

Eine seit rund 28 Jahren bestehende, bis anhin einzig mittels einer gelben Zickzacklinie markierte Bushaltestelle wurde im Rahmen einer Strassensanierung durch eine betonierte Bushaltestelle ersetzt. Weder für die erstmalige Markierung noch für die Erneuerung und Verlängerung der Bushaltestelle hat eine Planaufgabe im Sinne von § 16 des Strassengesetzes stattgefunden. Die Eigentümer der unmittelbar daran anstossenden Parzelle verlangten vom zuständigen Gemeinderat die nachträgliche Durchführung eines ordentlichen Planaufgabenverfahrens, was dieser verweigerte.

Aus den Erwägungen:

3.2 Die Vorinstanz argumentiert hierzu in ihrem Beschluss vom 10. April 2019, dass in Anwendung von § 13 des Zürcher Strassengesetzes (StrG) und in ständiger Praxis Bushaltestellen als untergeordnete Projekte betrachtet würden und daher von einer öffentlichen Planaufgabe befreit seien. Einer öffentlichen Planaufgabe fehle es an einer gesetzlichen Grundlage. Bushaltestellen, bei welchen nicht einmal ein Landerwerb notwendig sei, seien gestern wie heute untergeordnete Projekte, die keiner öffentlichen Planaufgabe bedürften.

Vernehmlassungsweise hielt die Vorinstanz zudem fest, dass im Jahr 2013 die öffentliche Ausschreibung des Strassensanierungsprojekts der F.-Strasse mit der darin markierten Stelle der Bushaltestelle S. nicht erfolgt sei, weil sich aus ihrer Sicht an der planungsrechtlichen Festlegung der Endhaltestelle, welche sich seit rund 28 Jahren an dieser Stelle befinde, durch die Unterhaltsarbeiten nichts geändert habe. (...)

3.3 Die Bushaltestelle S. war zunächst mit einer gelben Zickzacklinie (Art. 79 Abs. 3 der Signalisationsverordnung [SSV]) sowie einem Infoständer (Buslinie, Busfahrplan) signalisiert. Bauliche Massnahmen am Strassenkörper wurden hingegen keine vorgenommen. Dementsprechend ergaben sich die von den Rekurrenten geltend gemachten Nachteile (Beeinträchtigung der Zufahrt zu den rekurrentischen Parkplätzen) zunächst nicht aus einer baulichen Umgestaltung der Strasse, sondern aus der Festlegung und Kenntlichmachung der Stelle, wo der Bus halten soll.

Die Haltestelle tangiert das Verkehrsregime auf der Strasse und ist insofern nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu beurteilen. Dafür und für die mit der Haltestelle verbundenen funktionellen Verkehrsanordnungen (Kenntlichmachung mit Markierungen und Signalen) ist das Strassenverkehrsrecht massgebend, namentlich das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und die Signalisationsverordnung des Bundes sowie die Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV; vgl. Art. 107 Abs. 7 SSV und § 20 KSigV; Entscheid des Bundesrates in ZBI 85/1984, S. 276 ff., E. 2, und VB.2000.00236, E. 1.c.bb f. = BEZ 2001 Nr. 20 = RB 2001 Nr. 23).

3.4 Für den Vollzug des Signalisationsrechts des Bundes ist die Kantonspolizei als Verwaltungseinheit der Sicherheitsdirektion zuständig (§ 1

KSigV). Die Anbringung von Markierungen (hier die vormalige Zickzacklinie) und von Hinweissignalen ist weder zu verfügen noch zu veröffentlichen (Art. 107 Abs. 3 SSV), sondern sie muss bloss angeordnet werden (Art. 101 Abs. 2 erster Halbsatz SSV). Es besteht jedoch die Einsprachemöglichkeit gestützt auf Art. 106 Abs. 1 SSV. Über Einsprachen im Sinne von Art. 106 Abs. 1 SSV entscheiden die anordnenden Behörden, also die Kantonspolizei (§ 31 KSigV). Rekursinstanz gegen einen Einspracheentscheid ist die Sicherheitsdirektion (§ 19 b Abs. 2 lit. b Ziff. 1 VRG; vgl. BRGE II Nr. 0125/2017 vom 26. September 2017, E. 3.2; www.baurekursgericht-zh.ch).

3.5 Die Vorinstanz lag bei der erstmaligen Markierung der Bushaltestelle mittels Zickzacklinie entsprechend richtig, dass hierzu keine Planaufgabe im Sinne von § 16 StrG erforderlich war, nachdem es nicht um bauliche Massnahmen am Strassenkörper ging. Das Rechtsmittel ergibt sich hierbei ohne Veröffentlichung bzw. Verfügung aus Art. 106 Abs. 1 SSV.

4.1 Mit der Sanierung der F.-Strasse im Jahr 2014, auf welcher sich die strittige Busstation befindet, wurde die gelbe Markierung hingegen durch eine bauliche Massnahme ersetzt. Als Bushaltestelle dient seit da ein in den neuen Strassenbelag eingelassener Betonkörper. Dieser übernimmt nicht nur die Fläche der früheren Bodenmarkierung. Vielmehr wurde die Haltefläche mit der baulichen Errichtung der Haltestelle Richtung Strassenverzweigung A./F.-Strasse verlängert. Damit ergibt sich nicht nur eine Verschlechterung der rekurrentischen Parkplatzsituation, sondern wohl auch eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich A./F.-Strasse. Wie am Augenschein ersichtlich war, wird diese Verzweigung von den verschiedensten Verkehrsteilnehmern genutzt. Dabei ergibt sich mit dem geparkten Bus eine relativ unübersichtliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer. Der hinter dem Bus angebrachte Verkehrsspiegel ist wenig tauglich, diese Situation zu entschärfen.

4.2 Durch die Festsetzung der Busstation mittels baulicher Massnahmen im Strassenkörper können wie vorliegend Drittinteressen oder das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit betroffen sein, zumal diese Situation nicht mehr so einfach rückgängig gemacht werden kann, wie dies mit einer Signalisation durch Bodenmarkierungen und Tafeln der Fall ist. Für die Festsetzung der verlängerten Busstation durch bauliche Massnahmen im Strassenkörper der Gemeindestrasse ist daher jedenfalls durch den Gemeindevorstand ein nachträgliches Projektfestsetzungsverfahren samt Planaufgabeverfahren mit der entsprechenden Einsprachemöglichkeit durchzuführen (§§ 12 ff. StrG). Über Einsprachen wird mit der Festsetzung entschieden (§ 17 Abs. 4 StrG). Gegen den Festsetzungsentscheid kann, wer Einsprache erhoben hat, Rekurs beim Baurekursgericht erheben (§ 41 Abs. 1 i.V.m. § 17 Abs. 4 StrG).