

ebenso dass Monika Maier darunter psychisch erheblich leidet. Es überrascht allerdings, dass Monika Maier nur im Zusammenhang mit ihrer Tochter Anna an die belastete Vergangenheit erinnert wird, hat doch gerade Anna weder juristisch noch biologisch etwas mit Sandro Maier zu tun. Auch mit der beantragten Namensänderung könnte keine Namenseinheit innerhalb der Familie erreicht werden. Ernsthafte soziale Nachteile für Anna, die ihr aus dem Namen Maier erwachsen würden, sind zurzeit keine auszumachen. Auch psychische Probleme von Seiten des Kindes sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgewiesen. Die gesundheitlichen Probleme, an denen ihre Mutter durch die gestörte Beziehung zu ihrem Ex-Mann leidet, sind keine wichtigen Gründe im Sinne von Art. 30 ZGB für die Namensänderung des Kindes. In der Familie von Anna heissen fünf von sechs Familienmitgliedern Maier. Inwiefern durch das Aufwachsen in dieser Familie für Anna ohne Namensänderung schwere soziale Nachteile entstehen würden, konnte nicht dargelegt werden.

Im Ergebnis ist die Verfügung der Direktion des Innern nicht zu beanstanden, weshalb die vorliegende Beschwerde abgewiesen werden muss.

Urteil des Verwaltungsgerichts vom 29. September 2006 V 2006 / 76

6. Strassenverkehrsrecht

Art. 3 Abs. 4 SVG – Die Anordnung eines Parkierungsverbotes stellt eine funktionelle Verkehrsanordnung nach Art. 3 Abs. 4 SVG dar, die auf einer Strasse im privaten Eigentum angeordnet werden kann, wenn diese dem öffentlichen Verkehr zur Benützung offen steht. Solche Massnahmen können u.a. zwecks Gewährleistung der Zugänglichkeit der hinterliegenden Wohnliegenschaften für schwere Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Kehrrichtversorgung, Feuerwehr) angeordnet werden. Im konkreten Fall keine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör; Bejahung der erforderlichen Verfügungsmacht des Gemeinwesens aufgrund einer ungemessenen Dienstbarkeit sowie des öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit der Massnahme, unter Verneinung eines unzulässigen Eingriffs in die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV).

Aus dem Sachverhalt (Zusammenfassung):

Der Moosbachweg in Zug befindet sich in privatem Eigentum der X. AG, Zug. Mit Vertrag vom 30. September 1958 und entsprechendem Grundbucheintrag vom 7. Oktober 1958 räumte die X. AG der Einwohnergemeinde Zug ein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht auf dem Moosbachweg ein. Immer wieder beschwerten sich Anwohnerinnen und Anwohner des Moosbachwegs beim Sicherheitsdepartement der Stadt Zug über Parkierungsmissstände auf dem Moosbachweg. Fahrzeuge würden so abgestellt, dass selbst mit Personenwagen ein Durchkommen fast nicht möglich sei und für Ret-

tungsfahrzeuge die Zufahrt unmöglich wäre. Um die bestehenden Missstände am Moosbachweg zu beseitigen, unterbreitete die Sicherheitsabteilung der Stadt Zug der X. AG mit Schreiben vom 27. Dezember 2000 den Vorschlag, ein 10 Meter langes Parkfeld auf der Südseite des Moosbachwegs zu markieren und den verbleibenden Strassenabschnitt mit einem Parkverbot zu versehen. Auf Grund verschiedener Umstände konnte in der Folge die Situation nicht bereinigt werden. Mit Schreiben vom 7. März 2002 schlug das Mobilitätsmanagement der Stadt Zug der X. AG vor, den gesamten Moosbachweg als Parkverbotszone zu signalisieren. Mit Schreiben vom 8. März 2002 lehnte die X. AG diesen Vorschlag ab und bestand auf der Erstellung der Parkplätze entsprechend dem früheren Schreiben vom 27. Dezember 2000. Mit Beschluss vom 28. Mai 2002 verfügte der Stadtrat von Zug, der Moosbachweg, GBP-Nr. 2767, werde als Parkverbotszone, Signal 2.591/2.50 und 2.59.2/2.50 gekennzeichnet. Mit Beschluss vom 11. Januar 2005 wies der Regierungsrat die Verwaltungsbeschwerde der X. AG ab. Gegen den Entscheid reichte die X. AG am 16. Februar 2005 beim Verwaltungsgericht Beschwerde ein.

Aus den Erwägungen:

2. Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnisse den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG, SR 741.01). Andere Beschränkungen oder Anordnungen können 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. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (Art. 3 Abs. 4 SVG).

Der Kanton Zug hat die Befugnis zum Erlass dauernder Verkehrsbeschränkungen für Gemeindestrassen den zuständigen Gemeinderäten übertragen (§ 5 Abs. 1 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977, BGS 751.21), und auch für die Signalisation auf öffentlichen Strassen privater Eigentümer gemäss Art. 113 SSV sind die Gemeinderäte zuständig (§ 21 Abs. 1 der Verordnung).

3. a) Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör. Sie macht geltend, dass sich entgegen der Ansicht des Regierungsrates in dem – zudem erst nachträglich als Begründung «konstruier-

ten» – Art. 3 Abs. 4 SVG keine gesetzliche Grundlage für den Erlass der angefochtenen Verfügung finde. Da auf dem Moosbachweg eine privatrechtliche Dienstbarkeit mit öffentlich-rechtlicher Zweckbestimmung vorliege, handle es sich beim umstrittenen Parkverbot um eine Signalisation auf einer öffentlichen Verkehrsfläche in privatem Eigentum im Sinne von Art. 113 SSV. Artikel 3 Abs. 4 SVG finde aber lediglich auf Strassen Anwendung, die sich im Eigentum des Kantons oder der Gemeinde befänden. Bei Anordnungen auf Verkehrsflächen in privatem Eigentum sei demgegenüber Art. 113 SSV anwendbar. Die Beschwerdegegner bestreiten unter Berufung auf Art. 3 Abs. 4 SVG eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör.

b) Nach Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung (SR 101, abgekürzt BV) haben die Parteien in einem Verwaltungsverfahren Anspruch auf rechtliches Gehör. Das rechtliche Gehör dient einerseits der Sachaufklärung, andererseits stellt es ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass eines Entscheids dar, welcher in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreift. Dazu gehört insbesondere das Recht der Betroffenen, sich vor Erlass eines in ihre Rechtsstellung eingreifenden Entscheids zur Sache zu äussern und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern, wenn dieses geeignet ist, den Entscheid zu beeinflussen (vgl. statt vieler BGE 127 I 56 mit Hinweis).

c) Bei den angefochtenen Verkehrsanordnungen handelt es sich um sogenannte Allgemeinverfügungen. Diese regeln zwar einen konkreten Gegenstand, wenden sich aber an einen mehr oder weniger grossen, offenen oder geschlossenen Adressatenkreis (vgl. etwa BGE 126 II 302, 125 I 317). Gegenüber Allgemeinverfügungen besteht in der Regel kein Anspruch auf individuelle Anhörung; solche Anordnungen werden diesbezüglich den Rechtsätzen gleichgestellt (BGE 119 Ia 150). Eine Ausnahme kann dann gelten, wenn einzelne Personen als sogenannte Spezialadressaten durch die ergangene Anordnung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Normadressaten; ihnen muss Gelegenheit zur Äusserung gewährt werden (BGE 119 Ia 150 mit Hinweis auf Tobias Jaag, Die Allgemeinverfügung im schweizerischen Recht, in: ZBl 85/1984, S. 448 f.; M. Albertini, Der verfassungsmässige Anspruch auf rechtliches Gehör im Verwaltungsverfahren des modernen Staates, Diss. Bern 2000, S. 184 mit Hinweisen).

d) Das Verwaltungsgericht erwog bereits im vorangegangenen Urteil vom 30. Juli 2004 in derselben Angelegenheit, dass auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümer die Behörde nach Anhören der Eigentümer Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen gestützt auf Art. 113 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) verfügen könne. Zur Signalisation auf öffentlichen Strassen privater Eigentümer gemäss Art. 113 SSV seien im Kanton Zug die Gemeinderäte zuständig (§ 21 Abs. 1 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977, BGS 751.21). Tatsächlich ist der Strasseneigentü-

mer hinsichtlich eines Parkverbotes, ungeachtet eines bestehenden öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts, im Sinne von Art. 113 SSV betroffen und damit mehr als ein anderer Bürger, der sich einzig auf das Fuss- und Fahrwegrecht berufen kann. Es handelt sich hier somit nicht bloss im Sinne von Art. 107 SVG um örtliche Verkehrsanordnungen, die von der Behörde mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen sind.

e) Konkret fanden im vorliegenden Fall bereits im Jahr 2000 erste Kontakte statt, als die Stadtpolizei Zug, Verkehrsmanagement, als Amtsstelle der Sicherheitsabteilung, der Beschwerdeführerin als Eigentümerin der umstrittenen Strassenparzelle mit Schreiben vom 27. Dezember 2000 ein Parkverbot auf dem ganzen Moosbachweg vorschlug, verbunden mit der Markierung eines 10 Meter langen Parkfeldes auf der Südseite des Moosbachwegs, vis-à-vis von GBP-Nr. 2895. Es wurde explizit Bezug genommen darauf, dass die Stadtpolizei in letzter Zeit mehrmals an den Moosbachweg habe ausrücken müssen, da für den Wagen der Kehrriktabfuhr wegen störend parkierter Personenwagen kein Durchkommen gewesen sei. Die Stadtpolizei sei verpflichtet, festgestellte Übertretungen zu ahnden. Mittels Verkehrsanordnungen sollten aber für alle Verkehrsteilnehmer klare Verhältnisse geschaffen werden. Darauf ist keine schriftliche Reaktion der Beschwerdeführerin aktenkundig, doch hat sie sich gemäss unwidersprochener Ausführungen im Schreiben des städtischen Sicherheitsdepartements an die Sicherheitsdirektion vom 7. August 2002 telefonisch am 29. oder 30. Dezember 2000 eine Bedenkfrist ausbedungen, ohne sich wieder zu melden. Erneut gelangte die Stadtverwaltung mit Schreiben vom 7. März 2002 an die Beschwerdeführerin, wobei sie Bezug auf Klagen der A. AG als Vertreterin der Eigentümergemeinschaft Moosbachweg 11/13 und 15/17 betreffend das verkehrstörende Parkieren von Fahrzeugen und deren Antrag auf «Schutz» des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts nahm, und die hier umstrittene Signalisation vorschlug. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass auf die im Brief vom 27. Dezember 2000 noch vorgeschlagene Parkfläche leider verzichtet werden müsse, um die Zufahrt auch für die Feuerwehrfahrzeuge immer gewährleisten zu können. Es wurde um Prüfung des Vorschlages und Bescheid gebeten. Mit Schreiben vom 8. März 2002 erklärte sich die Beschwerdeführerin «in keiner Art und Weise» mit dem Vorschlag einverstanden. Gleichzeitig erklärte sie – erstmals – dass sie auf den Parkplätzen gemäss dem Schreiben vom 27. Dezember 2000 bestehe, d.h. eine solche Regelung akzeptierte. Weiter führte sie aus, die Grundeigentümer der anstossenden Liegenschaften hätten ihre Parkplätze ohne Bewilligung erstellt und ihr dadurch «ohne entsprechende rechtliche Grundlage» die Möglichkeit verbaut, auf ihrer Strasse Parkplätze zu erstellen.

f) Gestützt auf die wiederholten Vorstösse der Stadtverwaltung bei der Beschwerdeführerin ist aber von ihrer hinreichenden Orientierung über die vorgesehenen – und ihr schriftlich unterbreiteten – Massnahmen auszugehen. Sie wusste im Zeitpunkt der Zustellung des die ablehnende Haltung

der Beschwerdeführerin ausdrücklich erwähnenden Entscheids des Stadtrates vom 28. Mai 2002 bzw. der Publikation im Amtsblatt über die Gründe der Verfügung der Parkverbotszone genau Bescheid. Zumal sich der Stadtrat auf möglichst rasch zu beseitigende Missstände berief, was gemäss Art. 107 Abs. 2 SSV sogar die Signalisation örtlicher Verkehrsanordnungen vor der Veröffentlichung der entsprechenden Anordnung erlaubt, kann konkret von keiner Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör gesprochen werden. Tatsächlich wäre eine allfällige Verletzung des rechtlichen Gehörs zudem im Beschwerdeverfahren geheilt worden. Nach der Praxis des Bundesgerichts kann die Verletzung des Gehörsanspruchs geheilt werden, wenn der in erster Instanz nicht angehörte Beschwerdeführer Gelegenheit hat, sich vor einer Rechtsmittelinstanz zu äussern, die zur freien Prüfung aller Fragen befugt ist, welche der unteren Instanz hätten unterbreitet werden können. Die Heilung kommt nur unter drei Voraussetzungen in Frage: Die Beschwerdeinstanz muss mit umfassender und freier Überprüfungsbefugnis ausgestattet sein, die Kognition muss auch tatsächlich ausgeschöpft werden, und die Anhörung muss tatsächlich nachgeholt werden (vgl. insbesondere BGE 112 Ib 175, 114 Ia 314; vgl. auch Hansjörg Seiler, Abschied von der formellen Natur des rechtlichen Gehörs, in: SJZ 100/2004, S. 377 ff.). Der Regierungsrat übt als Beschwerdeinstanz volle Kognition aus und überprüft daher nebst der Rechtsanwendung auch die unrichtige Handhabung des Ermessens (§ 42 Abs. 1 VRG). Demgegenüber kann im Beschwerdeverfahren vor Verwaltungsgericht lediglich eine Rechtsverletzung, nicht aber eine unrichtige Handhabung des Ermessens gerügt werden (§ 63 Abs. 1 VRG). Im Streitfall hat die Vorinstanz einen zweifachen Schriftenwechsel durchgeführt. Damit konnte die Beschwerdeführerin ihre Argumente im Rekursverfahren ungeschmälert vorbringen. In diesem Streitfall liegt zudem keine besonders schwerwiegende individuelle Betroffenheit vor, nachdem es sich doch um eine Verkehrsanordnung auf einer öffentlichen Strasse im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG handelt. Ein allfälliger Verfahrensfehler wäre demzufolge als geheilt zu betrachten. Die Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs kann vor Verwaltungsgericht nicht durchdringen und die Beschwerde ist in diesem Punkt abzuweisen.

4. a) Nach dem bereits erwähnten Art. 3 Abs. 4 SVG können – als funktionell bezeichnete (Hans Giger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 6. Aufl. Zürich 2002, S. 35) – 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). Auf Art. 3 Abs. 4 SVG können insbesondere auch Anordnungen für den ruhenden Verkehr abgestützt werden (vgl. H. Giger, Kommentar SVG, S. 36,

mit Hinweis auf BGE 89 I 536, 111 IV 87 ff.).

b) Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr ordnet (u.a.) den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG). Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen und öffentlich sind sie, wenn sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 1 und 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, VRV). Massgeblich ist dabei nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie dem allgemeinen Verkehr dient. Letzteres trifft zu, wenn sie einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist (vgl. Giger, a.a.O. S. 29 f.; BGE 101 IV 175). Indem der Moosbachweg aufgrund des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts ständig einem unbestimmbaren Personenkreis zur Benützung offen steht, ist die genannte Fläche zweifelsfrei eine öffentliche Strasse und fällt der Verkehr auf ihr gemäss Art. 1 SVG unter die Bestimmungen dieses Gesetzes. Aus der Tatsache, dass privates Grundeigentum öffentlicher Verkehrsraum sein kann, ergibt sich insoweit, dass der Grundeigentümer auf die aus seinem Eigentum folgende Befugnis verzichtet, allein über die Benützung seiner Strasse zu bestimmen. An die Stelle seines Willens tritt insoweit die im SVG getroffene Ordnung. Begründet ist die Öffentlichkeit der Strasse in dem umstrittenen Fuss- und Fahrwegrecht, das den Moosbachweg im Sinne von § 4 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW, BGS 751.14) zur öffentlichen Strasse macht. Gemäss dieser Regelung sind Strassen und Wege öffentlich, wenn sie seit unvordenklicher Zeit im Gemeingebrauch stehen, oder das Gemeinwesen – wie hier – über die entsprechenden Wegrechte verfügt, oder wenn sie im Verfahren der Öffentlichkeitsklärung dem Gemeingebrauch gewidmet worden sind. Bei der Beurteilung dieser Beschwerde ist den Besonderheiten des die Öffentlichkeit der Strasse begründenden Fuss- und Fahrwegrechts im Gegensatz zu einer im Eigentum des Gemeinwesens stehenden Strasse Rechnung zu tragen (vgl. auch hinten E. 6).

c) Vorliegend räumte die X. AG am 30. September 1958 der Einwohnergemeinde Zug «auf dieser Parzelle» (GBP-Nr. 2767) ein «öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht ohne Unterhaltungspflicht» ein. Die Parzelle GBP-Nr. 2767 umfasst genau und vollständig den Moosbachweg. Bei öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechten bzw. öffentlichen Wegrechten – die in der Literatur als solche kaum Erwähnung finden – handelt es sich um sog. persönliche Dienstbarkeiten gemäss Art. 781 ZGB mit der entsprechenden Einwohnergemeinde als Dienstbarkeitsberechtigter und dem Publikum bzw. der Öffentlichkeit als Destinatär. Der Weg oder die Strasse – man könnte sie auch etwa als «Wegrechtsanlage» bezeichnen – auf dem belasteten Grundstück darf von jedermann benützt werden, weshalb auch von Populärservitut oder Gemeindeservitut gesprochen wird. Wäre über die Unterhaltungspflicht nichts anderes vereinbart worden, so wäre das dienstbarkeitsberechtigte Gemein-

wesen allein als Werkeigentümer unterhaltspflichtig (Art. 741 ZGB; vgl. auch Art. 58 OR). Der entsprechende Grundbucheintrag erfolgte am 7. Oktober 1958.

d) Der Umfang des Wegrechts wird – in Analogie zu den Grunddienstbarkeiten (vgl. Handkomm Michel Pellascio, Art. 738 ZGB N 2) – nach Art. 738 ZGB wie folgt bestimmt: Massgebend für den Inhalt der Dienstbarkeit ist der Eintrag, soweit sich die Rechte und Pflichten daraus deutlich ergeben (Abs. 1). Im Rahmen des Eintrages kann sich der Inhalt der Dienstbarkeit aus ihrem Erwerbsgrund oder aus der Art ergeben, wie sie während längerer Zeit unangefochten und in gutem Glauben ausgeübt worden ist (Abs. 2). Soweit der Inhalt des Fuss- oder Fahrwegrechts für den einzelnen Fall nicht geordnet ist, wird er durch das kantonale Recht und den Ortsgebrauch bestimmt (Art. 740 ZGB). Paragraph 121 Abs. 2 EG ZGB betreffend das Fahrwegrecht sieht vor, dass die Breite des Fahrweges 2,6 Meter beträgt, soweit nicht vertragliche Bestimmungen, feste Vorrichtungen oder langjährige Übung dem entgegenstehen. In § 20 Abs. 1 GSW wird festgelegt, dass öffentliche Strassen und Wege (vgl. dazu den hier einschlägigen § 4 Abs. 1 lit. b GSW) im Rahmen ihrer Zweckbestimmung und der gesetzlichen Vorschriften von allen benutzt werden dürfen, ohne dass die Benutzung den bestimmungsgemässen Gebrauch durch andere übermässig beeinträchtigen darf.

e) Die Benennung der Dienstbarkeit im Vertrag vom 30. September 1958 lautet «öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht». Es lässt sich daraus der Umfang der Dienstbarkeitsberechtigung nicht direkt erschliessen. Nach Rechtsprechung und Lehre ist für die Bestimmung des Umfangs einer Dienstbarkeit auch nach deren Sinn und Zweck zu fragen, und es sind – insbesondere bei ungemessenen Dienstbarkeiten wie der hier umstrittenen – auch die Bedürfnisse des «herrschenden Grundstückes» zu berücksichtigen (vgl. BGE 117 II 537 mit Hinweisen; Handkomm Michel Pellascio, Art. 738 ZGB N 20, Art. 739 N 10). Das umstrittene – öffentliche – Fahrwegrecht auf dem Moosbachweg kann nur so ausgelegt werden, dass es der Erschliessung sämtlicher angrenzender Grundstücke dient. Denn die Strasse führt nicht zu einem dienstbarkeitsberechtigten «beherrschenden» Grundstück. Es handelt sich somit um ein sogenanntes ungemessenes, das heisst: weder räumlich noch funktionell begrenztes Fuss- und Fahrwegrecht derart, dass es allgemein den unmittelbaren Zugang und die unmittelbare Zufahrt von der Löberenstrasse zu den diversen Grundstücken am Moosbachweg gewährleistet, der eine Sackgasse ist. Die Erschliessung des Baulands gehört zu den Aufgaben der Gemeinde (Art. 19 Abs. 2 RPG) und liegt im öffentlichen Interesse. Insbesondere besteht auch ein öffentliches Interesse an einer genügenden Zufahrt mit Rücksicht auf die öffentlichen Dienste, namentlich der Feuerwehr und der Rettungsdienste (vgl. z.B. BGE 98 I 48). Es ergibt sich aus Art. 59 Abs. 1 Ziff. 3 des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden vom 4. September 1980 (Gemeindegesetz; BGS 171.1) die Pflicht der

Einwohnergemeinde zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit, wozu auch die Bereitstellung der notwendigen Fahrzeuge und Gerätschaften für Löschsätze der Feuerwehr gehört, die im Falle eines Schadenereignisses unverzüglich Hilfe leisten können muss (§§ 8 und 33 des Gesetzes über den Feuerschutz vom 15. Dezember 1994 [Feuerschutzgesetz]; BGS 722.21). So haben die Grundeigentümer auch z.B. die Erstellung, den Unterhalt und die Benützung der erforderlichen Wasserbezugsorte für die Feuerwehr, wie etwa Hydranten, zu dulden. Das dem im Jahr 1958 erfolgten Erwerb des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechtes zugrunde liegende, öffentliche Interesse verlangt somit primär, dass die Erschliessung ortsplanerisch zweckmässig und unter polizeilichen Gesichtspunkten (Feuerwehr, Rettungsdienste) hinreichend gewährleistet ist. Mangels eines «herrschenden Grundstücks», wie es bei einer privaten Dienstbarkeit der Fall wäre, ist nun im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass das von der Einwohnergemeinde 1958 erworbene Fahr- und Fusswegrecht dem Zugang und der Zufahrt sowohl zu den Arbeits- als auch zu den Wohnstätten der Anwohner im Sinne einer Erschliessungsstrasse zu dienen hat. Ungemessene Dienstbarkeiten bedürfen, selbst bei an sich klarem Wortlaut, der Auslegung, wenn ihr Umfang (Art. 737 ZGB) streitig ist. Dies ist – wie hier – insbesondere dann der Fall, wenn infolge veränderter Verhältnisse eine stärkere Beanspruchung des belasteten Grundstücks in Frage steht; denn die Dienstbarkeit darf nur im Rahmen des ursprünglichen Zweckes, wozu sie begründet worden ist, ausgeübt werden (vgl. BGE 100 II 116 mit Hinweisen). Es ist aber möglich, dass im Rahmen eines grundsätzlich gleich bleibenden Bedürfnisses die Dienstbarkeit stärker in Anspruch genommen wird, ohne dass eine unzulässige Überschreitung der Dienstbarkeit vorliegt. Dies ist dann nicht mehr der Fall, wenn die Zunahme so stark ist, dass mit Sicherheit angenommen werden kann, dass sie die Grenze dessen, was von den Parteien bei der Begründung der Dienstbarkeit vernünftigerweise in Betracht gezogen worden sein kann, überschreitet (vgl. Liver, Berner Kommentar, Art. 739 ZGB N 10, zit. in ZBl 8/1993, 353). Auch eine Änderung der Ausübung wird dem Eigentümer des belasteten Grundstücks an sich zugemutet (vgl. BGE 64 II 414), doch hat er grundsätzlich eine Mehrbelastung nur zu tragen, wenn diese auf eine objektive Veränderung der Verhältnisse, wie etwa die Entwicklung der Technik, zurückgeht und nicht auf willentlicher Änderung der bisherigen Zweckbestimmung beruht; auch darf die zweckentsprechende Benützung des belasteten Grundstücks durch die Ausübung der Dienstbarkeit nicht behindert oder wesentlich mehr als bisher eingeschränkt werden (vgl. BGE 91 II 342 mit Hinweisen). Zu berücksichtigen ist insbesondere die soziale Entwicklung und der technische Fortschritt (vgl. BGE 117 II 538 f.). Von den verschiedenen Fahrzeugen, die für die Festsetzung der Durchfahrtsbreite bzw. für die Feststellung des Umfangs des vorliegend umstrittenen öffentlichen Fahrwegrechtes zu berücksichtigen sind, sind zweifellos jene der Kehrriechtabfuhr und der Feuerwehr die breitesten. Innerhalb dieses Rahmens muss also die

Festsetzung der servitutsbelasteten Wegbreite erfolgen. Dabei darf nicht etwa durch andere Vorkehrungen wie Parkierungen eine «Slalom»-Konstellation entstehen, welche die Durchfahrt im Ergebnis verunmöglichen würde. Wenn also Fahrzeuge und Hindernisse auf der umstrittenen Zufahrt so aufgestellt würden bzw. aufgestellt werden könnten, dass dem Buchstaben nach zwar ein Korridor in der verordneten Breite ausgespart wäre, die Berechtigten aber gleichzeitig zu schikanösen Manövern gezwungen oder gar an der Durchfahrt gehindert würden, wäre das Zufahrtsrecht in der Tat nicht gewährleistet (vgl. BGE 117 II 539).

f) Aufgrund der Dienstbarkeit hat die Einwohnergemeinde Zug das Recht und im Sinne des von ihr zu verfolgenden öffentlichen Interesses auch die Pflicht, alles zu tun, was zur Erhaltung und Ausübung der Dienstbarkeit nötig ist (Art. 781 Abs. 3 i.V.m. Art. 737 Abs. 1 und 3 ZGB). Konkret bedeutet dies somit, dass die Parzelle GBP-Nr. 2767 ihrem dem öffentlichen Fuss- und Fahrwegrecht zugrunde liegenden Erschliessungszweck jederzeit zu genügen hat, was gerade hinsichtlich der Erschliessung für die öffentlichen Dienste wie Kehrrihtabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienste über die Jahre mit entsprechenden, technisch bedingten Anpassungen verbunden ist. So führen die Vorinstanzen nachvollziehbar aus, dass durch das vermehrte und ungeordnete Parkieren von Fahrzeugen am Moosbachweg die Zufahrt für die modernen Rettungsfahrzeuge, gerade für die seit mindestens 15 Jahren grösseren und moderneren Fahrzeuge der Feuerwehr, verunmöglicht bzw. gefährdet wird. Gemäss Ziffer 6 der Richtlinien über die Zugänglichkeit für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge sowie zu Gebäuden der Kantonalen Gebäudeversicherung vom 1. Dezember 2003 muss bei geradlinig gebauten Zufahrten eine Mindestbreite von 3.5 m gewährleistet sein, wobei in Kurven ein Wendekreis mit einem Radius von 10.5 m erforderlich ist. Die Abklärungen des zuständigen städtischen Mobilitätsmanagements haben ergeben, dass die Zufahrt und Bedienung für die neuen Fahrzeuge und Geräte der Feuerwehr – es handelt sich insbesondere um Hubretter, Autodrehleiter und Tanklöschfahrzeuge für den ersten Löschangriff – sogar eine Fahrbahnbreite von mindestens 5 Metern – in Kurven naturgemäss mehr – erfordern. Bei kleineren und erst recht bei grösseren Katastrophenfällen hängt vom ungehinderten Zugang für die Rettungsfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Krankenwagendienst unter Umständen das Leben von Anwohnern dieser Strasse ab. Hinzu kommt, dass vermehrte Probleme mit der Kehrrihtabfuhr und deshalb notwendig gewordene polizeiliche Interventionen aktenkundig sind. In Berücksichtigung der Tatsache, dass Längsparkfelder gemäss der Norm 640'291 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN, in Wohnquartieren eine Breite von 1.90 m aufweisen müssen, ergibt sich angesichts der angeführten Mindestanfordernisse für die öffentlichen Dienste, dass auf dem Moosbachweg mit einer Breite von 5 m kein Platz für irgendwelche Parkfelder mehr besteht (3.50 m plus 1.90 m).

g) Die Beschwerdeführerin konnte nicht damit rechnen, dass sich die tatsächlichen Verhältnisse am Moosbachweg hinsichtlich der Ausübung des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts über die Jahre hinweg nicht änderten. Die hier umstrittene Mehrbelastung des dienenden Grundstücks hält sich aber in einem Rahmen, der nicht einer «nicht zumutbaren» Erheblichkeit im Sinne von Art. 739 ZGB entspricht. Aufgrund der Auslegung der ungemessenen Dienstbarkeit und in Berücksichtigung der auf die Erschliessung beschränkten Funktion des betroffenen (Strassen-)Grundstückes ist die Vor- aussehbarkeit der entsprechenden Mehrbelastung klar zu bejahen (vgl. Basler Kommentar ZGB II- E. Petitpierre, Art. 739 N 10; Handkomm Michel Pellascio, Art. 739 ZGB N 11). Es ist nicht ersichtlich, welche mit geringeren Eingriffen verbundenen Massnahmen denselben Erfolg gewährleisten würden. Aufgrund des konkreten Verlaufs des Moosbachwegs und der praktischen Erfahrungen der letzten Jahre zeigt sich gerade, dass schliesslich zum umstrittenen, gänzlichen Parkverbot geschritten werden musste. Das Parkverbot auf der ganzen Parzelle bzw. auf dem ganzen Strassentrassee erweist sich darum auch als verhältnismässig. Nichts hängt schliesslich von der in § 121 Abs. 2 EG ZGB festgelegten «Regelbreite» des Fahrwegrechts von 2.6 Metern ab, wenn auf der betreffenden Strasse nach Sinn und Zweck des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts und aus nachgewiesenen Sicherheitsbedürfnissen eine Parkierung überhaupt verboten werden muss.

h) Kein widersprüchliches oder gar «fadenscheiniges» Verhalten kann aber den Behörden vorgeworfen werden, wenn sie eine anfänglich eingenommene Haltung aus guten Gründen einer Überprüfung unterziehen. Erachtete man anfänglich eine 5 m lange Parkverbotslinie im Bereich des Hydranten Nr. 106 noch als ausreichende Sicherheitsmassnahme (vgl. Stadtratsbeschluss vom 18. November 1997), so erkannte man mehr als vier Jahr später indessen, dass es einer ganzheitlichen Lösung der Problematik bedarf. Dass zudem seitens der Stadt der von der Beschwerdeführerin aber abgelehnte Vorschlag vom 27. Dezember 2000 betreffend ein beschränktes Parkfeld auf dem Moosbachweg nicht mehr aufrecht erhalten wurde, kann ihr keineswegs zum Vorwurf gereichen, nachdem der Stadtrat hierfür die entsprechende Begründung namhaft macht. Hinsichtlich des Vorwurfs von Versäumnissen der Stadt bei der Erteilung von Baubewilligungen an der Moosbachstrasse wird von den Vorinstanzen angeführt, dass sich im Zeitpunkt der Überbauung der letzten Liegenschaft am Moosbachweg im Jahr 1988 die Parksituation an dieser Strasse noch nicht in vergleichbarem Masse präsentierte. Dies ist ohne weiteres nachvollziehbar. Es wird darauf hingewiesen, dass damals nur gelegentlich das eine oder andere Fahrzeug an der Strasse abgestellt worden ist. Es wurde aber schon 1997 bei einer Hydrantenkontrolle festgestellt, dass für die Feuerwehr der Zugang zum Hydranten am Moosbachweg wegen parkierter Autos nicht möglich war, und ab September 2000 musste die Stadtpolizei sogar vermehrt an den Moosbachweg ausrücken, nachdem auch die Kehrriktabfuhr wegen parkierter Autos nicht mehr zufahren konnte.

i) Zweifellos mag die Zufahrt ursprünglich für die Fahrzeuge der Feuerwehr und auch der Kehrichtabfuhr unproblematisch gewesen sein, doch ist heute ohne weiteres ersichtlich, dass die geltende Parkierungssituation auf dem Moosbachweg mit den notwendigen Erschliessungsanforderungen kollidiert. Wenn sich dabei der Regierungsrat als Beschwerdeinstanz bei der konkreten Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten eine gewisse Zurückhaltung auferlegt, entspricht dies zudem einer begründeten Rechtsprechung, wonach es in Berücksichtigung des kantonalen Rechts (§ 5 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation) in erster Linie an den mit den konkreten Gegebenheiten vertrauten Gemeindebehörden liegen muss, zu beurteilen, ob in einem Streitfall eine Verkehrsanordnung zu verantworten sei oder nicht (so der Regierungsrat in GVP 1987/88 S. 278.).

5. Was die Verhältnismässigkeit des umstrittenen Parkverbots unter strassenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten betrifft, so sind als Beschränkungen und Anordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG Massnahmen zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreichen (Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV], SR 741.21). Diese strassenverkehrsrechtliche Voraussetzung ist vorliegend analog zu den vorangehenden Erwägungen zum Umfang der öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts, auf die verwiesen wird, klar erfüllt. Beim Feuerschutz handelt es sich um ein überwiegendes öffentliches Interesse, demgegenüber private Interessen grundsätzlich zurückzustehen haben, so beispielsweise jenes an der Schaffung einzelner Parkplätze. Anders als durch ein Parkverbot können die bestehenden Hindernisse aber nicht beseitigt werden. Es ist nicht ersichtlich, wie die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Sinne der jederzeitigen Zufahrtmöglichkeit für die öffentlichen Rettungsdienste ohne das umstrittene Parkverbot erreicht werden könnte. Die entsprechenden Ausführungen der Vorinstanzen, die sich insbesondere auf die Erfahrungen der letzten Jahre stützen, überzeugen. Vorliegend ist somit nicht nur das Bestehen einer gesetzlichen Grundlage und eines öffentlichen Interesses klar zu bejahen, sondern es ist auch den Einwendungen der Beschwerdeführerin betreffend die Geeignetheit und Verhältnismässigkeit der Massnahme nicht zu folgen. Die Verkehrsanordnung erweist sich ohne weiteres als rechtmässig.

6. Zu ergänzen ist, dass – ebenso wie die Öffentlichkeit des Moosbachwegs – auch die Rechtmässigkeit des Parkverbots an sich zwar nicht von den Eigentumsverhältnissen an dieser Strasse abhängt. Indessen könnte die Eigentümerin ihre Strasse ohne das Vorliegen des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts für die Öffentlichkeit sperren und damit die Verkehrsanordnung gegenstandslos werden lassen. Demgemäss bemisst sich die Befugnis des Stadtrates als zuständige Gemeindebehörde im Sinne von § 5 Abs. 1 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation zu Verkehrsanordnungen auf dieser unbestrittenen öffentlichen Verkehrsfläche nicht nur nach den Voraussetzungen für eine Verkehrsanord-

nung gestützt auf Art. 1 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 Abs. 4 SVG, sondern auch nach dem Umfang des Fuss- und Fahrwegrechts. Allenfalls müsste sonst tatsächlich die Einwohnergemeinde, soweit die Verkehrsanordnung bzw. die Öffentlichkeit der Strasse nicht durch die bestehende Dienstbarkeit abgedeckt wäre, auf das Enteignungsverfahren verwiesen werden, um ihrer Erschliessungspflicht bzw. ihren anderen gesetzlichen Pflichten wie z.B. zum Brandschutz nachkommen zu können.

7. Allgemein ist weiter festzustellen, dass die Befugnis, mit einem Grundstück nach Belieben zu verfahren, zwar grundsätzlich Teil des privaten Eigentumsrechts (vgl. Art. 945 Abs. 2 ZGB; Art. 85 ff. GBV) ist und somit an der verfassungsrechtlich gewährleisteten Eigentumsgarantie Teil hat. Dennoch sind die privat- und öffentlich-rechtlichen Schranken hier wie auch sonst zu beachten. So stellt das ZGB selbst Einschränkungen auf: Abgesehen von den erbrechtlichen Zerstückelungsverboten (Art. 616, 620 ff. ZGB) sieht Artikel 702 ZGB vor, dass es dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden vorbehalten bleibt, Beschränkungen des Grundeigentums zum allgemeinen Wohl aufzustellen. Von den nicht abschliessend aufgeführten Gründen, aus denen Einschränkungen zulässig sein sollen, sind insbesondere die folgenden von Bedeutung: die Bau-, Feuer- und Gesundheitspolizei, das Forst- und Strassenwesen, die Errichtung von Grenzmarken und Vermessungszeichen, die Bodenverbesserungen, die Zerstückelung der Güter sowie die Zusammenlegung von ländlichen Fluren und von Baugebiet. Gestützt auf die genannte Ermächtigung enthält das EG ZGB namentlich öffentlich-rechtliche Beschränkungen des Grundeigentums (§§ 112 ff.), insbesondere die sich aus dem Strassengesetz und dem Bau- und Planungsgesetz ergebenden (§ 114 EG ZGB unter Bezugnahme auf Art. 702 ZGB). Vor allem ist hier die Duldungspflicht und die Pflicht zur Ermöglichung des Zugangs zu den Hydranten gestützt auf § 12 des Feuerschutzgesetzes (BGS 722.21) hervorzuheben, wobei auf schutzwürdige Interessen der Betroffenen Rücksicht zu nehmen ist. Wie weit ein öffentlich-rechtlich begründeter Eingriff, bzw. vorliegend allenfalls die umfangmässige Mehrbelastung durch die Dienstbarkeit die Voraussetzungen einer – von der Beschwerdeführerin angesprochenen – materiellen Enteignung erfüllt (vgl. Art. 26 Abs. 2 BV), ist aber nicht in diesem Verfahren zu prüfen. Die Beschwerdeführerin ist allenfalls auf § 56 Abs. 2 PBG bzw. das bezügliche Verfahren zu verweisen. Dabei würde sich fragen, wie weit der betreffenden Parzelle, die nach Lage und Form keiner baulichen Nutzung zugänglich ist und mit der umstrittenen Dienstbarkeit belastet ist, überhaupt noch ein Verkehrswert beigemessen werden kann, dies zumal angesichts der bei der Eigentümerin liegenden Unterhaltungspflicht (und Werkeigentümerhaftung). Tatsächlich gehen Privatstrassen in der Regel denn auch kostenlos an das Gemeinwesen über (vgl. Heinz Hess/Heinrich Weibel, Das Enteignungsrecht des Bundes, Bern 1986, Art. 19 EntG N 122 f.; Imboden/Rhinow, Schweiz. Verwaltungsrechtsprechung, 5. Aufl. Basel 1976, Nr. 128, S. 934 mit Hinweisen).

8. Demgemäss erweist sich die umstrittene Verkehrsanordnung als rechtmässig. Die Beschwerde ist als unbegründet abzuweisen. Dies zieht die Kostenpflicht der Beschwerdeführerin nach sich (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG). Eine Parteientschädigung entfällt (§ 28 Abs. 2 VRG).

Urteil des Verwaltungsgerichts vom 28. Februar 2006

V 2005 / 17

(Eine gegen dieses Urteil eingereichte Verwaltungsgerichtsbeschwerde wies das Bundesgericht mit Urteil vom 3. November 2006 ab.)

Art. 16d Abs. 1 lit. b SVG und Art. 30 VZV – Vorsorglicher Entzug des Führerausweises. Bei regelmässigem Kokainkonsum ist der Führerausweis bis zur definitiven Abklärung der Fahreignung vorsorglich zu entziehen.

Aus den Erwägungen:

...

2. a) Der Führerausweis ist zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 SVG). Führerausweisentzüge wegen fehlender Fahreignung dienen der Sicherung des Verkehrs vor ungeeigneten Führern. Der Ausweis wird auf unbestimmte Zeit entzogen, unter anderem wenn eine Person an einer Sucht leidet, welche die Fahreignung ausschliesst (Sicherungsentzug, vgl. Art. 16d Abs. 1 lit. b SVG). Dazu gehören beispielsweise Alkohol-, Betäubungs- und Arzneimittelabhängigkeit (vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 31. März 1999, in: BBl 1999 S. 4491). Die Bestimmung ersetzt den früheren Art. 14 Abs. 2 lit. c aSVG (vgl. R. Schaffhauser, Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 218). Für die Trunksucht im Sinne von Art. 14 Abs. 2 lit. c aSVG hat das Bundesgericht in BGE 104 Ib 46 (E. 3a) ausgeführt, diese sei gegeben, wenn der Betreffende regelmässig so viel Alkohol konsumiere, dass seine Fahrfähigkeit vermindert werde und er diese Neigung zum übermässigen Alkoholenuss durch den eigenen Willen nicht zu überwinden vermöge. Vergleichbares gilt auch für die Drogensucht. Zu berücksichtigen sind Unterschiede hinsichtlich der Wirkung der Stoffe auf den menschlichen Organismus. Die Abhängigkeit von der Droge muss derart sein, dass der Befallene mehr als jede andere Person der Gefahr ausgesetzt ist, sich ans Steuer eines Fahrzeugs in einem – dauernden oder zeitweiligen – Zustand zu setzen, der das sichere Führen nicht mehr gewährleistet (vgl. BGE 105 Ib 385 E. 1b, 120 Ib 305 E. 3c mit Hinweisen).

b) Vorsorglich kann der Führerausweis gemäss Art. 30 VZV entzogen