *verschiedene Verkehrsanordnungen, u.a. Fahrverbote mit sehr restriktiven Ausnahmeregelungen für den Güterverkehr*. Verschiedene Private fochten Teile dieser Beschrän-

¹⁷² Vgl. auch etwa BGer 1P.70/2006 vom 15.06.2006, E. 2.2.

kungen mit Teilerfolgen beim zuständigen kantonalen Departement an. Die *Stadt St. Gallen* ist zur Beschwerde an das kantonale VGer legitimiert; sie kann sich auf die Gemeindeautonomie berufen¹⁷³ (*VGer SG B 2008/115 und 121 vom 19.2.2009*).

Die Stadt St. Gallen ordnet für das Gebiet Rotmonten-Waldguet eine *Tempo-30-Zone* an. Dagegen beschwert sich ein Anwohner der Guisanstrasse, die als Zufahrtsstrasse zum genannten Gebiet dient, mit der Begründung, die Guisanstrasse sei wenn schon dringlicher zu beruhigen. Er beantragt die aufsichtsrechtliche Behandlung der Streitsache, falls seine Rekursberechtigung verneint werden sollte. Die kantonale Rekursinstanz verneint seine Legitimation, hebt aber die angefochtene Tempo-30-Zone aufsichtsrechtlich auf. Die *Stadt St. Gallen* ist hiegegen zur Beschwerde wegen Verletzung der Gemeindeautonomie legitimiert, "obwohl es sich vorliegend um eine Anordnung im Rahmen der Staatsaufsicht handelt" (*VGer SG B 2008/154 vom 18.12.2008*). 145

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Schönenwerd verfügte am 9. Dezember 2003 für die Entfelderstrasse ab Waldbeginn und ab Kantonsgrenze ein *Verbot für Motorwagen und Motorräder*. Die Strasse verbindet Schönenwerd (SO) mit Oberentfelden (AG). Auf dem aargauischen Teil der Strasse ist keine Signalisation publiziert. Die besagte Sperrung führt zu bedeutendem Mehrverkehr auf Strassen *mehrerer benachbarter Gemeinden der Kantone Solothurn und Aargau*. Diese sind daher zur Beschwerde berechtigt (*VGer SO VWBES.2007.173 vom 06.03.2008; VGer SO 23.01.2006, SOG 2006 158*). 146

Stichwörter

Beschwerdelegitimation

Gemeinde

Instanzenzug

Legitimation

Vereinigung, private

Verkehrsanordnung

Verkehrsbeschränkung

Verkehrsmassnahme

¹⁷³ Sie könnte sich auch auf SVG 3 IV Satz 3 berufen.

Abkürzungsverzeichnis

AB ... N/S	Amtliches stenographisches Bulletin (Jahrgang) des Nationalrats/des Ständerats (früher als StenBull abgekürzt)
aOG	Bundesgesetz vom 16.12.1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (ehemals SR 173.110; aufgehoben)
AR GVP	Ausserrhodische Gerichts- und Verwaltungspraxis
AS	Amtliche Sammlung des Bundesrechts
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BBl	Bundesblatt
BEZ	Baurechtsentscheide Kanton Zürich
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts
BGer	Bundesgericht, Urteil des Bundesgerichts
BGG	Bundesgesetz vom 17.6.2005 über das Bundesgericht (SR 173.110)
BJM	Basler Juristische Mitteilungen
BLVGE	Basellandschaftliche Verwaltungsgerichtsentscheide
BR	Bundesrat, Urteil des Bundesrats
BVGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichts
BVGer	Bundesverwaltungsgericht, Urteil des Bundesverwaltungsgerichts
BVR	Bernische Verwaltungsrechtsprechung (Zeitschrift)
EGV-SZ	Entscheidungen der Gerichts- und Verwaltungsbehörden des Kantons Schwyz
GVP ZG	Gerichts- und Verwaltungspraxis im Kanton Zug
LGVE	Luzerner Gerichts- und Verwaltungspraxis
MFG	Bundesgesetz vom 15.3.1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (AS 1932 513; aufgehoben)
Pra	Die Praxis (Zeitschrift)
RB/ZH	Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Rechenschaftsbericht an den Kantonsrat

RR	Regierungsrat
SOG	Solothurnische Gerichtspraxis
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.1958 (SR 741.01)
TA	Tribunal administratif
TVR	Thurgauische Verwaltungsrechtspflege
URP	Umweltrecht in der Praxis (Zeitschrift)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VGer	Verwaltungsgericht, Urteil des Verwaltungsgerichts
VGG	Bundesgesetz vom 17.6.2005 über das Bundesverwaltungsgericht (SR 173.32)
VPB	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
VVGE	Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsentscheide des Kantons Obwalden
VwVG	Bundesgesetz vom 20.12.1968 über das Verwaltungsverfahren (SR 172.021)
ZBl	Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht
ZGRG	Zeitschrift für Gesetzgebung und Rechtsprechung in Graubünden

Literaturverzeichnis

- AEMISEGGER HEINZ, Der Beschwerdegang in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten, in: Bernhard Ehrenzeller/Rainer J. Schweizer (Hrsg.), Reorganisation der Bundesrechtspflege – Neuerungen und Auswirkungen in der Praxis, St. Gallen 2006, 103 ff.
- HÄFELIN ULRICH/MÜLLER GEORG/UHLMANN FELIX, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich etc. 2006.
- HÄNER ISABELLE, Kommentar zu Artikeln des VwVG, in: Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler (Hrsg.), Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (VwVG), Zürich/St. Gallen 2008.
- KÖLZ ALFRED/HÄNER ISABELLE, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998.
- KIENER REGINA, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten, in: Pierre Tschannen (Hrsg.), Neue Bundesrechtspflege, Auswirkungen der Totalrevision auf den kantonalen und eidgenössischen Rechtsschutz, Berner Tage für die juristische Praxis BTJP 2006, Bern 2007, 219 ff.
- MEIER ROGER MARCO, Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach dem Recht des Bundes und des Kantons Zürich, Diss. Zürich 1989.
- MOOR PIERRE, Droit administratif, Volume II: Les actes administratifs et leur contrôle, 2. Aufl., Bern 2002.
- SCHAFFHAUSER RENÉ, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2002.
- SCHWEIZER RAINER J., Auf dem Weg zu einem schweizerischen Verwaltungsverfahren- und Verwaltungsprozessrecht, ZBl 1990 193 ff.
- SEILER HANSJÖRG, Kommentar zu Artikeln des BGG, in: Hansjörg Seiler/Nicolas von Werdt/Andreas Güngerich, Bundesgerichtsgesetz (BGG), Bern 2007.
- STREBEL JOSEF JAKOB/HUBER HANS, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Zürich 1933.
- TOPHINKE ESTHER, Kommentar zu Artikeln des BGG, in: Marcel Alexander Niggli/Peter Uebersax/Hans Wiprächtiger (Hrsg.), Bundesgerichtsgesetz (BGG), Basel 2008.

WALDMANN BERNHARD, Kommentar zu Artikeln des BGG, in: Marcel Alexander Niggli/Peter Uebersax/Hans Wiprächtiger (Hrsg.), Bundesgerichtsgesetz (BGG), Basel 2008.

WALDMANN BERNHARD/HÄNNI PETER, Raumplanungsgesetz, Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG), Bern 2006.

WITTWER BENJAMIN, Bewilligung von Mobilfunkanlagen, Diss., 2. Aufl., Zürich 2008.