

JAAC 58.43

Entscheid des Bundesrates vom 27. Januar 1993

Restriction de la circulation.

Art. 3 al. 4 et art. 9 al. 2 LCR. Admissibilité de la limitation à 2,30 m de la largeur maximale des véhicules sur trois routes de liaison dans une région de montagne; il est sans pertinence que la commune concernée n'ait pas été entendue auparavant.

Verkehrsordnung.

Art. 3 Abs. 4 und Art. 9 Abs. 2 SVG. Zulässigkeit der Beschränkung der Höchstbreite für Fahrzeuge auf 2,30 m auf drei Verbindungsstrassen in einem Berggebiet; unerheblich ist, dass die betroffene Gemeinde vorgängig nicht angehört wurde.

Ordinamento della circolazione.

Art. 3 cpv. 4 e art. 9 cpv. 2 LCStr. Ammissibilità della limitazione a 2,30 m della larghezza massima dei veicoli su tre strade di collegamento in una regione montana; è irrilevante che i Comuni interessati non siano stati preventivamente sentiti.

I

A. Die Bündner Regierung beschränkte mit Beschluss vom 18. Dezember 1990 auf den Verbindungsstrassen Meierhof - St. Josef, Chummenbühl - Miraniga und Axenstein - St. Martin die Höchstbreite für Fahrzeuge auf 2,30 m. Die Veröffentlichung dieser Verkehrsanordnungen erfolgte am 11. Januar 1991.

B. Gegen diese Verkehrsbeschränkungen beschwert sich der Gemeindevorstand Obersaxen beim Bundesrat. Er beantragt die Zulassung von 2,50 m breiten Fahrzeugen auf den umstrittenen Strecken...

II

...

3. Nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) können Beschränkungen und Anordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Dabei ist die Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV], SR 741.21).

Nach dem altrechtlichen Art. 9 Abs. 2 SVG durfte die Breite der Fahrzeuge samt Ladung 2,30 m nicht überschreiten; der Bundesrat konnte jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2,50 m Breite offen erklären. In diesem Sinn liess Art. 64 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) 2,50 m breite Motorwagen und Anhänger - abweichende Signalisation vorbehalten - auf sämtlichen Hauptstrassen sowie auf allen Strassen (das heisst auch schmale Nebenstrassen) in Ortschaften zu, die von einer Hauptstrasse berührt wurden.

Mit der am 1. Februar 1991 in Kraft getretenen Änderung dieser Bestimmung sind nun 2,50 m breite Fahrzeuge grundsätzlich auf allen Strassen zugelassen. Die kantonalen Behörden können indessen Strassen, auf denen bisher nur 2,30 m breite Fahrzeuge fahren durften und die aus Gründen der Verkehrssicherheit auch nach dieser Gesetzesrevision nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffnet werden können, gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG durch eine entsprechende Verkehrsanordnung mit einer Höchstbreite für Fahrzeuge von 2,30 m belegen. Im Rahmen der Gesetzesänderung haben die zuständigen Behörden des Kantons Graubünden das Nebenstrassennetz überprüft und auf verschiedenen Strecken - darunter auch auf den hier umstrittenen - eine Beschränkung der Höchstbreite erlassen.

a. Die Vorinstanz bringt im wesentlichen vor, das Kreuzen zwischen 2,50 m breiten Motorwagen sei nur auf Strassen möglich, die eine Breite von mehr als 5,40 m aufwiesen; die Zulassung solcher Fahrzeuge auf den in der Regel höchstens 5,20 m breiten Nebenstrassen im Kanton hätte zur Folge, dass die Fahrzeuge bei Kreuzungsmanövern auf die Bankinen, welche vielfach nur ungenügend tragfähig seien, ausweichen müssten; solche Ausweichmanöver

könnten insbesondere bei nasser Witterung sehr kritisch sein, da an sehr vielen Stellen die Gefahr des Absackens der talseitigen Bankinen bestehe; im vorliegenden Fall könnten die erwähnten Strassenstrecken aus Gründen des bautechnischen Zustandes und der Verkehrssicherheit nicht für eine Fahrzeugbreite von 2,50 m geöffnet werden. Die Strecken Chummenbühl-Miraniga und Axenstein - St. Martin wiesen eine Breite von 3,60 m auf. Die Strassenränder und die Bankinen hätten nur eine beschränkte Tragfähigkeit.

b. Die Ausführungen der Vorinstanz sind zwar etwas allgemein und knapp gehalten, aber nicht zu beanstanden. Wie aus den Rechtsschriften und den kantonalen Akten hervorgeht, stellt Obersaxen eine Walsersiedlung mit 28 Höfen dar. In den letzten rund 20 Jahren hat sich Obersaxen zu einem Wintersportort entwickelt. Neben Meierhof und Chummenbühl sind die Höfe Miraniga und Misanenga Ausgangspunkte in das Skigebiet von Obersaxen. In diesen Höfen befinden sich Ferienlager. Die Verbindungsstrasse Chummenbühl-Miraniga ist verhältnismässig steil, weist einige unübersichtliche Streckenabschnitte und Fahrbahnbreiten von 3,30 m bis 4,00 m auf. Wegen der Steilheit der talseitigen Böschungen ist die Tragfähigkeit der Randpartien problematisch. Die Strecke Meierhof - St. Josef besitzt zwar tragfähige Bankinen und eine grösstenteils übersichtliche Strassenführung; die Grundbreite der Strasse beträgt indessen lediglich 3,60 m und die effektive mittlere Strassenbreite ungefähr 4,00 m bis 4,50 m; zudem ist das Teilstück Meierhof-Tobel mit rund 10% Gefälle ebenfalls steil. Auf der Verbindungsstrasse Axenstein - St. Martin beträgt das Gefälle teilweise bis zu 12%; die Fahrbahn weist eine mittlere Breite von 3,50 m - 4,00 m auf; die Strecke ist grösstenteils unübersichtlich und zwischen Ganterdun und St. Martin erweist sie sich in bezug auf die Tragfähigkeit der Bankinen als problematisch.

Aus diesen Ausführungen erhellt, dass auf den umstrittenen Strecken aus Gründen der Verkehrssicherheit keine 2,50 m breiten Fahrzeuge zugelassen werden können. Als entscheidend erweisen sich die geringen Fahrbahnbreiten und der verhältnismässig schlechte bauliche Zustand der Strecken, namentlich die vielfach ungenügende Tragfähigkeit der Randbereiche und Bankinen. Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt, dringt nicht durch. Es mag zwar zutreffen, dass auf den umstrittenen Strecken oft auch 2,30 m breite Fahrzeuge nicht mit einem entgegenkommenden Personenwagen oder noch breiteren Fahrzeugen kreuzen kann. Immerhin zeigen in den Akten befindliche Fotografien, dass an gewissen Stellen mit einem 2,30 m breiten Fahrzeug gerade noch gekreuzt werden kann. Zudem ist auf diesen Strecken jederzeit mit Fussgängern, Motorrad- und Fahrradfahrern zu rechnen; diese sind auf diesen engen Strassen stärker gefährdet, wenn breitere Fahrzeuge vorbeifahren. Weil sich an der Strecke Chummenbühl-Miraniga Skilifte und -lager befinden, ist weiter anzunehmen, dass insbesondere im Winter vermehrt breitere Fahrzeuge, namentlich Gesellschaftswagen, verkehren. Abgesehen von der Zunahme verkehrgefährdender Kreuzungsmanöver ist die schmale Strasse für einen Mehrverkehr nicht geeignet. Hinzu kommt die Gefahr, dass bei Kreuzungsmanövern die Fahrbahn verlassen und auf die Bankinen ausgewichen wird. Obschon 2,50 m breite Lastwagen den gleichen Radabstand aufweisen wie jene mit 2,30 m, so ist mit der Vorinstanz klar festzuhalten, dass beim Kreuzen die Fahrzeugbreite entscheidend ist,

weshalb breitere Fahrzeuge auch weiter hinaus auf die Bankinen fahren. Wegen derer zum Teil mangelhafter Tragfähigkeit sind solche Manöver aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Der Zugang zum Skigebiet Obersaxen mit 2,50 m breiten Gesellschaftswagen ist gewährleistet, da solche Fahrzeuge bis Meierhof zugelassen sind. An dieser Strecke befinden sich mehrere Skilifte, die Skifahren im ganzen Skigebiet erlauben. Die Einwände in dieser Hinsicht erscheinen daher wenig glaubwürdig. Die übrigen vom Beschwerdeführer geltend gemachten Nachteile für die Feriengäste und die Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe vermögen keinen anderen Entscheid zu bewirken. Diese Umtriebe (Umlad / Umsteigen) sind angesichts der auf dem Spiel stehenden Verkehrssicherheit in Kauf zu nehmen.

Der Gemeindevorstand bringt weiter vor, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Obersaxen hätten sich anlässlich der eidgenössischen Abstimmung für die Zulassung von breiteren Fahrzeugen ausgesprochen, weshalb die Überraschung gross gewesen sei, als die Regierung willkürlich und ohne Anfrage der Gemeinde die Höchstbreite auf 2,30 m festgesetzt habe. Diese Rüge erweist sich als unbehelflich. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Verkehrsanordnungen nach heute herrschender Auffassung Allgemeinverfügungen darstellen. Die Allgemeinverfügung ist dadurch gekennzeichnet, dass sie sich an eine unbestimmte Anzahl Personen richtet, aber einen bestimmten Sachverhalt regelt. Dieser besonderen Rechtsnatur wegen ist es - von der hier nicht zur Diskussion stehenden Ausnahme in Art. 113 Abs. 1 SSV abgesehen - nicht erforderlich, die Betroffenen vor Erlass der Anordnung einzeln anzuhören. Im weiteren hat der Bundesrat in Beschwerdeentscheiden wiederholt festgehalten, dass die zuständigen Behörden für die richtige Durchsetzung des Strassenverkehrsrechts zu sorgen haben. Stehen wie hier öffentliche Interessen (Verkehrssicherheit) auf dem Spiel, kann sie verkehrspolizeiliche Anordnungen auch gegen den Willen der Bevölkerung oder eines Teiles davon erlassen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Vorinstanz Bundesrecht, namentlich Art. 3 Abs. 4 SVG, nicht verletzt. Obschon im vorliegenden Fall auch die Angemessenheit der Massnahme grundsätzlich zu überprüfen ist (Art. 49 Bst. c VwVG), auferlegt sich der Bundesrat bei der Beurteilung von Verkehrsanordnungen praxisgemäss Zurückhaltung, weil die kantonalen Behörden die örtlichen Verhältnisse besser überblicken und ihnen beim Erlass solcher Anordnungen ein gewisser Ermessensspielraum zusteht. Die angefochtene Verfügung ist daher nicht zu beanstanden.

JAAC 58.43 - Entscheid des Bundesrates vom 27. Januar 1993

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	58
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 002 165

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.