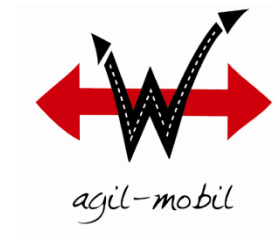


Verein „Winterthur: agil – mobil“
c/o haw, Turnerstr. 1, Postfach 1891, 8401 Winterthur
Telefon: 079 357 83 18
E-Mail: christoph@magnusson.ch
www.agil-mobil.ch



Einschreiben

Statthalteramt Bezirk Winterthur
Lindstrasse 8
8400 Winterthur

Winterthur, 25.05.2021

Sehr geehrte Frau Statthalterin

In Sachen

Verein «Winterthur:agil – mobil» (agil-mobil)

c/o Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur
Turnerstr. 1
Postfach 1891
8401 Winterthur

handelnd durch den Vorstand des Vereins,
vertreten durch Christoph Magnusson Präsident agil-mobil, Lärchenstr. 12, 8400 Winterthur

Aufsichtsbeschwerdeerstatlerin

gegen

Stadt Winterthur (Stadt)

Pionierstrasse 7, 8403 Winterthur
handelnd durch den Stadtrat

Beschwerdebetroffene

betreffend

Verkehrsanordnungen

Drei Beschlüsse des Stadtrates Winterthur vom 14. April 2021 über Verkehrsanordnung (Anordnungen von Signalisationen und Markierungen für das Parkierungsregime «Blaue Zone» in den Zonen 16, 21 und 28) abrufbar unter <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/tiefbauamt/oeffentliche-planauflage>

reichen wir eine

Aufsichtsanzeige

ein mit dem

Antrag auf aufsichtsrechtliches Einschreiten

und alle drei Verfügungen der Beschwerdebetroffenen vom 14. April 2021 betreffend die Anordnung von Signalisationen und Markierungen für das Parkregime «Blaue Zone» in den Gebieten 16, 21 und 28 aufzuheben und die Stadt anzuweisen,

Aufsichtsanzeige an das Statthalteramt Winterthur

- das Regime in der «Blauen Zone» werktags von 08.00 bis 19.00 Uhr für eine maximale Parkzeit von 3 Stunden festzulegen,
- auf das Parkverbot ausserhalb der markierten Parkfelder innerhalb des gesamten Gebiets der Zonen zu verzichten,
- das Markieren von Parkfeldern an Strassen, an denen heute keine Parkfelder markiert sind, grundsätzlich zu unterlassen bzw. solche nur in begründeten Einzelfällen zu markieren,
- sich bei der Markierung von Parkfeldern nicht auf die Verkehrserschliessungsverordnung und die VSS-Normen für die Berechnung von Sichtweiten zu stützen;
- im Falle einer Neuauflage der Anordnungen den Signalisations- und Markierungsplan in die Verfügung zu integrieren;

Begründung

1. Funktion des Statthalteramtes

Das Statthalteramt ist sowohl Aufsichtsbehörde über das Strassenwesen der Gemeinden wie auch Rekursinstanz bei verkehrsrechtlichen Anordnungen.

2. Formelles

Die Aufsichtsanzeige ist an keine Frist gebunden.

Die Verkehrsanordnung wurde am 30. April 2021 veröffentlicht. Die Aufsichtsbeschwerde erfolgt dennoch innert der Rekursfrist. Werden die Anträge der Aufsichtsbeschwerde gutgeheissen, fallen allfällige Rekurse gegen die Verkehrsanordnungen oder Teile davon als gegenstandlos geworden dahin.

3. Legitimation zur Aufsichtsanzeige

Zu einer Aufsichtsanzeige ist jedermann befugt. Agil-mobil setzt sich als Verein zum Ziel, die Attraktivität des Standorts Winterthur durch eine zukunftsweisende Verkehrspolitik zu steigern. Zu den wichtigsten Punkten gehören ein geeignetes, regionales und lokales Bus- und S-Bahnangebot, die verbesserte Erschliessung einzelner Winterthurer Stadtgebiete. Agil-mobil reicht die Aufsichtsanzeige ein, in der Absicht, das Statthalteramt einzuladen, die Anordnungen der Stadt grundsätzlich und von Amtes wegen zu überprüfen, da diese für den gesamten nicht öffentlichen Verkehr auf dem Gemeindegebiet einschneidend sind und das Recht auf die freie Wahl des Verkehrsmittels verletzt wird und die Verkehrserschliessung der Wohnquartiere sowohl für die Anwohnenden wie auch für das Gewerbe unverhältnismässig beeinträchtigt. Dazu gehört auch, dass Fahrzeuge am Ziel für die nötige Zeit abgestellt werden können, soweit nicht besondere Verhältnisse vorliegen, die ein spezielles Parkregime erfordern, was in Wohnquartieren kaum der Fall ist. Agil-mobil fühlt sich aufgrund seiner Zielsetzung daher nicht nur legitimiert zur Beschwerde, sondern in besonderem Masse dazu verpflichtet, sich im Interesse der Mitglieder und der Stadt zu engagieren.

4. Begründung der Aufsichtsbeschwerde

- a. Grundsätzlich erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen (Art. 82 BV).

Die Befugnisse der Kantone, die sie an die Gemeinden übertragen dürfen, sind in Art. 3 SVG geregelt. Beschränkungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die

Aufsichtsanzeige an das Statthalteramt Winterthur

Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. *Die Befugnisse der Kantone und Gemeinden in der Beschränkung des Verkehrs*, einschliesslich der Parkierung von Fahrzeugen, *sind daher beschränkt*.

- b. In die Kompetenz der Kantone und Gemeinden fällt unbestritten die *Beschränkung der Parkierungszeit in Wohnquartieren*, damit diese nicht von Pendlern ganztags belegt und unnötigerweise befahren werden. Soweit indes die Beschränkungen auch die Anwohnenden in den Quartieren, deren Besucherinnen und Besucher oder Zuliefernde und Handwerksbetriebe betrifft, liegen allerdings gerade keine in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründe vor, die eine Einschränkung erfordern. Es ist nicht vorstellbar, dass der Bund das Befahren der öffentlichen Strassen grundsätzlich erlaubt und gewährleistet, auch in Wohnquartieren, Kantone oder Gemeinden die Möglichkeit der Nutzung von Fahrzeugen dagegen hintertreiben, indem sie das Parkieren eines Fahrzeuges mehr als erforderlich einschränken. Sollen Pendelnde daran gehindert werden, während der Arbeitszeit ihr Fahrzeug in der Nähe des Arbeitsplatzes oder eines Anschlusses an den ÖV in einem Wohnquartier zu parkieren, genügt es, wenn im Rahmen des Regimes des Parkierens mit Parkscheibe eine Parkzeitbeschränkung auf maximal 3 Stunden verfügt wird. Diese Beschränkung ist hinreichend, denn auch damit ist ein Parkieren für Motorfahrzeuge von Nutzern, die nur halbtags arbeiten oder die Mittagspause zum Umparkieren nutzen könnten, weitestgehend ausgeschlossen. Die Stadt selbst hat entsprechende Parkierungs-beschränkungen mit dem Regime der «Blauen Zone» denn auch schon zur Abwehr von Berufspendlern eingesetzt, erfolgreich (soweit kontrolliert und durchgesetzt) zum Beispiel beim Schulhaus Lindberg an der Bäumlistrasse nach Einführung der Parkgebühren auf dem Schulareal für Lehrkräfte, die nach der Gebührenerhebung auf die umliegenden Parkplätze ausgewichen sind.

Während Anwohnende, die über keinen Parkplatz auf Privatgrund verfügen (auch weil die Bau- und Denkmalpflegevorschriften wie in Winterthur die Anzahl der Parkplätze beschränken), eine Anwohnerparkkarte beziehen können und beziehen sollen, weil sie den öffentlichen Grund mit dem Dauerparkieren in gesteigertem Masse nutzen, erfordert ein Regime mit «Blauer Zone» und einer Parkzeit von einer (bzw. max. einer Stunde 29 Minuten, (wenn die Ankunftszeit entsprechend gesteuert wird) für Besuchende, Lieferanten, die mehr als die übliche Güterumschlagszeit benötigen, Monteure, Spitexdienste, Reinigungspersonal etc. eine unnötige und gebührenbelastete Bürokratie. Es ist nicht ersichtlich, weshalb diese Nutzenden dafür bezahlen sollten: Es handelt sich weder um gesteigerten Gemeindegebrauch, noch geht es darum, den Parkplatzumschlag, wie etwa in Geschäftszonen, zu steuern. Die Nutzung der Strasse, wozu auch das Parkieren unabdingbar gehört, ist grundsätzlich und im Normalfall gebührenfrei: es werden dafür generelle Abgaben entrichtet (Motorfahrzeugsteuern, Treibstoffzuschläge, Autobahnvignetten-Gebühren). Auch eine Kontrollgebühr ist nicht angebracht, weil die Kontrolle in der «Blauen Zone» mittels Parkscheibe erfolgt. Die verfügte Einführung flächendeckender «Blauer Zonen» mit einer Parkdauer von einer bzw. maximal 1 ½-Stunden ist zur Erreichung des avisierten Zieles des Verhinderns des Parkierens durch Pendelnde weder erforderlich noch für die Betroffenen zumutbar. Es ist eine unverhältnismässige und damit rechtswidrige Massnahme, die durch die Aufsichtsbehörde zu unterbinden ist.

- c. Die massive Beschränkung der Parkmöglichkeiten durch ein flächendeckendes Parkverbot, mit Ausnahme der markierten Parkfelder, wie es die Stadt verfügt hat (Ziff. 1.2. der Verfügungen) ist nicht erforderlich.

Durch das generelle Parkverbot sind alle Arten von Fahrzeugen betroffen:

- Wo Parkfelder markiert sind, dürfen Fahrzeuge (dazu gehören auch Fahrräder) nur innerhalb der Felder parkiert werden (Art. 79 Abs. 6, 1. Satz SSV). Das ist die allgemeine Norm, die bei der Markierung von Parkfeldern, d.h. bei geordneter Parkierung, gilt.
- Sind diese Parkfelder zudem grössenmässig bestimmt (sei es, dass ohnehin nur ein Motorwagen Platz findet, sei es, dass in einem langen Feld Abgrenzungen markiert sind), dürfen die Parkfelder nur von Fahrzeugarten benützt werden, für die sie grössenmässig bestimmt sind (Art. 79 Abs. 6, 2. Satz SSV). Das ist eine Präzisierung der allgemeinen

Aufsichtsanzeige an das Statthalteramt Winterthur

Norm, die gilt, wenn die Parkfelder grössenmässig bestimmt sind. Das bedeutet: Motorräder, andere mehrspurige Fahrzeuge oder Fahrräder dürfen hier nicht parkiert werden, denn es handelt sich um eine geordnete Parkierung und für diese Fahrzeuge sind keine Parkplätze vorgesehen.

- Handelt es sich um Parkplätze, die mit dem Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) gekennzeichnet sind, so können diese von Motorwagen, anderen mehrspurigen Motorfahrzeugen, Motorrädern mit Seitenwagen und weiteren Fahrzeugen mit ähnlichen Ausmassen benützt werden (Art. 48a, Abs. 1 SSV). Dabei handelt es sich um eine Spezielle Regelung, was die Dauer der Parkierung anbelangt und zugleich sind diese Parkplätze einer bestimmten Kategorie von Fahrzeugen vorbehalten. Es handelt sich aber immer noch um markierte Parkfelder gemäss Art. 79 Abs. 6 SSV. Das bedeutet: Motorräder oder Fahrräder dürfen auf mit «Parkieren mit Parkscheibe» signalisierten und entsprechend markierten Parkfeldern nicht parkieren und ausserhalb dieser Felder auch nicht. Früher lautete die Bestimmung anders: Es galt, dass (nur) die mehrspurigen Fahrzeuge die Parkscheibe zu bedienen hätten, alle anderen Fahrzeuge also auch im blau markierten Parkfeld abgestellt werden durften.
- Für Fahrräder gibt es spezielle Regelungen. Sie dürfen auf dem Trottoir parkieren, wenn für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt. Das ist die allgemeine Regel. Signale und Markierungen gehen dieser allgemeinen Regel allerdings vor (Art. 27 Abs. 1 SVG). Es gibt allerdings Ausnahmen, die bei signalisiertem und markiertem Parkregime für die Fahrräder auf die allgemeine Regel verweisen. Diese Ausnahmen gibt es aber einzig in Begegnungs- und Fussgängerzonen, wobei diese Regelung nur wirksam ist, wenn es dort Trottoirs gibt (vgl. Art. 22b Abs. 3 und 22c Abs. 3 SSV, welche auf Art. 41 Abs. 1 VRV verweisen). Gerade diese Sonderregeln zeigen klar auf, dass die allgemeine Regel für das Parkieren von Fahrrädern, wonach diese auf Trottoirs parkiert werden können, sofern für die Fussgänger ein Raum von 1.5 m frei bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV), bei geordneter Parkierung, also da, wo Parkfelder markiert sind oder ein Parkverbot verfügt ist, nicht gilt.

Allein schon aus diesem Grunde ist ein aufsichtsrechtliches Einschreiten erforderlich, denn es ist gemäss den aufgelegten und nicht einmal verbindlichen Plänen nicht vorgesehen, für diese Fahrzeugkategorien Parkiermöglichkeiten zu schaffen.

- d. Grundsätzlich gelten die allgemeinen Vorschriften über das *Parkieren auch im Regime der «Blauen Zone»*, ohne dass Markierungen angebracht werden müssen. Eine «Blaue Zone» ohne markierte Parkfelder hat zudem den Vorteil, dass für andere Fahrzeugarten als die mehrspurigen Motorfahrzeuge, nicht separate Parkmöglichkeiten geschaffen werden müssen (dazu oben Bst. c). Das generelle Parkverbot in allen Zonen ausserhalb markierter Parkfelder ist auch von daher nicht erforderlich und als generelle Massnahme auch nicht zumutbar, insbesondere auch nicht für Nutzer von Zweiradfahrzeugen.
- e. Die Stadt selbst geht davon aus, die aufgelegten Pläne für das Markieren von Parkfeldern seien nicht verbindlich. Die Stadt will damit offenbar nur signalisieren, was sie – nachdem das generelle Parkverbot gemäss Ziff. 1.2 der Verfügungen rechtskräftig geworden ist, den Verkehrsteilnehmern grosszügig dennoch einräumen will. Das ist dann nicht mehr in einem verbindlichen Akt zu regeln, der angefochten werden kann, weil keine Einschränkungen erfolgen, sondern im Gegenteil Parkmöglichkeiten gewährt werden. Diese Vorgehensweise führt zur reinen Willkür, da innerhalb des generellen Verbotes jederzeit mit der Markierung oder Demarkierung von Parkplätzen jongliert werden kann. Das verträgt sich nicht mit den Regeln über die Publikation von Verkehrsbeschränkungen, diese sollen offensichtlich gerade umgangen werden: Bei Signalen und Markierungen (z.B. Parkfeldern) handelt es sich um Verkehrsanordnungen im Sinne von § 3 der kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV). Für diese sind gemäss § 27 KSigV die städtischen Behörden zuständig. Solche Verfügungen sind gemäss Art. 107 Abs. 1 der eidg. Signalisationsverordnung (SSV) zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen. Dazu gehören gemäss Art. 107 Abs. 1 lit. b ausdrücklich auch die Markierung von Parkfeldern.

Aufsichtsanzeige an das Statthalteramt Winterthur

- f. Die Stadt hat ihren – nicht rechtsverbindlichen – Plänen für das Anordnen der Parkfelder die Sichtweiten der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) und von nicht öffentlich zugänglichen und nur mit Lizenz oder vor Ort einsehbaren VSS Normen zugrunde gelegt, was zusätzlich noch Fragen der Rechtmässigkeit gemäss IDG aufwirft. Die VErV richtet sich explizit auf Bauprojekte aus und findet keine Anwendung auf das Markieren von Parkfeldern. Jedenfalls ergibt sich aus dem Verordnungstext nichts Dergleichen und in der Übergangsbestimmung (Bst. E) ist ausdrücklich von Bauvorhaben die Rede. Markierungen sind jedoch keine Bauvorhaben, «die nach ihrem Inkrafttreten bei den örtlichen Baubehörden eingereicht werden».

Aus diesen Gründen erscheint ein aufsichtsrechtliches Einschreiten des Statthalteramtes erforderlich. Die Verkehrsanordnungen sind willkürlich (Art. 9 BV), sie schränken die Bewegungsfreiheit, wozu auch die Wahl des Verkehrsmittels gehört, ein (Art. 10 Abs. 2 BV), sie beeinträchtigen das Eigentumsrecht (Art. 26 Abs. 1 BV), sie greifen in die Kompetenz des Bundes zur Regelung des Strassenverkehrs ein und verletzen die gebührenfreie Nutzung öffentlicher Strassen (Art. 82 Abs. 1 und 3 BV) und zwar dadurch, dass die Verkehrsanordnungen weder insgesamt im öffentlichen Interesse liegen, noch verhältnismässig sind. Diese verfügten Verkehrsbeschränkungen sind weder erforderlich noch zumutbar. Die von der Stadt angestrebten Ziele wären umgekehrt mit hinreichenden und zumutbaren Anordnungen, die mit dem öffentlichen Interesse in Einklang stehen, umsetzbar; Diese können durch die Stadt ohne weiteres und in kurzer Frist nachgebessert werden. Zusätzlich werden durch weniger Markierungsaufwand auch noch Kosten gespart, nicht nur für die Erstmarkierung, auch im Unterhalt.

Sehr geehrte Frau Statthalterin, wir bitten Sie, unsere Anträge zu prüfen, allenfalls einen Augenschein vorzunehmen, sich zusätzlich auch mit den in dieser Sache zu erwartenden Rekursen und deren Begründungen zu befassen, und mit Ihrer aufsichtsrechtlichen Befugnis der der Stadt Gelegenheit zu geben, eine massvolle und damit verhältnismässige Regelung zur Verhinderung des Missbrauchs der Wohnquartiere durch parkierende und parkplatzsuchende Pendelnde zu erlassen. So liesse sich auch ein Flickenteppich vermeiden, der entstehen könnte, wenn im Rahmen einzelner Rekurse an ausgewählten Orten Sonderlösungen getroffen werden müssten.

Beste Grüsse

Christoph Magnusson
Präsident Winterthur:agil-mobil